

วัฒนธรรมความปลอดภัย: กรณีการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา
Safety Culture: A Case Of Taking Students On Field Trips

บุญญานรี วรรณะสาร*

London School of Economics and Political Science, United Kingdom

E-mail : fransa0909@gmail.com

Boonyanaree Wattanasan*

London School of Economics and Political Science, United Kingdom

E-mail : fransa0909@gmail.com

*Corresponding Author

Received: 8/11/2024

Revised : 25/11/2024

Accepted: 25/11/2024

บทคัดย่อ

ประเทศไทย เป็นประเทศหนึ่งที่มีชนบทธรรมนิยม ประเพณี และวัฒนธรรม ที่เป็นอัตลักษณ์ของตนเอง และได้รับการชื่นชมว่าเป็น “soft power” ที่ใช้ในการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามยังมีบางวัฒนธรรมที่ประเทศไทยยังไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารจัดการ นั่นคือ วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง จะมีการออกมาตรการในการควบคุม กำกับ ติดตาม ตลอดจนให้มีการถอดบทเรียน ทั้งบทเรียนจากความสำเร็จ และบทเรียนความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ยังไม่สามารถแก้ไขให้หมดไป เนื่องจากรากของปัญหาที่สำคัญ คือ “วัฒนธรรมความปลอดภัย” โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน” ยังไม่ได้รับการปลูกฝังอย่างเป็นระบบ ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขที่ควรจะเป็น สำหรับกรณี “ความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” คือต้องเร่งสร้างให้เกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย ต้องปลูกฝังให้ทุกคนตระลึกเสมอว่า ความปลอดภัยไม่ใช่เคราะห์กรรม แต่เป็นการกระทำที่อยู่บนพื้นฐานของความประมาท และ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทัศนศึกษา ต้องลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความไม่ปลอดภัย ได้แก่ 1)ต้นสังกัดของสถานศึกษา 2)ผู้บริหารโรงเรียน 3)ครูผู้ดูแลนักเรียน 4)ผู้ประกอบการรถโดยสาร 5)เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถโดยสาร ตรวจสอบสภาพถนน และตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถกรณีที่เดินทางเป็นระยะทางไกล 6) พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ และ 7) นักเรียนที่ไปทัศนศึกษา นั่นคือ ถ้าทุกคนมีวัฒนธรรมที่อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัย ทุกคนตระลึกเสมอว่าต้องมีความพร้อมในการเผชิญเหตุความไม่ปลอดภัย และปฏิบัติหน้าที่ของตนบนพื้นฐานความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด จะลดการเกิดอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ได้อย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: วัฒนธรรมความปลอดภัย วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน การทัศนศึกษา ความปลอดภัยของนักเรียน

Abstract

Thailand is a country with its own unique customs, traditions, and cultures, and is praised as a “soft power” used to generate income from tourism. However, there are still some cultures that Thailand has not been successful in managing, which is the culture of road safety, especially safety in taking students on field trips, which has caused continuous losses. Although relevant agencies have implemented measures to control, supervise, and follow up, as well as to extract lessons from both successes and losses from taking students on field trips, this problem has not been completely solved because the root of the problem is the “safety culture”, especially the “road safety culture”, which has not been systematically instilled. Therefore, the solution for the case of “safety in taking students on field trips” should be to urgently create a safety culture, i.e., instill in everyone the awareness that safety is not a misfortune, but an action based on carelessness, and those involved must reduce actions that are risky and unsafe, including: 1) the parent organization of the educational institution, 2) school administrators, 3) teachers who supervise students, 4) bus operators, and 5) government officials who are responsible for inspecting the condition of buses, inspecting road conditions, and inspecting the readiness of drivers in cases of long-distance travel. 6) Drivers and bus staff, and 7) students who go on field trips. That is, if everyone has a culture based on safety, everyone is always aware that they must be ready to face unsafe situations, and perform their duties strictly based on safety, it will sustainably reduce accidents and disasters that occur from taking students on field trips.

