



แนวปฏิบัติงาน เพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัย สำหรับรถโดยสารสาธารณะ

Guidelines for Managing Occupational
Safety and Health of Public Transportation



สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)



ชื่อหนังสือ : แนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ
(Guidelines for Managing Occupational Safety and Health of Public Transportation)

ชื่อผู้แต่ง : คณะทำงานจัดทำแนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

ปีที่พิมพ์ : พ.ศ. 2568

จัดทำโดย : สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

ISBN (E-Book) : 978-616-8026-41-0

ออกแบบโดย : นายพิษณุ จันทร์สี



สารจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสพ. เป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ คือ การพัฒนาและสนับสนุนการจัดทำมาตรฐาน คู่มือ และแนวปฏิบัติ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยใช้ผลงานวิชาการในการทำงานเชิงรุก และนำไปสู่การสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ในการทำงาน

ภารกิจของ สสพ. นับว่ามีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อสังคมไทย ในการสร้างความตระหนักรู้ ปลุกจิตสำนึกด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย ทั้งในระดับสถานประกอบการและสังคมโดยรวม ซึ่งหากสถานประกอบการมีการนำมาตรการด้านความปลอดภัยไปปฏิบัติและใช้เป็นแนวทางอย่างต่อเนื่อง ย่อมช่วยลดความสูญเสียจากการประสบอุบัติเหตุ ลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากการทำงาน อีกทั้งยังเป็นการเสริมสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในมิติของความปลอดภัยและอาชีวอนามัยอย่างยั่งยืน

มาตรฐาน คู่มือ และแนวปฏิบัติจัดทำขึ้นโดยการกำกับดูแล ดำเนินการรวบรวมสาระเนื้อหา โดยผ่านการระดมความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ ผู้มีประสบการณ์ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผ่านการกลั่นกรองโดยคณะกรรมการวิชาการ ภายใต้นโยบายคณะกรรมการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเรียบร้อยแล้ว อีกทั้งเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้กับผู้ปฏิบัติงาน ลดการประสบอันตรายจากการทำงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้เกิดความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

สุดท้ายนี้ ในนามของกระทรวงแรงงาน ขอส่งความปรารถนาดีมายังผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และแรงงานในทุกสาขาอาชีพ ให้ตระหนักรู้ถึงความปลอดภัย เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อเป็นพลังสำคัญในการร่วมกันสร้างสังคมปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง

(นางสาวตรีณัฐ เทียนทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

คณะกรรมการวิชาการ

1. นายกฤษฎา ชัยกุล ประธานอนุกรรมการ
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
2. นางสาวสุดิดา กรุงไกรวงศ์ อนุกรรมการ
นักวิชาการแรงงานเชี่ยวชาญ ข้าราชการบำนาญ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
3. ศ.ดร.สุพจน์ เตชวรสินสกุล อนุกรรมการ
คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. รศ.ดร.วันที พันธุ์ประสิทธิ์ อนุกรรมการ
อาจารย์ภาควิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยมหิดล
5. ผศ.ดร.เด่นศักดิ์ ยกยอน อนุกรรมการ
อาจารย์ภาควิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยมหิดล
6. ผศ.ดร.อภิรดี ศรีโสภาส อนุกรรมการ
อาจารย์ประจำหลักสูตรอาชีวอนามัย และความปลอดภัย มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
7. นางสาวบุษกร แสนสุข อนุกรรมการ
เลขาธิการ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
8. นายอัศรพงษ์ นวลอ่อน อนุกรรมการ
กองความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
9. นายกิตติกร กิจวิจิตร อนุกรรมการ
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย
10. นายอัศรา เทียงวิบูลย์วงศ์ อนุกรรมการ
Safety Management Director – Regional บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย (ท่าหลวง) จำกัด
11. นายบัญชา ศรีธนาอุทัยกร อนุกรรมการและเลขานุการ
รองผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (วิชาการ)
12. นายกัณฐวุฒิ บุญมี อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนา
สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
13. นายเรืองกิตติ สามารถ อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการสำนักบริการวิชาการ
สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
14. นางสาววรลักษณ์ ศรีไย อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการสำนักฝึกอบรมและส่งเสริม
สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

คณะกรรมการจัดทำแนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัย สำหรับรถโดยสารสาธารณะ

1. รศ.สราวุธ สุธรรมาสา ประธานคณะกรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ
2. รศ.ดร.ลักษณีย์ บุญขาว คณะทำงาน
วิทยาลัยแพทยศาสตร์และการสาธารณสุข มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
3. นพ.ธนู นพโสภณ คณะทำงาน
หัวหน้ากลุ่มงานอาชีวเวชกรรม โรงพยาบาลพุทธโสธร
4. นายอภิสิทธิ์ โกมลพันธ์พร คณะทำงาน
บริษัท เอสซีจี เจดับเบิลยูดี โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)
5. นางสาวสุชาวดี ไกล้ว่าง คณะทำงาน
ผู้แทนกองความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
6. นายธนาเดช อสีพงษ์ คณะทำงาน
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
7. นางสาวธนพร สารรัมย์ คณะทำงาน
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
8. นางสาวพรรัตน์ คล้ายบัณฑิตย์ คณะทำงาน
บริษัท ขนส่ง จำกัด
9. ดร.กัณฐ์วุฒิ บุญมี คณะทำงานและเลขานุการ
ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนา
สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
10. นางสาวสุภารัตน์ คะตา คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
11. นางสาวรินรดา เทียมเทศ คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

คำนำ

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสพท. ได้ดำเนินโครงการจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับภารกิจของสถาบัน ในการส่งเสริมให้สถานประกอบกิจการนำมาตรฐาน คู่มือ แนวปฏิบัติ ไปประยุกต์ใช้ประโยชน์ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานทำงานได้อย่างปลอดภัย ลดความสูญเสีย และลดการประสบ อุบัติเหตุจากการทำงาน ลดค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นกรณีไม่เกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

แนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะจัดทำขึ้น เพื่อเป็นแนวทาง ให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ และลดความเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุบนท้องถนนไปสู่การจัดการความปลอดภัยฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ แนวปฏิบัติฯ ฉบับนี้ได้อธิบายถึง กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง การบริหารจัดการของผู้ประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะ ความปลอดภัยของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ และวัฒนธรรมความปลอดภัย ที่ประยุกต์ใช้กับผู้ประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะ พัฒนาจัดทำเป็นหลักสูตรฝึกอบรม และสามารถ ประยุกต์ใช้ตามความเหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงและอันตรายที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมี ประสิทธิภาพต่อไป

แนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ ฉบับนี้ ได้จัดทำ ตามกระบวนการจัดทำคู่มือของ สสพท. ดำเนินการโดยคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญ ผ่านการระดมความคิดเห็น จากผู้เชี่ยวชาญ ผู้มีประสบการณ์ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผ่านการกลั่นกรองโดยคณะอนุกรรมการวิชาการ รวมถึงได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานเรียบร้อยแล้ว

ประกาศ ณ วันที่ 24 กันยายน 2568



(ดร.นันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์)
ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย
อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

สารบัญ

	หน้า
สารรัฐมนตรีกระทรวงแรงงาน	ก
คณะกรรมการวิชาการ	ข
คณะทำงาน	ค
คำนำ	ง
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์	3
1.3 ขอบเขต	3
1.4 คำจำกัดความ	3
บทที่ 2 กฎหมายและมาตรฐาน	5
2.1 กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง	5
2.2 กฎหมายความปลอดภัยแรงงาน	6
2.3 กฎหมายด้านการจราจร	10
2.4 มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus; Qualified Bus)	10
บทที่ 3 การบริหารจัดการของผู้ประกอบการกิจการรถโดยสารสาธารณะ	12
3.1 บทบาทหน้าที่	12
3.2 การจัดการองค์กรและวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย	19
3.3 การบริหารจัดการเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ	21
3.4 ระบบควบคุมและติดตามรถโดยสารสาธารณะ	22
3.5 การสอบสวนอุบัติเหตุ	24
3.6 การเตรียมพร้อมและตอบสนองต่อสภาวะฉุกเฉิน	31
3.7 การกำหนดตัวชี้วัด KPI	32
บทที่ 4 สภาพและเงื่อนไขด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	36
4.1 ความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสารสาธารณะ	36
4.2 การตรวจสอบตัวรถโดยสารสาธารณะรายวัน	37
4.3 อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย	38
บทที่ 5 สุขภาพและความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	41
5.1 คุณสมบัติและการฝึกอบรม	41
5.2 การตรวจความพร้อมของร่างกายก่อนการปฏิบัติงาน	42
5.3 บทบาทและหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ	45

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.4 การกำหนดชั่วโมงการทำงานขั้รถโดยสารสาธารณะ	46
5.5 การตรวจสุขภาพประจำปี	47
5.6 มาตรการด้านการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ	50
เอกสารอ้างอิง	52
ภาคผนวก	53
ภาคผนวก ก แนวปฏิบัติที่ดีในการขั้รถโดยสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัย	53
ภาคผนวก ข แนวทางการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ	59
ภาคผนวก ค แบบประเมินคัดกรองสุขภาพ	65
ภาคผนวก ง การสอบสวนอุบัติการณ์	72
ภาคผนวก จ ตัวอย่างใบรับรองแพทย์สำหรับผู้ขั้รถยนต์	75

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization; WHO) ในปี พ.ศ.2561 พบว่า ปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนทั่วโลกต่อปีสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านคน คิดเป็นค่าเฉลี่ยวันละ 3,700 คน ซึ่งประเทศไทยได้เป็นหนึ่งในสมาชิกที่ร่วมขับเคลื่อนดำเนินงานตามเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals; SDGs) ข้อที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนครึ่งหนึ่ง ในปี พ.ศ.2573 และข้อ 11.2 ที่ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยการขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มสตรี เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ.2573 รวมถึงการรับรองกรอบปฏิญญาด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ และร่วมขับเคลื่อนการดำเนินการตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนกันอย่างต่อเนื่อง

ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ.2563 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ.2563 ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 - 2563 และปัจจุบันอยู่ในช่วงทศวรรษที่สองของแผนปฏิบัติการแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2564 - 2573 สำหรับประเทศไทย จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมประเทศมีแนวโน้มลดลง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ.2565 มีจำนวน 17,379 ราย (จากข้อมูล 3 ฐาน ของกรมควบคุมโรค) เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2564 ร้อยละ 2.5 สำหรับอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำนวนอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน บนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม แต่จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามทางหลวงแผ่นดินยังมีสถิติผู้เสียชีวิตอยู่ในระดับสูง อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ยังมีสาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ยานพาหนะ การมุ่งเน้นแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นภารกิจที่สำคัญยิ่งของกระทรวงคมนาคม ซึ่งปัจจุบันการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญของประชาชนด้วยราคาที่ประหยัดกว่า สัดส่วนในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน ต้องพิจารณาระดับมาตรฐานการบริการรถโดยสารสาธารณะ ระบบการประเมินคุณภาพ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย การให้บริการด้วยรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ รถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทาง การให้บริการรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชน และบางส่วนให้บริการโดยรัฐวิสาหกิจ ซึ่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้บริการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และในพื้นที่ระหว่างจังหวัด ให้บริการโดยบริษัท ขนส่งจำกัด (บขส.) ทั้งสองหน่วยงานนี้ถือเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และมีรถโดยสารให้บริการเอง รวมทั้งมีผู้ประกอบการเอกชนร่วมวิ่งในเส้นทางที่ ขสมก. และ บขส. ได้รับใบอนุญาตด้วย

อุบัติเหตุเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะนั้นเกิดขึ้นบ่อยกว่าที่คิด โดยเป็นจำนวน 3,000 – 4,000 คันต่อปี โดย 2 ใน 3 ของเหตุทั้งหมดเกิดขึ้นในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่วนที่เหลือเกิดขึ้นในต่างจังหวัด เพียงแค่ครึ่งปี พ.ศ.2551 มีรายงานข่าวการเกิดเหตุกว่า 51 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บกว่า 890 คน และเสียชีวิต 63 คน ยังไม่รวมถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่าหมื่นล้านต่อปี

อุบัติเหตุในแต่ละครั้งพบว่ามาจากผู้ขับขี่เป็นหลัก แต่นอกเหนือจากประเด็นความประมาทของคนแล้ว ลึกไปกว่านั้นยังมีสาเหตุจากการขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยซ่อนอยู่ด้วย โดยเฉพาะอุปกรณ์พื้นฐานอย่าง “เข็มขัดนิรภัย” รวมไปถึงสภาพรถที่เก่าทรุดโทรมไปจนถึงเสื่อมสภาพทั้งตัวถัง เบรก ล้อ และอุปกรณ์เสริมหลายอย่างที่ไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงมาตรฐานของพนักงานขับรถที่ไม่ได้เกณฑ์ หรือระบบที่ได้ขาดออกมาควบคุมมาตรฐานของพนักงานขับรถ และพนักงานบริการ อย่างระบบขนส่งทางอากาศหรือรถไฟฟ้า ทั้งที่ส่วนใหญ่แล้วเป็นกิจการที่มีเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเช่นกัน แต่การทุ่มทุนงบประมาณไปกับเรื่องพวกนี้ การขนส่งทางรถยังเป็นรองอยู่หลายมุมจึงทำให้ผลออกมาเป็นอย่างที่เห็น

นอกจากประเด็นของคนแล้ว รถโดยสารในปัจจุบันยังใช้บริการของอยู่ที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ประกอบตัวรถ อาจจะมีด้วยสาเหตุด้านความประหยัด และระบบสัมปทานที่เป็นอยู่บีบให้ผู้ประกอบการกิจการคิดเรื่องกำไรขาดทุนเป็นหลักความปลอดภัยจึงเป็นเรื่องที่มองได้เพียงทางตาเมื่อเทียบกับเงิน นี่เป็นส่วนหนึ่งในเงื่อนไขถ่วงระบบรถโดยสารสาธารณะไว้ให้

ดังนั้น สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสพท. ตระหนักถึงความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับผู้โดยสารสาธารณะเป็นสำคัญ จึงจัดทำแนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ (Guidelines for Managing Occupational Safety and Health of Public Transportation) เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะสามารถปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน ลดอุบัติเหตุและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนไปสู่การจัดการความปลอดภัยฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้ตามความเหมาะสม หรือนำไปจัดทำเป็นนโยบายด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ แนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ ประกอบด้วยเนื้อหา 5 บท และภาคผนวก ได้แก่

บทที่ 1 บทนำ วัตถุประสงค์ ขอบเขต และคำจำกัดความ

บทที่ 2 กฎหมายและมาตรฐาน

บทที่ 3 การบริหารจัดการของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ

บทที่ 4 สภาพและเงื่อนไขด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

บทที่ 5 สุขภาพและความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ภาคผนวก ก แนวปฏิบัติที่ดีในการขับรถโดยสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัย

ภาคผนวก ข แนวทางการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ

ภาคผนวก ค แบบประเมินคัดกรองสุขภาพ

ภาคผนวก ง การสอบสวนอุบัติการณ์

ภาคผนวก จ ตัวอย่างใบรับรองแพทย์สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานให้ผู้ประกอบกิจการ และผู้ขับรถโดยสารสาธารณะสามารถนำไปปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย

1.2.2 เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้ หรือจัดทำเป็นนโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงาน

1.3 ขอบเขต

แนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ ใช้สำหรับรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งครอบคลุมทั้งการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง ทั้งนี้ไม่ครอบคลุมประเภทรถตู้และรถสองแถว ซึ่งต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

1.4 คำจำกัดความ

1.4.1 รถโดยสารสาธารณะ หมายถึง รถที่เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ทั้งนี้ไม่ครอบคลุมประเภทรถตู้และรถสองแถว

1.4.2 การขนส่งประจำทาง หมายถึง การขนส่งคนเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนด แบ่งเส้นทางออกเป็น 4 หมวด ดังนี้

- รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด 1 กรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการบนเส้นทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง (นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม) และเส้นทางหมวด 4 กรุงเทพมหานคร หมายถึงเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการบนเส้นทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร

- รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด 1 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการบนเส้นทางภายในเขตอำเภอเมืองของจังหวัด และเส้นทางหมวด 4 ในส่วนภูมิภาค หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการบนเส้นทางภายในเขตจังหวัด

- รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด 2 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการบนเส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปยังส่วนภูมิภาค

- รถโดยสารประจำทาง เส้นทางหมวด 3 หมายถึง เส้นทางรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการบนเส้นทางระหว่างจังหวัด หรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค

1.4.3 การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งคนเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง หรือการขนส่งผู้โดยสาร โดยรถยนต์ที่ไม่ได้มีการกำหนดเวลา สถานีที่ ต้นทาง ปลายทาง หรือเส้นทางแน่นอน และมีได้ให้บริการอย่างสม่ำเสมอเหมือนกับการขนส่งประจำทาง อีกนัยหนึ่ง คือ การขนส่งที่ผู้โดยสารตกลงกับผู้ขับรถล่วงหน้าเป็นครั้งคราว ไม่ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปในลักษณะประจำเวลาและเส้นทาง เช่น รถเช่าเหมาคัน รถรับส่งพนักงาน รถทัวร์เหมา รถโดยสารที่ให้บริการตามคำสั่งจ้างเฉพาะกิจ

1.4.4 การขนส่งส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม

1.4.5 ชั่วโมงการพักผ่อน หมายถึง ช่วงเวลาที่เสร็จจากกิจกรรมการขับรถ และมีการจอดพักคนขับรถ โดยกฎหมายกำหนดว่า พนักงานขับรถจะต้องมีชั่วโมงการพักอย่างน้อย 10 ชั่วโมง ก่อนการเริ่มขับขี่ยานพาหนะอีกครั้งในวันต่อไป ในระหว่างการรอผู้โดยสาร ไม่ถือว่าเป็นชั่วโมงการพักผ่อน การนอนหลับพักผ่อน ควรนอนหลับต่อเนื่องอย่างน้อย 6 - 8 ชั่วโมง/วัน ต้องกำหนดวันหยุดประจำสัปดาห์ให้กับพนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 วัน/สัปดาห์

บทที่ 2

กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

2.1 กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง

การประกอบการขนส่งทางบกโดยการใช้รถโดยสารทั้งประเภทประจำทางและไม่ประจำทาง เพื่อบรรทุกคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัย ผู้ประกอบกิจการจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการ ข้อกำหนดความปลอดภัย และข้อกำหนดเกี่ยวกับพนักงานประจำรถ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

กฎหมาย	ประเด็น
2.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	1) หมวด 3 ประกอบการขนส่ง มาตรา 23 หลักเกณฑ์การอนุญาตและขออนุญาตประกอบการขนส่ง และมาตรา 36 การจัดให้มีอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ เพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง 2) หมวด 6 รถ มาตรา 71 เกี่ยวกับสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กฎกระทรวงกำหนด 3) หมวด 7 ผู้ประจำรถ มาตรา 92 เกี่ยวกับผู้ประจำรถและจำนวนตามที่กฎหมายกำหนด
2.1.2 กฎกระทรวง	1) เกี่ยวกับสภาพ เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็ก ได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ฉบับที่ 40 (พ.ศ. 2535) ฉบับที่ 49 (พ.ศ. 2537) ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 57 (พ.ศ. 2549) ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ฉบับที่ 61 (พ.ศ. 2555) ฉบับที่ 62 พ.ศ. 2559 2) เกี่ยวกับการประกอบการและผู้ประจำรถ ได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) การขอและการออกใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ พ.ศ. 2554 กำหนดเครื่องแต่งกายของผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่ผู้ประจำรถ พ.ศ. 2555 กำหนดความปลอดภัยและความเรียบร้อยที่ผู้โดยสารต้องปฏิบัติในระหว่างการเดินทาง พ.ศ. 2557
2.1.3 ประกาศกรมการขนส่งทางบก	1) เรื่อง ชนิด ประเภทและขนาดเครื่องดับเพลิงที่ต้องมีไว้ประจำรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2542 2) เรื่อง กำหนดแบบเข็มขัดนิรภัยและประเภทของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ต้องจัดให้มีเข็มขัดนิรภัย พ.ศ. 2556 3) เรื่อง ประตูกั้นขึ้นลงและประตูฉุกเฉินสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2557 4) เรื่อง กำหนดกระงกกันลมหน้า กำหนดกระงกกันลมหลัง และส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระงกของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีเครื่องปรับอากาศ พ.ศ. 2557

กฎหมาย	ประเด็น
	5) เรื่อง กำหนดคุณลักษณะ ระบบการทำงาน การติดตั้ง และการรับรอง เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางสำหรับรถยนต์รับจ้างปรับอากาศ ความสูงไม่เกิน 4 เมตร พ.ศ. 2560 6) เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบ แบบตัวถังรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2563 7) เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบ แบบตัวถังรถในส่วนของที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2563 8) เรื่อง กำหนดคุณสมบัติด้านการลุกไหม้ การลามไฟของวัสดุที่ใช้ตกแต่งภายในรถโดยสาร พ.ศ. 2563 9) ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาการบำรุงรักษารถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2565 10) เรื่อง ชนิด ประเภท และขนาดของเครื่องดับเพลิง ที่ต้องมีไว้ประจำรถใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2567

2.2 กฎหมายความปลอดภัยแรงงาน

นายจ้าง เจ้าของสถานประกอบกิจการ ซึ่งประกอบกิจการขนส่งทางบก ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.2.1 กฎหมายด้านแรงงาน

กฎหมาย	ประเด็น
2.2.2.1 พระราชบัญญัติพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	
	1) มาตรา 22 (งานขนส่งจะกำหนดในกฎกระทรวงให้มีการคุ้มครองแรงงานแตกต่างไปจาก พระราชบัญญัตินี้ก็ได้) 2) มาตรา 23 กำหนดให้ประกาศเวลาทำงานปกติให้ลูกจ้างทราบ โดยกำหนดเวลา เริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานแต่ละวันของลูกจ้างได้ไม่เกินเวลาทำงานของแต่ละ ประเภทงานตามที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่วันหนึ่งต้องไม่เกินแปดชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้ว สัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง
2.2.1.2 กฎกระทรวง	
ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 (ออกตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง)	กำหนดให้งานขนส่งวัตถุอันตราย เป็นงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง)

กฎหมาย	ประเด็น
ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) ออกตามความพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 (ออกตามมาตรา 22)	กำหนดความหมายของงานขนส่งทางบก และเงื่อนไขการทำงานสำหรับลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะประกอบด้วยจำนวนชั่วโมงการทำงานปกติ การทำงาน งานล่วงเวลา เวลาพัก ระหว่างปฏิบัติงาน จำนวนชั่วโมงพักหลังสิ้นสุดการทำงานของวันทำงานที่ล่วงผ่านมาจนถึงเวลาเริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไป และค่าตอบแทนการทำงาน

2.2.2 กฎหมายด้านความปลอดภัยในการทำงาน

กฎหมาย	ประเด็น
2.2.2.1 พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554	
	1) มาตรา 8 ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง 2) มาตรา 13 ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลฯ ตามหลักเกณฑ์วิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง 3) มาตรา 14 ในกรณีนายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างรับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานและแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงานหรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน 4) มาตรา 16 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด 5) มาตรา 34 ในกรณีสถานประกอบกิจการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงานให้นายจ้างแจ้งพนักงานตรวจความปลอดภัยทราบตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด
2.2.2.2 กฎกระทรวง	
กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2559	กำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้สถานประกอบกิจการ มีระดับความเข้มของแสงสว่างไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่อธิบดีประกาศกำหนด, ต้องตรวจวัดและวิเคราะห์สภาวะการทำงานเกี่ยวกับระดับความเข้มแสงสว่าง ภายในสถานประกอบกิจการ ตามหลักเกณฑ์วิธีการตรวจวัด และการวิเคราะห์ฯ ที่อธิบดีประกาศกำหนด กฎหมายบังคับใช้กับสถานประกอบกิจการทุกประเภทกิจการ โดยกำหนดให้นายจ้างจัดให้มีการตรวจวัดความเข้มของแสงสว่าง

กฎหมาย	ประเด็น
	บริเวณพื้นที่ทั่วไปและบริเวณการผลิตภายในสถานประกอบกิจการ ดังนั้น กรณีลูกจ้างทำงานตำแหน่งพนักงานขับรถจึงไม่ได้เข้าข่ายลักษณะงานที่ต้องตรวจวัดแสงสว่าง แต่หากมีสำนักงานที่มีลูกจ้างนั่งทำงานอยู่ เช่น นั่งทำงานหน้าคอมพิวเตอร์ นายจ้างต้องจัดให้มีการตรวจวัดแสงสว่างตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ กรณีสถานประกอบกิจการมีแหล่งกำเนิดความร้อนหรือมีการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายเนื่องจากความร้อนหรือมีแหล่งกำเนิดเสียง หรือสภาพการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายจากเสียง ต้องดำเนินการตรวจวัดและวิเคราะห์สภาวะการทำงานเกี่ยวกับระดับความร้อนหรือเสียงตามหลักเกณฑ์ วิธีการตรวจวัด และการวิเคราะห์ฯ ที่อธิบดีประกาศกำหนดด้วย
กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านความปลอดภัย พ.ศ. 2565	กำหนดประเภทสถานประกอบกิจการตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป ต้องจัดให้มีระบบการจัดการด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย นโยบาย การจัดการองค์กร แผนงาน การประเมิน ผลและการทบทวนระบบการจัดการฯ และการปรับปรุง และการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย
กฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565	กำหนดประเภทสถานประกอบกิจการตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคล และให้มีการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ระดับบริหาร ระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ และผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัย และจัดทำคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของหน่วยงานและของสถานประกอบกิจการ โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ร่วมดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูงหรือระดับวิชาชีพ และกำกับดูแลให้ลูกจ้างปฏิบัติตามคู่มือฯ กรณีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพทำหน้าที่เป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งต้องปฏิบัติตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดคุณสมบัติ หลักสูตร ระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2564

กฎหมาย	ประเด็น
2.2.2.3 ประกาศ	
ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การฝึกอบรมผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประกาศ ณ วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2555 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	กำหนดให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานสำหรับลูกจ้างทั่วไปและลูกจ้างเข้าทำงานใหม่ มีระยะเวลาการฝึกอบรมหกชั่วโมง ประกอบด้วยหัวข้อวิชา 1) ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานมีระยะเวลาการฝึกอบรมหนึ่งชั่วโมงสามสิบนาที 2) กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีระยะเวลาการฝึกอบรมหนึ่งชั่วโมงสามสิบนาที 3) คู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของหน่วยงาน มีระยะเวลาการฝึกอบรมสามชั่วโมง
ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานความเข้มของแสงสว่าง ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560	กำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้สถานประกอบกิจการมีความเข้มของแสงสว่างไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ตามตารางแนบท้ายประกาศ

2.3 กฎหมายด้านการจราจร

กฎหมาย	ประเด็น
2.3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	
	- การปฏิบัติตามสัญญาณไฟ - กฎหมายได้จำกัดความเร็วของรถในเมืองจะต้องไม่เกิน 80 กม./ชม. นอกเมืองไม่เกิน 90 กม./ชม. ทางด่วนไม่เกิน 110 กม./ชม. มอเตอร์เวย์ไม่เกิน 120 กม./ชม. - ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารรถยนต์ต้องใช้เข็มขัดนิรภัยรัดร่างกายไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์และโดยสารรถยนต์
พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565	- กำหนดให้คนโดยสารรถยนต์ทั้งแถวหน้าและแถวหลัง ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาโดยสาร เว้นแต่มีเหตุผลด้านสุขภาพแต่ต้องมีวิธีการป้องกันอันตราย - กำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ต้องจัดให้มีที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หรือมีวิธีป้องกันอันตรายกรณีเกิดอุบัติเหตุเว้นแต่มีเหตุผลด้านสุขภาพแต่ต้องมีวิธีการป้องกันอันตราย - บุคคลใดรับตัดแปลง ปรับแต่งรถ ให้มีสภาพไม่ถูกต้อง (สภาพไม่แข็งแรง อาจเกิดอันตราย อาจเสื่อมเสียสุขภาพ ควั่นหรือเสียงเกินกำหนด) ไม่ว่าจะได้รับค่าจ้างหรือไม่ก็ตาม หากมีการนำรถนั้นไปใช้ ให้ถือว่าผู้ดัดแปลงฝ่าฝืนกฎหมาย

2.4 มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus; Qualified Bus)

มาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus: Qualified Bus) เป็นมาตรฐานของสำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 เพื่อสร้างระบบรับรองมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ และส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีความมั่นใจว่าสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและมีความปลอดภัย โดยเป็นการให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพแก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งที่มีรถโดยสารประเภทรถปรับอากาศ ซึ่งมีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่มีมาตรฐานสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ในการพิจารณาให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะจะพิจารณาจากองค์ประกอบ 5 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Management) 2. ด้านปฏิบัติงาน (Operation) 3. ด้านยานพาหนะ (Vehicles) 4. ด้านพนักงาน (Personnel) และ 5. ด้านความปลอดภัย (Safety) โดยหากผู้ประกอบการขนส่งสามารถผ่านเกณฑ์การรับรองที่กำหนด ก็จะได้รับเครื่องหมาย “Q-Bus” เพื่อแสดงว่าผู้ประกอบการดังกล่าวมีมาตรฐานการให้บริการที่มีคุณภาพและปลอดภัย สร้างความมั่นใจให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ

ถึงแม้ว่ามาตรฐาน Q-Bus จะเป็นการตรวจประเมินภาคสมัครใจ หากแต่การเข้ารับตรวจประเมินได้นั้น ผู้ประกอบกิจการจะต้องผ่านการคัดกรองด้วยเงื่อนไขที่ต้องมีหรือทำก่อน (Prerequisite) ซึ่งคือการตรวจสอบว่าผู้ประกอบกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารทั้งรูปแบบประจำทางและไม่ประจำทางรายนั้น ๆ ประกอบการเดินทางตามข้อกำหนดกฎหมายกำหนด รวมถึงไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งหมายถึงอุบัติเหตุที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งเป็นฝ่ายผิด และทำให้มีผู้เสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือก่อให้เกิดความสูญเสียต่อทรัพย์สินซึ่งมีมูลค่าตั้งแต่ 300,000 บาท ขึ้นไป

หลักเกณฑ์การตรวจประเมิน Q-Bus เป็นการตรวจประเมินทั้งองค์กร เพื่อเป็นการพิจารณาการให้บริการที่มีมาตรฐานทั้งระบบของผู้ประกอบกิจการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลต่อผลลัพธ์ในวงกว้าง โดยในแต่ละมิติการตรวจประเมินจะมีเกณฑ์ย่อยในการพิจารณาอย่างละเอียด ซึ่งอยู่บนหลักการ PDCA Cycle (Plan Do Check Act) โดยมีวัตถุประสงค์ในการตรวจประเมินแต่ละมิติ ดังนี้ 1) ด้านองค์กรและการบริหารจัดการ (Organization & Management) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ประกอบกิจการขนส่งสามารถบริหารจัดการการเดินทางได้อย่างปลอดภัยเป็นมาตรฐานทั้งประกอบการ มีใช้เพียงคันใดคันหนึ่ง หรือคนขับคนใดคนหนึ่งเท่านั้น 2) ด้านปฏิบัติงาน (Operation) เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานสามารถดำเนินงานตามนโยบายและแนวทางขององค์กรได้ครบถ้วนถูกต้อง สามารถถ่ายทอดวิสัยทัศน์องค์กรสู่การปฏิบัติได้จริง 3) ด้านยานพาหนะ (Vehicles) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ายานพาหนะอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานอย่างสม่ำเสมอ 4) ด้านพนักงาน (Personnel) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานประจำรถที่มีความใกล้ชิดผู้โดยสารที่สุด สามารถให้บริการผู้โดยสารได้อย่างมีคุณภาพและปลอดภัย และ 5) ด้านความปลอดภัย (Safety) เพื่อเป็นการเน้นย้ำทั้งกระบวนการ (Process-based) ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยขององค์กร และการตรวจสอบอีกชั้นด้วยผลลัพธ์ (Outcome-based) จากการดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัย โดยผู้ประกอบกิจการขนส่งที่ประสงค์จะเข้ารับการประเมินรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q - Bus) สามารถสอบถามรายละเอียดได้ที่กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก หรือทาง www.qbusthailand.com

บทที่ 3

การบริหารจัดการของผู้ประกอบการกิจการรถโดยสารสาธารณะ

3.1 บทบาทหน้าที่

3.1.1 บุคลากรด้านความปลอดภัยในกิจการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายขนส่ง

3.1.1.1 หน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

หน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง มีจำนวน 6 ด้าน ได้แก่

- 1) การจัดการตัวรถ จัดทำแผนการรักษา ซ่อมบำรุง และตรวจสอบให้ตัวรถมีความปลอดภัยและอุปกรณ์ต่าง ๆ พร้อมใช้งานอยู่เสมอ
- 2) การจัดการผู้ประจำรถ จัดทำแผนการทำงาน แผนการฝึกอบรม และตรวจสอบให้คนขับมีความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยใจบริการ
- 3) การจัดการการเดินรถ จัดทำแผนการเดินทางให้การเดินทางมีความปลอดภัยตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง ปลายทาง
- 4) การจัดการการบรรทุกและการโดยสาร จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อให้การบรรทุกและการเดินทางของผู้โดยสารในทุกครั้งมีความเรียบร้อยและปลอดภัย
- 5) การควบคุมกำกับดูแล จัดทำแผนบริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน จัดทำรายงานการตรวจสอบความพร้อมของตัวรถและผู้ประจำรถรายวัน จัดทำรายงานอุบัติเหตุ วิเคราะห์และประเมินผลการขนส่ง รวมทั้งวางแผนไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ
- 6) ปฏิบัติหน้าที่หรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

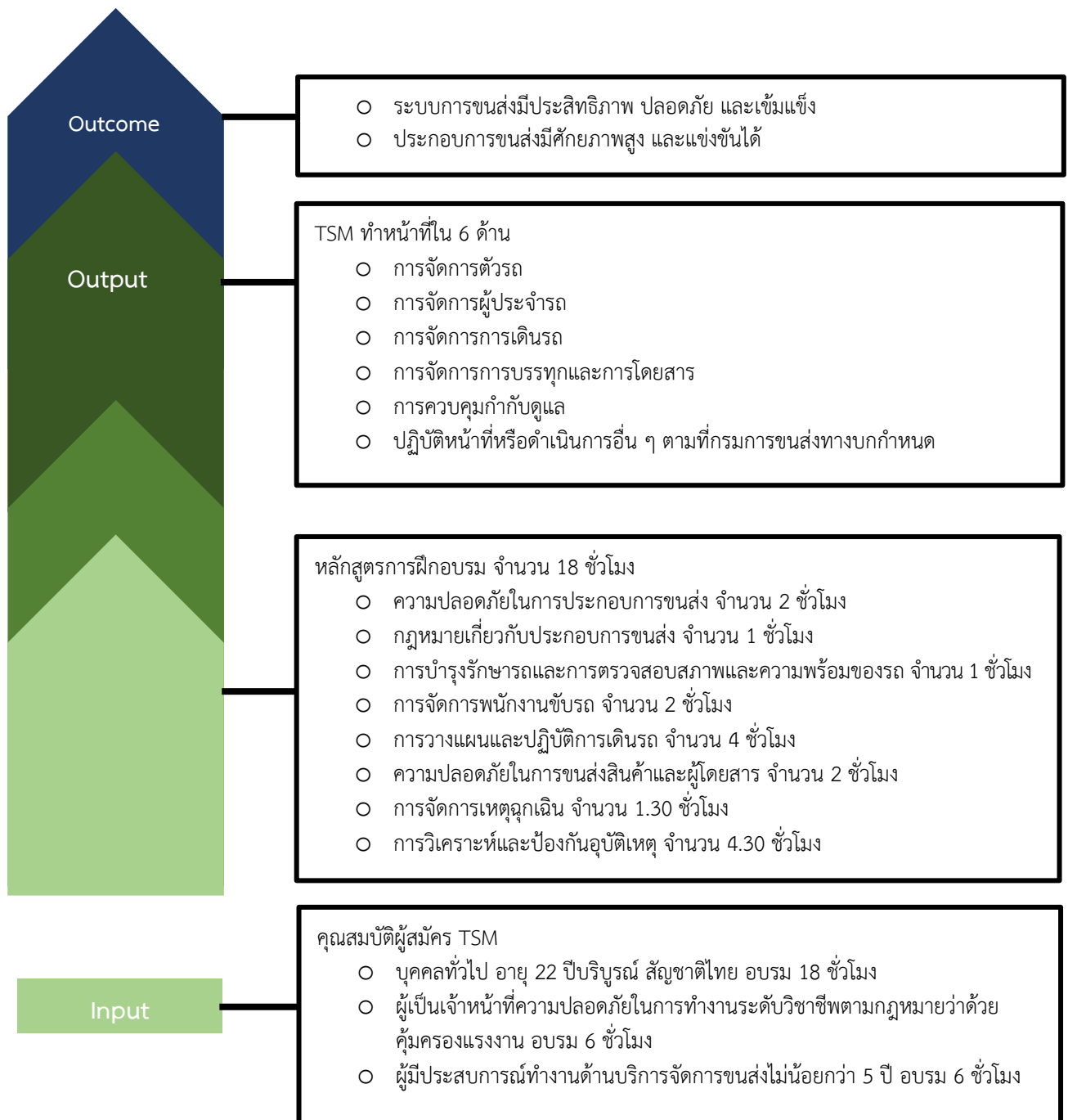
ทั้งนี้ สามารถดาวน์โหลดคู่มือการตรวจความพร้อมของรถและผู้ประจำรถรายวัน (Daily Operational Guidelines) และคลิปวิดีโอการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ประจำวัน (Roll Call) ได้จากเว็บไซต์ www.tsmthai.com

3.1.2 บุคลากรด้านความปลอดภัยในกิจการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายความปลอดภัยแรงงาน

3.1.2.1 บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

การบริหารจัดการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง ปลายทาง และวิเคราะห์ประเมินผล เป็นอีกหนึ่งเครื่องมือในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล การให้บริการด้วยรถโดยสารสาธารณะ โดยการส่งเสริมให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกประเภท ต้องจัดให้มี “บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager; TSM)” เพื่อให้สามารถบริหารจัดการการขนส่งอย่างเป็นระบบ และลดต้นทุนการประกอบการ โดยการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนนที่มีสาเหตุจากการขาดการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวรถและการขาดการบำรุงรักษาตัวรถอย่างสม่ำเสมอ ผู้ขับรถมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ที่ประสงค์จะเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งต้องผ่านการฝึกอบรม ทดสอบ และประเมินผลความรู้ตามหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน สำหรับคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

- 1) บุคคลทั่วไป อายุตั้งแต่ 22 ปี ขึ้นไป สัญชาติไทย ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตร จำนวน 18 ชั่วโมง
- 2) เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยคุ้มครองแรงงาน ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตร จำนวน 6 ชั่วโมง
- 3) ผู้มีประสบการณ์ทำงานด้านบริการจัดการขนส่งไม่น้อยกว่า 5 ปี ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตร จำนวน 6 ชั่วโมง



3.1.2.2 เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยโดยตำแหน่ง และ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยโดยหน้าที่เฉพาะ

ตามกฎหมายความปลอดภัยแรงงานว่าด้วยบุคลากรด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2565 กำหนดให้สถานประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะ ต้องมีบุคลากรด้านความปลอดภัยฯ ตามจำนวนลูกจ้างที่มีดังนี้ (ดูตารางที่ 3.1 ประกอบ)

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) โดยตำแหน่ง มี 2 ระดับ ดังนี้

1) ลูกจ้างที่มีตำแหน่งเป็นหัวหน้างานทุกคน ต้องผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรที่กำหนดและนายจ้างแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็น “จป. ระดับหัวหน้างาน” ซึ่ง จป. ระดับหัวหน้างาน มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- กำกับดูแลลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบให้ปฏิบัติตามคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ

- วิเคราะห์งานในหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อค้นหาความเสี่ยงหรืออันตรายเบื้องต้นจากการทำงาน โดยอาจร่วมดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิคระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ

- จัดทำคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยร่วมดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ เพื่อเสนอคณะกรรมการความปลอดภัยหรือนายจ้าง แล้วแต่กรณี และทบทวนคู่มือดังกล่าวตามที่นายจ้างกำหนด โดยนายจ้างต้องกำหนดให้มีการทบทวนอย่างน้อยทุกหกเดือน

- สอนวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้องแก่ลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน

- ตรวจสอบสภาพการทำงานของเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนลงมือปฏิบัติงานประจำวัน

- กำกับดูแลการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลของลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบ

- รายงานการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ อันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างต่อนายจ้าง และแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ สำหรับสถานประกอบกิจการที่มีหน่วยงานความปลอดภัยให้แจ้งต่อหน่วยงานความปลอดภัยทันทีที่เกิดเหตุ

- ตรวจสอบหาสาเหตุการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ อันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างร่วมกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ และรายงานผลการตรวจสอบ รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาคือต่อนายจ้าง เพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ซ้ำซ้ำ

- ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยในการทำงาน

- ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างหรือเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหารมอบหมาย

2) ลูกจ้างที่มีตำแหน่งเป็นหัวหน้างานหน่วยงานทุกคน ต้องผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรที่กำหนดและนายจ้างแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็น “จป. ระดับบริหาร” ซึ่ง จป.ระดับบริหารมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- กำกับดูแลเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทุกระดับซึ่งอยู่ในบังคับบัญชาของตน
- เสนอแผนงานหรือโครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานในหน่วยงานที่รับผิดชอบ ต่อนายจ้าง
- ส่งเสริม สนับสนุน และติดตามการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ให้เป็นไปตามแผนงานหรือโครงการ เพื่อให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสมกับ สถานประกอบกิจการ
- กำกับดูแลและติดตามให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อความปลอดภัยในการทำงานของ ลูกจ้างตามที่ได้รับรายงานหรือตามข้อเสนอแนะของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการความปลอดภัย หรือหน่วยงานความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) โดยหน้าที่เฉพาะ มี 3 ระดับตามแต่จำนวนลูกจ้างที่มี (ดูตารางที่ 3.1 ประกอบ) ดังนี้

1) จป. ระดับเทคนิค มีหน้าที่

- ตรวจสอบและเสนอแนะให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- วิเคราะห์งานเพื่อชี้บ่งอันตรายและกำหนดมาตรการป้องกันและขั้นตอนการทำงาน อย่างปลอดภัยเสนอต่อนายจ้าง
- แนะนำให้ลูกจ้างปฏิบัติตามคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานของสถานประกอบกิจการ
- ตรวจสอบหาสาเหตุการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ อันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง และรายงานผลการตรวจสอบ รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ปัญหาต่อนายจ้าง เพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ชักช้า
- รวบรวมสถิติและจัดทำรายงานและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างเสนอต่อนายจ้าง
- ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย

2) จป. ระดับเทคนิคชั้นสูง มีหน้าที่

- ตรวจสอบและเสนอแนะให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- วิเคราะห์งานเพื่อชี้บ่งอันตรายและกำหนดมาตรการป้องกันและขั้นตอนการทำงาน อย่างปลอดภัยเสนอต่อนายจ้าง
- วิเคราะห์แผนงานหรือโครงการและข้อเสนอแนะของหน่วยงานต่าง ๆ และเสนอแนะ มาตรการความปลอดภัยในการทำงานต่อนายจ้าง

- ตรวจสอบประเมินการปฏิบัติงานของสถานประกอบการให้เป็นไปตามแผนงาน โครงการ หรือมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน
- แนะนำให้ลูกจ้างปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบการ
- แนะนำฝึกสอน และอบรมลูกจ้าง เพื่อให้การปฏิบัติงานปลอดภัยจากเหตุอันจะทำให้เกิด ความไม่ปลอดภัยในการทำงาน
- ตรวจสอบหาสาเหตุและวิเคราะห์การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุ เดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง และรายงานผลการตรวจสอบ รวมทั้งเสนอแนะ แนวทางการแก้ไขปัญหาต่อนายจ้างเพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ชักช้า
- รวบรวมสถิติ วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำรายงานและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างเสนอนายจ้าง
- ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย

3) จป. ระดับวิชาชีพ มีหน้าที่

- ตรวจสอบและเสนอแนะให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- วิเคราะห์งานเพื่อชี้บ่งอันตรายและกำหนดมาตรการป้องกันและขั้นตอนการทำงาน อย่างปลอดภัยเสนอนายจ้าง
- ประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- วิเคราะห์แผนงานหรือโครงการ และข้อเสนอแนะของหน่วยงานต่าง ๆ และเสนอแนะ มาตรการความปลอดภัยในการทำงานต่อนายจ้าง
- ตรวจสอบประเมินการปฏิบัติงานของสถานประกอบการให้เป็นไปตามแผนงาน โครงการ หรือมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน
- แนะนำให้ลูกจ้างปฏิบัติตามคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานของสถานประกอบการ
- แนะนำ ฝึกสอน และอบรมลูกจ้าง เพื่อให้การปฏิบัติงานปลอดภัยจากเหตุอันจะทำให้เกิด ความไม่ปลอดภัยในการทำงาน
- ตรวจวัดและประเมินสภาพแวดล้อมในการทำงานหรือดำเนินการร่วมกับบุคคล หรือ นิติบุคคลที่ขึ้นทะเบียนหรือได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- เสนอแนะต่อนายจ้างเพื่อให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสมกับ สถานประกอบการและพัฒนาให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง
- ตรวจสอบหาสาเหตุและวิเคราะห์การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุ เดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง และรายงานผลการตรวจสอบ รวมทั้งเสนอแนะ แนวทางการแก้ไขปัญหาต่อนายจ้างเพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ชักช้า

- รวบรวมสถิติ วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำรายงานและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างเสนอต่อนายจ้าง

- ให้ความรู้และอบรมด้านโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อมแก่ลูกจ้างก่อนเข้าทำงาน และระหว่างทำงาน เพื่อทบทวนความรู้อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

- ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย
ลูกจ้างที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นจป. ทั้ง 5 ระดับข้างต้น ต้องผ่านการฝึกอบรมและหรือมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด และมีหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนด

ตารางที่ 3.1 ระดับของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ที่สถานประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะต้องจัดให้มี

ระดับของจป.	ลูกจ้าง 2 - 19 คน	ลูกจ้าง 20 - 49 คน	ลูกจ้าง 50 -99 คน	ลูกจ้าง 100 คน ขึ้นไป
ระดับหัวหน้างาน	/	/	/	/
ระดับบริหาร	/	/	/	/
ระดับเทคนิค		/	-	-
ระดับเทคนิคขั้นสูง		-	/	-
ระดับวิชาชีพ		-	-	/

ยกตัวอย่างเช่น บริษัทรถโดยสารสาธารณะ มีลูกจ้างแบ่งเป็นผู้จัดการฝ่าย 5 คน หัวหน้างาน 10 คน นอกนั้นอีก 20 คนเป็นพนักงานขับรถและเด็กประจำรถ บริษัทแห่งนี้ต้องมีจป. ระดับบริหาร 5 คน ระดับหัวหน้างาน 10 คน และระดับเทคนิคอย่างน้อย 1 คน

3.1.2.3 คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.)

สถานประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป จะต้องมีการแต่งตั้งลูกจ้างเป็น “คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน” หรือ “คปอ.” โดยทุกคนที่ได้รับการแต่งตั้ง ต้องผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรที่กำหนด และมีหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนด โดยคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

- จัดทำนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ เสนอต่อนายจ้าง

- จัดทำแนวทางการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง หรือความปลอดภัยในการทำงาน เสนอต่อนายจ้าง

- รายงานและเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางปรับปรุงแก้ไขสภาพการทำงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานต่อนายจ้าง เพื่อความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง ผู้รับเหมา และบุคคลภายนอกที่เข้ามาปฏิบัติงานหรือ เข้ามาใช้บริการในสถานประกอบกิจการ

- ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการ
- พิจารณาคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของสถานประกอบกิจการเพื่อเสนอความเห็นต่อนายจ้าง
- สำรวจการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการทำงานและรายงานผลการสำรวจดังกล่าว รวมทั้งสถิติการประสบอันตรายที่เกิดขึ้นในสถานประกอบกิจการนั้นในการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทุกครั้ง
- พิจารณาโครงการหรือแผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงโครงการหรือแผนการอบรมเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของลูกจ้าง หัวหน้างาน ผู้บริหาร นายจ้าง และบุคลากรทุกระดับ เพื่อเสนอความเห็นต่อนายจ้าง
- จัดวางระบบให้ลูกจ้างทุกคนทุกระดับมีหน้าที่ต้องรายงานสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย ต่อนายจ้าง
- ติดตามผลความคืบหน้าเรื่องที่เสนอต่อนายจ้าง
- รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปี รวมทั้งระบุปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยเมื่อปฏิบัติหน้าที่ครบหนึ่งปีเสนอต่อนายจ้าง
- ประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการ
- ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย

3.1.2.4 หน่วยงานด้านความปลอดภัย

สถานประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 200 คนขึ้นไป จะต้องมีการแต่งตั้งผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็น “หัวหน้าหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน” และหน่วยงานที่ตั้งขึ้นนี้ ต้องมีหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนด

รายละเอียดของกฎหมายความปลอดภัยแรงงานข้างต้นนี้ สามารถศึกษาได้ในกฎกระทรวง การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคล เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2565 โดยหน่วยงานความปลอดภัยมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- วางแผนการบริหารความเสี่ยงของสถานประกอบกิจการและดูแลให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุและอุบัติภัย และการควบคุม ความเสี่ยงภายในสถานประกอบกิจการเสนอต่อนายจ้าง
- จัดทำคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ
- จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ซึ่งต้องสอดคล้องกับการทำงานแต่ละประเภทตามที่กฎหมายกำหนดเสนอต่อนายจ้าง เพื่อให้ลูกจ้าง หรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ใช้ในขณะปฏิบัติงาน
- ส่งเสริมและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อป้องกันอันตราย ในการทำงานหรือการเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานในสถานประกอบกิจการ

- จัดอบรมเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานและข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน แก่ลูกจ้างที่เข้าทำงานใหม่ก่อนให้ปฏิบัติงาน รวมทั้งลูกจ้างซึ่งต้องทำงานที่มีความแตกต่างไปจากงานเดิมที่เคยปฏิบัติอยู่และอาจเกิดอันตรายด้วย
- ประสานการดำเนินงานความปลอดภัยในการทำงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายใน และภายนอกสถานประกอบกิจการ รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
- ตรวจสอบประเมินระบบความปลอดภัยในการทำงานในภาพรวมของสถานประกอบกิจการ
- รวบรวมผลการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทุกระดับและติดตาม ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานให้เป็นไปตามนโยบายและแผนงานของสถานประกอบกิจการ พร้อมทั้งรายงานให้นายจ้างและคณะกรรมการความปลอดภัยทราบทุกสามเดือน
- ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย

3.2 การจัดการองค์กรและวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย

การประกอบธุรกิจรถโดยสารสาธารณะให้เป็นธุรกิจที่มีทั้งผลประโยชน์ที่ดี และมีความปลอดภัยต่อผู้โดยสารตลอดจนสาธารณะชนทั่วไป สถานประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะควรมีลักษณะองค์กรและมีระบบการดำเนินงานที่ปลอดภัย

ข้อแนะนำต่อไปนี้เป็นผลมาจากการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ถือเป็นบทเรียนที่สถานประกอบกิจการรถโดยสารสาธารณะควรนำมาใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของการทำธุรกิจรถโดยสารสาธารณะ

องค์กรต้องมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทดำเนินธุรกิจรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและความปลอดภัย ซึ่งสามารถที่จะนำแนวปฏิบัติฉบับนี้ที่กำหนดของสสพ. ไปเป็นแนวทางดำเนินงานได้ โดยในรายละเอียดด้านคุณภาพสามารถนำข้อมูลเกี่ยวกับ มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ไปใช้งาน และในเรื่องความปลอดภัย สามารถนำสาระสำคัญในกฎกระทรวงว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ไปวางแผนดำเนินงานได้ ทั้งนี้สามารถแสดงความมุ่งมั่นด้วยการประกาศเป็นนโยบาย และถือปฏิบัติอย่างจริงจัง

องค์กรต้องมีการวางแผนควบคุมการเดินทางรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยตามกฎหมาย เช่น มีการสำรวจและประเมินความเสี่ยงในเส้นทางเดินรถที่เป็นปัจจุบัน การตรวจประเมินความพร้อมของพนักงานขับรถและรถก่อนการเดินทาง พนักงานขับรถสามารถที่จะมีจำนวนชั่วโมงขับรถและพักผ่อนตามที่กฎหมายกำหนด มีการรับผู้โดยสารในจำนวนตามที่กำหนด และมีจุดพักรถที่ปลอดภัย เป็นต้น

องค์กรต้องมีการเฝ้าระวังการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถที่เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบบริษัท โดยบริษัทควรพิจารณาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยมาใช้งานที่จะสามารถเฝ้าระวังการขับรถได้ตลอดการขับขี่

องค์กรต้องสร้างความมั่นใจในเรื่องการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยของพนักงานขับรถ ทั้งก่อนปฏิบัติงาน และระหว่างการทำงาน (Retraining course) โดยครอบคลุมเรื่องหน้าที่ความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร/ผู้ใช้อื่น/ผู้ใช้นนและชุมชนที่รถโดยสารใช้เส้นทาง นำผลการประเมินการขับรถด้วยข้อมูลที่มี

การบันทึกไว้ แล้วนำมาแก้ไข ปรับปรุงด้วยการฝึกอบรม (หากเหมาะสม) และนำผลการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาเป็นกรณีศึกษาให้กับพนักงานขับรถ

องค์กรต้องสร้างความมั่นใจในเรื่องการมีรถที่ให้บริการที่ปลอดภัยและมีการบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่กำหนด สิ่งที่ต้องทำคือการส่งซ่อมรถที่มีความปลอดภัยมาตั้งแต่แรก (แม้ว่าจะเป็นรถที่ใช้งานมาแล้วก็ตาม) ไม่ติดตั้งอุปกรณ์หรือตกแต่งรถที่ผิดไปจากที่กฎหมายและหรือมาตรฐานกำหนดไว้ และมีการบำรุงรักษาตามระยะเวลาโดยเคร่งครัด

องค์กรต้องแสดงถึงความห่วงใยในเรื่องความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถอื่นและผู้ใช้ทางเดิน ด้วยการย้ำเตือนผ่านกระบวนการต่าง ๆ ให้พนักงานขับรถมีพฤติกรรมขับรถที่ปลอดภัยต่อทุกฝ่าย และเข้าใจถึงกลุ่มเสี่ยงที่ใช้ถนน คนขับซัดจี้รถจักรยาน/จักรยานยนต์

องค์กรต้องส่งเสริมเรื่องสุขภาพของลูกจ้าง ด้วยการตรวจสุขภาพประจำปี มีข้อเสนอแนะให้เข้าใจข้อมูลผลการตรวจว่าควรมีพฤติกรรมสุขภาพที่ดียังไร การให้ความรู้เรื่องความสำคัญของการพักผ่อนและการนอนหลับ อิทธิพลของยาบางชนิดที่มีผลต่อความสามารถในการขับรถ เป็นต้น

องค์กรต้องสร้างและรักษาไว้ซึ่งการเป็นตัวอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยของผู้บริหาร โครงสร้างทางกายภาพที่ปลอดภัยของสำนักงานและสถานีเดินรถ ระบบการจัดการความปลอดภัยในการเดินรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น เพื่อเป็นรากฐานของการเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย สสพท. ได้กำหนดแนวทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ด้วยการสร้างค่านิยมหลักด้านความปลอดภัยร่วมกัน (Safety Shared Values) ตามแนวทางปฏิบัติ 3 ข้อ ประกอบด้วย สติรู้ตัว (Mindfulness) วินัยถูกต้อง (Discipline) และเอื้ออาทรใส่ใจ (Caring) นิยมเรียกให้สั้นว่า MDC

1) สติรู้ตัว (Mindfulness) เป็นเรื่องที่ต้องมีสติรู้ตัวตลอดเวลาที่ทำงาน ว่ากำลังทำอะไรอยู่ อันตรายมีอะไรบ้าง ต้องทำงานวิธีใดจึงจะปลอดภัย

ยกตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ต้องมีสติรู้ตัวว่าตนเองมีหน้าที่อะไร ต้องดูแลสภาพอย่างไรที่จะพร้อมปฏิบัติหน้าที่ ก่อนจะขับรถต้องตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถ ขับรถด้วยการมีสมาธิ ขับในความเร็วที่เหมาะสม ฯลฯ

2) วินัยถูกต้อง (Discipline) ในการบริหารจัดการกิจการใด ๆ ก็ตาม องค์กรจะมีกฎระเบียบ มาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure; SOP) ให้คนในองค์กรยึดถือปฏิบัติ กิจการบริการรถโดยสารสาธารณะก็มีการกำหนดสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวเช่นกัน

พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จึงต้องมีวินัยถูกต้อง ด้วยยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด เช่น นอนหลับในจำนวนชั่วโมงที่กำหนด ขับรถในความเร็วกว่าที่กำหนด ไม่ใช่โทรศัพท์และหรือทำสิ่งอื่นใดที่จะทำให้เสียสมาธิ (Distraction) การขับรถ จอดรถในที่จอดที่กำหนด และพักระหว่างการขับรถตามจำนวนชั่วโมงที่กำหนด ฯลฯ

หัวหน้างานต้องจัดการะงานการขับรถที่เหมาะสม ให้คนขับมีเวลาที่จะได้พักผ่อนตามที่องค์กรกำหนด จัดให้รถได้รับการบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่กำหนด กรณีเป็นรถร่วม ก็ต้องตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถ ตรวจสอบหลักฐานการบำรุงรักษารถ เป็นต้น

เมื่อถือปฏิบัติด้วยวินัยถูกต้อง นานวันเข้าก็จะกลายเป็นพฤติกรรมความปลอดภัยที่ซึมซับจนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยขึ้นมา

3) เอื้ออาทรใส่ใจ (Caring) การให้บริการรถโดยสารสาธารณะ จะมีเพื่อน ๆ ร่วมงานที่จะต้องเอื้ออาทรใส่ใจซึ่งกันและกัน ในฐานะคนขับรถด้วยกันจึงควรดูแลด้านความปลอดภัยให้กับเพื่อน ๆ คนขับรถด้วย เช่น พบเห็นเพื่อนคนขับอดโรค หรือดูจะไม่สบาย ก็ควรซักถามอาการ หากพบว่าน่าจะมีปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ ก็ควรปรึกษากับหัวหน้างานถึงสิ่งที่ควรดำเนินการต่อไป หรือพบพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถ ก็ควรแจ้งบริษัทรับทราบเพื่อหาทางแก้ไขต่อไป หรือพบว่ามีปัญหาในบางเรื่อง เช่น เบรกไม่ค่อยดี ไฟท้ายเสีย แอร์ไม่เย็น ก็ควรแจ้งคนขับคนต่อไปได้รับทราบเพื่อการระมัดระวังและแก้ไขเฉพาะหน้า และระมัดระวังเป็นพิเศษกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขในช่วงเวลานั้น ๆ ได้ รวมไปถึงการแจ้งให้บริษัททราบเรื่องด้วย