Keywords: Safety Culture, Road Safety Culture, Field Trips, Student Safety

วัฒนธรรม เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยมนุษย์ในแต่ละพื้นที่ ท้องถิ่น และประเทศ ที่ถ่ายทอด และ ส่งต่อ จากรุ่นสู่รุ่น ผ่านการติดต่อ สื่อสาร แล้วเรียนรู้ เกิดเป็นวิถีชีวิตของคนในสังคมนั้นๆ สืบเนื่องกันมา ทั้งในเรื่องของ ภาษา ศิลปะ ศีลธรรม ขนบ ธรรมเนียม ประเพณี การปฏิบัติ กฎหมาย การปกครอง ฯลฯ สำหรับประเทศไทย เป็นประเทศหนึ่งที่ถูกล่าขานถึงในเรื่องของวัฒนธรรม ทั้งวัฒนธรรม ที่เป็นขนบธรรมเนียมประเพณี และ วัฒนธรรมในเรื่องความปลอดภัย

สถานการณ์ทางวัฒนธรรมในประเทศไทย

ประเทศไทย เป็นประเทศหนึ่งที่มีขนบธรรมเนียม ประเพณี และวัฒนธรรม ที่เป็นอัตลักษณ์ของตนเอง และได้รับการชื่นชมว่าเป็น “soft power” ที่ใช้ในการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยในปี 2566 มีนักท่องเที่ยวถึง 2832 ล้านคน และคาดการณ์ว่าในปี 2567-2568 จะมีนักท่องเที่ยว 36.5-40.0 ล้านคน รายได้จากการท่องเที่ยวมีมูลค่า 2.65-3.00 ล้านล้านบาท (Krungthai Compass, 2024)

อย่างไรก็ตาม ยังมีบางวัฒนธรรมที่ประเทศไทยยังไม่ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการ นั่นคือ วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก(ข้อมูลปี 2561) ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสูง เป็นอันดับที่ 9 ของโลก (TDRI, 2024) เฉพาะในปี 2566 มีผู้เสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนถึง 17,498 คน (Hfocus, 2024) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มีอุบัติเหตุที่เกิดจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษาอีกด้วย (Safety Planning Office, 2023) ซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นประจำ ทุกปี และมีมูลค่าความเสียหายในแต่ละปี เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติ ในปี 2557- 2566 มูลค่าอุบัติเหตุรวม เพิ่มจาก 41,900 ล้านบาทเป็น 71,985 ล้านบาท (Department of Highways, 2024) ดังนั้นสิ่งที่จำเป็นจะต้องเร่งดำเนินการในเรื่องของวัฒนธรรมความปลอดภัยของไทย จึงต้องทำการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง หรือ ศึกษารากของปัญหา ของการบริหารจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งไม่เพียงจะทำให้ชีวิตและทรัพย์สินของคนไทยได้รับการดูแลอย่างปลอดภัยแล้ว ยังทำให้วัฒนธรรมของไทยได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ให้เป็นที่ชื่นชอบของคนต่างชาติ หรือนักท่องเที่ยวที่มีต่อวัฒนธรรมไทยที่ครอบคลุมในทุกมิติ

รากของปัญหา

ปัญหาการบริหารจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน เป็นสิ่งที่มีการกล่าวถึงอย่างมาก (WHO, 2023) ทั้งความปลอดภัยบนถนนในช่วงเวลาปกติและความปลอดภัยบนถนนในช่วงเทศกาล (Puncreobutr & Thajongrak, 2017) ซึ่งไม่เพียงจะทำให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน แล้ว ยังมีผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมของทุกประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้โดยเฉพาะในประเทศไทย ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุในระดับสูง (Thammavongsa, 2024) แม้ว่าภาครัฐจะมีการออกกฎหมายใหม่ๆ มีการกำหนดมาตรการต่างๆ ทั้งการบังคับ และการส่งเสริม ตลอดจนมีการประชาสัมพันธ์ในสื่อต่างๆ ในรูปแบบต่างๆ (Seungiamphaktr, 2016) แต่สถานการณ์ก็ยังไม่ดีขึ้น (Road Safety Operation Center, 2023) ทั้งนี้ ส่วนหนึ่ง อาจมาจากยังไม่ได้จัดการที่รากของปัญหาความปลอดภัย หรือสาเหตุที่แท้จริงของความปลอดภัย ซึ่งก็คือ “วัฒนธรรมความปลอดภัย” โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน” ที่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเป็นระบบ

“วัฒนธรรมความปลอดภัย(Safety Culture)” เป็นกระบวนการในการพัฒนาทัศนคติ และพฤติกรรมของคน ให้แสดงออกถึงการมีคุณลักษณะและการกระทำสิ่งต่างๆอย่างปลอดภัย(Characteristic of Safety Culture) ทั้งในการดำเนินชีวิตของแต่ละคน และในการอยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคม ในองค์กร หรือในประเทศ นั่นคือ การปลูกฝังให้เกิด วัฒนธรรมความปลอดภัย จึงเกี่ยวข้องกับ 3 องค์ประกอบหลักที่ต้องดำเนินการควบคู่กันไป คือ 1).มีระบบนิเวศทางสังคมที่เอื้อต่อความปลอดภัย 2).มีวัฒนธรรมหรือวิถีชีวิตของคนในสังคมที่จะกระทำหรือไม่กระทำในสิ่งที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และ 3).พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความไม่ปลอดภัย

“วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน(Road Safety Culture)” เป็นความเข้าใจร่วมกัน จนเกิดเป็นการกระทำร่วมกันของคนในสังคม จนเป็นนิสัย เป็นพฤติกรรมที่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ปฏิบัติต่อกันภายใต้สภาพเงื่อนไขที่สังคมกำหนด และภายใต้สภาวะแวดล้อม/ สภาพแวดล้อมทางจราจรในแต่ละพื้นที่/สังคม นั่นคือ การปลูกฝังให้เกิด “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้ถนน” จึงต้องให้ความสำคัญกับทั้งระบบนิเวศทางสังคมที่เอื้อต่อความปลอดภัยวิถีชีวิตของคนในสังคมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมทางสังคมที่เสี่ยงต่อการเกิดความไม่ปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาทั้ง 3 องค์ประกอบหลักแล้ว ผู้เขียนให้ความสำคัญกับพฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความไม่ปลอดภัย ว่าเป็นรากของปัญหาทั้งปวง เป็นต้นเหตุหลักหรือเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดวิถีชีวิตของคนในสังคมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่า จะมีระบบนิเวศทางสังคมที่เอื้อต่อความปลอดภัย ดีเพียงใดก็ตาม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณี “ความสูญเสียจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” นั้น รากของปัญหาที่สำคัญก็คือ “พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความไม่ปลอดภัย”

พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย

ความปลอดภัยในการใช้ถนน กรณีศึกษาความสูญเสียจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษานั้น พบว่าทุกครั้งที่เกิดเหตุการณ์ หน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง จะมีการออกมาตรการในการควบคุม กำกับ ติดตาม ตลอดจนให้มีการถอดบทเรียนที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ความสูญเสียจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา นี้ก็ยังไม่สามารถแก้ไขให้หมดไป ยังคงมีเหตุการณ์เกิดขึ้นทุกปี เนื่องจาก “พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย” ยังคงอยู่หรือกล่าวได้ว่า “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ยังไม่เปลี่ยนแปลง

กรณีความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ที่จะทำให้ “วัฒนธรรมความปลอดภัย” เปลี่ยนแปลงไปได้นั้น จึงต้องทำการวิเคราะห์“พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย” แม้ว่า พฤติกรรมทางสังคม ซึ่งขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละสังคม แต่ละพื้นที่แต่ในเบื้องต้น พบว่าทุกพื้นที่ในประเทศไทย จะมีประเด็นพฤติกรรมทางสังคมที่สำคัญ ที่เป็นประเด็นร่วมกัน

พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย กรณีศึกษาความสูญเสียจากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา สำหรับในประเทศไทย มีประเด็นสำคัญ ที่เป็นประเด็นร่วมกันอย่างน้อย 6 ประการ คือ สภาพรถโดยสาร สภาพของประตูฉุกเฉิน ความพร้อมของรถโดยสารในการใช้เดินทาง ความพร้อมของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ความพร้อมของครูในการเผชิญเหตุ/รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุ และความพร้อมของนักเรียนในการเผชิญเหตุ/รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุ มีรายละเอียด ดังนี้

1. สภาพรถโดยสาร

สภาพรถโดยสารที่ใช้ในประเทศไทย ส่วนหนึ่งเป็นการสั่งซื้อรถโดยสารมาจากต่างประเทศ และอีกส่วนหนึ่งเป็นการดัดแปลงสภาพรถ ซึ่งอาจเป็นการดัดแปลงโครงรถเก่าที่ซื้อมาทั้งจากในและต่างประเทศ ดัดแปลงเครื่องยนต์ที่อาจเป็นเครื่องยนต์ใหม่ หรือเครื่องยนต์ที่ใช้งานแล้ว ซื้อมาจากทั้งในและต่างประเทศ ดัดแปลงการใช้เชื้อเพลิงจากน้ำมันเป็นCNG การเพิ่มจำนวนถังเชื้อเพลิง CNGเกินกฎหมายกำหนด การติดตั้งถังเชื้อเพลิง CNG ในพื้นที่ที่ปิดทึบไม่มีทางระบายก๊าซเมื่อเกิดการรั่วไหล ดัดแปลงการติดตั้งที่นั่งในห้องโดยสารหรือเพิ่มจำนวนที่นั่งไม่เป็นไปตามกฎหมายกำหนด หรือเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดัดแปลงความสูงของรถจากชั้นเดียวเป็นรถชั้นครึ่งหรือรถสองชั้น เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันพบที่มีการดัดแปลง ทั้งการดัดแปลงอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือดัดแปลงหลายอย่างพร้อมกัน และที่มีความเสี่ยงมากที่สุดคือมีการดัดแปลงทุกอย่างที่ได้ระบุไว้

ในทางปฏิบัติ สภาพรถโดยสาร ทั้งรถโดยสารที่สั่งซื้อมาจากต่างประเทศ และที่เกิดจากการดัดแปลงสภาพรถ เราต้องปลูกฝังให้ทุกคนที่เกี่ยวข้อง มี “วัฒนธรรมความปลอดภัย” เกิดขึ้นและนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง เพื่อลดพฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย เช่น

สถานประกอบการรถโดยสาร ผู้ประกอบการประกันภัยรถโดยสาร และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถโดยสาร ต้องทำการตรวจสอบสภาพรถในบทบาทหน้าที่ของตนเองตามระยะเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ว่าสภาพรถโดยสารมีความปลอดภัยอย่างแท้จริง

สถานศึกษา ต้องทำการตรวจสอบสภาพรถโดยสารก่อนใช้บริการ ว่ามีความปลอดภัยตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา ทั้งจากเอกสารที่ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ และการตรวจสอบเชิงประจักษ์ ทั้งนี้ต้องกล้าที่จะปฏิเสธการใช้รถโดยสารคันนั้นทันที ที่พบว่า มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย

2. สภาพของประตูฉุกเฉินบนรถโดยสาร

สภาพของประตูฉุกเฉินบนรถโดยสาร ในกรณีที่สั่งซื้อรถโดยสารมาจากต่างประเทศจะไม่มีปัญหามากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาของวิธีการใช้งาน และการบำรุงรักษา แต่ในกรณีเป็นรถโดยสารที่มาจาก การดัดแปลงสภาพรถจะพบว่า มีปัญหาในหลายเรื่อง เช่นขนาดของประตูที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ตำแหน่งการติดตั้งประตูในห้องโดยสารไม่เหมาะสม ประตูมีน้ำหนักมากทำให้เปิดออกได้ยาก ประตูเปิดออกได้เพียงด้านในไม่