3.3 การบริหารจัดการเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ

การขนส่งผู้โดยสาร เป็นกลุ่มธุรกิจที่มีความเสี่ยงสูง การบริหารจัดการรถโดยสารที่มีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนงานเพื่อทำการประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงานด้านการขนส่งให้มีความปลอดภัยต่อการเดินทาง

การบริหารจัดการเส้นทางรถโดยสารสาธารณะอย่างต่อเนื่องจะทำให้เราทราบถึงความเสี่ยง ที่มีอยู่หรืออาจเกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง โดยนำคำแนะนำในการประเมินความเสี่ยงมาช่วยในการลดความเสี่ยงและความเสียหายของอุบัติเหตุในการเดินทาง

ธุรกิจขนส่งโดยสารสาธารณะ สามารถสร้างวิธีหรือกระบวนการเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสาร ดังนี้

3.3.1 การวางแผนการเดินทาง

ต้องทำการประเมินความเสี่ยงของเส้นทางรถโดยสาร ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งเส้นทางเลือกอื่น ๆ ที่เป็นไปได้ที่อาจใช้เมื่อไม่สามารถเดินทางตามเส้นทางหลักได้ โดยผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่ง ต้องตรวจสอบประเมินอันตรายต่าง ๆ บนเส้นทางขนส่ง ตั้งแต่จุดต้นทาง จุดรับส่ง ระหว่างทาง และจุดปลายทาง เพื่อให้มั่นใจว่าได้รับการประเมินความเสี่ยงตามระยะเวลาที่กำหนด

3.3.2 การปฏิบัติการขนส่งผู้โดยสาร

ผู้ขับรถจะต้องรับรู้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเส้นทางหลักและเส้นทางเลือกอื่น ๆ ที่แนะนำให้ใช้จากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง รวมทั้งข้อมูลเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่ง ประกอบด้วยเส้นทางขนส่งที่กำหนดไว้จากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง เส้นทางอื่น ๆ ที่ได้รับอนุญาต เส้นทางต้องห้ามใช้ไม่ว่าสถานการณ์ใด ประเภทและสภาพของถนน ประเภทและความถี่ของการจราจร ทิศนวิสัยในเวลากลางวันและกลางคืน ที่ตั้งของทางแยก สัญญาณไฟ สัญญาณต่าง ๆ โรงเรียน พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย บริเวณพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ซ่อมยาง ซ่อมเครื่องยนต์ และจุดพักระหว่างทาง

ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่ง ควรต้องมีระบบติดตามตำแหน่งยานพาหนะ (Vehicle Tracking System) ซึ่งจะทำให้สามารถเห็นตำแหน่งและสถานะของยานพาหนะ แสดงเส้นทางยานพาหนะ คำนวณเส้นทางของยานพาหนะ ระยะทาง และเลือกเส้นทางที่เหมาะสมให้กับยานพาหนะ วางแผนการเดินทาง

รวมทั้งสามารถบริหารจัดการจัดการชั่วโมงการขับขี ชั่วโมงการทำงาน และกำหนดช่วงเวลาหยุดพักของผู้ขับรถ ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและหลักความปลอดภัยได้

3.3.3 การปฏิบัติหลังการขนส่งผู้โดยสาร

ภายหลังที่ผู้ขับรถส่งผู้โดยสารถึงจุดหมายปลายทางแล้ว กรณีที่มีเหตุผิดปกติในการระหว่างการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ขับรถควรต้องรายงานสภาพที่ไม่ปลอดภัยในการขนส่ง เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทราบและตรวจสอบรายงานความไม่ปลอดภัย กรณีที่สามารถดำเนินการได้จะต้องให้คำแนะนำในการปฏิบัติ และแจ้งให้ผู้ขับรถทราบผลการดำเนินการ

3.4 ระบบควบคุมและติดตามรถโดยสารสาธารณะ

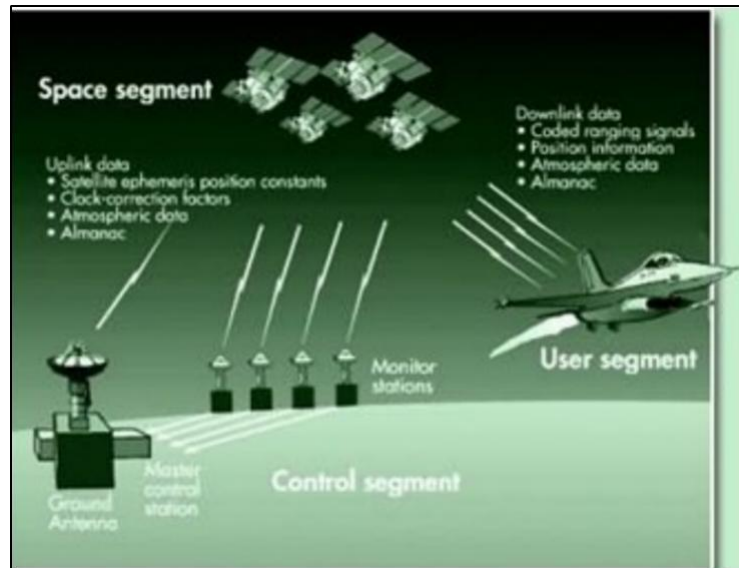
3.4.1 การกำกับติดตามและประเมินผล

กรมขนส่งทางบกกำหนดให้ใช้เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ และเครื่องดังกล่าวใช้ส่งข้อมูลการทำงานของรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System; GPS) วัตถุประสงค์เพื่อดูแลพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ตามประกาศกรมขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ พ.ศ. 2558 ซึ่งกรมการขนส่งทางบกต้องการตรวจสอบ

- 1) ขับรถเร็วเกินกำหนด ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตามชนิดของรถแต่ละประเภท
- 2) ขับรถโดยไม่แสดงตัวผู้ขับขี การไม่แสดงตน หรือใช้ใบอนุญาตขับรถผิดประเภท ไม่ถูกต้อง หรือใบอนุญาตขับรถหมดอายุ
- 3) ขับรถเกินชั่วโมงการทำงาน ขับรถต่อเนื่องเกิน 4 ชั่วโมง โดยไม่หยุดพักและขับรถเกินเวลารวมเกิน 8 ชั่วโมง ภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมง
- 4) การไม่ติดตั้ง และไม่ส่งข้อมูล GPS ขับรถโดยไม่ติดตั้งหรือไม่ใช้เครื่อง GPS และการถอดเครื่อง GPS

การติดตามสถานะและตำแหน่งรถโดยสาร (Global Positioning System ; GPS) เป็นเทคโนโลยีขั้นสูงที่ใช้ในการติดตาม ค้นหาตำแหน่งและพิกัดด้วยดาวเทียมที่โคจรรอบโลก ดังภาพที่ 3.1 ดังนั้น สิ่งที่ได้รับจากระบบ GPS คือ

- 1) สามารถเห็นตำแหน่งและสถานะของรถโดยสารสาธารณะได้
- 2) สามารถแสดงเส้นทางของรถโดยสารสาธารณะ
- 3) คำนวณเส้นทาง ระยะทาง และเลือกเส้นทางที่เหมาะสมให้กับรถโดยสารสาธารณะ
- 4) วางแผนการเดินทาง
- 5) ค้นหาจุดหรือสถานที่ต่าง ๆ เช่น จุดพักรถ



ภาพที่ 3.1 พิกัดด้วยดาวเทียมที่โคจรรอบโลก

ตัวอย่าง ขั้นตอนการติดตามการปฏิบัติงานของรถโดยสารสาธารณะ ด้วยระบบ GPS บริษัทสามารถวางแผนการเดินทาง และติดตามตำแหน่งของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งข้อมูลดังกล่าว จะแสดงผลให้ทราบในเรื่อง ดังต่อไปนี้

- ทราบ ณ เวลานั้นว่า ขณะนั้นรถโดยสารสาธารณะอยู่ ณ ตำแหน่งใด พื้นที่ใดในแผนที่ ซึ่งสามารถมองเห็นรถโดยสารสาธารณะได้ทุกคันในแผนที่ ทำให้ผู้ควบคุมการเดินทางสามารถวางแผน ควบคุมการเดินทางแบบ Real time ได้
- หากผู้โดยสารต้องการทราบรถที่จะเข้ามาที่ป้ายและเส้นทางการเดินทาง สามารถ ตรวจสอบได้ทันที
- สามารถวางแผนรอบ รับ-ส่ง ผู้โดยสารตามเส้นทางการวิ่งรถ และสามารถเก็บข้อมูล เวลาการเข้าป้ายได้
- ทราบระยะเวลาการเข้าป้ายและเส้นทางที่ใช้วิ่งในแต่ละจุด และรายงานปัญหาเมื่อรถ โดยสารวิ่งไม่ตรงเวลาเพื่อใช้ในการวิเคราะห์
- กรณีเกิดอุบัติเหตุ บริษัทสามารถส่งทีมช่วยเหลือเข้าไปได้โดยไม่ต้องเสียเวลา ในการค้นหาตำแหน่งของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ
- หากผู้ขับขี่ขับออกนอกเส้นทางที่กำหนดไว้ในแผนที่ในระบบติดตาม ยานพาหนะ จะแจ้งเตือนให้ผู้ควบคุมการขนส่งทราบ เพื่อใช้ในการควบคุมต้นทุนยานพาหนะ

การนำระบบ GPS มาใช้เรื่องการจัดการด้านความปลอดภัย โดยสาเหตุที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่บ่อยครั้งนั้น คือ การหลับใน โดยอาจเป็นเพราะอาการเหนื่อยล้าอ่อนเพลีย หลังจากการขับรถมาเป็นเวลานาน จึงส่งผลต่อความคิด ความรู้สึก การรับรู้ และการตัดสินใจของผู้ขับขี่ หรือสาเหตุจากการใช้ความเร็วสูงขณะขับรถ ดังนั้น การติดตั้งระบบ GPS เพื่อตรวจจับชั่วโมงการทำงาน ขับรถ หรือตรวจจับความเร็วขณะขับรถ และส่งสัญญาณเตือนหากมีการปฏิบัติผิดหรือเกินตามเงื่อนไข ในขณะขับรถไปยังพนักงานขับรถ การแจ้งเตือนจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่สามารถเพิ่มความปลอดภัย ในการขับรถมากขึ้น ตัวอย่างหัวข้อมี ดังนี้

- 1) แจ้งเตือนความเร็วเกินกำหนดในเส้นทางปกติ
- 2) แจ้งเตือนขับรถต่อเนื่องเกิน 4 ชั่วโมง โดยหยุดพักรถอย่างน้อย 30 นาที
- 3) แจ้งเตือนปฏิบัติงานติดต่อกัน 10 ชั่วโมง

ทั้งนี้ทางบริษัทสามารถนำระบบ GPS มาใช้เพื่อการวางแผนการปฏิบัติงานพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ โดยตรวจเช็คชั่วโมงการพักผ่อนว่าเป็นไปตามข้อกำหนด การพักผ่อนครบ 10 ชั่วโมงก่อนการรับงานหรือไม่ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการหลับใน สามารถใช้ระบบ GPS ในการตรวจสอบจุดจอดพักของพนักงานขับรถโดยสารว่าตรงตามจุดที่บริษัทวางแผนการจอดพักให้กับพนักงานขับรถหรือไม่

3.5 การสอบสวนอุบัติการณ์

อุบัติการณ์ (Incident) หมายถึง เหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดหรือเกิดอันตราย การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหาย คำว่า “อุบัติการณ์” จึงเป็นชื่อเรียกที่รวมถึงเหตุการณ์ที่เรียกว่าอุบัติเหตุ (Accident) ซึ่งเป็นเหตุการณ์เกิดขึ้นแล้วและมีความสูญเสียเกิดขึ้น และ เหตุการณ์ที่เรียกว่าเกือบเกิดอุบัติเหตุ (Near-miss) ซึ่งก็เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วเช่นกันแต่ยังไม่มี ความสูญเสียเกิดตามมา จึงแนะนำว่าไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ใด หากเกิดขึ้นก็ควรทำการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุและทำการแก้ไข ป้องกันการเกิดซ้ำ จึงนิยมให้การรายงานและการสอบสวนรวมเรียกเป็นการรายงานและการสอบสวนอุบัติการณ์ และเบอร์โทรของหน่วยงานแผนฉุกเฉิน ณ ปัจจุบัน สามารถ “โทร 1669 สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (ทั่วประเทศ)” และเบอร์ที่สถานประกอบกิจการระบุไว้เพื่อดำเนินการต่อไป

3.5.1 การรายงานอุบัติการณ์

รูปแบบของการรายงานอุบัติการณ์ มีหลายหลายช่องทาง เช่น การรายงานด้วยการจดบันทึกลงสมุด การบอกเล่าให้กับหัวหน้างานฟัง หรือจะเป็นการบันทึกลงในระบบก็ได้เช่นกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแนวทางของแต่ละสถานประกอบกิจการ ลักษณะของการรายงานอุบัติการณ์ต้องเป็นการรายงานเหตุการณ์ทั้งหมดที่เกิดขึ้น ระบุปัญหาและผลที่ตามมา ไม่แทรกความเห็นส่วนตัวเข้าไปและไม่โทษว่าเป็นความผิดของผู้อื่น ได้รับการวิเคราะห์จากผู้ที่เกี่ยวข้องสถานการณ์ ได้รับการตอบสนองและแก้ไขทันเวลา

3.5.1.1 แนวปฏิบัติสำหรับการรายงานอุบัติการณ์ มีดังนี้

1) สถานประกอบกิจการจัดทำขั้นตอนและแบบรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติการณ์ ตามกฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ระดับหัวหน้างาน ที่ต้องรายงานอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น และแจ้งต่อผู้บังคับบัญชา และจป. โดยหน้าที่เฉพาะ

- เมื่อเกิดอุบัติการณ์ขึ้นภายในสถานประกอบกิจการหรือภายนอกก็ตาม ให้ผู้ขับรถแจ้งให้ต้นสังกัดทราบทันที
- ผู้ขับรถให้ข้อมูลตามแบบรายงานเบื้องต้นการเกิดอุบัติการณ์ อาทิ วัน เวลา และสถานที่เกิดเหตุ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ความเสียหาย และการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าที่ได้ทำไป
- ทั้งนี้ กรณีมีผู้ประสบอันตราย ต้องดำเนินการปฐมพยาบาล และหรือส่งโรงพยาบาลตามแต่กรณี

2) การจัดทำรายงานโดยละเอียดของจป.ระดับหัวหน้างาน ซึ่งดำเนินการภายหลังการสอบสวนอุบัติการณ์ จะได้มีข้อมูลที่จะเข้าใจถึงสาเหตุที่เป็นรากเหง้าของปัญหา (Root Causes) และสามารถกำหนดมาตรการแก้ไขป้องกันได้อย่างเหมาะสมต่อไป รายงานควรนำเสนอคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) พิจารณาก่อนเสนอนายจ้างต่อไป

3) การแจ้งการประสบอันตรายตามแบบ ตามกฎหมายความปลอดภัย แรงงาน สถานประกอบกิจการต้องรายงานให้ทางทราบตามแบบ สปร.5 (รายละเอียดตามประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดแบบแจ้งการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน พ.ศ. 2554)

3.5.2 หลักการสอบสวนอุบัติการณ์ทางถนน

การสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีจุดประสงค์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์สาเหตุ ผลกระทบ ความเสียหาย และกำหนดมาตรการเชิงป้องกัน โดยการศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ สถานที่เกิดเหตุ ช่วงเวลาเกิดเหตุ จำนวนผู้ประสบเหตุ บาดเจ็บ/เสียชีวิต ยานพาหนะที่เกิดเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือผู้เห็นเหตุการณ์ วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ เพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหาไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก

ขั้นตอนการสอบสวนอุบัติการณ์มี 6 ขั้นตอน โดยสามารถสรุปเป็นขั้นตอนการดำเนินการได้ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 : ประเมินเหตุการณ์เบื้องต้นและจัดสรรเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ขั้นตอนที่ 2 : การออกไปยังสถานที่เกิดเหตุและแนะนำตัวในที่เกิดเหตุ

ขั้นตอนที่ 3 : การเก็บข้อมูลภาพถ่าย ณ จุดเกิดเหตุ

1) ถ่ายภาพจุดเกิดเหตุ การถ่ายภาพวิดีโอ และการระบุพิกัดแผนที่จุดเกิดเหตุ

2) การตรวจร่องรอยการเฉี่ยวชน การทำเครื่องหมายกำหนดตำแหน่งรถ

3) การทำเครื่องหมายกำหนดรอยไถล (Skid Marks) และรอยครูด (Scratch) บนผิวจราจร

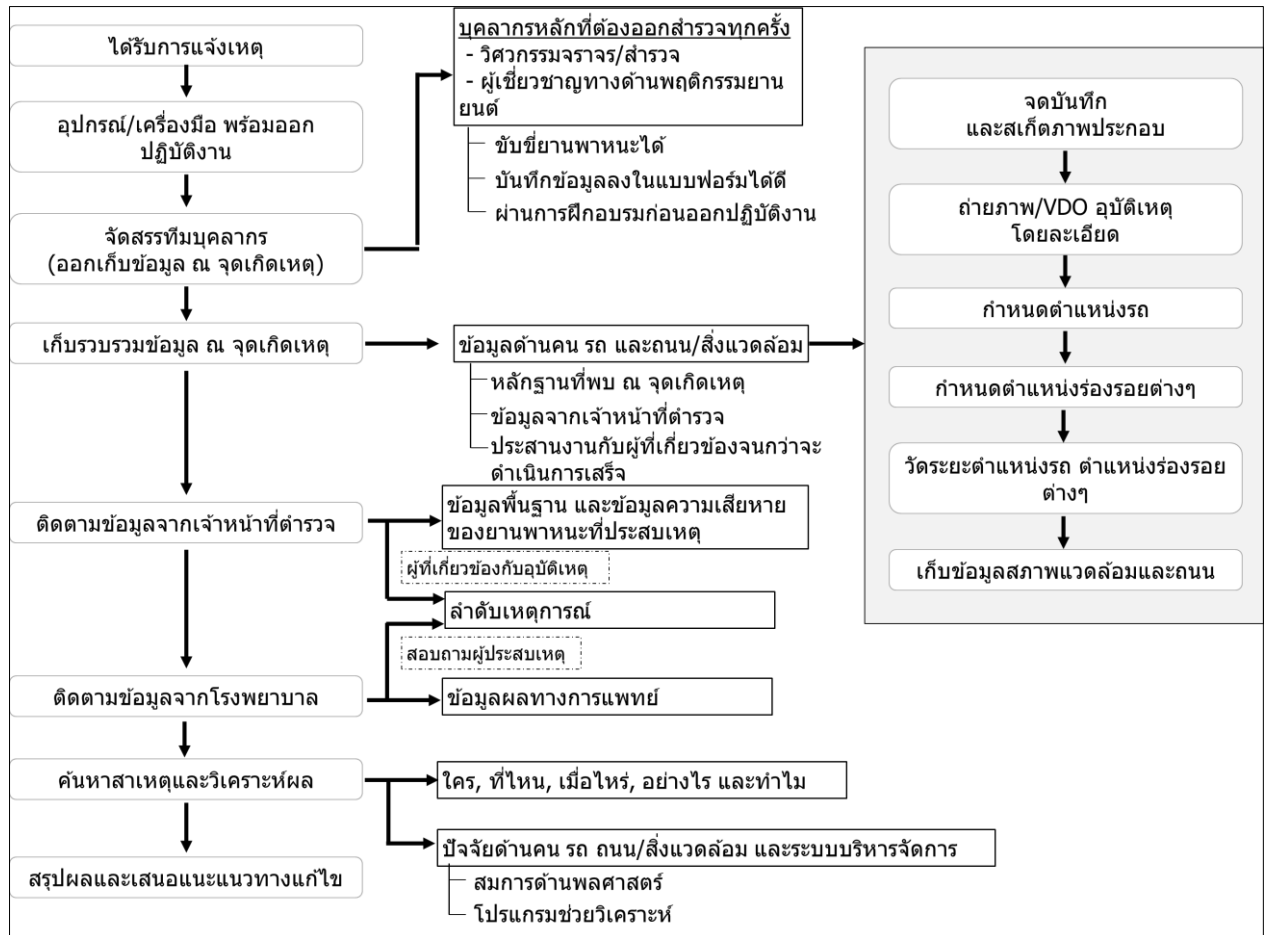
4) การสำรวจและเก็บข้อมูลทางกายภาพของถนน และสภาพแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุ

5) การสอบปากคำพยาน ผู้ขับขี่ คู่กรณี พยานแวดล้อม พยานผู้เชี่ยวชาญ พยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ หรือประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อขอข้อมูลภาพถ่ายหรือข้อมูลวิดีโอเพิ่มเติม

ขั้นตอนที่ 4 : เก็บข้อมูลสภาพตัวรถโดยละเอียดและถ่ายภาพ

ขั้นตอนที่ 5 : ติดตามผลข้อมูลบุคคลและผลทางการแพทย์ของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต

ขั้นตอนที่ 6 : ติดตามข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 3.2 ขั้นตอนการสอบสวนอุบัติเหตุ

3.5.2.1 ขั้นตอนสำคัญในการสอบสวนอุบัติเหตุ

- 1) การเก็บข้อมูลภาพถ่าย หลังเกิดเหตุ / การถ่ายภาพ ณ จุดเกิดเหตุ
 - ภาพระยะไกล เพื่อใช้ประเมินสภาพพื้นที่ได้เบื้องต้น ว่าเป็นปัจจัยที่สามารถทำให้เกิดเหตุได้หรือไม่ เช่น ลักษณะทางกายภาพโดยรวมของพื้นที่ อาคารสิ่งปลูกสร้าง ความโค้ง ความลาดเอียงของผิวทาง ถนนมีร่วมทางแยก หรือสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยอื่น ๆ หรือไม่ เห็นรถ คน หรือ รายละเอียดพื้นที่ได้เต็มสัดส่วน
 - ภาพระยะกลาง เป็นการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุแบบใกล้เข้าไปในสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้เห็นสภาพสถานที่เกิดเหตุชัดเจน เห็นป้าย หรือสิ่งใกล้เคียงต่าง ๆ แสดงลำดับวัตถุ พยานชัดเจน ซึ่งอาจมองเห็นวัตถุพยานได้บ้าง
 - ภาพระยะใกล้ เป็นการถ่ายภาพที่เน้นรายละเอียดของวัตถุพยานมากยิ่งขึ้น เพื่อให้เห็นรายละเอียด หรือร่องรอยความเสียหาย ร่องรอยที่นำไปสู่การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเกิดเหตุ ของคู่กรณีทั้งหมดที่มีความเกี่ยวข้องกัน เช่น รอยครูด เข็มไมล์ที่ค้าง ตำแหน่งที่มีการตกหล่นหรือ กระเด็นของวัตถุต่าง ๆ เป็นต้น
- ข้อเสนอแนะการเก็บข้อมูลภาพถ่าย หลังเกิดเหตุ
 - การถ่ายภาพในเวลากลางคืน ควรตรวจสอบความคมชัดของรูปถ่าย และประสิทธิภาพของกล้องที่ใช้ถ่ายรูปด้วย เนื่องจากจะมีผลต่อการนำภาพไปวิเคราะห์
 - การใช้โดรนถ่ายภาพ หรือบันทึกเป็นวิดีโอ จะสามารถเก็บภาพได้ในหลากหลายมุมมากกว่า โดยเฉพาะภาพมุมสูงช่วยให้วิเคราะห์สภาพพื้นที่โดยรอบได้ดีกว่า
 - การบันทึกคลิปวิดีโอ ในที่เกิดเหตุ ใช้เพื่อเป็นหลักฐานว่ามีใครอยู่ในที่เกิดเหตุบ้าง ซึ่งอาจเป็นพยานผู้เห็นเหตุการณ์ได้
 - การบันทึกคลิปวิดีโอ ใช้เพื่ออัดเสียง หรือ กิริยาท่าทางของผู้ขับขี่ คู่กรณี พยาน
- 2) การตรวจร่องรอยการเฉี่ยวชน การทำเครื่องหมายกำหนดตำแหน่งรถ หรือวาดแผนที่กำหนดตำแหน่งรถ
 - ให้นึกถึงการถ่ายภาพทางอากาศจากโดรน (ภาพมุมสูง)
 - ควรใช้ทิศเหนือเป็นหลัก มีการกำหนดจุดหลักกว่าอยู่ที่พิกัดเท่าไร หรือ กิโลเมตรที่เท่าไร
 - จำนวนช่องทางจราจร เส้นจราจร เป็นอย่างไร ป้ายเครื่องหมายจราจร อยู่ตรงไหน ของจุดเกิดเหตุ สัญญาณไฟจราจร ป้ายควบคุมความเร็วมีหรือไม่
 - ทิศทางเดินรถของรถแต่ละคันไปทางไหน จุดชนอยู่ตรงไหน มีอะไรเป็น ที่สังเกต กำหนดจุดให้แน่นอน หลังชนแล้วรถแต่ละคันไปหยุดตรงไหน
 - ร่องรอยเบรก รอยไถล รอยครูดเป็นอย่างไร
 - คนเจ็บ คนตาย กระเด็นออกมานอกรถไปอยู่ที่ไหน
 - ต้องแน่ใจว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ถูกเคลื่อนย้าย ถ้ามีการเคลื่อนย้าย (เคลื่อนย้ายเพื่อเปิดทางจราจร) ต้องสอบถามทางเจ้าหน้าที่ว่าจุดสุดท้ายนั้นอยู่ในตำแหน่งใด
- 3) การทำเครื่องหมายกำหนดรอยไถล (Skid Marks) และรอยครูด (Scratch) บนผิวจราจร

- รอยเบรก รอยไถลของยาง รอยครูดของชิ้นส่วนของรถ กับพื้นถนน จะบอกให้ทราบว่ารถวิ่งมาจากทิศทางไหน ชนแล้วหมุน พลิกคว่ำ ไปหยุดอยู่ตำแหน่งใดของถนน
- เป็นหลักฐานสำคัญในการนำไปวิเคราะห์ทิศทาง และความเร็วของ ยวดยาน และจำลองเหตุการณ์ย้อนรอย (Accident Reconstruction) เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและให้ เข้าใจสถานการณ์ของอุบัติเหตุได้อย่างชัดเจน

4) การสำรวจและเก็บข้อมูลทางกายภาพของถนน และสภาพแวดล้อม ณ จุดเกิดเหตุ

- ดำเนินการหลังจากเก็บข้อมูลซึ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุเสร็จแล้ว เป็นการเก็บ ข้อมูลทางกายภาพของถนน เช่น จำนวนช่องจราจร ความกว้าง ความโค้งและความลาดชันของถนน
- ความเสียดทานของถนนและล้อยาง ลักษณะโครงข่ายถนนในบริเวณนั้น รวมถึงสิ่งนี้อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ เช่น ระยะการมองเห็น และสภาพผิวจราจร เป็นต้น

5) การเก็บข้อมูลสภาพตัวรถและถ่ายภาพโดยละเอียด
ทำการสำรวจอย่างละเอียด เช่น ความเสียหายของรถหลังการชน เปรียบเทียบกับแบบแปลนของยานพาหนะประเภทนั้น

6) การติดตามผลข้อมูลบุคคลและผลทางการแพทย์ของผู้บาดเจ็บ
ติดตามไปที่โรงพยาบาลที่ผู้ประสบอุบัติเหตุเข้ารับการรักษ เพื่อประสานงาน เกี่ยวกับผลทางการแพทย์ของผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต รวบรวมการวินิจฉัยอื่น ๆ

7) การติดตามข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถ
มีการตรวจรถก่อนเดินทางหรือไม่ ผลตรวจเป็นอย่างไร หัวข้อการตรวจ ครอบคลุมหรือเกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุหรือไม่
ติดตามข้อมูลการติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะในตัวรถ และข้อมูลรถ (วัน/เดือน/ปี ผลิตรถ ประกันรถ การปรับแต่งรถ ฯลฯ)

สภาพความปลอดภัยของตัวรถ แต่ละยี่ห้อ แต่ละชนิด ส่งผลต่อความปลอดภัย ในการขับขี่ อย่างมีนัยยะ หรือไม่

มีการดัดแปลงโครงสร้างหรืออุปกรณ์สำคัญ ของตัวรถโดยมีวิศวกร ควบคุมหรือไม่

ประวัติการซ่อมบำรุงรถ ยาง ระบบช่วงล่าง ระบบบังคับเลี้ยว
ข้อมูลเหล่านี้จำเป็นต้องติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บริษัท/ผู้ซ่อมรถต่าง ๆ

- ข้อมูลเกี่ยวกับพยาน การสอบปากคำพยาน ผู้ขับขี่ คู่กรณี ผู้เชี่ยวชาญ พยานแวดล้อม

การสอบปากคำ พxr. และ คู่กรณี
สอบปากคำเบื้องต้นในที่เกิดเหตุ หรือสถานีตำรวจเพื่อให้ได้ข้อมูล ที่ใกล้เคียงเวลาเกิดเหตุ

สอบปากคำที่สำนักงานผู้ขนส่ง เพื่อประกอบกับหลักฐานอื่น และนำไปสู่การวิเคราะห์หาสาเหตุต่อไป

- การสอบปากคำพยาน
 - พยานบุคคลที่เห็นก่อนชน และขณะชน พยานที่เห็นหลังชน
 - พยานขับรถตามหรือสวนทาง หรือ จอดรอ อยู่ด้านข้างทาง
 - พยานทำกิจกรรมอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ
 - พยานแวดล้อมอื่น ๆ เช่น ประกันภัยฝ่ายเรา ประกันภัยฝ่ายตรงข้าม
- ญาติผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ฝ่ายคู่กรณี ตัวแทน เพื่อนของฝ่ายคู่กรณี เป็นต้น
- พยานผู้เชี่ยวชาญ เช่น ผู้ตรวจสภาพรถ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่กู้ภัย ตำรวจที่ไปถึงที่เกิดเหตุก่อน แพทย์ พยาน เจ้าหน้าที่ห้องแลปหรือผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ เช่น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ บริษัทยาง วิศวกรสร้างถนน เป็นต้น
- พยานหลักฐานอื่น เช่น
 - ผลการตรวจสภาพของผู้เชี่ยวชาญ เช่น กองพิสูจน์หลักฐาน ผลตรวจสภาพรถด้านวิศวกรรมยานยนต์
 - ผลการตรวจของแพทย์ ผลชันสูตรพลิกศพ ผลตรวจเลือดเพื่อหาแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด
- คลิปหรือรูปถ่ายจากสื่อออนไลน์ต่าง ๆ เช่น มูลนิธิฯ หรือสำนักข่าว
- กล้องติดหน้ารถ
 - ของรถเราเอง เพื่อให้ทราบเหตุการณ์หน้ารถตอนเกิดเหตุ พฤติกรรมของพนักงานขับรถก่อนเกิดเหตุ
 - ของรถคู่กรณี
 - ของรถคันอื่นที่บันทึกเหตุการณ์ไว้ได้
 - คลิปกล้องจากโทรศัพท์มือถือ
- กล้องวงจรปิด (CCTV)
 - กล้อง CCTV ของถนน ในเส้นทางก่อนถึงจุดเกิดเหตุ และ บริเวณที่เกิดเหตุ
 - กล้อง ร้านค้า ปั้มน้ำมัน บริเวณที่เกิดเหตุ
- GPS ติดรถ
 - ทำให้ทราบ เส้นทางที่ใช้ พิกัดตำแหน่งเกิดเหตุ การใช้ความเร็ว ระยะทาง เวลา จุดจอดพัก ชั่วโมงการขับชีย่อนหลังก่อนเกิดเหตุ
 - การเบรกกระทันหัน การลดความเร็วก่อนเกิดเหตุ
- ข้อมูลของ พพร.
 - ประวัติส่วนตัว ประสบการณ์และความชำนาญในการทำงาน ประวัติด้านสุขภาพ การเจ็บป่วย การใช้ยารักษาโรคที่มีผลต่อการขับรถอย่างมีนัยสำคัญ เช่น เบาหวานรุนแรง ลมชัก ความดันโลหิตสูง ประวัติการฝึกอบรมและการรับทราบกฎต่าง ๆ
 - บันทึกการทำงานของ พพร. เพื่อให้ทราบระยะเวลาการทำงาน การพักผ่อน
 - ประวัติการทำผิดกฎความปลอดภัย การเกิดการแจ้งเตือนในระบบ GPS การได้รับใบสั่งจราจร เพื่อเป็นหลักฐานบ่งบอกว่า พพร.มีแนวโน้ม ในการขับรถไม่ปลอดภัย จนนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือไม่

บันทึกการใช้งานโทรศัพท์ขณะเกิดเหตุจากผู้ให้บริการเครือข่าย
(ทั้งข้อมูลการโทรและการใช้งานโซเชียลมีเดีย)

- ข้อมูลของรถขนส่ง

ผลการตรวจสภาพความพร้อมของรถก่อนเริ่มงาน อุปกรณ์พื้นฐาน
ประจำรถ แลปสะท้อนแสง

ประวัติการซ่อมแซมหรือดัดแปลงอะไหล่ ชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถ
แผนงานและประวัติการซ่อมบำรุงรถ การสลับ/เปลี่ยนยาง ระบบช่วงล่าง
ระบบบังคับเลี้ยว

การติดตั้งอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ทำให้ประสิทธิภาพการทำงานลดลง เช่น
การติดม่านบังแดด การวางสิ่งของหน้ากระจกหรือบนคอนโซลรถ

3.5.2.2 การค้นหาสาเหตุ การวิเคราะห์ผล การสรุปผล และการหาแนวทางแก้ไข

ตัวอย่างการค้นหาสาเหตุ โดยใช้วิธีการ Why Why Analysis

รายละเอียดเหตุการณ์

รถขนส่ง ทะเบียน XX-XXXXXX ต้นทางจาก จ.นครพนม ไปส่งปลายทาง จ.หนองคาย
เมื่อมาถึงบริเวณ ถนนศรีสงคราม-ท่าดอกแก้ว ผีงาเข้าตัวอำเภอ อ.ศรีสงคราม
จ.นครพนม พชร.ขับเลยเส้นทางที่ต้องเลี้ยวซ้าย

พนักงานขับรถจึงตัดสินใจขับรถถอยหลัง และขณะที่ถอยหลังได้มี
รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์มาชนท้าย เป็นเหตุให้คู่กรณีเสียชีวิต

การบาดเจ็บ/เสียชีวิต/ความเสียหายทรัพย์สิน

ผู้เสียชีวิต: ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ชื่อ นายXXXX XXXXX

ความเสียหายทรัพย์สิน: รถคู่กรณีและรถคู่ธุรกิจ

3.6 การเตรียมความพร้อมและตอบสนองต่อสภาวะฉุกเฉิน

เหตุการณ์ฉุกเฉินบนท้องถนน เป็นสิ่งไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้น ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนเตรียมความพร้อมและตอบสนองต่อสภาวะฉุกเฉินเพื่อให้มั่นใจว่าในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ไม่คาดคิด ได้มีการปฏิบัติการที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อป้องกันการสูญเสียอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ไม่คาดคิด

ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่ง ควรต้องจัดทำแผนการดำเนินงานเหตุฉุกเฉินที่สำคัญ โดยระบุถึงทรัพยากร (บุคคลและเครื่องมือ) ที่มีอยู่ ตลอดจนขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติตามในกรณีที่มีการใช้แผน เช่น ขั้นตอนการติดต่อสื่อสารภายใน และภายนอก ขั้นตอนการเข้าถึงทรัพยากรบุคคลและอุปกรณ์ต่าง ๆ ขั้นตอนการประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ โดยสามารถจัดเตรียมความพร้อมและจัดทำแผนรับมือกับภาวะฉุกเฉิน ดังนี้

3.6.1 แนวทางการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเพลิงไหม้

3.6.1.1 บุคลากร

ผู้ขับรถต้องการได้รับฝึกอบรมอย่างครบถ้วนเพื่อความเข้าใจในการปฏิบัติและการใช้ถังดับเพลิง และผู้ขับรถควรเข้าร่วมการซ้อมดับเพลิงอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง

3.6.1.2 เครื่องมืออุปกรณ์

รถโดยสารสาธารณะ ควรมีถังดับเพลิงแบบเคลื่อนที่ที่บรรจจุสารเคมีชนิดแห้ง ขนาด 50 ปอนด์ จำนวน 2 ถัง และต้องอยู่สภาพที่ใช้งานได้ดี ต้องมีการตรวจสอบเป็นระยะ ๆ รวมทั้งบันทึกการตรวจสอบและเติมสารดับเพลิงในถังที่ใช้งานแล้วให้เรียบร้อย

3.6.1.3 กรณีเกิดเพลิงไหม้บนเส้นทาง

- ผู้ขับรถควรปฏิบัติดังนี้
- เคลื่อนย้ายพาหนะออกไปนอกถนนและให้พ้นจากอาคารและต้นไม้หรือแหล่งติดไฟอื่นๆ หากเป็นไปได้
 - ดับเครื่องยนต์
 - ดับไฟให้เร็วที่สุดด้วยถังดับเพลิงแบบเคลื่อนที่ หากเป็นไปได้
 - โทรศัพท์เรียกหน่วยดับเพลิง
 - อยู่ดูแลรถในระยะที่ปลอดภัย
 - ให้สัญญาณเตือนผู้ขับอื่นๆ
 - ห้ามขับรถจนกว่าจะได้รับอนุญาตหลังจากที่ไฟดับแล้ว
 - แจ้งให้ผู้ประกอบกิจการธุรกิจขนส่งทราบ

3.6.2 แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร

3.6.2.1 กรณีรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับรถต้องตั้งสติ ประเมินสถานการณ์ในเรื่องความรุนแรงของเหตุการณ์ และสภาพถนน (หมอก ฝน) และไม่ควรกระทำการใด ๆ ที่จะเป็นความเสี่ยงหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเอง และผู้อื่น ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน พร้อมทั้งรายงานอุบัติเหตุทั้งหมด

ให้ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทราบ เรียงรถพยาบาล หากมีการบาดเจ็บและต้องรับการรักษายาบาล

3.6.2.2 กรณีอุบัติเหตุไม่ได้เกิดกับรถโดยสารที่ตนเองขับอยู่และไม่เกี่ยวข้องด้วย ผู้ขับรถไม่ควรหยุดรถ ณ จุดเกิดอุบัติเหตุ ยกเว้นในกรณีที่จำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือ หากผู้ขับรถต้องหยุดรถให้จอดรถในที่ปลอดภัย บนไหล่ทาง ทางหลวงหรือถนน ที่เกิดเหตุ และให้ความช่วยเหลือตามที่จำเป็นและเท่าที่ช่วยได้

3.6.3 แนวทางการปฏิบัติในกรณีที่รถเสีย

เมื่อมีสัญญาณเตือนว่าระบบกลไกของรถโดยสารกำลังจะเกิดความบกพร่อง และอาจจะก่อให้เกิดอันตรายต่อการขับขี่ ผู้ขับรถต้องขับรถออกจากถนนหรือทางหลวง และจอดรถในที่ที่ปลอดภัย และต้องตั้งกรวยจราจรเป็นเครื่องหมายเตือนทั้งด้านหน้าและด้านหลัง โดยมีระยะห่างไม่น้อยกว่า 30 เมตร

3.6.4 อุปกรณ์และบุคลากรที่ใช้รับมือเหตุการณ์ฉุกเฉิน

3.6.4.1 บุคลากร

ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่ง ควรแต่งตั้งผู้ประสานงานเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยให้มีหน้าที่รับผิดชอบควบคุมเหตุตั้งแต่เริ่มและประสานงานในการดำเนินการรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินทั้งหมด

3.6.4.2 เครื่องมืออุปกรณ์

ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่ง ควรจัดเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือตามแผนรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น โทรศัพท์มือถือ ถังดับเพลิง อุปกรณ์ช่วยชีวิตหรืออุปกรณ์ช่วยเหลืออื่น ๆ เป็นต้น รวมทั้งควรตรวจสอบและบำรุงรักษาให้อยู่สภาพพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

3.6.5 การฝึกอบรม Training

ผู้ขับรถควรได้รับคำแนะนำเรื่องขั้นตอนการรับมือกับภาวะฉุกเฉิน โดยจัดทำเป็นหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง รวมถึงดำเนินการซักซ้อมโดยใช้เหตุการณ์จำลองและฝึกปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ผู้ขับรถจะสามารถรับมือกับเหตุการณ์ เพื่อควบคุมสถานการณ์ฉุกเฉินจนกระทั่งหน่วยช่วยเหลือเข้ามาถึงสถานที่เกิดเหตุดังกล่าว

3.7 การกำหนดตัวชี้วัด (KPI)

3.7.1 ตัวชี้วัด (KPI) ประสิทธิภาพหลักสำหรับการประเมินการบริหารจัดการขนส่งสาธารณะ

การขนส่งสาธารณะเป็นหนึ่งในกลไกสำคัญของการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในยุคที่เมืองกำลังเผชิญกับปัญหาความแออัดทางจราจร การใช้พลังงานที่ไม่ยั่งยืน และความปลอดภัยในการเข้าถึงบริการสาธารณะ การประเมินประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยใช้ ตัวชี้วัดประสิทธิภาพหลัก (Key Performance Indicators: KPIs) เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบและพัฒนาให้ระบบสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุม และยั่งยืน

แนวปฏิบัติงานฯ นี้ได้นำเสนอแนวทางการประเมิน KPI ของระบบขนส่งสาธารณะ
อย่างเป็นระบบ โดยครอบคลุมมิติที่หลากหลาย ได้แก่ Availability (ความพร้อมใช้งาน) ซึ่งวัดระดับ
ความครอบคลุมของบริการในแง่ของพื้นที่ เวลา ความถี่ และรูปแบบการเดินทาง Accessibility
(การเข้าถึง) ที่มุ่งเน้นการประเมินความสามารถของผู้โดยสารในการเข้าถึงระบบและเชื่อมต่อกับโหมดอื่น ๆ
Information (สารสนเทศ) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลข่าวสารที่ช่วยให้ผู้โดยสารวางแผนและดำเนินการเดินทางได้
อย่างราบรื่น รวมไปถึงมิติด้าน เวลา ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย การดูแลลูกค้า และผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ซึ่งสะท้อนภาพรวมของคุณภาพบริการในเชิงลึก

การนำ KPI มาใช้ในการประเมินไม่ได้เป็นเพียงเครื่องมือในการวัดผลลัพธ์เท่านั้น
แต่ยังเป็นกลไกที่ช่วยให้หน่วยงานสามารถปรับปรุงคุณภาพบริการ วางแผนการพัฒนา และสร้างความเชื่อมั่น
แก่ประชาชนในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในระยะยาว ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 ภาพรวมของ KPI โดยเน้นถึงความเกี่ยวข้องและบริบทที่นำไปใช้ (Adapted from:
European Committee for Standardizations, 2002)

ลำดับ	ตัวชี้วัด (KPI)	ขอบเขตตัวชี้วัด	บริบทการนำไปใช้
1	ความพร้อมใช้งาน	เป็นการวัดระดับ “ความครอบคลุมของ บริการ” ซึ่งหมายถึงการที่บริการขนส่ง สาธารณะสามารถรองรับความต้องการ ของประชาชนในด้านสถานที่ เวลา ความถี่ และความหลากหลายของรูปแบบ การเดินทาง โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งได้ อย่างทั่วถึง สม่าเสมอ และเพียงพอ	- วัดพื้นที่ที่รถโดยสารสามารถเข้าถึงได้ เช่น เขตชุมชน แหล่งงาน สถานศึกษา โรงพยาบาล - วัดระยะเวลาที่ให้บริการในแต่ละวัน โดยพิจารณาตั้งแต่เวลาออกเที่ยวแรกถึง เที่ยวสุดท้าย - วัดความถี่ของการเดินรถในช่วงเวลา ต่าง ๆ เช่น ช่วงเร่งด่วน (Peak Hours) และช่วงปกติ - วัดว่ามีการลดความถี่ หรือหยุด ให้บริการหรือไม่ในช่วงเวลาพิเศษที่ยังมี ความต้องการใช้บริการ เป็นต้น
2	การเข้าถึง	การเข้าถึงและออกจากระบบขนส่ง สาธารณะรวมถึงการเชื่อมต่อการกับ ขนส่งรูปแบบอื่นๆ	- วัดประสิทธิภาพของระบบขนส่ง สาธารณะในแง่ความสามารถในการเข้าถึง และออกจากระบบขนส่ง ตลอดจนความ เชื่อมโยงกับรูปแบบการเดินทางอื่น โดยมี เป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย และรองรับผู้ใช้หลากหลายกลุ่ม อย่างทั่วถึง
3	สารสนเทศ	การจัดเตรียมข้อมูลเกี่ยวกับระบบการ บริหารจัดการขนส่งสาธารณะอย่างเป็น ระบบ เพื่อช่วยในการวางแผนและ ดำเนินการเดินทาง	- วัดข้อมูลให้บริการผ่านป้ายบอก เส้นทาง แอปพลิเคชัน เว็บไซต์ โซเชียล มีเดีย หรือศูนย์บริการข้อมูล ประเมิน จำนวนช่องทางที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงได้ - วัดความถี่ในการอัปเดตข้อมูล เช่น ตารางเวลา เส้นทาง ค่าบริการ การแจ้ง เตือนเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลง เช่น รถ ล่าช้า เส้นทางเลี้ยว

ลำดับ	ตัวชี้วัด (KPI)	ขอบเขตตัวชี้วัด	บริบทการนำไปใช้
			- ประเมินจากความชัดเจน เข้าใจง่าย ครอบคลุมข้อมูลสำคัญ เช่น เส้นทางต่อรถ จุดจอดหลัก เวลาเดินรถ ค่าบริการ และบริการพิเศษ เป็นต้น เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางได้ล่วงหน้า ลดความกังวล และเพิ่มความมั่นใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน
4	เวลา	ประเด็นด้านเวลาที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนและดำเนินการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงเวลาในการเดินทาง ความตรงต่อเวลา และความน่าเชื่อถือ	- วัดความเร็วการเดินทางโดยคำนึงถึงทั้งความเร็วในการทำงานและเวลาในการรอ เพื่อให้มองเห็นภาพรวมของประสิทธิภาพโดยรวมของบริการได้อย่างครอบคลุม - วัดความสม่ำเสมอของรถโดยสารสาธารณะตามตารางเวลาที่กำหนด อัตราการตรงต่อเวลาที่สูงขึ้นบ่งชี้ถึงความน่าเชื่อถือของบริการที่ดีขึ้น - วัดความสม่ำเสมอของการให้บริการ รวมถึงความถี่ของการล่าช้าหรือการหยุดชะงัก ซึ่งบริการที่เชื่อถือได้จะช่วยให้ผู้โดยสารสามารถพึ่งพาระบบเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางของตนได้
5	การบริการดูแลลูกค้า	องค์ประกอบด้านบริการดูแลลูกค้าได้รับการนำเสนอเพื่อให้ตรงตามความต้องการของลูกค้าแต่ละราย รวมถึงปฏิกิริยาของพนักงานต่อข้อร้องเรียนของลูกค้าและความมีน้ำใจของพนักงาน	- ประเมินการรอเฉลี่ยของผู้โดยสารที่ป่วยหรือสถานี เป็นตัวบ่งชี้คุณภาพบริการที่สำคัญ โดยทั่วไป เวลาการรอที่สั้นลงจะนำไปสู่ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มากขึ้น - เปรียบเทียบเวลาเดินทางจริงกับเวลาเดินทางที่เหมาะสมภายใต้เงื่อนไขปกติ อัตราส่วนที่ต่ำกว่าบ่งชี้ว่าบริการมีประสิทธิภาพมากขึ้น - วัดระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารโดยอิงจากการสำรวจและข้อเสนอแนะดัชนีความพึงพอใจที่สูงขึ้นบ่งชี้ถึงคุณภาพบริการที่ดีขึ้น
6	ความสะอาดสบาย	ความสะอาดสบาย รวมถึงความแออัด ความสะอาด และองค์ประกอบของบริการที่นำมาใช้เพื่อจุดประสงค์ในการทำให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสะอาดสบายมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้	- ประเมินการรับรู้ของผู้โดยสารเกี่ยวกับบริการ รวมถึงความสะอาด ความสะอาดสบาย และความพร้อมของข้อมูล โดยทั่วไป การรับรู้ในเชิงบวกจะนำไปสู่ระดับความพึงพอใจที่สูงขึ้น

ลำดับ	ตัวชี้วัด (KPI)	ขอบเขตตัวชี้วัด	บริบทการนำไปใช้
7	ความปลอดภัย	สร้างความปลอดภัยและมั่นใจให้กับลูกค้าตลอดการเดินทาง	- ประเมินประสิทธิภาพของการประเมินความเสี่ยงที่ดำเนินการเพื่อลดอันตรายที่อาจเกิดขึ้น - ประเมินร้อยละของพนักงานขับรถที่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการฝึกอบรมความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง - ประเมินร้อยละของยานพาหนะที่เดินทางภายในกำหนดความเร็วและการปฏิบัติตามสัญญาณไฟแดง - ประเมินจำนวนอุบัติเหตุ อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงบ่งชี้ว่าระบบการขนส่งปลอดภัยยิ่งขึ้น - ประเมินเวลาที่ใช้ในการตอบสนองและแก้ไขเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยโดยทั่วไปเวลาตอบสนองที่เร็วขึ้นจะนำไปสู่ผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยที่ดีขึ้น
8	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการให้บริการขนส่งสาธารณะ	- วัดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นต่อผู้โดยสารหนึ่งกิโลเมตร การปล่อยก๊าซที่น้อยลงบ่งชี้ถึงระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น - ประเมินการใช้พลังงานต่อรถยนต์หนึ่งกิโลเมตร ประสิทธิภาพการใช้พลังงานที่สูงขึ้นบ่งชี้ถึงประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพไม่ได้วัดจากจำนวนผู้โดยสารหรือความเร็วของรถเพียงอย่างเดียว หากแต่ต้องสะท้อนถึงความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในทุกมิติ การใช้ ตัวชี้วัดประสิทธิภาพหลัก (KPI) จึงเป็นเครื่องมือที่จำเป็นและทรงคุณค่าอย่างยิ่งในการวิเคราะห์ ตรวจสอบ และขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งให้สอดคล้องกับเป้าหมายเชิงนโยบายของเมืองและประเทศ

จากบทความนี้สามารถสรุปได้ว่าการประเมิน KPI ควรดำเนินการอย่างเป็นระบบและครอบคลุมหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นด้าน ความครอบคลุมของบริการ การเข้าถึง ข้อมูลข่าวสาร การตรงต่อเวลา การดูแลลูกค้า ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานรัฐ ผู้ดำเนินการ และผู้ให้บริการ สามารถเข้าใจจุดแข็งและจุดอ่อนของระบบ และร่วมกันวางแผนทางในการปรับปรุงที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การใช้เทคโนโลยีสนับสนุน เช่น ระบบควบคุมอัจฉริยะ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก และเครื่องมือสนับสนุนการตัดสินใจ ยังสามารถช่วยให้การติดตามและประเมินผลตาม KPI มีความแม่นยำ ทันสมัย และตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่ยั่งยืน เป็นธรรม และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในยุคปัจจุบันและอนาคตได้อย่างแท้จริง

บทที่ 4

สภาพและเงื่อนไขด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

4.1 ความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสารสาธารณะ

4.1.1 มาตรการพัฒนาความปลอดภัยด้านตัวรถ

การพัฒนามาตรฐานด้านตัวรถเพื่อยานพาหนะปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเป็นแนวทางที่สำคัญที่จะช่วยส่งเสริมให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเป็นการส่งเสริมให้บรรลุผลตามเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety 2021-2030) ซึ่งยานพาหนะใหม่และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น UN Regulation, Global Technical Regulation โดยอ้างอิงตามข้อกำหนดสหประชาชาติ (UN Regulation) ซึ่งกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการออกข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์อย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- 1) เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG) และก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) เป็นเชื้อเพลิง (UN Regulation no. 110 and 67)
- 2) กำลังของเครื่องยนต์หรือมอเตอร์ไฟฟ้า (UN Regulation no. 85)
- 3) กระจกที่ติดตั้งบนตัวรถ (UN Regulation no. 43)
- 4) จุดยึดเข็มขัดนิรภัย (UN Regulation no. 14)
- 5) ที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และพนักพิงศีรษะ (UN Regulation no. 17 หรือ 80)
- 6) การทรงตัวของรถโดยสาร (UN Regulation no. 107)
- 7) คุณสมบัติด้านการลุกไหม้และลามไฟของวัสดุที่ใช้ตกแต่งภายในรถโดยสาร (UN Regulation no. 118)
- 8) ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร (UN Regulation no. 66)
- 9) แบตเตอรี่ของรถไฟฟ้า (UN Regulation no. 100) โดยจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2569

นอกจากนี้ ได้พัฒนาข้อกำหนดด้านความปลอดภัยเพิ่มเติม โดยพิจารณาจากบริบทและรูปแบบการใช้งานรถโดยสารในประเทศไทย และได้ดำเนินการออกข้อกำหนดของส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ของรถโดยสารแล้ว ดังนี้

- 1) ถังดับเพลิง
- 2) เข็มขัดนิรภัย
- 3) ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน
- 4) ทางออกฉุกเฉินและค้อนทุบกระจก
- 5) ปรับลดความสูงของรถโดยสารชั้นเดียวเป็น 3.8 เมตร และความสูงของรถโดยสารสองชั้น เป็น 4 เมตร

ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่ารถโดยสารมีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการใช้งาน ผู้ประกอบการกิจการรถโดยสารสาธารณะจะต้องดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานความถูกต้องของตัวรถและ

อุปกรณ์ส่วนควบความปลอดภัยต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด รวมทั้งตรวจ
และบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาการใช้งานเป็นประจำ และสม่ำเสมอ



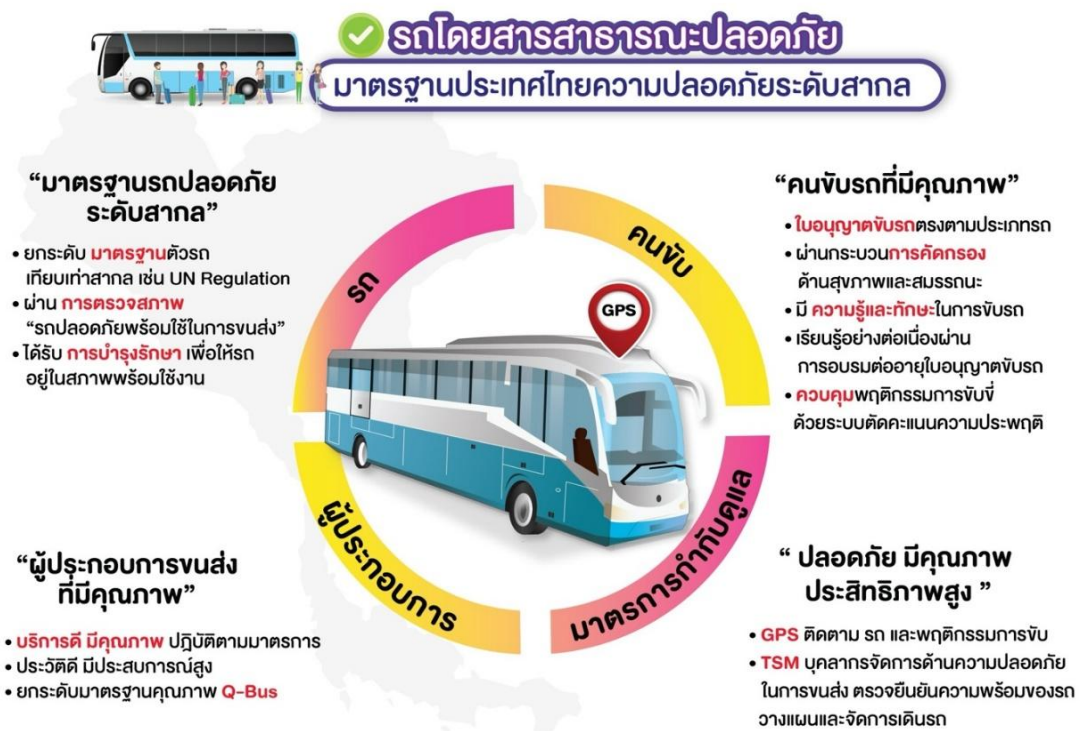
ภาพที่ 4.1 มาตรฐานความปลอดภัยโดยสาร
(ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

4.2 การตรวจสอบตัวรถโดยสารสาธารณะรายวัน

4.2.1 การตรวจรถรายวัน เพื่อให้ตัวรถมีความพร้อมในการทำงานก่อนให้บริการในแต่ละวัน

ผู้ประกอบการมีหน้าที่ในการจัดการขนส่งให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร โดยจะต้องมีการตรวจสอบสภาพตัวรถและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่าง ๆ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ ทั้งก่อนและหลังให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ประกอบการจะเป็นผู้ตรวจสอบเองหรือมอบหมายผู้รับผิดชอบ ได้แก่ บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง พนักงานขับรถ เป็นต้น ให้เป็นผู้ตรวจสอบก็ได้และต้องจัดทำรายงานการตรวจสอบความพร้อมของรถให้กับผู้ประกอบการรับทราบ และเป็นหลักฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสามารถศึกษาขั้นตอนการตรวจสอบตัวรถรายวันได้จากแนวทางการตรวจสอบความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ **รายละเอียดตามภาคผนวก ข** เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard of Procedure) และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

4.2.2 การตรวจสภาพรถ เป็นการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่ารถมีความปลอดภัย ความเรียบร้อย ความเหมาะสม และความพร้อมสำหรับนำมาใช้ในการขนส่ง ซึ่งรถโดยสารสาธารณะต้องผ่านการตรวจสภาพรถทั้งก่อนและหลังการจดทะเบียน โดยในระหว่างการใช้งานกำหนดให้ตรวจสภาพรวมปีละ 2 ครั้ง ก่อนต่ออายุทะเบียนและชำระภาษีประจำปีหนึ่งครั้ง และในระหว่างปีภาษีตามระยะเวลาที่กำหนดอีกหนึ่งครั้ง โดยมุ่งเน้นการตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้อง สภาพ และการทำงานของอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ ของรถ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบรองรับน้ำหนัก ระบบบังคับเลี้ยว ระบบไฟฟ้า ยาง สภาพภายในภายนอกตัวรถ และอุปกรณ์ความปลอดภัย ทั้งนี้ รถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพจะไม่สามารถนำไปใช้งานได้



ภาพที่ 4.2 มาตรการความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ (ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

4.3 อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

มาตรการติดตั้ง GPS เป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการส่งเสริมความปลอดภัย ช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มคุณภาพในการให้บริการ ด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการกำกับดูแลและส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ โดยกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะ (ยกเว้นรถประจำทางหมวด 1 ส่วนภูมิภาค และหมวด 4 รวมถึงรถสองแถว) ต้องติดตั้ง “เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ” หรือ “GPS” เพื่อติดตามและควบคุมพฤติกรรมมารยาทการขับรถแบบเรียลไทม์ เช่น ตำแหน่งพิกัดของรถ การใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงาน และประเภทใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น ซึ่งเป็นการช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและยกระดับความปลอดภัยในการขนส่ง ช่วยผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถบริหารจัดการการขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ลดต้นทุน และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