สามารถเปิดจากทางด้านนอกได้ การเปิดบานประตูเพื่อทำการทดสอบหรือการบำรุงรักษาทำได้ยาก การติดตั้งป้ายไฟแสดงตำแหน่งประตูฉุกเฉิน ตลอดจนตำแหน่งที่ติดตั้งประตูไม่สะดวกในการอพยพคนเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน มีเก้าอี้นั่งกีดขวางหรือมีการวางสิ่งของขวางทาง เป็นต้น

นอกจากนี้ ประตูฉุกเฉินที่เป็นบานกระจกนิรภัย ที่เป็นกระจกเทมเปอร์ พร้อมค้อนทุบกระจกอย่างน้อย 2 อัน ทั้งด้านซ้ายและด้านขวาของห้องโดยสารนั้น ในกรณีเป็นรถโดยสารที่มาจาก การดัดแปลงสภาพรถ ก็จะพบปัญหาในหลายเรื่องเช่นกัน ทั้งขนาดและชนิดของบานกระจก ตำแหน่งการติดตั้ง มีการติดฟิล์มโฆษณา ปิดทับส่วนใดส่วนหนึ่งของกระจกที่จะมีผลต่อการแตกของกระจก การมีอยู่จริงของค้อนที่ใช้ทุบกระจก และวิธีการใช้งานประตูฉุกเฉินที่เห็นได้สะดวก เป็นต้น

ประตูฉุกเฉินบนรถโดยสาร เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องใช้เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เราจึงต้องปลูกฝังให้ทุกคนที่เกี่ยวข้อง มี “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ให้มีความสำคัญกับประตูฉุกเฉินอย่างจริงจัง เพื่อลดพฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย เช่น

สถานประกอบการรถโดยสาร ผู้ประกอบการประกันภัยรถโดยสาร และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถโดยสาร ต้องทำการตรวจสอบสภาพประตูฉุกเฉินบนรถโดยสาร และระบุรายละเอียดการตรวจสอบ แยกจากการตรวจสอบสภาพรถ ทั้งในบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน และตามระยะเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ว่าประตูฉุกเฉินบนรถโดยสาร อยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้อง มีความปลอดภัย และใช้งานได้ทุกจุดอย่างแท้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ของรัฐ ต้องทำเครื่องหมาย “งดการใช้รถโดยสาร” บนตัวรถที่เห็นได้อย่างชัดเจน หากพบว่า ประตูฉุกเฉินบนรถโดยสารไม่เป็นไปตามกำหนด

สถานศึกษา ต้องทำการตรวจสอบประตูฉุกเฉินบนรถโดยสารก่อนใช้บริการ ทั้งจากเอกสารที่ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ และการตรวจสอบเชิงประจักษ์ ตลอดจนให้ผู้ประกอบการ ทำการสาธิตการใช้งานประตูฉุกเฉิน ให้กับครูผู้ควบคุมการทัศนศึกษาด้วย ทั้งนี้ สถานศึกษาต้องกล้าที่จะปฏิเสธการใช้รถโดยสารคันนั้นทันที ที่พบว่า ประตูฉุกเฉินบนรถโดยสารมีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย

3. ความพร้อมของรถโดยสารในการเดินทางไปทัศนศึกษา

รถโดยสารในการใช้เดินทาง นำนักเรียนไปทัศนศึกษา ต้องแสดงหลักฐานว่า ยังคงมีความพร้อมในการเดินทางในระยะทางที่สถานศึกษากำหนด มีการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ ตามระยะเวลาที่กำหนด และมีการตรวจสอบความพร้อมนำมาใช้งานในทุกระบบ เช่น สารหล่อเย็น สารหล่อลื่น ระบบไฟฟ้า ระบบเบรก อุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