ช่วยให้ประชาชนได้รับบริการที่ดี มีคุณภาพปลอดภัย และมีความมั่นใจในการเดินทาง รวมทั้งยังสามารถนำข้อมูลไปต่อยอดประยุกต์ใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย เช่น เชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกตามภารกิจของหน่วยงาน นำข้อมูลไปใช้ประกอบการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุหรือกำหนดบริเวณจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลดีต่อทั้งผู้โดยสารและผู้ประกอบการกิจการขนส่ง และช่วยพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืน

การบริการจัดการเดินรถโดยสารสาธารณะด้วยเทคโนโลยีจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพประกอบการในการลดต้นทุนและเพิ่มความปลอดภัยของรถโดยสารและพนักงานขับรถ โดยปัจจุบันมีระบบเทคโนโลยีที่ประกอบการสามารถดำเนินการติดตั้งเพิ่มเติม อาทิเช่น

ระบบกล้องบันทึกภาพพนักงานขับรถ (Drive Record) และระบบบันทึกสภาพแวดล้อมรอบตัวรถในระหว่างเดินทาง (Dash Camera) ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่นตั้งแต่ พ.ศ. 2561 และระบบบันทึกข้อมูลการเดินรถและพฤติกรรมพนักงานขับรถดิจิทัล (Digital Tachograph) ที่บังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2567 ดังภาพที่ 4.3 และภาพที่ 4.4



ภาพที่ 4.3 Drive Recorder



ภาพที่ 4.4 Digital Tachograph

นอกจากนี้ ยังมีกล้องบันทึกและตรวจจับমানตาป้องกันการละสายตาจากถนน หรือแฉ่งเตือนเมื่อมีอาการง่วงหรือหลับใน อาทิ Driver Monitoring System คือ ระบบตรวจจับความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ โดยมีเซนเซอร์ตรวจจับใบหน้าบุคคลด้วยรังสีอินฟราเรด ทำหน้าที่ประมวลผลภาพและวิเคราะห์พฤติกรรม หากมีอาการเหนื่อยล้าหรือหลับในขณะขับรถระบบจะส่งเสียงเตือนและแนะนำให้คนขับหยุดพักทันที ดังภาพที่ 4.5



ภาพที่ 4.5 Driver Monitoring System

บทที่ 5

สุขภาพและความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

5.1 คุณสมบัติและการฝึกอบรม

การฝึกอบรมและสมรรถนะเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัย และอาชีวอนามัยสำหรับพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ โดยมุ่งไปที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพ ถ้าบุคลากรมีความรู้ ความสามารถเหมาะสมกับหน้าที่การงานเกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ

5.1.1 คุณสมบัติพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมีบทบาทสำคัญที่ต้องทำหน้าที่ของตนเองและถือปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานด้วยความพร้อมและความปลอดภัยสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านขนส่ง ตามกฎระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย ดังนั้นพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะควรมีคุณสมบัติ ดังนี้

- 1) อายุ 22 ขึ้นไป
- 2) มีวุฒิการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 ขึ้นไปหรืออ่านออกเขียนได้
- 3) พนักงานขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ ตรงตามประเภทรถ ระบุวันเดือนปีที่อนุญาตวันหมดอายุ และได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก
- 4) มีสุขภาพแข็งแรง และไม่ใช่นโรคอันอาจเป็นอันตรายขณะขับรถตามที่ พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนด
- 5) ไม่เป็นโรคพิษสุราเรื้อรัง
- 6) ตาไม่บอดสี
- 7) ไม่เสพยา และติดยาเสพติด
- 8) ไม่เป็นผู้มีประวัติอาชญากรรม
- 9) ต้องมีประวัติการขับรถที่ดี ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุขั้นรุนแรง
- 10) พนักงานขับรถจะต้องผ่านการตรวจสอบสุขภาพประจำปี ตามกำหนดระยะเวลาและตรวจโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานและการขับขี่มีการบันทึกและเก็บรักษาผลการตรวจอย่างเป็นระบบ

5.1.2 การฝึกอบรมพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะต้องได้รับการฝึกอบรมการขับรถอย่างปลอดภัยเบื้องต้น และจะต้องได้รับการดูแลเอาใจใส่จากครูฝึกเป็นอย่างดี โดยต้องมีการวางแผนการอบรมไว้ล่วงหน้า ซึ่งพนักงานขับรถใหม่จะต้องได้รับคู่มือพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เพื่อนำไปศึกษาระบบความปลอดภัยและขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ

การอบรมให้ความรู้แก่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ทำให้พนักงานมีการตระหนักรู้ ถึงจิตสำนึกด้านความปลอดภัย มีความตื่นตัวระวังอันตราย และรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน โดยหัวข้อในการ ฝึกอบรม สำหรับพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะเบื้องต้น ควรมีหลักสูตร ดังต่อไปนี้

5.1.2.1 หัวข้อการอบรมตามกฎหมาย

1) อบรมความปลอดภัยตามกฎหมาย มาตรา 16 ของ พรบ.อาชีวอนามัย และความปลอดภัย พ.ศ. 2554 สำหรับลูกจ้างทั่วไป 6 ชั่วโมง ซึ่งมีเนื้อหา ดังนี้

- อันตรายจากการปฏิบัติงานขับรถ
- กฎหมายความปลอดภัยที่เกี่ยวกับรถโดยสารขนส่ง
- รายละเอียดคู่มือการปฏิบัติงานของบริษัท

2) อบรมการดับเพลิงและปฐมพยาบาล ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ.2555

5.1.2.2 หัวข้อการอบรมที่แนะนำตามลักษณะงาน

- 1) การฝึกอบรม หลักสูตร “การขับอย่างปลอดภัย (Defensive Driving)”
- 2) การฝึกอบรม “ข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานขับรถเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน”
- 3) การฝึกอบรม เรื่อง “การตรวจเช็คอุปกรณ์ประจำรถ”
- 4) การฝึกอบรม เรื่อง “การขับรถเชิงป้องกันเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ยางแตก หรือ การขับรถ ขึ้นเขา – ลงเขา”
- 5) การฝึกอบรม เรื่อง “กฎหมายจราจร”
- 6) การฝึกอบรม เรื่อง “การให้บริการแบบมีใจบริการ (Service Mind)”
- 7) การฝึกอบรม เรื่อง “ระบบ GPS และการประเมิน ควบคุม และแก้ไข สถานการณ์ไม่ปกติ ฉุกเฉิน”
- 8) การฝึกอบรม เรื่อง “การบริหารจัดการความเมื่อยล้า”
- 9) การฝึกอบรม เรื่อง “การขับรถประหยัดน้ำมัน”
- 10) การฝึกอบรม เรื่อง “การสร้างความตระหนัก เรื่อง อุบัติเหตุ โดยใช้ หลักการ KYT” (KYT = Kiken Yoshi Training เป็นวิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ว่าจะมีอันตรายใดแฝง อยู่ในงานที่ต้องปฏิบัติและหาวิธีการควบคุมป้องกันอันตราย)
- 11) การรับมือเกี่ยวกับการเกิดเพลิงไหม้จากเชื้อเพลิง LPG, NGV, ไฮโดรเจน และรถโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV)

5.2 การตรวจความพร้อมของร่างกายก่อนการปฏิบัติงาน

สุขภาพและงานมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน Health and Work The Influence of Pre-Existent Health Problems on The Capacity to Work ดังนั้นจึงมีความสำคัญในการประเมินผล จากภาวะทางสุขภาพที่อาจส่งผลกระทบต่อสมรรถนะในการทำงาน กรณีการตรวจก่อนการเริ่มงาน เรียกว่า การประเมิน ความพร้อมทางสุขภาพในการขับขีรถสาธารณะ (Fitness for Drive) กรณีหลังบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย เรียกว่า การประเมินก่อนกลับเข้าทำงาน (Return to Work Examination)

5.2.1 การประเมินความพร้อมทางสุขภาพในการขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

เป็นการตรวจเพื่อดูความพร้อมของร่างกายก่อนการขับขี่รถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางท้องถนน

5.2.1.1 โดยผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะนั้นควรมีมาตรการในการดูแลสุขภาพที่สูงขึ้นเนื่องจากปัจจัยของยานพาหนะที่มีขนาดและน้ำหนักที่มากกว่า จำนวนผู้โดยสารที่มากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคลอย่างมาก ระยะเวลาขับขี่ที่ยาวนานกว่าเนื่องจากเป็นระยะเวลาการทำงาน รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นมีผลกระทบสูงทั้งต่อตนเอง ผู้อื่น และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการประเมินความพร้อมทางสุขภาพในการขับขี่รถโดยสารสาธารณะเทียบเคียงได้จากข้อกำหนดของกฎกระทรวงแรงงาน กำหนดมาตรฐานการตรวจสุขภาพลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง พ.ศ.2563 การตรวจสุขภาพ คือ การตรวจร่างกายและสภาวะทางจิตใจตามวิธีการทางการแพทย์อันอาจเกิดจากการทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง การประเมินความสมบูรณ์พร้อมสำหรับการทำงาน และการประเมินก่อนกลับเข้าทำงาน

5.2.1.2 ภาวะสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนนั้นสามารถจำแนกได้ 2 กรณี คือ กรณีภาวะที่มีแนวโน้มในการก่อให้เกิดการหมดสติเฉียบพลันขณะขับขี่ เช่น โรคลมชัก (Epileptic Events) การหมดสติ (Loss of Consciousness/Loss of Awareness) ภาวะน้ำตาลในเลือดต่ำ (Hypoglycaemic Events) โรคระบบหลอดเลือดหัวใจ (Cardiac Arrhythmias) และกรณีภาวะที่มีแนวโน้มในการเกิดความบกพร่องในการขับขี้อย่างปลอดภัย เช่น การสูญเสียสมรรถภาพร่างกาย (Physical Disabilities) โรคระบบการมองเห็น (Impaired Vision) โรคและความผิดปกติระบบประสาท (Cognitive Problems) โรคทางจิตเวช (Psychiatric Conditions) และการใช้สารเสพติด (Alcohol and or Drug Misuse)

ขอแนะนำเบื้องต้นในการประเมินความพร้อมผู้ขับขี่ของคนขับ หรือผู้ประกอบการสามารถประเมินเบื้องต้นได้เอง ว่าถ้าผู้ขับขี่มีอาการหรือลักษณะดังต่อไปนี้ไม่ควรขับรถ

- 1) โรคระบบหายใจ หายใจเร็วกว่า 20 ครั้ง/นาที ขณะพัก หรือหลังนั่งพัก 30 นาที หลังออกแรง ไอต่อเนื่องนานกว่าสองสัปดาห์ หรือไอเป็นเลือด หายใจหอบเหนื่อยหรือหายใจเสียงวี๊ด
- 2) โรคระบบหัวใจ เจ็บหน้าอก โดยมีระดับความเจ็บให้คะแนน 1-10 แล้วให้คะแนนมากกว่า 7 ขึ้นไป ใจสั่นขณะพัก โดยไม่มีสิ่งกระตุ้น
- 3) โรคระบบหลอดเลือดสมอง ปากเบี้ยว หนึ่งตาตก แขนขาอ่อนแรง เดินเซ เวียนศีรษะ หรือปวดศีรษะอย่างรุนแรง หรือมีอาการชักเกร็ง ตาลาย เรียกไม่รู้สีกตัว
- 4) โรคระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ ขาเมื่อย ขาเท้า รู้สึกแรงลดลงกว่าปกติ
- 5) โรคอื่น ๆ ที่อาจเป็นอันตรายในการขับขี่ เช่นมีอาการใส่ส้น เหนื่อยแตกตัวเย็น (อาจเกี่ยวข้องกับน้ำตาลในเลือดต่ำ) ง่วงซึม กระสับกระส่าย เป็นต้น
- 6) มีการกินยาที่ส่งผลทำให้มีอาการง่วง เช่นยาแก้แพ้บางชนิดที่พบบ่อยคือ คลอเฟนิรามีน ยาแก้ปวดบางชนิดโดยเฉพาะยาแก้ปวดเส้นประสาท หรือยาคลายกล้ามเนื้อ ยาคลายเครียด ยาด้านซึมเศร้า ยาแก้เวียนศีรษะ ส่วนมากมักจะมีการระบุลากยาว่าส่งผลต่ออาการง่วง ทั้งนี้ตัวผู้ขับขี่เอง หรือผู้ประกอบการควรสอบถามก่อนขับรถในทุก ๆ วันว่าผู้ขับขี่มีกินยาใดที่อาจมีผลต่อการง่วงหรือไม่ โดยให้อ่านที่ฉลากยาเป็นหลัก มีข้อสงสัยควรปรึกษาแพทย์หรือเภสัชกรก่อนกินยา (หากต้องการทราบรายละเอียดเพิ่มเติมสำหรับแนวทางตรวจสุขภาพประจำปี ที่เหมาะสมกับปัจจัยเสี่ยงและประเมินความพร้อมในการทำงาน มีปรากฏในหัวข้อที่ 5.5)

5.2.2 การประเมินก่อนกลับเข้าทำงาน (Return to work examination)

เป็นการประเมินเพื่อวางแผนในการกลับเข้าทำงานอย่างปลอดภัยต่อตนเอง ผู้อื่น และทรัพย์สินกรณีเจ็บป่วยหยุดงานตั้งแต่สามวันทำการขึ้นไป ทำการประเมินโดยแพทย์อาชีวเวชศาสตร์ แพทย์เวชศาสตร์การจราจร แพทย์ผู้ผ่านการอบรมด้านอาชีวเวชศาสตร์ แพทย์เจ้าของไข้ หรือแพทย์ประจำบริษัท ว่ามีสุขภาพร่างกายพร้อมกลับไปทำงานเพียงใด มีข้อจำกัดใดบ้างหรือไม่ พิจารณาตามหลักการ คือ ความเสี่ยง (Risk) สมรรถนะ (Capacity) ความทน (Tolerance) โดยอาการผิดปกติที่พบได้บ่อยและอาจเป็นอันตรายในการขับขี่รถยนต์ และควรไปพบแพทย์

ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ นายเอ นามสมมุติ มีประวัติเพิ่งออกจากโรงพยาบาลด้วยโรคเส้นโลหิตในสมองตีบ นอนโรงพยาบาล 3 วัน เพื่อให้สารน้ำทางหลอดเลือดดำ หลังกลับบ้านแพทย์ที่รักษาออกใบรับรองแพทย์ให้หยุดพัก อีก 3 วัน (สมมุติให้แพทย์ผู้รักษาไม่ทราบว่านายเอ ทำอาชีพผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากนายเอ และญาติ ลืมให้ประวัติการทำงาน โดยละเอียดบอกแต่ว่าทำงานบริษัท) เพราะอาการค่อนข้างดีขึ้นได้เองช้า ๆ ไม่ต้องใช้ไม้เท้า ขาขวาไม่ค่อยมีแรง แต่ขาซ้ายปกติ ความจำไม่ปกติ และเนื่องจากแพทย์ผู้รักษาไม่ทราบว่านายเอเป็นผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ จึงไม่ได้ระบุข้อห้ามข้อจำกัดว่าเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่อย่างไร ด้วยความที่นายเอ มีภาระค่าใช้จ่าย รายเดือนมาก ถ้าไม่ทำงานจะไม่มีเงินจ่ายค่าเช่าบ้าน ไม่มีเงินส่งลูกไปโรงเรียน นายเอ จึงมาขออนุญาตหัวหน้างานเพื่อขับรถโดยสารสาธารณะในวันที่ 7 หลังป่วย แม้จะมีอาการไม่ปกติคือแขนขาขวายังไม่ค่อยมีแรงแต่ยกได้ ความจำยังไม่ค่อยปกติ จำไม่ได้แม้กระทั่งว่าเมื่อเช้ากินข้าวกับอะไร หัวหน้างานมีความกังวลใจไม่รู้จะตัดสินใจอย่างไร

กรณีลักษณะนี้อาจดูเหมือนเรื่องสมมุติที่ไม่มีโอกาสเกิดขึ้นจริง แต่จากประสบการณ์ในฐานะแพทย์อาชีวเวชศาสตร์ เคยเจอกรณีลักษณะนี้มาแล้ว แต่โชคดีที่หัวหน้างานนึกถึงแพทย์อาชีวเวชศาสตร์ว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญโรคจากการทำงาน จึงพามาประเมินก่อนกลับเข้าทำงาน โดยใช้หลัก Risk, Capacity, Tolerance

ความเสี่ยง (Risk) คือ อาการของโรคที่เป็นอยู่มากเพียงใด คงที่เพียงใด มีโอกาสจะเกิดอันตรายต่อตนเองเพื่อนร่วมงาน กิจการ สาธารณะชน มากน้อยเพียงใด เช่น ถ้าไปขับรถกะกลางคืนพักผ่อนน้อยในช่วงแรกเพิ่งกลับจากโรงพยาบาล มีโอกาสเป็นหลอดเลือดสมองชั่วคราวขณะขับรถเสี่ยงเกิดอันตรายต่อตนเองและผู้โดยสาร

สมรรถนะ (Capacity) คือ ผู้ป่วยมีความสามารถเหลืออยู่เพียงใด เช่น แขนขวามีแรงมากพอที่จะควบคุมพวงมาลัยหรือไม่ ความจำปกติหรือไม่ การตัดสินใจปกติหรือไม่ เช่น ถ้าจำไม่ได้ว่าเช้ากินข้าวกับอะไร ตัดสินใจใช้เวลาเดินว่ากำลังจะไปไหน ก็มีโอกาสดำเนินการผิดพลาดมากกว่าต้องเลี้ยวไปทางไหน อาจเกิดอันตรายได้

ความทน (Tolerance) ผู้ป่วยมีความมั่นใจ ความพร้อมเพียงใด ยังมีข้อกังวลหรือความกลัวที่จะไปทำงานอยู่หรือไม่

เมื่อประเมินครบสามด้าน แพทย์จะลงความเห็นว่าคุณป่วยมีความพร้อม ความเหมาะสมที่จะทำงาน หรือไม่ มีข้อห้ามข้อจำกัดในการทำงานอย่างไร มักจะมีรูปแบบความเห็นออกมา 3 แบบ คือ ยังไม่พร้อมให้หยุดพักก่อน (Unfit to Work) แล้วนัดมาประเมินซ้ำ มีความพร้อมความเหมาะสมแต่มีข้อห้ามข้อจำกัด (Fit with Restriction เช่น ห้ามทำงานกะกลางคืน ห้ามขับรถ) แต่มีงานอื่นที่ทำได้เช่นงานสำนักงาน

งานไม่เข้ากะ งานทำความสะอาดรถ และนัดมาประเมินซ้ำ สุดท้ายกรณีที่หายดีจากการเจ็บป่วยแพทย์ หรือ โรคที่ป่วยไม่ส่งผลกับงานแพทย์มักจะลงความเห็นว่ายเหมาะสมกับงาน ทำงานได้โดยไม่มีข้อห้ามข้อจำกัด (Fit to Work)

จากกรณีศึกษานาย เอ นามสมมุติ ที่เพิ่งออกจากโรงพยาบาลได้ 3 วัน แขนยังไม่มีแรง ยังเดินช้า ความจำยังไม่ดี จะเข้าข่าย ยังไม่พร้อมให้หยุดพักก่อน (Unfit to Work) โดยต้องเน้นย้ำการนอน พักผ่อนให้เพียงพอ ดื่มน้ำให้เพียงพอ นวด 2 สัปดาห์เพื่อประเมินซ้ำอาจเข้าเกณฑ์ ทำงานได้โดยมีข้อจำกัด เช่น ห้ามเข้ากะ ห้ามขับรถแต่เป็นได้กรรถช่วยเก็บเงินตรวจตั๋ว ช่วยทำความสะอาด หรือทำงานสำนักงาน ได้ หลังหายดีอาการคงที่ แขนขาแข็งแรงดี ความจำปกติจึงพิจารณาเรื่องขับรถโดยมีผู้ควบคุมดูแลใกล้ชิด (Buddy) หรืออาจจะกลับไปขับรถไม่ได้อีกเลยกรณีอาการไม่ดีขึ้น ต้องปรับหน้างานไปทำอย่างอื่นก็เป็นได้ อย่างไรก็ตามการประเมินก่อนกลับเข้าทำงานควรทำโดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ เช่น แพทย์อาชีวเวชศาสตร์ หรือแพทย์เวชศาสตร์การจราจร เป็นต้น

5.3 บทบาทและหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ต้องมีการกำหนดบทบาทและภารกิจหน้าที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้มั่นใจว่า พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะเป็นบุคคลที่มีความพร้อมในการขับรถขนส่ง มีความรู้ ทักษะ ความชำนาญ ได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะอย่างต่อเนื่องพนักงานขับรถทุกคนรับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบของตนในการปฏิบัติงาน มีจิตสำนึกและทัศนคติที่ดีต่อการขับรถ มีความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจ มีสุขภาพและสุขอนามัยที่ดีในการทำงาน มีความพร้อม และตั้งใจในการขับรถเป็นอาชีพในการขับรถแต่ละเที่ยว บริษัทจะต้องบริหารจัดการแผนการทำงานของพนักงานขับรถที่สามารถมั่นใจได้ว่าพนักงานขับรถได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ ชั่วโมงการขับรถ ต่อเนื่องไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ไม่เกิดความเมื่อยล้า ขณะขับรถ ไม่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายและ ไม่มีการใช้ยาที่มีผลต่อสมรรถนะการขับรถโดยคำนึงถึงสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

- 1) มีความรู้ในเส้นทางรถ
- 2) ตรวจเช็ครถประจำวันตามหัวข้อที่กำหนด
- 3) ทำความสะอาด “ก่อน” และ “หลัง” การใช้งานรถโดยสาร
- 4) ไม่ใช้สารเสพติด และไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ทั้ง “ก่อน” และ “ระหว่าง” การขับรถ
- 5) มีจิตใจให้บริการ เช่น การช่วยยกสัมภาระให้ผู้โดยสาร
- 6) มีความรู้ในการปฏิบัติเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน
- 7) จัดบันทึกข้อมูลการใช้รถโดยสาร
- 8) นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ ก่อนการปฏิบัติงานขับรถ
- 9) นำรถเข้าซ่อมบำรุงรักษาตามระยะเวลา หรือ ตามระยะทางที่กำหนด
- 10) มีทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- 11) มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
- 12) ผ่านการฝึกอบรมข้อปฏิบัติในการขับรถเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น กรณีเกิดยางแตก หรือ เกิดเหตุเพลิงไหม้ในห้องโดยสาร
- 13) มีพฤติกรรมขับรถที่ปลอดภัย ไม่ขับรถเร็ว หรือ ขับตามรถคันหน้าอย่างกระชั้นชิด
- 14) มีความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขระบบเครื่องยนต์ และการดูแลรักษาเครื่องยนต์
- 15) ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบของพนักงานขับรถโดยสาร เช่น การแต่งกาย ไม่ไ้วหนวดเครา ไม่มาทำงานสาย ฯลฯ

- 16) มีวินัยในการปฏิบัติงาน
- 17) ต้องขับรถชิดขอบทาง
- 18) ขับรถครบ 4 ชั่วโมงต้องจอดพัก 30 นาที และต้องไม่ปฏิบัติงานเกิน 10 ชั่วโมง/วัน

5.4 การกำหนดชั่วโมงการทำงานขับรถโดยสารสาธารณะ

5.4.1 ชั่วโมงการทำงานขับรถโดยสารสาธารณะ

ระยะเวลาขับรถเป็นช่วงเวลาที่พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะปฏิบัติงานขับรถควบคุมรถให้เดินทางอย่างปลอดภัย ระยะเวลาการทำงานต้องถูกต้องตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด (ทั้งเวลาที่ขับรถจริงและ เวลาทำงาน ทั้งหมด) ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ มีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอทั้งระหว่างการทำงานและระหว่างกะ

5.4.2 การจัดการเวลาระยะเวลาการขับรถให้แก่พนักงาน

- 1) เวลาสูงสุดในการขับรถที่ต้องนั่งอยู่หลังพวงมาลัย คือ 10 ชั่วโมงต่อวัน
 - 2) เวลาสูงสุดในการทำงานรวมทั้งการขับรถ เวลาที่ไม่ได้ขับ และการหยุดพักผ่อน คือ 14 ชั่วโมง ต่อวัน
 - 3) เวลาพักผ่อนอย่างน้อยระหว่างการทำงานแต่ละช่วงหรือแต่ละวัน คือ 10 ชั่วโมง
 - 4) ระยะเวลาในการขับรถสูงสุดต่อสัปดาห์คือ 60 ชั่วโมง
 - 5) เวลาสูงสุดในการทำงานหนึ่งสัปดาห์รวมทั้งการขับรถ เวลาที่ไม่ได้ขับ และการหยุดพักผ่อน คือ 72 ชั่วโมง
 - 6) การทำงาน 14 ชั่วโมงต่อวัน หรือ 72 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ เป็นเวลาทำงานในสถานการณ์ผิดปกติ หรือฉุกเฉินเท่านั้น การทำงานปกติไม่ควรเกินวันละ 12 ชั่วโมง หรือสัปดาห์ละ 60 ชั่วโมง
- ตัวอย่าง จำนวนชั่วโมงทำงานสูงสุดของพนักงานขับรถ
- ชั่วโมงขับรถสูงสุดใน 1 วัน 10 ชั่วโมง
 - ชั่วโมงทำงานสูงสุดรวมเวลาหยุดพักใน 1 วัน (ทั้งขับรถและไม่ขับรถ) 14 ชั่วโมง
 - ชั่วโมงพักหลังจากขับรถ 10 ชั่วโมง
 - จำนวนชั่วโมงหยุดประจำสัปดาห์หลังจากทำงานติดต่อกัน 6 วัน 24 ชั่วโมง
 - จำนวนชั่วโมงขับรถสูงสุดในระหว่างวันหยุดประจำสัปดาห์ (6 X 10) 60 ชั่วโมง
 - จำนวนชั่วโมงทำงานสูงสุดระหว่างวันหยุดประจำสัปดาห์ 72 ชั่วโมง

หมายเหตุ : จำนวนชั่วโมงทำงานทั้งหมด (ขับรถ + ไม่ขับรถ) 14 ชั่วโมงต่อวัน และ 72 ชั่วโมงต่อ สัปดาห์ ควรใช้ในกรณีที่มีความจำเป็นหรือกรณีฉุกเฉิน การทำงานในสภาวะปกติไม่ควรเกิน 12 ชั่วโมงต่อวัน และ 60 ชั่วโมงต่อสัปดาห์

5.4.3 การจัดการความเหนื่อยล้า

ความเหนื่อยล้า หมายถึง สภาพทางร่างกายและทางจิตใจของพนักงานขับรถที่มีผลดังต่อไปนี้

- 1) การปฏิบัติงานเป็นระยะเวลายาวนาน (ระยะเวลาของงาน)
- 2) ไม่ได้นอนหลับอย่างเพียงพอ (ขาดการนอนหลับ)

- 3) สภาพร่างกายที่ไม่ปกติและสิ่งแวดล้อมที่ไม่ดี
- 4) สิ่งเสพติดซึ่งเพิ่มอาการง่วงทั้งที่มีใบสั่งยาและไม่มี
- 5) แอลกอฮอล์เป็นสารระงับสติ ซึ่งอาจทำให้หลับและสามารถลดคุณภาพของการนอนได้
- 6) การนอนหลับที่มีผลกระทบต่อคุณภาพการนอน เช่น ความเจ็บปวดทำให้เกิดโรคเครียด

และการหายใจที่ลำบาก

5.4.4 แนวทางการป้องกันความเหนื่อยล้า

- 1) นอนหลับให้เพียงพอ และนอนอย่างมีคุณภาพ
- 2) อย่าก่อให้เกิดการอดนอน
- 3) หลีกเลี่ยงการใช้ยาที่มีผลกับการนอน
- 4) ดูแล และรักษาสุขภาพ รวมถึงความพร้อมของตัวเองให้ดี ออกกำลังกายอย่างสม่ำเสมอ

5.5 การตรวจสุขภาพประจำปี

งานและสุขภาพมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ความเสี่ยงในการสัมผัสสิ่งคุกคามในการทำงานสามารถก่อให้เกิดการบาดเจ็บ/โรคที่เกี่ยวข้องเนื่องจากงานได้ ซึ่งเป็นไปตามกำหนดของกฎกระทรวงแรงงาน กำหนดมาตรฐานการตรวจสุขภาพลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง พ.ศ. 2563 การตรวจสุขภาพ คือ การตรวจร่างกายและสภาวะทางจิตใจตามวิธีการทางการแพทย์อันอาจเกิดจากการทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง การประเมินความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงาน การประเมินก่อนกลับเข้าทำงาน

5.5.1 สิ่งคุกคามทางสุขภาพ

- 1) สิ่งคุกคามทางกายภาพ โรคที่เกิดจากความร้อน Heat related illness เช่น ลมแดด ฝืนจากความร้อน เป็นต้น ทำงานสัมผัสเสี่ยงดังหากต้องเปิดกระจก เช่นรถโดยสารประจำทางที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ
- 2) สิ่งคุกคามทางชีวภาพ โควิด วัณโรค ไข้หวัดใหญ่ โรคติดต่อทางเดินหายใจพิษสุนัขบ้า แมลงสัตว์กัด
- 3) สิ่งคุกคามทางเคมี โรคทางเดินหายใจ ที่สืบเนื่องจากการสัมผัสฝุ่นควันไอเสียรถยนต์ ฝุ่น PM 2.5 บนท้องถนน เช่นภูมิแพ้ ปอดอุดกั้นเรื้อรัง มะเร็งปอด
- 4) การยศาสตร์ ปวดหลังส่วนล่าง คอบ่าไหล่
- 5) สิ่งคุกคามทางจิตสังคม ทำงานคนเดียว ทำงานแข่งเวลา อาจไม่มีระบบสนับสนุน และมีความเครียดจากการสัมผัสเสี่ยงดังขณะเดินทางในเวลาเร่งด่วน
- 6) อุบัติเหตุทางถนน

5.5.2 การป้องกันโรคจากการทำงานในผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

การป้องกันโรคจากการทำงานในผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แบ่งออกเป็น การป้องกันระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) การป้องกันระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) และการป้องกันระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention)

สำหรับวิธีการสร้างเสริมสุขภาพและป้องกันโรค ยกตัวอย่างเช่นโรคเบาหวาน ควรทำทั้งในส่วนปฐมภูมิ ที่เป็นการป้องกันก่อนเกิดโรคและลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดโรค โดยใช้หลัก 3อ 2ส หมายถึง อาหาร ควรกินอาหารให้ครบ 5 หมู่ในปริมาณที่เหมาะสม ไม่กินอาหารแป้งและน้ำตาลสูงมากเกินไปจนก่อโรค อารมณ์ ควรฝึกความรู้ด้านการป้องกันและความเครียด รู้จักสังเกตอาการโรคจิต โรคซึมเศร้า และไปพบแพทย์ได้อย่างทันที่ การออกกำลังกายสัปดาห์ละ 3 – 5 วัน อย่างน้อยวันละ 30 นาที ลดละเลิกสุราและบุหรี่

ส่วนทุติยภูมิ หมายถึง ควรตรวจจับโรคให้ได้อย่างรวดเร็ว ตรวจสุขภาพประจำปีทุกปี ถ้าพบว่าระดับน้ำตาลในเลือดเป็นเบาหวาน จะได้รับปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การกิน การออกกำลังกาย การจัดการความเครียด การควบคุมและลดน้ำหนัก เพื่อเฝ้าระวังไม่ให้เกิดภาวะแทรกซ้อนของเบาหวาน และเข้าสู่การป้องกันแบบตติยภูมิ คือรักษาอย่างต่อเนื่องถูกวิธี ป้องกันภาวะแทรกซ้อนจากโรคเบาหวาน ซึ่งมักเกิดความผิดปกติกับจอประสาทตา ไต ที่ทำงานแย่ลง เสี่ยงไตวายเรื้อรัง เส้นเลือดผิดปกติทั่วร่างกาย เสี่ยงอัมพฤกษ์อัมพาต โรคหลอดเลือดหัวใจ ไปจนถึงเส้นเลือดส่วนปลาย เช่นขาเป็นแผลหายยากเสี่ยงถูกตัดขา เป็นต้น ที่จะกระทบคุณภาพชีวิตของพนักงาน และสมรรถภาพการขับขี่ของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยสรุปคือคนยังไม่เป็นโรคต้องทำการป้องกันแบบปฐมภูมิ และต้องเฝ้าระวังโรคต่าง ๆ โดยการป้องกันแบบทุติยภูมิ คือตรวจสุขภาพประจำปีเพื่อตรวจจับโรคให้รวดเร็ว และเมื่อผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะถูกวินิจฉัยโดยแพทย์แล้ว ก็ควรเข้าสู่กระบวนการรักษาเพื่อเป็นการป้องกันภาวะแทรกซ้อน หรือฟื้นฟูสมรรถภาพ อันเป็นการป้องกันแบบตติยภูมิ ดังแสดงในตาราง โรคที่มีผลต่อสมรรถภาพการขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

กรณีตรวจสุขภาพแล้วแพทย์มีข้อสงสัย เช่นตรวจน้ำตาลปลายนิ้วเพื่อคัดกรองโรคเบาหวานเกินค่ามาตรฐาน แนะนำให้ตรวจเพิ่มเติมตามดุลยพินิจแพทย์ แพทย์อาจส่งตรวจระดับน้ำตาลในเลือด(FBS), หรือระดับน้ำตาลสะสมบนผิวเม็ดเลือดแดง (HbA1C) เพื่อยืนยันการวินิจฉัยโรคเบาหวานเพื่อเข้าสู่กระบวนการรักษาต่อไป เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อประกอบการตัดสินใจว่าของแพทย์ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ มีสุขภาพเป็นอุปสรรคในการขับขี่หรือไม่

ตารางที่ 5.1 แนวทางการสร้างเสริมสุขภาพและป้องกันโรคในผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ในโรคที่พบบ่อยและมีโอกาสเกิดอันตราย

โรคที่พบบ่อยและมีโอกาสเกิดอันตรายในผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ	ปฐมภูมิ	ทุติยภูมิ	ตติยภูมิ
เบาหวาน	3อ 2ส	ตรวจสุขภาพ	ใช้ยารักษาอย่างต่อเนื่องตามแพทย์สั่ง กรณีเป็นเบาหวานให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
สารเสพติด Alcohol Drugs use	3อ 2ส	- ตรวจสารเสพติดก่อนเข้างาน - สุ่มตรวจสารเสพติด, แอลกอฮอล์ระหว่างปฏิบัติงาน	- ส่งบำบัด - หลังบำบัดแล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่

โรคที่พบบ่อยและมีโอกาสเกิดอันตรายในผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ	ปฐมภูมิ	ทุติยภูมิ	ตติยภูมิ
โรคความผิดปกติทางระบบประสาท (เช่นโรคหลอดเลือดสมอง)	3อ 2ส	- ตรวจสุขภาพประจำปี กรณีพบโรคที่เป็นปัจจัยเสี่ยงความดันโลหิตสูง เบาหวาน ไขมันในเลือดสูงให้ส่งเข้ารับการรักษาโดยแพทย์เพื่อควบคุมปัจจัยเสี่ยง	- หลังรักษาฟื้นฟูจนคงที่แล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าคุณภาพเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
โรคจิตเวช	- งดสูรา ไม่ข้องแวะกับสารเสพติด - ให้ความรู้เกี่ยวกับอาการผิดปกติทางจิต - สร้างเสริมการมีสุขภาพจิตที่ดี เช่นอบรมธรรมะ, ปฏิบัติธรรม	- คัดกรองสุขภาพจิตโดยใช้แบบคัดกรองเป็นประจำทุกปี	- กรณีป่วยให้เข้าสู่กระบวนการรักษา หลังรักษาฟื้นฟูจนคงที่แล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าคุณภาพเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
โรกระบบหลอดเลือดหัวใจ, ความดันโลหิตสูง	3อ 2ส	- ตรวจสุขภาพ	- กรณีป่วยให้เข้าสู่กระบวนการรักษา กรณีต้องหยุดงานหลังรักษา ฟื้นฟูจนคงที่แล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าคุณภาพเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
โรกระบบทางเดินหายใจ	- ใส่หน้ากากอนามัย - ฉีดวัคซีนป้องกันไข้หวัดใหญ่	- เอกซเรย์ปอดเป็นประจำทุกปี	กรณีป่วยให้เข้าสู่กระบวนการรักษา หลังรักษาฟื้นฟูจนคงที่แล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าคุณภาพเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
โรกระบบการได้ยิน	- เลี่ยงสัมผัสเสียงดังนอกงาน - กรณีรถปรับอากาศไม่ได้เปิดกระจกสัมผัสเสียงน้อยกว่า	ตรวจการได้ยินก่อนเข้างาน และประจำปี	อบรมให้ความรู้ หรือรับคำแนะนำจากแพทย์ว่าจะชะลอไม่ให้สูญเสียการได้ยินเพิ่มอีกได้อย่างไร
โรกระบบการมองเห็น	- ใส่แว่นกันแดด, กันลม	- ตรวจสุขภาพ	กรณีป่วยให้เข้าสู่กระบวนการรักษา หลังรักษาฟื้นฟูจนคงที่แล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าคุณภาพเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่

โรคที่พบบ่อยและมีโอกาสเกิดอันตรายในผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ	ปฐมภูมิ	เหตุยภูมิ	ตติยภูมิ
	- ลดการใช้จอมือถือนอกงานเป็นเวลานาน		สุขภาพเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
โรคระบบโครงสร้า งกล้ามเนื้อ	- ออกกำลังกายเพิ่มความแข็งแรง เพิ่มความยืดหยุ่นกล้ามเนื้อ	- ตรวจสอบสุขภาพเน้นการตรวจร่างกายโดยแพทย์	- กรณีป่วยให้เข้าสู่กระบวนการรักษาหลังรักษาฟื้นฟูจนคงที่แล้วให้อยู่ในดุลยพินิจแพทย์ระบุความเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการทำงานหรือไม่
- 3อ 2ส หมายถึง กินอาหารให้ครบ5หมู่ในปริมาณที่เหมาะสม อารมณ์ มีองค์ความรู้ด้านการป้องกันและความเครียด รู้จักสังเกตอาการโรคจิต โรคซึมเศร้า และไปพบแพทย์ได้อย่างทันท่วงที ออกกำลังกายสัปดาห์ละ 3 – 5 วัน อย่างน้อยวันละ 30 นาที ลดละเลิกสุราและบุหรี่ - กรณีตรวจสุขภาพแล้วแพทย์มีข้อสงสัย แนะนำให้ตรวจเพิ่มเติมตามดุลยพินิจแพทย์ เพื่อประกอบการตัดสินใจว่าผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ มีสุขภาพเป็นอุปสรรคในการขับขี่หรือไม่			

กรณีมีผลตรวจทางห้องปฏิบัติการ แบบประเมินคัดกรองที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประวัติที่เกี่ยวข้องกับภาวะสุขภาพที่สำคัญ ให้แพทย์ผู้ตรวจ (แพทย์อาชีวเวชศาสตร์ หรือแพทย์เวชศาสตร์การจราจร หรือแพทย์ผู้ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาชีวเวชศาสตร์ที่กระทรวงสาธารณสุขให้การรับรอง) ลงความเห็นว่าเป็นภาวะสุขภาพในภาพรวมเป็นอุปสรรคในการขับขี่หรือไม่อย่างไร

รายการการตรวจสุขภาพทั่วไปตามช่วงอายุ ดังภาคผนวก ง (กรณีมีรายการทับซ้อนกับการตรวจสุขภาพประเมินความพร้อมในการทำงานไม่ต้องตรวจซ้ำรายการนั้น)

รายการตรวจสุขภาพตามปัจจัยเสี่ยงจากการทำงาน แนะนำให้ตรวจตามตัวอย่างใบรับรองแพทย์ตรวจประเมินความพร้อมในการทำงาน และซักประวัติคัดกรองสุขภาพเป็นประจำทุกปี ปีละครั้ง

5.6 มาตรการด้านการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุให้มีการนำ “ระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ” มาใช้เพื่อควบคุมความประพฤติในการขับขี่ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถ พร้อมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรด้วยการอบรมตามข้อหาที่กระทำผิด ซึ่งระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ ประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน โดยได้นำระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถมาใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 เป็นต้นไป โดยมุ่งสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนและการให้บริการผู้โดยสารสาธารณะ เพื่อสร้างพฤติกรรมในการขับรถและการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ลดการกระทำผิดซ้ำ ใช้บังคับกับผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (รถบรรทุก รถโดยสาร) และผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ

สาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ (แท็กซี่) ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ สามล้อสาธารณะ (ตุ๊กตุ๊ก) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ (มอเตอร์ไซด์รับจ้าง) ซึ่งกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ มีคะแนน 100 คะแนน และการตัดคะแนนจะแบ่งตามกลุ่มข้อหาความผิดเป็น 3 กลุ่ม ตามความร้ายแรงของการกระทำความผิด กลุ่มที่ 1 ตัดคะแนนครั้งละ 10 คะแนน กลุ่มที่ 2 ตัดคะแนนครั้งละ 20 คะแนน และกลุ่มที่ 3 ตัดคะแนนครั้งละ 30 คะแนน สำหรับผู้ขับรถขนส่งและรถสาธารณะที่ถูกตัดคะแนนสามารถเข้ารับการอบรมและทดสอบเพื่อคืนคะแนนด้วยตนเองได้ปีละ 1 ครั้ง (ตามปีปฏิทิน) โดยสามารถเลือกเข้าอบรมตามหลักสูตร 2 หลักสูตร ดังนี้ หลักสูตรอบรม 2 ชั่วโมง จะได้รับคะแนนคืน 50 คะแนน และหลักสูตรอบรม 4 ชั่วโมง จะได้รับคะแนนคืน 100 คะแนน กรณีถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจะต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบหลักสูตรอบรม 4 ชั่วโมงเท่านั้น

เอกสารอ้างอิง

- Cafiso, S., Di Graziano, A., & Pappalardo, G. (2013). Road safety issues for bus transport management. Accident; analysis and prevention, 60, 324-33.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.06.010>.
- Roberts, H., Retting, R., Webb, T., Colleary, A., Turner, B., Wang, X., Toussaint, R., Simpson, G., & White, C. (2015). Improving Safety Culture in Public Transportation.
<https://doi.org/10.17226/22217>.
- Wretstrand, A., Holmberg, B., & Berntman, M. (2014). Safety as a key performance indicator: Creating a safety culture for enhanced passenger safety, comfort, and accessibility. Research in Transportation Economics, 48, 109-115.
<https://doi.org/10.1016/J.RETREC.2014.09.008>.
- Luke Busskohl. (2024). Safety First: Best Practices for Bus Drivers.
<https://www.milesahead.training/safety-tips-for-bus-drivers/>
- กระทรวงแรงงาน. กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานการตรวจสอบสุขภาพลูกจ้างซึ่งทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง พ.ศ. ๒๕๖๓ [Internet]. 2563 p. เล่ม 137 ตอนที่ 80 ก. Available from:
https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2563/A/080/T_0030.PDF
- Canadian Centre for Occupational Health and Safety. Fit to Work [Internet]. 2566. Available. from: https://www.ccohs.ca/oshanswers/psychosocial/fit_to_work.pdf
- Anderson, R., Condry, B., Findlay, N. et al. (2013). Measuring and Valuing Convenience, A Review of Global Practices and Challenges from the Public Transport Sector. Imperial College London, United Kingdom.
- European Committee for Standardization. (2002). Public passenger transport - Service Quality Definition, Targeting and Measurement Standard (EN13816)., Transportation - Logistics and services.
- Gaines, N. (2022). Improvement of the Key Performance Indicators (KPIs) and Evaluation of Challenges. International Journal of Advanced Information and Communication Technology, 1–8. <https://doi.org/10.46532/ijaict-202209001>
- Eden, N., Kaparias, I., Tsakarestos, A., Gal-Tzur, A., Schmitz, P., Hoadley, S., Harrich, M., & Hauptmann, S. (2013). Using Key Performance Indicators for multi-criteria traffic management strategic decisions. <https://eprints.soton.ac.uk/402657/>
- Tanasić, N., Blumenfeld, T., Hajdin, R., & Schiffmann, F. (2023). A framework for management of transportation infrastructure based on key performance indicators. Ce/Papers, 6(5), 1214–1220. <https://doi.org/10.1002/cepa.2134>

ภาคผนวก ก

แนวทางปฏิบัติที่ดีในการขับขี่รถโดยสารประจำทางเพื่อความปลอดภัย

แนวทางปฏิบัติที่ดีในการขับขี่รถโดยสารประจำทางเพื่อความปลอดภัย

จากข้อมูลในคู่มือแนวปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสำหรับรถโดยสารสาธารณะ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ ซึ่งครอบคลุมทั้งตัวพนักงานขับรถ ยานพาหนะ การวางแผนการเดินทาง และการบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อเป็นเครื่องมือในการลดความเสี่ยง และอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังเน้นย้ำบทบาทของผู้ประกอบกิจการในการส่งเสริมความปลอดภัย ทั้งในด้านการตรวจสอบสภาพรถ การกำกับดูแลพฤติกรรมผู้ขับขี่ รวมถึงการจัดฝึกอบรม กำหนดชั่วโมงการทำงานอย่างเหมาะสม และการบูรณาการมาตรการด้านกฎหมาย มาตรฐานเทคนิค และแนวทางปฏิบัติจริงในภาคสนาม ถือเป็นกลยุทธ์สำคัญที่จะนำไปสู่ระบบการเดินทางด้วยรถโดยสารที่ปลอดภัยยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ

ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่าการเดินทางทุกครั้งเป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุดสำหรับทุกคน จึงสรุปประเด็นแนวปฏิบัติที่ดีในการขับขี่รถโดยสารประจำทางเพื่อความปลอดภัย ดังนี้:

ตรวจสอบก่อนการขับขี่: การเดินทางทุกครั้งควรเริ่มต้นด้วยการตรวจสอบอย่างละเอียดก่อนการขับขี่ โดยการตรวจสอบระบบเบรก ไฟ ยาง และทางออกฉุกเฉิน เพื่อให้แน่ใจว่ารถอยู่ในสภาพดีคือก้าวแรกสู่ความปลอดภัย

ปฏิบัติตามกฎจราจร: ปฏิบัติตามป้ายจราจร สัญญาณ และเครื่องหมายบนถนนทั้งหมด รวมถึงจำกัดความเร็ว มีวินัยในการขับขี่ในเลนและเปลี่ยนเลน และการสังเกตไฟจราจรเป็นส่วนที่จำเป็นต้องปฏิบัติตามของการขับอย่างปลอดภัย

ขับขี่เชิงป้องกัน: โดยการคาดการณ์การกระทำของผู้ใช้ถนนคนอื่น รักษาระยะห่างที่ปลอดภัย ระวังจุดบอด และเตรียมพร้อมเสมอสำหรับสถานการณ์ที่ไม่คาดคิด

สื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ: ใช้สัญญาณเลี้ยว สัญญาณและให้สัญญาณกับคนเดินถนนที่ทางข้าม และใช้แตรในระดับน้อยแต่มีประสิทธิภาพในการสื่อสารกับผู้ใช้ถนนคนอื่น

เตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน: รู้วิธีตอบสนองในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมในการปฐมพยาบาล การเข้าใจวิธีการใช้ถังดับเพลิง และการรู้ขั้นตอนในการอพยพผู้โดยสารอย่างปลอดภัย

ตระหนักถึงสภาพภูมิอากาศ: ปรับการขับขี่ตามสภาพภูมิอากาศ ฝน หมอกควัน ต้องใช้ความเร็วที่ช้าลงและระยะห่างที่เพิ่มขึ้น

จัดการกับความเหนื่อยล้า: รับรู้สัญญาณของความเหนื่อยล้าของร่างกาย หยุดพักเป็นระยะ ๆ การขับขี่ในขณะที่รู้สึกเหนื่อยอาจอันตรายพอ ๆ กับการขับขี่ภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์

คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร: ตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้โดยสารนั่งอยู่ก่อนที่จะขับเคลื่อน เพื่าระวังพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม และรู้วิธีลดความตึงเครียดในขณะเกิดความขัดแย้ง

เรียนรู้และการศึกษาอย่างต่อเนื่อง: ผู้ขับขี่ควรเข้าร่วมการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ ด้านความปลอดภัย และเรียนรู้เกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติด้านความปลอดภัยใหม่ ๆ และเทคนิคการขับขี่เป็นเรื่องสำคัญ

ใช้เข็มขัดนิรภัย: สวมเข็มขัดนิรภัยเสมอและกระตุ้นให้ผู้โดยสารทำเช่นเดียวกัน เข็มขัดนิรภัยช่วยชีวิตโดยการป้องกันไม่ให้ผู้โดยสารกระเด็นออกจากที่นั่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

มีสติและสมาธิขณะขับขี่: หลีกเลี่ยงการรบกวนทุกรูปแบบ ซึ่งหมายถึงไม่ใช่โทรศัพท์มือถือ รับประทานอาหาร หรือทำกิจกรรมใด ๆ ที่ดึงความสนใจออกจากถนน

ใช้กระจกอย่างถูกต้อง: ตรวจสอบกระจกเป็นประจำเพื่อให้ทราบถึงสิ่งแวดล้อมโดยรอบ รวมถึงรถยนต์อื่น ผู้ขับขี่ และคนเดินถนน ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการเปลี่ยนเลนและการเลี้ยวอย่างปลอดภัย

วางแผนเส้นทาง: ทำความรู้จักกับเส้นทางก่อนออกเดินทาง การรู้เส้นทางเป็นอย่างดีสามารถช่วยคาดการณ์พื้นที่ที่อาจมีปัญหา เช่น เขตก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีผู้เดินถนนเยอะ และปรับการขับขี่ให้เหมาะสม

จัดการความเร็ว: ปรับความเร็วในการขับขี่ไม่เพียงแต่ตามขีดจำกัดของถนน แต่ยังขึ้นอยู่กับสภาพของเส้นทางด้วย ตัวอย่างเช่น ชะลอความเร็วในพื้นที่ที่มีผู้เดินถนนหนาแน่นหรือในสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย

จัดการและการควบคุมรถ: ฝึกฝนและเข้าใจวิธีการเคลื่อนย้ายรถกลับในพื้นที่แคบ ซึ่งรวมถึงการเลี้ยว การถอยหลัง และการจอด ซึ่งจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยบนถนน

บำรุงรักษารถยนต์: บำรุงรักษารถเป็นประจำเพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพที่ดีที่สุด ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบระดับน้ำมัน ความดันลมยาง ระบบเบรก รวมถึงการตรวจสอบให้แน่ใจว่าทุกไฟและสัญญาณทำงานได้อย่างถูกต้อง

เข้าใจในวัฒนธรรม: เข้าใจและเคารพพื้นฐานและความต้องการที่หลากหลายของผู้โดยสาร ประเด็นนี้สามารถช่วยปรับปรุงการสื่อสารและทำให้เกิดบรรยากาศที่สะดวกสบายและเป็นกันเองสำหรับทุกคน

ตระหนักถึงการเข้าถึง: มีความรู้ความเข้าใจเรื่องของผู้โดยสารต่าง ๆ ภายในรถ สามารถเข้าถึงได้ และเรียนรู้วิธีช่วยเหลือผู้โดยสารที่มีความพิการ การทำให้ผู้โดยสารสามารถขึ้น-ลง และเดินทางได้อย่างปลอดภัยเป็นส่วนสำคัญของความปลอดภัยในการดำเนินการรถโดยสารประจำทาง

ตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม: มีความตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการขับขี่และวิธีการลดผลกระทบนี้ ซึ่งรวมถึงกลยุทธ์ในการขับขี่อย่างประหยัดน้ำมันและความเข้าใจเกี่ยวกับระบบปลดปล่อยไอเสียของรถโดยสารประจำทาง

เรียนรู้เทคโนโลยีความปลอดภัยที่ทันสมัย: ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีได้พัฒนาหลายอย่างที่จะออกแบบมาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง เช่น

ระบบเตือนนอกเลน: แจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบหากรถออกนอกเลนโดยไม่มีการส่งสัญญาณ

Telematics: ระบบนี้ติดตามประสิทธิภาพของรถและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยให้ข้อมูลที่สามารถนำไปใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพ

กล้องติดหน้ารถ: ให้หลักฐานภาพถ่ายสำหรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้

จะเห็นว่าแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขับขี่รถโดยสารประจำทางไม่ใช่เพียงแค่การปฏิบัติตามกฎจราจรเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงการใส่ใจในรายละเอียดเล็กน้อยที่สามารถส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการตรวจสอบสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ การมีสติและสมาธิในการขับขี่ การเรียนรู้และปรับตัวตามเทคโนโลยีใหม่ ๆ รวมถึงการมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม แนวทางเหล่านี้ล้วนมีบทบาทในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ยั่งยืน และช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มั่นคงและเชื่อถือได้

ตัวอย่าง มาตรฐานแบบตรวจด้านความปลอดภัยรถบัส

ลำดับ	รายการตรวจ	มาตรฐาน	เงื่อนไข การตรวจ	ผลการตรวจ		กำหนดการ แก้ไข
				สอดคล้อง	ไม่สอดคล้อง	
1	ใบขับขี่	ต้องมีใบขับขี่ และต่ออายุเป็นปัจจุบัน (ติดแสดงไว้หน้ารถ)	ปีละครั้ง			
2	ถังดับเพลิง	ผงเคมีแห้ง เข็มชี้ที่แถบสีเขียว ขนาด 15 ปอนด์ Fire rating 6A20B จำนวนอย่างน้อยชั้นละ 2 เครื่อง แต่ละชั้นติดตั้งไว้ที่ด้านหน้า 1 เครื่อง และที่ด้านหลัง 1 เครื่อง และมีวิธีการใช้งานชัดเจน	เดือนละครั้ง			
3	ประตูทางขึ้น	ประตูทางขึ้นลง 2 ประตู และต้องมีอุปกรณ์ที่สามารถทำให้บานประตูเปิดออกได้ทั้งจากภายในและภายนอกตัวรถ	3 เดือนต่อครั้ง			
4	ประตูฉุกเฉิน	ประตูฉุกเฉิน อย่างน้อย 1 ประตู ความกว้างไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร ความสูงไม่น้อยกว่า 120 เซนติเมตร อยู่ทางด้านขวาของห้องโดยสารบริเวณกลางตัวรถหรือก่อนไปทางท้ายรถ หรือด้านท้ายรถ ประตูฉุกเฉินต้องเปิดออกได้ทั้งจากภายในและภายนอกโดยไม่ต้องใช้กุญแจหรือเครื่องมืออื่นใด โดยบานประตูต้องเปิดออกได้เต็มความกว้างและส่วนสูง และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางออก ประตูมีเครื่องหมายข้อความว่า “ประตูฉุกเฉิน” พร้อมคำอธิบายหรือสัญลักษณ์แสดงวิธีเปิดปิดเป็นภาษาไทยทั้งด้านในและด้านนอกตัวรถในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน และต้องติดป้ายโคมไฟบนพื้นสีขาวที่มีตัวอักษรคำว่า “EXIT” สีแดง มีความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร เหนือบานประตูซึ่งต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟหน้ารถ	3 เดือนต่อครั้ง			
5	ที่นั่งผู้โดยสาร	ห้ามดัดแปลงจากที่ออกแบบไว้ ห้ามมีเก้าอี้เสริม	3 เดือนต่อครั้ง			

ลำดับ	รายการตรวจ	มาตรฐาน	เงื่อนไข การตรวจ	ผลการตรวจ		กำหนดการ แก้ไข
				สอดคล้อง	ไม่สอดคล้อง	
6	เข็มขัดนิรภัย	มีทุกที่นั่ง รวมทั้งนั่งผู้ขับรถ อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ - แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่สำหรับผู้ขับรถ - แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่หรือแบบรัดหน้าตัก สำหรับที่นั่งอื่น	3 เดือนต่อครั้ง			
7	อุปกรณ์สะท้อนแสง	ติดตั้งอยู่ด้านข้างและด้านหลังของรถ	3 เดือนต่อครั้ง			
8	เบรกเท้า	ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	3 เดือนต่อครั้ง			
9	ตราสัญญาณ	ส่งเสียงทำงานตามปกติ (ตราสัญญาณไฟฟ้าเสียงเดียว ระดับเสียงต้องมีความดังไม่น้อยกว่า 90 เดซิเบลเอ และไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ)	3 เดือนต่อครั้ง			
10	GPS	ติดตั้ง GPS	ปีละครั้ง			
11	เครื่องปรับอากาศ (กรณีเป็นรถปรับอากาศ)	สามารถปรับอากาศภายในรถให้มีอุณหภูมิสม่ำเสมอพอเหมาะ และมีระบบระบายอากาศที่เหมาะสมเพียงพอ	3 เดือนต่อครั้ง			
12	เชื้อเพลิง	ไม่ใช่เชื้อเพลิงเป็นแก๊ส	ปีละครั้ง			
13	ล้อรถ	ยางมีสภาพสมบูรณ์ ไม่มีรอยร้าว มีดอกยางให้เห็น	3 เดือนต่อครั้ง			
14	ระบบท่อไอเสีย	ไม่มีควันดำ	3 เดือนต่อครั้ง			
15	ไฟส่องสว่าง	ติดปกติ	3 เดือนต่อครั้ง			
16	ไฟเบรก	ติดปกติ	3 เดือนต่อครั้ง			
17	ไฟเลี้ยว	ติดปกติ	3 เดือนต่อครั้ง			
18	โคมไฟภายในรถ	แสงขาว ติดไว้ภายในรถให้แสงสว่างพอสมควร	3 เดือนต่อครั้ง			
19	กันชน	มีกันชนหน้าและท้าย ติดตั้งเสมอกับหน้ารถและท้ายรถหรือยื่นออกจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร	3 เดือนต่อครั้ง			
20	ระบบบังคับเลี้ยว	ระบบบังคับเลี้ยวใช้งานได้สะดวกและปลอดภัย	3 เดือนต่อครั้ง			

ลำดับ	รายการตรวจ	มาตรฐาน	เงื่อนไข การตรวจ	ผลการตรวจ		กำหนดการ แก้ไข
				สอดคล้อง	ไม่สอดคล้อง	
21	กงล้อและยาง	กงล้อทำด้วยโลหะและยางชนิด กลวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับ น้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ โดยปลอดภัย	3 เดือนต่อครั้ง			
22	แผ่นบังโคลน	มีแผ่นบังโคลนทุกล้อ มีขนาดอย่าง น้อยเต็มความกว้างของยางล้อ และ ส่วนล่างสุดของแผ่นบังโคลนต้องสูง จากพื้นราบไม่เกิน 25 เซนติเมตร	3 เดือนต่อครั้ง			
23	กระจกกันลมหน้า	กระจกกันลมหน้า ต้องเป็นกระจก นิรภัยประเภทหลายชั้น (Laminated Safety Glass) มีขนาดที่ ผู้ขับขี่ สามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ ดีและห้ามมิให้น้ำวัสดุอื่นใดมาติด หรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมายหรือ เอกสารตามที่กฎหมายกำหนดหรือ เป็นการติดวัสดุเพื่อบังหรือกรอง แสงแดด (กรณีติดฟิล์มกรองแสง แสงต้องผ่านได้ไม่น้อยกว่า 70 %)	3 เดือนต่อครั้ง			
24	กระจกกันลมหลัง	กระจกกันลมหลังและส่วนประกอบ ของตัวรถที่เป็นกระจกต้องเป็น กระจกนิรภัยตามประกาศกรมการ ขนส่งทางบก (กรณีติดฟิล์มกรองแสง แสงต้องผ่านได้ไม่น้อยกว่า 40 %)	3 เดือนต่อครั้ง			
25	ส่ว น ประกอบ ตัวรถที่เป็นกระจก	จะต้องมีกระจกนิรภัยประเภทเทม เปอร์อย่างน้อยชิ้นละ 2 บาน ความ กว้างไม่น้อยกว่า 70 เซนติเมตร ความสูงไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร ติดตั้งด้านขวาตัวรถก่อนไป ด้านหน้ารถอย่างน้อย 1 บาน กับ ด้านซ้ายของตัวรถในตำแหน่งที่ เหมาะสม 1 บาน พร้อมทั้งมี ข้อความ “ทางออกฉุกเฉิน” อักษรสี แดงและสัญลักษณ์แสดงวิธีการทุบ กระจก (ห้ามติดฟิล์มกรองแสง)	3 เดือนต่อครั้ง			
26	ค้อนทุบกระจก	มีค้อนทุบกระจกอย่างน้อย 2 อัน ติดตั้งอย่างปลอดภัยที่ด้านซ้าย และ ด้านขวาของตัวรถใกล้บานกระจก นิรภัยประเภทเทมเปอร์	3 เดือนต่อครั้ง			

ลำดับ	รายการตรวจ	มาตรฐาน	เงื่อนไข การตรวจ	ผลการตรวจ		กำหนดการ แก้ไข
				สอดคล้อง	ไม่สอดคล้อง	
27	กระจกมองข้าง หรืออุปกรณ์อื่นๆ	ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพ การจราจรด้านข้างด้านหลังและ ภายใน รถได้อย่างชัดเจน	3 เดือนต่อครั้ง			
28	ที่ปัดน้ำฝน	มีที่ปัดน้ำฝนและสามารถใช้งานได้ดี	3 เดือนต่อครั้ง			
29	คนขับ	สวมตรวจแอลกอฮอล์	ทุกวัน			
30	หลังคา	ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถ กันแดดกันฝนได้	3 เดือนต่อครั้ง			
31	พื้นรถ	มั่นคงแข็งแรง	3 เดือนต่อครั้ง			
32	หน้าต่างที่ด้านข้าง	ถ้าบานหน้าต่างทำด้วยวัสดุโปร่ง แสงต้องมีวัสดุสำหรับบังหรือกรอง แสงแดด หากบานหน้าต่างเป็นชนิด ปิดเปิดไม่ได้ตัวถังจะต้องมีระบบ ถ่ายเทอากาศได้ดีในกรณี เครื่องปรับอากาศขัดข้อง	3 เดือนต่อครั้ง			
33	กระเป๋ปฐม พยาบาล	ต้องมีกระเป๋ปฐมพยาบาล	3 เดือนต่อครั้ง			

ภาคผนวก ข

แนวทางการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ

แนวทางการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ

1) การจัดการด้านตัวรถ

แนวทางการดำเนินการเหมือนกับรถบรรทุกและรถโดยสาร

วัตถุประสงค์

อุบัติเหตุจากการที่ใช้เพื่อการพาณิชย์นั้นมักมีความรุนแรง และส่งผลกระทบต่อสังคมเป็นอย่างมาก ดังนั้นจึงมีการกำหนดกฎหมายขึ้นให้มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะประจำวันก่อนการปฏิบัติการขนส่ง เพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะมีความปลอดภัยและมีความพร้อมในการดำเนินงานขนส่งได้อย่างปลอดภัย และป้องกันการเกิดปัญหาต่าง ๆ ของเครื่องยนต์และตัวรถระหว่างการขนส่ง

สถานที่และผู้ที่ได้รับผิดชอบในการตรวจเช็คสภาพรถประจำวัน

การตรวจสอบยานพาหนะประจำวันดำเนินการในสถานที่ที่กำหนด เช่น โรงรถ อู่รถของบริษัท หรือจุดต้นทาง ของการปฏิบัติงานขนส่งดำเนินการ และรับผิดชอบโดยพนักงานขับรถซึ่งต้องทำการตรวจสอบก่อนการปฏิบัติงาน

การใช้งานแบบฟอร์มการตรวจสอบสภาพยานพาหนะประจำวันและการรายงาน

ดำเนินการและกรอกผลการตรวจสอบลงในแบบฟอร์มการตรวจสอบสภาพยานพาหนะประจำวัน จากนั้นพนักงานขับรถจะต้องนำส่งแบบฟอร์มการตรวจสอบสภาพยานพาหนะประจำวันต่อบุคลากร TSM หรือเจ้าหน้าที่ Roll Call เพื่อประเมินว่าคืนนั้น ๆ สามารถปฏิบัติงานขนส่งได้อย่างปลอดภัยหรือไม่

2) ข้อควรปฏิบัติเมื่อทำการตรวจสอบสภาพยานพาหนะประจำวัน

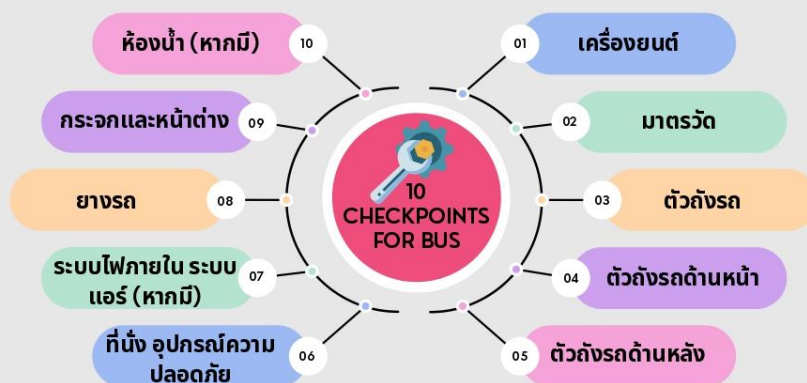
เพื่อเป็นการยืนยันให้แน่ใจว่าการตรวจสอบสภาพยานพาหนะประจำวัน สามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย พนักงานขับรถควรปฏิบัติตาม ดังต่อไปนี้

- ตรวจสอบสภาพยานพาหนะบนพื้นราบ
- ใช้ยางกันล้อเสมอ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการที่รถไหล
- ตรวจสอบให้แน่ใจว่าใส่เบรกมือแล้ว และเข้าเกียร์ว่าง
- ดับเครื่องยนต์ และถอดกุญแจรถ
- ตรวจสอบให้แน่ใจว่าเครื่องยนต์เย็นแล้ว
- ระวังอย่าทำสิ่งใดตกลงไปในท่อดักอากาศ
- ระวังอย่าเหยียบท่อหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ระหว่างการตรวจสอบเครื่องยนต์
- หลังตรวจสอบเสร็จสิ้น ให้ตรวจสอบห้องเครื่องว่ามีสิ่งของที่ติดไฟได้หล่นลงไปหรือไม่ เช่น เศษผ้า กระดาษ
- หลังจากตรวจสอบทุกอย่างเสร็จสิ้น ให้สังเกตบริเวณที่ตรวจสอบว่ามีการรั่วไหลของน้ำมัน หรือของเหลวใด ๆ หรือไม่

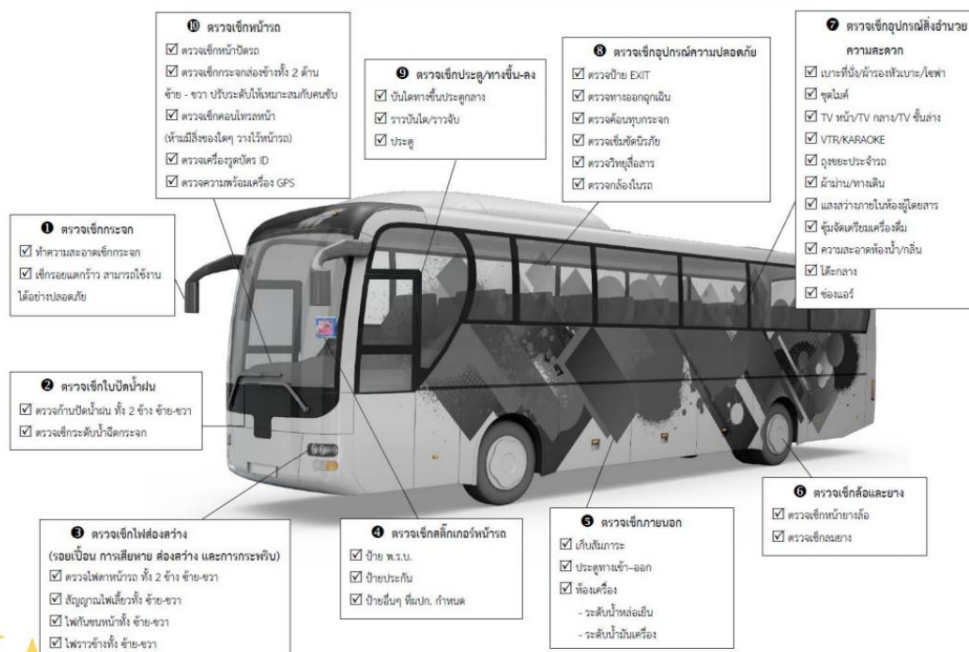
DAILY INSPECTION FOR BUS

รายการการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร

10 CHECKPOINTS



รายการเดินรอบรถตรวจสอบสภาพรถโดยสาร ก่อนออกเดินทาง

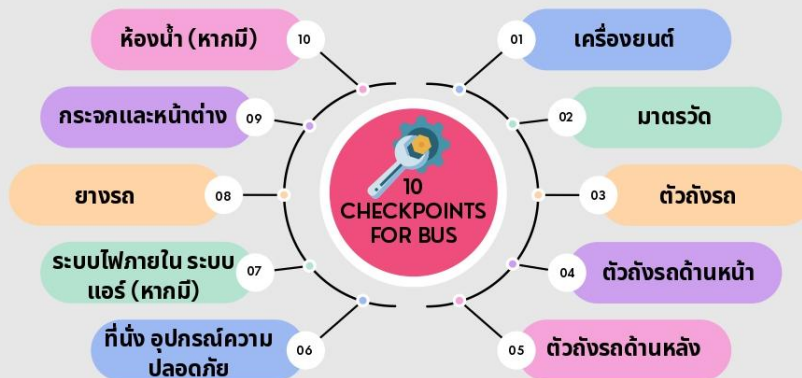


ภาพที่ ข-1 รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร
(ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

DAILY INSPECTION FOR BUS

รายการการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร

10 CHECKPOINTS



1.เครื่องยนต์



- ☒ ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ว่าไม่ก่อให้เกิดมลภาวะเกินค่าเกณฑ์ที่กำหนด
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานระบบส่งกำลัง (เกียร์) ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
- ☒ ตรวจสอบระดับของน้ำมันเครื่อง น้ำมันหล่อเย็น ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

2.มาตรวัด



- ☒ ตรวจสอบยาง ไฟเตือน และสัญญาณเตือนต่างๆ บนมาตรวัดว่าใช้งานได้ปกติหรือไม่

3.ตัวถังรถ



- ☒ ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของตัวถังรถ โดยตัวถังต้องอยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง และไม่เป็นอันตรายต่อการบรรทุกผู้โดยสาร
- ☒ ตรวจสอบการใช้งาน ประตูทางขึ้น-ลง ว่าสามารถเปิด/ปิด ได้ปกติหรือไม่
- ☒ ตรวจสอบการใช้งาน ประตู/ทางออกฉุกเฉิน ว่าสามารถเปิดออกจากด้านในได้หรือไม่

ภาพที่ ข-2 รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร
(ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

DAILY INSPECTION FOR BUS

รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร



4. ตัวถังด้านหน้า



- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟหรี่ (หน้า)"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟสูง-ต่ำ (หน้า)"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟเลี้ยวซ้าย-ขวา (หน้า)"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟหลังคา"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและเสียงของแตร
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและการทำงานของระบบก๊าซ (หากมี)

5. ตัวถังด้านหลัง



- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟเลี้ยวซ้าย-ขวา (หลัง)"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟหลังคา"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟส่องป้ายทะเบียน"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟเบรก"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟถอย"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟหรี่ (หลัง)"



ภาพที่ ข-3 รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร
(ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

DAILY INSPECTION FOR BUS

รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร



6. ทิ้ง อุปกรณ์ ความปลอดภัย



- ☒ ทิ้งผู้โดยสารยึดติดกับตัวถังมั่นคงแข็งแรง ไม่ชำรุด
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานของ เข็มขัดนิรภัย
- ☒ ตรวจสอบจำนวนของก้อนทุบกระแตกภายในรถ จำนวน ... อัน
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและจำนวนของถังดับเพลิง จำนวน ... ถัง
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานของระบบ GPS ให้อยู่ในสภาพ พร้อมใช้งาน
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและการติดตั้งระบบ GPS Tracking
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานของ ไฟประตูดงเงิน
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานของ กล้องถอยหลัง (หากมี)
- ☒ ตรวจสอบความสะอาดและความพร้อมของ ที่นอน พนักงานขับรถ (หากมี)
- ☒ เปิดสื่อนำความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร (หากมี)

7. ระบบไฟภายใน ระบบแอร์ (หากมี)



- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟหรี"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟทางเดิน"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟขึ้นวางของ"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสว่างของ "ไฟห้องน้ำ"
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความพร้อมของระบบแอร์
- ☒ ตรวจสอบความสะอาดของ ปล่องแอร์
- ☒ ตรวจสอบการใช้งานและความสะอาดของ พัดลม/ตัวดูด/ทางกระบอก

8. ยางรถ



- ☒ ตรวจสอบความลึกของร่องดอกยาง ต้องลึกไม่น้อยกว่า 1.6 มม.
- ☒ ตรวจสอบสภาพของยาง ต้องไม่มีรอยฉีกขาด บวม หรือบุบ
- ☒ ตรวจสอบแรงดันลมยางให้อยู่ในระดับมาตรฐาน

ภาพที่ ข-4 รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร
(ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

DAILY INSPECTION FOR BUS

รายการการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร



9. กระบอกและหน้าต่าง



- ☒ ตรวจสอบความสมบูรณ์ของ กระจกก้นลมหน้า/ หลัง บ้านหน้าต่าง ไม่มีร่องรอยการแตกร้าว
- ☒ ตรวจสอบความสมบูรณ์ของกระจกมองหลัง และ กระจกมองข้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

10. ห้องน้ำ (หากมี)



- ✓ ตรวจสอบความสะอาด ถังส้วมในห้องน้ำ และจัดให้มีกระดาษชำระในห้องน้ำ
- ✓ ตรวจสอบระบบฉุกเฉิน ไฟห้องน้ำ และไฟครึ่ง
- ✓ ตรวจสอบความสะอาดและความสมบูรณ์ของสุขภัณฑ์ กลองปรงู และตะกร้าใส่ขยะ

DAILY INSPECTION CHECKLISTS FOR BUS

แบบฟอร์มการตรวจสภาพยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร

[illegible]

สแกน QR CODE เพื่อ
ดาวน์โหลดแบบฟอร์ม



ภาพที่ ข-5 รายการตรวจสอบยานพาหนะประจำวันสำหรับรถโดยสาร
(ที่มา: กรมขนส่งทางบก)

ภาคผนวก ค

แบบประเมินและแบบคัดกรองด้านสุขภาพ

แบบประเมินคัดกรองโรคหยุดหายใจขณะหลับ



กรมอนามัย
Ministry of Health

แบบประเมินคัดกรอง
โรคหยุดหายใจขณะหลับจากการอุดกั้น

“ANAMAI STOP-BANG”*

คำชี้แจง แบบประเมินนี้เหมาะสำหรับผู้ที่อายุ 18 ปี ขึ้นไป โปรดเลือกตอบข้อที่ตรงกับอาการของท่านมากที่สุด

ข้อมูลส่วนบุคคล

อาชีพ _____ BMI _____ กก./ม.²
ส่วนสูง _____ ซม. เส้นรอบวงคอ _____ ซม.
น้ำหนัก _____ กก. โรคประจำตัว _____

S
T
O
P

คำถามข้อที่ 1

Snoring - กรน คุณนอนกรนถึง หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

คำถามข้อที่ 2

Tired - เหนื่อย คุณมักรู้สึกอ่อนเพลีย ล้า หรือ ง่วงนอนในเวลากลางวันบ่อย ๆ หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

คำถามข้อที่ 3

Observed - มีคนสังเกตเห็นว่า คุณหยุดหายใจขณะนอนหลับ หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

คำถามข้อที่ 4

Blood pressure - ความดันโลหิตสูง คุณมีความดันโลหิตสูง หรือกำลังรักษาโรคความดันโลหิตสูงอยู่ หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

B
A
N
G

คำถามข้อที่ 5

BMI - ดัชนีมวลกาย

คุณมีดัชนีมวลกายมากกว่า 35 หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

คำถามข้อที่ 6

Age - อายุ คุณมีอายุมากกว่า 50 ปี หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

คำถามข้อที่ 7

Neck circumference - เส้นรอบคอ คุณมีเส้นรอบคอมากกว่า 40 ซม. หรือไม่ (วัดตรงบริเวณลูกกระเดือก)

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

คำถามข้อที่ 8

Gender - เพศ คุณเป็นเพศชาย หรือไม่

☐ ใช่ ☐ ไม่ใช่

สูตรคำนวณ BMI

ดัชนีมวลกาย (BMI) = น้ำหนัก (กก.) / ส่วนสูง (ม.)²

การประเมินคะแนน

เสียงสูง คือ ตอบ “ใช่” ถึงแต่ 5 ข้อ ขึ้นไป
ควรรับพบแพทย์ตามสถานบริการสาธารณสุขและโรงพยาบาลทั่วไป หรือ โทร. 1478

เสียงปานกลาง คือ ตอบ “ใช่” ถึงแต่ 3- 4 ข้อ
คำแนะนำการนอนหลับที่ดี ควรปฏิบัติตามหลัก 10 ประการ เพื่อสุขอนามัยการนอนหลับที่ดี

เสียงต่ำ คือ ตอบ “ใช่” ถึงแต่ 0 - 2 ข้อ
หากคะแนนประเมินไม่ถึงขั้นควรพบแพทย์

ข้อมูลอ้างอิงจากสมาคมโรคจากการหลับแห่งประเทศไทย

ข้อมูลความรู้โดย : กองกิจกรรมทางกายเพื่อสุขภาพ กรมอนามัย องค์การอนามัยโลก : กองส่งเสริมความปลอดภัยและสุขภาพในการทำงาน กรมอนามัย
*อ้างอิงจากต้นฉบับของ รองศาสตราจารย์ นพ.วิญญู วรรณศิริกุล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาล มหวิทยาลัยมหิดล

หลัก 10 ประการเพื่อสุขอนามัยการนอนหลับที่ดีทุกกลุ่มวัย



คลิกเพื่อดูคลิป
หลัก 10 ประการฯ
วัยเด็กและวัยรุ่น อายุ 1-17 ปี



คลิกเพื่อดูคลิป
หลัก 10 ประการฯ
วัยผู้ใหญ่ อายุ 18-59 ปี



คลิกเพื่อดูคลิป
หลัก 10 ประการฯ
วัยผู้สูงอายุ อายุ 60 ปีขึ้นไป



คลิกเพื่อดูคลิป
คู่มือการนอนหลับ
เพื่อสุขภาพที่ดี

AnamaiMedia



(ที่มา: กรมอนามัย)

โรคหยุดหายใจ (ขณะหลับ)

อยู่ในความคุ้มครองสิทธิประกันสังคม

ผู้ประกันตนสามารถไปรับการรักษาได้ในสถานพยาบาลตามสิทธิ โดยสามารถรักษาได้หลายวิธี

ด้วยวิธีการผ่าตัด และไม่ต้องผ่าตัด

- ▶ เช่นการลดน้ำหนัก
- ▶ การปรับท่านอน
- ▶ ใช้เครื่องมือช่วยทำให้ทางเดินหายใจกว้างขึ้น
 - ใส่ฟันยาง (Oral Appliance)
 - เครื่องอัดอากาศขณะหายใจเข้า (CPAP)

ข้อบ่งชี้ของผู้ที่จำเป็นต้องตรวจการนอนหลับ
โดยต้องได้รับการประเมินจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ

โรคหยุดหายใจผิดปกติขณะหลับ
เช่น ภาวะหยุดหายใจขณะหลับจากการอุดกั้นภาวะหยุดหายใจขณะหลับจากประสาทส่วนกลาง กลุ่มอาการอ้วนหายใจไม่เต็ม

โรคนอนละเมอ (Parasomnias)

โรคการเคลื่อนไหวผิดปกติขณะหลับ (Sleep related breathing disorders)

ภาวะง่วงนอนมากผิดปกติ ในเวลากลางวัน (Hypersomnia)

นอนไม่หลับ (Insomnia)

เครื่อง CPAP เหมาะกับคนกลุ่มใด

- 1 สำหรับผู้ประกันตนที่ป่วยด้วยภาวะหยุดหายใจขณะนอนหลับ
- 2 รักษาด้วยวิธีอื่นรักษาแล้วไม่ได้ผลหรือไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยการผ่าตัดที่ซับซ้อน หรือผ่าตัดแล้วไม่ได้ผล
- 3 มีระดับความรุนแรงของภาวะหยุดหายใจขณะนอนหลับ และมีข้อบ่งชี้ที่แพทย์เห็นควรว่าจำเป็นต้องรักษาด้วยเครื่อง CPAP เช่น มีค่า Apnea-hypopnea Index (AHI) หรือค่าที่ใช้ในการวัดความรุนแรงของอาการหายใจหยุดชะงัก หรืออาการหายใจลดลง

ให้ผู้ประกันตนติดต่อสถานพยาบาลตามสิทธิ เพื่อเข้ารับการตรวจและรักษา ณ สถานพยาบาลตามสิทธิหรือส่งตัวไปรักษายังสถานพยาบาลอื่นที่มีศักยภาพ

สอบถาม รายละเอียดเพิ่มเติม **สายด่วน 1506** 24 ชั่วโมง **ศูนย์สารนิเทศ ฝ่ายข่าว** www.sso.go.th **LINE @ssothai**

(ที่มา: กรมอนามัย)

หมายเหตุ: กรณีเสี่ยงสูงควรตรวจเพิ่มเติมที่สถานพยาบาลตามสิทธิประกันสังคม เพื่อประเมินภาวะหยุดหายใจขณะหลับจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญต่อไป เพื่อรับคำแนะนำวิธีแก้ไข และอาจต้องทำการรักษาที่ถูกต้องเหมาะสมต่อไป

แบบคัดกรองสุขภาพจิตเบื้องต้น

แบบคัดกรอง/ประเมินโรคซึมเศร้า และแบบประเมินการฆ่าตัวตาย (2Q 9Q 8Q)

ชื่อ/สกุล ผู้ถูกประเมิน.....วัน/เดือน/ปี ที่ประเมิน.....

แบบคัดกรองโรคซึมเศร้าด้วย 2 คำถาม (2Q)

ข้อแนะนำ ถามด้วยภาษาที่สอดคล้องกับท้องถิ่น หรือเหมาะสมกับผู้ถูกสัมภาษณ์ ควรถามให้ได้คำตอบทีละข้อ ถ้าไม่เข้าใจให้ถามซ้ำ ไม่ควรอธิบายความเพิ่มเติม และให้ผู้ประเมินกาเครื่องหมาย “ ✓ ” ในช่องที่ตรงกับคำตอบของผู้รับบริการ

คำถาม	เครื่องมือการคัดกรองโรคซึมเศร้าด้วย 2Q	มี	ไม่มี
1	ใน 2 สัปดาห์ที่ผ่านมาวันนี้ “ท่านรู้สึก หดหู่เศร้าหรือท้อแท้สิ้นหวังหรือไม่”		
2	ใน 2 สัปดาห์ที่ผ่านมาวันนี้ “ท่านรู้สึกเบื่อ ทำอะไรก็ไม่เพลิดเพลินหรือไม่”		

- ถ้าคำตอบ “ไม่มี” ทั้ง 2 คำถาม ถือว่า ปกติ ไม่เป็นโรคซึมเศร้า
- ถ้าคำตอบ “มี” ข้อใดข้อหนึ่งหรือทั้ง 2 ข้อ (มีอาการใดๆ ในคำถามที่ 1 และ 2) หมายถึง เป็นผู้มีความเสี่ยง หรือมีแนวโน้มที่จะเป็นโรคซึมเศร้าให้ประเมินต่อด้วยแบบประเมินโรคซึมเศร้าด้วย 9Q และแบบประเมินการฆ่าตัวตาย (8Q)

แบบคัดกรองโรคซึมเศร้าด้วย 9 คำถาม (9Q)

ข้อแนะนำ ถามด้วยภาษาที่สอดคล้องกับท้องถิ่น หรือเหมาะสมกับผู้ถูกสัมภาษณ์ ควรถามให้ได้คำตอบทีละข้อ ถ้าไม่เข้าใจให้ถามซ้ำ ไม่ควรอธิบายความเพิ่มเติม พยายามให้ได้คำตอบทุกข้อ จากนั้นรวมคะแนนแล้วแปลผลตามตารางแปลผล พร้อมให้คำแนะนำในการปฏิบัติตัวหรือการดูแลรักษาในขั้นตอนต่อไป หมายถึงเหตุการณ์การถามเพื่อค้นหาอาการที่มีในระยะ 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา

ลำดับ	ใน 2 สัปดาห์ที่ผ่านมาวันนี้ท่านมีอาการเหล่านี้บ่อยแค่ไหน	ไม่มีเลย	เป็นบางวัน 1-7 วัน	เป็นบ่อย >7 วัน	เป็นทุกวัน
1	เบื่อไม่สนใจอะไร	0	1	2	3
2	ไม่สบายใจ ซึมเศร้า ท้อแท้	0	1	2	3
3	หลับยากหรือหลับตื้นๆ หรือหลับมากไป	0	1	2	3
4	เหนื่อยง่ายหรือไม่ค่อยมีแรง	0	1	2	3
5	เบื่ออาหาร หรือกินมากเกินไป	0	1	2	3
6	รู้สึกไม่ติดกับตัวเอง คิดว่าตัวเองล้มเหลว หรือทำให้ตนเองหรือครอบครัวผิดหวัง	0	1	2	3
7	สมาธิไม่ดีเวลาทำอะไร เชื้อดูโทรทัศน์ฟังวิทยุ หรือทำงานที่ต้องใช้ความตั้งใจ	0	1	2	3
8	พูดซ้ำ ทำอะไรซ้ำลง จนคนอื่นสังเกตเห็นได้ หรือ กระสับกระส่ายไม่สามารถอยู่นิ่งได้เหมือนที่เคยเป็น	0	1	2	3
9	คิดทำร้ายตนเองหรือว่าถ้าตายไปคงจะดี	0	1	2	3
รวม					

หมายเหตุ - กรณีคะแนน 9Q ≥ 7 ให้ประเมินการฆ่าตัวตาย 8 คำถามต่อ- กรณีคะแนน 9Q ≥ 13 ให้พิจารณาส่งพบจิตแพทย์เพื่อรับการตรวจวินิจฉัยเพิ่มเติม
☐ 0-6 ไม่มีภาวะซึมเศร้า
 ☐ 7-12 มีภาวะซึมเศร้าระดับน้อย
 ☐ 13-18 มีภาวะซึมเศร้าระดับปานกลาง
 ☐ ≥ 19 มีภาวะซึมเศร้าระดับรุนแรง

แบบคัดกรองโรคซึมเศร้าด้วย 8 คำถาม (8Q)

ลำดับ	ระยะเวลา		ไม่มี	มี
1	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	คิดอยากตาย หรือคิดว่าตายไปจะดีกว่า	0	1
2	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	อยากทำร้ายตัวเอง หรือทำให้ตัวเองบาดเจ็บ	0	2
3	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	คิดเกี่ยวกับการฆ่าตัวตาย (ถ้าตอบว่าคิดเกี่ยวกับการฆ่าตัวตายให้ถามต่อ) ท่านสามารถควบคุมความอยากฆ่าตัวตายที่ท่านคิดอยู่นั้นได้หรือไม่ หรือบอกได้ไหมว่าคงจะไม่ทำตามความคิดนั้นในขณะนี้	0	6
4	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	มีแผนการที่จะฆ่าตัวตาย	0	8
5	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	ได้เตรียมการที่จะทำร้ายตนเอง หรือเตรียมการจะฆ่าตัวตาย โดยตั้งใจว่าจะตายจริงๆ	0	9
6	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	ได้ทำให้ตนเองบาดเจ็บ แต่ไม่ตั้งใจที่จะทำให้เสียชีวิต	0	4
7	ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา	ได้พยายามฆ่าตัวตาย โดยคาดหวัง/ตั้งใจที่จะให้ตาย	0	10
8	ตลอดชีวิตที่ผ่านมา	ท่านเคยพยายามฆ่าตัวตาย	0	4
รวม				

0 ไม่มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบัน

1-8 มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบันในระดับน้อย

9-16 มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบันในระดับปานกลาง

 ≥ 17 มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบันในระดับรุนแรง

(ที่มา: กรมสุขภาพจิต)

แนวทางการดูแลผู้ป่วยโรคซึมเศร้า

1. การดูแลช่วยเหลือผู้ที่มีผลปกติจากการคัดกรอง

กลุ่มเป้าหมาย : กลุ่มที่มีผลปกติจากการคัดกรองโรคซึมเศร้า 2Q ($2Q = 0$)

1. แจ้งผลการคัดกรองโรคซึมเศร้าและให้สุขภาพจิตศึกษาเรื่องโรคซึมเศร้า
2. สามารถแจกเอกสารที่มีความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าหรือสื่อสุขภาพจิตเรื่องโรคซึมเศร้า เช่น แผ่นพับ หนังสือ
3. แนะนำให้สำรวจ/ประเมินโรคซึมเศร้าด้วย 2Q ด้วยตนเอง เมื่อพบว่าผลมีแนวโน้มป่วยเป็นโรคซึมเศร้า ให้ไปพบบุคลากรสาธารณสุขเพื่อประเมินโรคซึมเศร้าอีกครั้ง

2. การดูแลช่วยเหลือผู้ที่มีโอกาสหรือมีแนวโน้มป่วยเป็นโรคซึมเศร้า

กลุ่มเป้าหมาย: กลุ่มที่มีผลมีแนวโน้มป่วยเป็นโรคซึมเศร้าจากการคัดกรองโรคซึมเศร้าด้วย 2Q (ให้คำตอบ“มี” ข้อใดข้อหนึ่งหรือทั้ง 2 ข้อ) และมีผลรวมคะแนนจากการประเมินโรคซึมเศร้าด้วย $9Q < 7$ คะแนน

1. แจ้งผลการประเมินและให้สุขภาพจิตศึกษา โดยการทวนสอบความถูกต้องและพอเพียงในความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าแล้วเพิ่มเติมในส่วนขาดหรือไม่ถูกต้อง อาจมอบเอกสารที่มีความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าหรือสื่อสุขภาพจิตเรื่องโรคซึมเศร้า เช่น แผ่นพับ หนังสือ ฯลฯ
2. ควรประเมินว่า มีปัญหาด้านสังคมจิตใจหรือไม่ ถ้ามีควรให้การปรึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว
3. แนะนำให้สำรวจ/ประเมินโรคซึมเศร้าด้วย 2Q ด้วยตนเอง เมื่อพบว่ามีแนวโน้มป่วยเป็นโรคซึมเศร้า ให้ไปพบบุคลากรสาธารณสุขเพื่อประเมินโรคซึมเศร้าอีกครั้ง

3. การดูแลช่วยเหลือผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีความรุนแรงระดับน้อย

กลุ่มเป้าหมาย: กลุ่มที่มีผลรวมคะแนน จากการประเมินโรคซึมเศร้า $9Q = 7-12$ คะแนน

1. ประเมินการฆ่าตัวตายด้วยแบบประเมินการฆ่าตัวตาย 8 คำถาม (8Q)
2. แจ้งผลการประเมินโรคซึมเศร้าและการฆ่าตัวตาย และให้สุขภาพจิตศึกษาโดยการทวนสอบความถูกต้องและพอเพียงในความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าแล้วเพิ่มเติมในส่วนขาดหรือไม่ถูกต้อง อาจมอบเอกสารที่มีความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าหรือสื่อสุขภาพจิตเรื่องโรคซึมเศร้า เช่น แผ่นพับ หนังสือ ฯลฯ
3. ประเมินว่า มีปัญหาด้านสังคมจิตใจหรือไม่ ถ้ามีควรให้การปรึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว
4. แนะนำให้/ส่งต่อเพื่อรับการวินิจฉัยและตรวจรักษาเพิ่มเติมที่โรงพยาบาลชุมชนหรือโรงพยาบาลทั่วไปใกล้บ้านหลังพ้นโทษ

4. การดูแลช่วยเหลือผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีความรุนแรงระดับน้อย

กลุ่มเป้าหมาย: กลุ่มที่มีผลรวมคะแนน จากการประเมินโรคซึมเศร้าด้วย $9Q = 13-18$ คะแนน

1. ประเมินการฆ่าตัวตายด้วยแบบประเมินการฆ่าตัวตาย 8 คำถาม (8Q)
2. แจ้งผลการประเมินโรคซึมเศร้าและการฆ่าตัวตาย และให้สุขภาพจิตศึกษาโดยการทวนสอบความถูกต้องและพอเพียงในความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าแล้วเพิ่มเติมในส่วนขาดหรือไม่ถูกต้อง อาจมอบเอกสารที่มีความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าหรือสื่อสุขภาพจิตเรื่องโรคซึมเศร้า เช่น แผ่นพับ หนังสือ ฯลฯ
3. ประเมินว่า มีปัญหาด้านสังคมจิตใจหรือไม่ ถ้ามีควรให้การปรึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว
4. พิจารณาส่งพบแพทย์เพื่อการวินิจฉัยและตรวจรักษาเพิ่มเติม

5. การดูแลช่วยเหลือผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีความรุนแรงระดับรุนแรง

กลุ่มเป้าหมาย: กลุ่มผู้ต้องขังที่มีผลรวมคะแนน จากการประเมินโรคซึมเศร้าด้วยแบบประเมินโรคซึมเศร้า ด้วย 9Q ≥ 19 คะแนน

- 1.1 ประเมินการฆ่าตัวตายด้วยแบบประเมินการฆ่าตัวตาย 8 คำถาม (8Q)
2. แจ้งผลการประเมินโรคซึมเศร้าและการฆ่าตัวตาย และให้สุขภาพจิตศึกษาโดยการทบทวนสอบความถูกต้องและพอเพียงในความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าแล้วเพิ่มเติมในส่วนขาดหรือไม่ถูกต้อง อาจมอบเอกสารที่มีความรู้เรื่องโรคซึมเศร้าหรือสื่อสุขภาพจิตเรื่องโรคซึมเศร้า เช่น แผ่นพับ หนังสือ ฯลฯ
3. ประเมินว่า มีปัญหาด้านสังคมจิตใจหรือไม่ ถ้ามีควรให้การปรึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว
4. พิจารณาส่งพบแพทย์เพื่อให้การวินิจฉัยและตรวจเพิ่มเติม

การดูแลช่วยเหลือผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีความเสี่ยง/มีแนวโน้มการฆ่าตัวตาย

กลุ่มเป้าหมาย : กลุ่มที่มีผลรวมคะแนน จากการประเมินโรคซึมเศร้าด้วยแบบประเมินโรคซึมเศร้าด้วย 9Q ≥ 7 คะแนน และมีคะแนนจากการประเมินการฆ่าตัวตายด้วย 8Q ≥ 1 คะแนนขึ้นไป

การดำเนินการตามความรุนแรง

1. ผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบันในระดับน้อย (8Q = 1-8 คะแนน)
 - 1.1 ประเมินความเจ็บป่วยทางจิตเวช ถ้ามีโรคซึมเศร้าให้ดูแลตามแนวทางที่กำหนดไว้
 - 1.2 ควรปรึกษาหรือส่งต่อผู้ชำนาญด้านให้การปรึกษาหรือผู้ทำงานด้านสุขภาพจิตเพื่อให้การช่วยเหลือทางสังคมจิต
2. ผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบันในระดับปานกลาง (8Q = 9-16 คะแนน)
 - 2.1 ให้การช่วยเหลือทางสังคมจิตใจ ช่วยแก้ไขปัญหาทุกข้อที่เร่งด่วน
 - 2.2 ประเมินโรคจิตเวช หากมีโรคซึมเศร้าให้ดูแลรักษาตามแนวทางที่กำหนดไว้
 - 2.3 ควรจัดให้มีผู้ดูแลอย่างใกล้ชิดและแนะนำญาติให้เข้าใจวิธีการช่วยเหลือเฝ้าระวังที่ถูกต้อง
 - 2.4 ควรนัดติดตามเฝ้าระวังเพื่อให้การช่วยเหลือทางสังคมจิตใจอย่างต่อเนื่อง
3. ผู้ป่วยโรคซึมเศร้าที่มีแนวโน้มจะฆ่าตัวตายในปัจจุบันในระดับสูง (8Q >17คะแนน)
 - 3.1 ควรรักษาในโรงพยาบาลและเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิดตลอด 24 ชั่วโมงหรือพิจารณาส่งต่อโรงพยาบาลจิตเวช
 - 3.2 ให้การช่วยเหลือทางสังคมจิตใจ และช่วยแก้ไขปัญหาทุกข้อที่เร่งด่วน
 - 3.3 กรณีที่มีโรคซึมเศร้าประเมินโรคซึมเศร้าด้วย 9Q ได้คะแนน >13 ให้ส่งต่อโรงพยาบาลจิตเวชทันที

เอกสารอ้างอิง

กรมสุขภาพจิต.(2557). แนวทางการดูแลเฝ้าระวังโรคซึมเศร้าระดับจังหวัด (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3/2557).
กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข.

(ที่มา; กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข)

แนวทางการตรวจสุขภาพที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับประชาชน

ตารางที่ 2.1 การซักประวัติและตรวจร่างกาย ในการตรวจสุขภาพที่จำเป็นและเหมาะสม
สำหรับกลุ่มวัยทำงาน (อายุ 19-60ปี)

การตรวจประจำปี (ปีละครั้ง ทุกปี) ตั้งแต่อายุ 19 ปี จนถึง 60ปี		*
การซักประวัติ เพื่อค้นหาความผิดปกติและประเมินความเสี่ยงสุขภาพ		
☐ สุขภาพทั่วไป		
☐ การประกอบอาชีพ		
☐ การสูบบุหรี่/ ดื่มสุรา/ สารเสพติด ใน 3 เดือนที่ผ่านมา		
☐ การสัมผัสตัวโรค และบุคคลในครอบครัวที่เป็นวัณโรค		
☐ พฤติกรรมทางเพศ/ การป้องกัน/ การคุมกำเนิด		
☐ การตรวจเต้านมด้วยตนเอง	เฉพาะผู้หญิง	
☐ การเสียชีวิตเฉียบพลันของสมาชิกในครอบครัวโดยไม่ทราบสาเหตุก่อนอายุ 40ปี		
☐ โรคเมเร็งครอบครัว		
☐ การได้รับวัคซีนใน 1 ปีที่ผ่านมา		
กรณีที่ซักประวัติแล้วพบว่ามีความเสี่ยง ☐ ประเมินระดับการติดนิโคตินในผู้สูบบุหรี่ ด้วย Fagerstrom Test ☐ ประเมินปัญหาจากแอลกอฮอล์ ด้วยแบบประเมิน AUDIT ☐ ประเมินการใช้สารเสพติดด้วย แบบคัดกรอง V2		ง1
การตรวจร่างกายและการประเมินภาวะสุขภาพ		
☐ คลำชีพจร		ก1
☐ วัดความดันโลหิต		ก1
☐ ชั่งน้ำหนัก วัดส่วนสูง คำนวณค่าดัชนีมวลกาย		ค1
☐ วัดเส้นรอบเอว		ค1
☐ การตรวจร่างกายตามระบบ		ง1
☐ การตรวจสุขภาพช่องปากและฟันโดยทันตแพทย์ หรือทันตภิบาล		ข1
☐ การตรวจสายตาโดยความดูแลของจักษุแพทย์	อายุ 40-60 ปี ทุก 2ปี	ง1
☐ การตรวจเต้านมโดยแพทย์/ บุคลากรสาธารณสุขที่ได้รับการฝึกอบรม	อายุ 30-39 ปี ทุก 3ปี อายุ 40-60 ปี ทุกปี	ก2
☐ แบบตรวจคัดกรองรอยโรคเสี่ยงมะเร็งและมะเร็งช่องปาก	อายุ 40ปี ขึ้นไป	ข1
☐ การประเมินความเสี่ยงโรคหัวใจและหลอดเลือด ด้วยแบบประเมิน Thai CV risk score (แบบไม่ใช้ค่าไขมันในเลือด)	ช่วงอายุ 35-70ปี	ค1
☐ แบบประเมินความเสี่ยงการเกิดโรคเบาหวาน	ช่วงอายุ 35-60ปี	ข3
☐ ประเมินภาวะซีดด้วยแบบคัดกรองโรคซีดซีด 2 คำถาม		ง1

* = คุณภาพของหลักฐาน (quality of evidence)

(ที่มา: กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข)

**ตารางที่ 2.2 การตรวจทางห้องปฏิบัติการ ในการตรวจสุขภาพที่จำเป็นและเหมาะสม
สำหรับกลุ่มวัยทำงาน (อายุ 19-60 ปี)**

รายการ	ภาวะที่คัดกรอง	อายุ / ความถี่	*
1.การตรวจเม็ดเลือดและ การตรวจทางเคมี			
1.1 การตรวจเม็ดเลือด (CBC)	ภาวะโลหิตจาง	อายุ 19-60 ปี ตรวจ 1 ครั้ง	ง1
1.2 ระดับน้ำตาลในเลือด (FPG)	เบาหวาน	อายุ 35 ปีขึ้นไป/ ทุก 3ปี	ค1
1.3 ระดับไขมันคอเลสเตอรอลในเลือด (Total cholesterol, และ HDL) แนะนำ TG เพิ่ม	ปัจจัยเสี่ยงต่อโรคหัวใจและหลอดเลือด เฉพาะในรายที่สงสัยภาวะเมแทบอลิ กซินโดรม	อายุ 20 ปีขึ้นไป/ ทุก 5ปี	ก1
2.การตรวจคัดกรองมะเร็ง			
2.1 HPV test หรือ	มะเร็งปากมดลูก	อายุ 30-65 ปี ทุก 5 ปี	ก1
Pap smear หรือ		อายุ 30-65 ปี ทุก 3 ปี หยุดตรวจหลัง 65 ปี ถ้า Pap smear ปกติ 3 ครั้ง ติดต่อกัน	ข3
VIA		อายุ 30-55 ปี ทุก 5ปี เมื่ออายุ 55 ปีขึ้นไป แนะนำให้ตรวจด้วยวิธี Pap smear เท่านั้น	ข3
2.2 Fecal occult blood test (FOBT) (แนะนำการตรวจ Fit test)	มะเร็งลำไส้ใหญ่และลำไส้ตรง	อายุ 50 ปีขึ้นไป/ทุก 1 ปี	
2.3 HBsAg	ปัจจัยเสี่ยงต่อมะเร็งตับ (HCC)	ตรวจครั้งเดียว เฉพาะคนที่ เกิดก่อน พ.ศ.2535	ง1
2.4 การตรวจคัดกรองทางอาชีวอนามัย	โรคจากการทำงาน	ตามปัจจัยเสี่ยง	ง1
2.5 การตรวจอุจจาระ	เพื่อค้นหาพยาธิใบไม้ในตับ	เฉพาะกลุ่มเสี่ยง 1	
2.6 การถ่ายภาพรังสีทรวงอก CXR		เฉพาะกลุ่มเสี่ยง 2	
2.7 Anti HCV	ปัจจัยเสี่ยงต่อมะเร็งตับ (HCC)	เฉพาะกลุ่มเสี่ยง 3 อายุ 40-60 ปี ตรวจ 1ครั้ง	

CBC = Complete blood count, FPG = Fasting plasma glucose, HDL = High density lipoprotein, TG = Triglyceral
HBsAg = hepatitis B surface antigen, HCC = Hepatocellular carcinoma, HPV test = Human Papillomavirus Test,
VIA = Visual inspection with acetic acid, FOBT = fecal occult blood testing, FIT test = Immunochemical fecal
occult blood test

เฉพาะกลุ่มเสี่ยง 1 = เฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยที่มีอุบัติการณ์สูงที่สุดในโลก (85 ต่อ 100,000
ประชากรต่อปี)

เฉพาะกลุ่มเสี่ยง 2 = เช่น ผู้สัมผัสกับผู้ป่วยวัณโรค ผู้ต้องขัง บุคลากรในเรือนจำ ในโรงพยาบาล ผู้อาศัยในชุมชนแออัด ค่ายทหาร
ค่ายอพยพ สถานพินิจ หรือสถานสงเคราะห์ คนเร่ร่อนไร้ที่อยู่ (อ้างอิง : แนวทางการควบคุมวัณโรคประเทศไทย พ.ศ.2561)

เฉพาะกลุ่มเสี่ยง 3 = พนักงานบริการทางเพศ, ผู้ที่มีประวัติใช้เข็มฉีดยาร่วมกับผู้อื่น, ผู้ต้องขังหรือผู้เคยมีประวัติต้องขัง, ผู้ที่
เคยสักผิวหนัง เจาะผิวหนังหรืออวัยวะต่างๆ ในสถานประกอบการที่ไม่ใช่สถานพยาบาล, ผู้ที่เป็นคูสมรส หรือผู้ที่มี
เพศสัมพันธ์กับผู้ป่วยโรคไวรัสตับอักเสบบี ซี เรื้อรัง รวมทั้งสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน, ผู้ที่เคยรับการรักษาจากผู้ที่ไม่ใช่
บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข เช่น ผีเสื้อ ทำฟัน หรือหัตถการอื่นๆ (อ้างอิง : แนวทางการกำจัดโรคไวรัสตับ
อักเสบบี ซี ประเทศไทย)

* = คุณภาพของหลักฐาน (quality of evidence)

ภาคผนวก ง การสอบสวนอุบัติการณ์

แบบแจ้งการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน

แบบ สปร.๕

แบบแจ้งการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน
ตามมาตรา ๓๔ (๑) และ (๒) แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.
๒๕๕๔

(๑) ชื่อสถานประกอบการ.....
เลขทะเบียนการค้า.....ประเภทกิจการ.....
ที่ตั้งเลขที่.....หมู่ที่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....ตำบล/แขวง.....
อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....รหัสไปรษณีย์.....โทรศัพท์.....
จำนวนลูกจ้างทั้งหมด.....คน

(๒) ความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน
☐ เสียชีวิต จำนวน.....ราย ตามบัญชีแนบท้าย (ระบุชื่อ-สกุล อายุ เพศ ตำแหน่ง)
☐ บาดเจ็บ/เจ็บป่วย จำนวน.....ราย ตามบัญชีแนบท้าย (ระบุชื่อ-สกุล อายุ เพศ ตำแหน่ง)
☐ ทรัพย์สินเสียหาย จำนวน.....บาท
☐ มีการหยุดการผลิต

(๓) สถานที่เกิดเหตุ.....
วัน/เดือน/ปี ที่เกิดเหตุ.....เวลา.....น.

(๔) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน.....
.....
.....

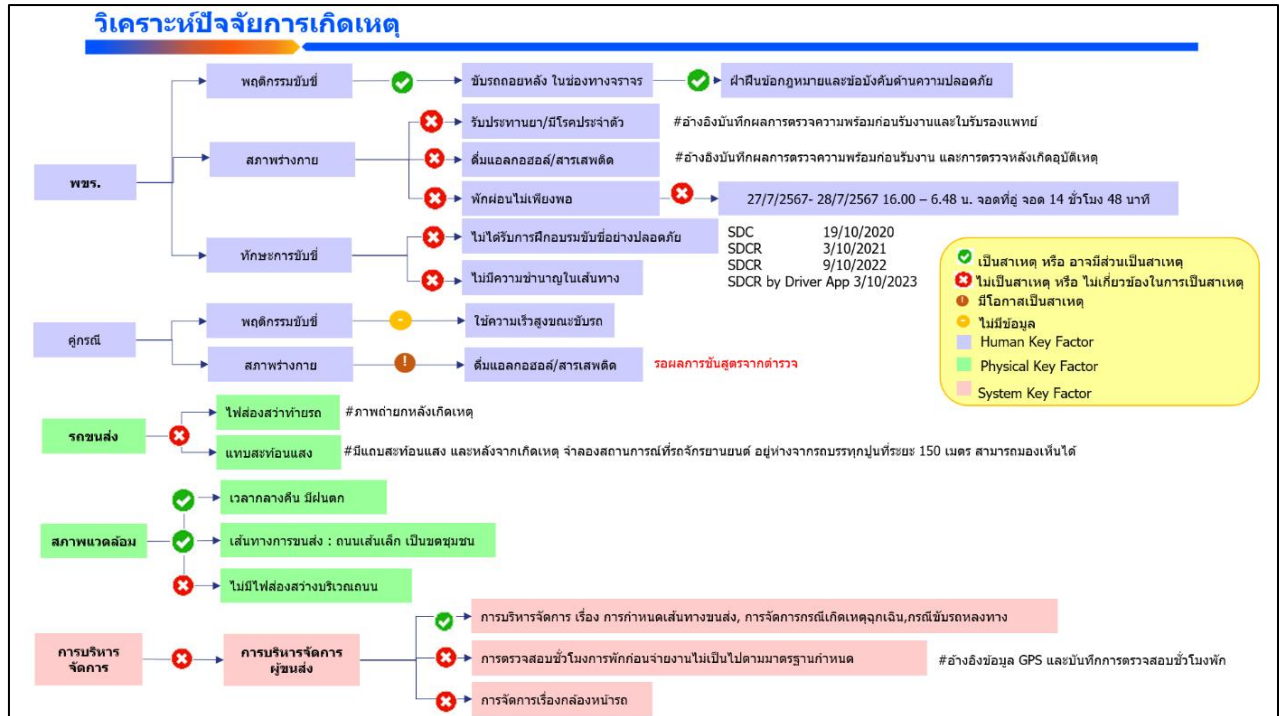
(๕) การดำเนินการแก้ไขและป้องกันการเกิดซ้ำ กรณีเกิดเหตุมาตรา ๓๔ (๒).....
.....
.....
.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความข้างต้นเป็นความจริงทุกประการ

ลงชื่อ.....นายจ้าง/ผู้รับมอบอำนาจ
(.....) ประทับตรา/ถ้ามี
ตำแหน่ง.....
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

(โปรดอ่านด้านหลัง)

ตัวอย่าง การวิเคราะห์ปัจจัยการเกิดเหตุ

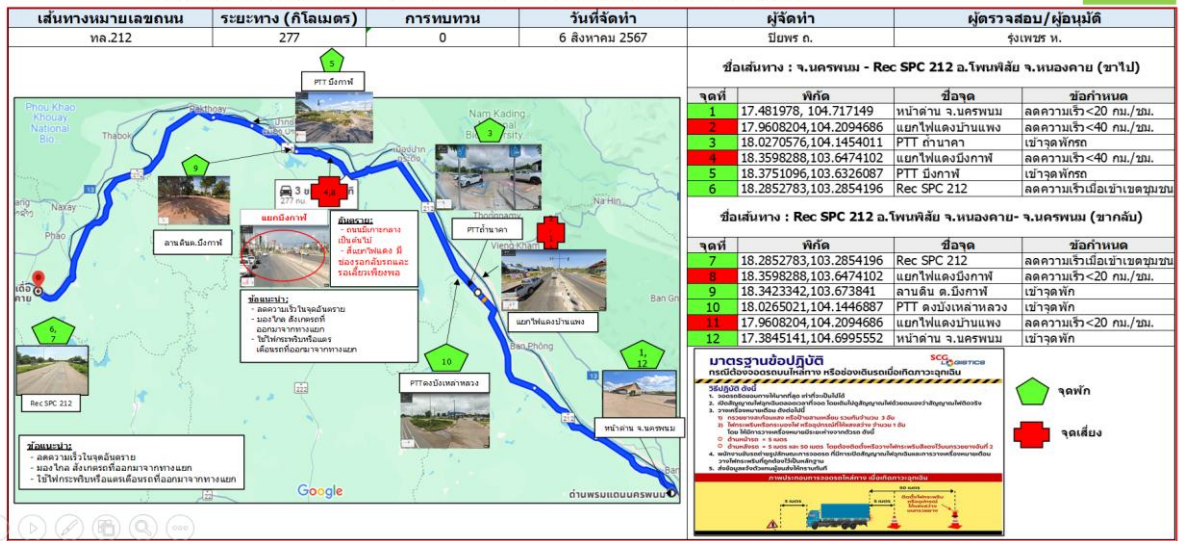


สาเหตุของอุบัติเหตุ	แนวทางการแก้ไข/ ป้องกัน	กำหนดแล้วเสร็จ	สถานะ
สาเหตุหลักการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ปฏิบัติผิดกฎจราจร : ขับรถถอยหลัง ใน ช่องทางจราจร (บนถนนเขตชุมชน)	แนวทางการแก้ไข 1. พิจารณายกเลิกการวิ่งบนเส้นทางขนส่ง เส้น จ.นครพนม – อ.โพธิ์ชัย จ. หนองคาย ซึ่งเป็นถนนเส้นเล็กและเขตชุมชน และกำหนดจุดอันตราย และให้มี Alert แจ้งเตือนผ่านระบบ LCC	20/8/2567	Done
	แนวทางการป้องกัน 1. ปรับปรุงหลักสูตร SDC&SDCR เรื่อง การห้ามขับรถถอยหลัง และเพิ่มขั้นตอน การ หยุด-เรียก-รอ กรณี พxr. ไม่สามารถปฏิบัติตามขั้นตอนการขึ้นรถที่ถูกต้อง ได้	20/8/2567	Done
	2. ขยายผลพิจารณายกเลิกเส้นทางที่เป็นถนนเส้นเล็ก เขตชุมชน เพื่อเปลี่ยนไป ใช้เส้นทางขนาดใหญ่ปลอดภัยมากกว่า และแจ้ง พxr. ที่ต้องขึ้นรถเข้าเขต ชุมชนที่เป็นอันตราย ให้มีการแจ้งตัวแทนด้านความปลอดภัย เพื่อร่วมกับ Safety Team สืบสวน ประเมินความเสี่ยง และจัดทำเส้นทางใหม่ที่ปลอดภัย	15/9/2567	On going
	3. ติดตั้งป้ายและไฟเตือน ก่อนถึงจุดเลี้ยวที่ถูกต้อง เพื่อเตือน พxr. ไม่ให้ไปผิด เส้นทาง	15/9/2567	On going
	4. เพิ่มมาตรการลงโทษ กรณีถอยหลังแล้วเกิดอุบัติเหตุ ขึ้นรถแรง ไม่ให้ ปฏิบัติงานกับ SCGJWD	10/9/2567	Done

แนวทางการแก้ไข : 1. พิจารณากฎเกณฑ์การวิ่งงานเส้นทางการขนส่ง เส้น จ.นครพนม – อ.โพนพิสัย จ.หนองคาย ซึ่งเป็นถนนเส้นเล็กและเขตชุมชน และกำหนดจุดอันตราย และให้มี Alert แจ้งเตือนผ่านระบบ LCC

กำหนดเส้นทางการขนส่งใหม่ โดยเปลี่ยนไปใช้เส้น 212 โดยมีระยะทางเพิ่มขึ้น 40 กิโลเมตร

Done



ภาคผนวก จ

ตัวอย่างใบรับรองแพทย์สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์



โรงพยาบาลพุทธโสธร
Buddhasothorn Hospital

ใบรับรองแพทย์สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์

วันที่..... เดือน..... พ.ศ.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ประวัติโรคประจำตัว

ประวัติโรคเรื้อรัง

ประวัติการผ่าตัด

ประวัติการรักษาตัวในโรงพยาบาล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทางการแพทย์

ข้าพเจ้า.....ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรมเลขที่.....

ได้ตรวจร่างกาย นาย/นาง/นางสาว.....

เมื่อ (วัน/เดือน/ปี).....มีรายละเอียด ดังนี้

น้ำหนักตัว.....กก. ความสูง.....ซม. ดัชนีมวลกาย..... กก/ม 2 รอบเอว.....ซม.

รอบคอ.....ซม. ความดันโลหิต.....มม.ปรอท

ชีพจร.....ครั้ง/นาที สม่ำเสมอ ไม่สม่ำเสมอ

สภาพร่างกายทั่วไปจากการตรวจร่างกายภายนอก อยู่ในเกณฑ์ ☐ ปกติ ☐ ผิดปกติ

(ระบุ) ตรวจวัดค่าสีกาลัมเนื้อ ☐ ปกติ ☐ ผิดปกติ

ผลการตรวจพิเศษ

1. ตรวจการมองเห็นระยะไกล ☐ ปกติ ☐ ผิดปกติ (ระบุ)

2. ระดับน้ำตาลที่ปลายนิ้ว ☐ ปกติ ☐ ผิดปกติ (ระบุ)

3. ผลการตรวจระบบประสาทเบื้องต้น ☐ ปกติ ☐ ผิดปกติ (ระบุ)

4. ผลคลื่นไฟฟ้าหัวใจ ☐ ปกติ ☐ ผิดปกติ (ระบุ)

5. ผลคัดกรองสุขภาพจิตเบื้องต้น

6. ผลการตรวจสารเสพติด

7. ผลการตรวจพิเศษอื่น เช่น ภาพรังสีทรวงอก/ ผลประเมินภาวะหยุดหายใจขณะหลับ

ความเห็นแพทย์

.....

.....

.....

ลงชื่อ.....

แพทย์ผู้ตรวจ



โรงพยาบาลพุทธโสธร
Buddhasothorn Hospital

แบบคัดกรองภาวะสุขภาพที่สำคัญ

ท่านมีหรือเคยมีประวัติโรคดังต่อไปนี้หรือไม่

ลมชักและอาการชัก

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคหลอดเลือดสมองหรือสมองขาดเลือด

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคหัวใจขาดเลือด/ เส้นเลือดหัวใจ

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคความดันโลหิตสูง

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคเบาหวาน

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคทางจิต

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคทางเดินหายใจ

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคเกี่ยวกับการเคลื่อนไหว

☐ ไม่มี ☐ มี

โรคอื่น ๆ

☐ ไม่มี ☐ มี

ประวัติการผ่าตัด

ประวัติยาโรคประจำตัว

ประวัติการสูบบุหรี่

ประวัติการดื่มสุรา

ประวัติยาเสพติด/ สารเคมีที่ใช้ประจำ

ประวัติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรหรือมีความเสี่ยง

ประวัติการพักผ่อน

ระยะเวลาขับขีต่อวัน



สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

.....
อาคารกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (ส่วนแยกตลิ่งชัน) ชั้น 2
เลขที่ 18 ถนนบรมราชชนนี แขวงจิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพฯ 10170
โทรศัพท์ 0 2448 9111 โทรสาร 0 2448 9098
www.tosh.or.th

 สสUn-TOSH  @TOSH  สสUn  T-OSH  TOSHThailand  T-OSH