เราต้องปลูกฝังให้ทุกคนที่เกี่ยวข้องเกิด “พฤติกรรมความปลอดภัย” อย่างจริงจัง โดยคำนึงอยู่เสมอว่า ความไม่พร้อมของรถโดยสารในการเดินทางไกล มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเป็นรากของปัญหาที่สำคัญ เพื่อลดพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย เช่น ความเสี่ยงจากการไม่สามารถควบคุมรถโดยสารจากระบบเบรกไม่ทำงาน หรือจากยางรถโดยสารระเบิด ความเสี่ยงจากประตูเปิดเบรกไม่ทำงานจากระบบไฟฟ้าขัดข้องทำให้ผู้โดยสารขาดอากาศหายใจ เป็นต้น หลักฐานที่แสดงถึงความพร้อมในการเดินทาง จึงมีความสำคัญ

ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทั้งในส่วนของการตรวจสอบสภาพรถโดยสารประจำปี การตรวจสอบสภาพรถโดยสารไม่ประจำทางที่เดินทางออกนอกเส้นทาง และการตรวจสอบสภาพรถโดยสารที่ใช้ในการเดินทางทัศนศึกษา ต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่า จะไม่เกิดอุบัติเหตุจาก สภาพรถโดยสารไม่ปลอดภัย ไม่พร้อมกับการเดินทาง และหากมีเหตุการณ์เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าเป็นการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หรือการละเลยการทำหน้าที่ เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องได้รับการลงโทษ

สถานศึกษา ต้องรับผิดชอบเพื่อสร้างความมั่นใจว่า รถโดยสารที่ผู้ประกอบการส่งมอบ มีความพร้อม

ในการเดินทางในระยะทางที่สถานศึกษากำหนดอย่างแท้จริง เช่น ขอตรวจสอบเอกสารการบำรุงรักษารถโดยสารที่เป็นปัจจุบัน ขอตรวจสอบเอกสารที่เจ้าหน้าที่รัฐอนุญาตให้รถโดยสารเดินทางข้ามจังหวัด/การตรวจสอบสภาพรถโดยสารที่ใช้ในการเดินทางทัศนศึกษา เป็นต้น ซึ่งหากพบว่าไม่มีการอนุญาต หรือพบว่าไม่มีความพร้อมๆ ต้องให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนแปลงหรือดำเนินการให้ถูกต้อง

4. ความพร้อมของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ

พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ เป็นผู้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้าง “พฤติกรรมความปลอดภัย” ทั้ง การขับรถ การตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทางและในระหว่างการเดินทาง การป้องกันการเกิดอันตรายจากการกระทำที่ไม่ถูกต้องของผู้โดยสาร ตลอดจน การช่วยเหลือผู้โดยสารทั้งในสถานการณ์ปกติ และสถานการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุ การที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างครบถ้วนได้นั้น พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ต้องได้รับการอบรม และผ่านการทดสอบ ตามหลักสูตรการเผชิญเหตุและการช่วยเหลือผู้โดยสาร จากหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต

ผู้ประกอบการรถโดยสารที่ใช้ในการเดินทางนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ต้องแสดงหลักฐาน การอบรม และผ่านการทดสอบ ตามหลักสูตรการเผชิญเหตุและการช่วยเหลือผู้โดยสาร ของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ และเอกสารดังกล่าวยังไม่หมดอายุการใช้งาน

สถานศึกษา ต้องรับผิดชอบการปลูกฝังให้ทุกคนที่เกี่ยวข้อง เกิด “พฤติกรรมความปลอดภัย” อย่างแท้จริง โดยการขอตรวจสอบเอกสาร การอบรมและผ่านการทดสอบ ตามหลักสูตรการเผชิญเหตุและการช่วยเหลือผู้โดยสาร ของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ที่ยังไม่หมดอายุการใช้งาน ทั้งจากผู้ประกอบการ ก่อนวันออกเดินทาง และจากพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ในวันที่มีการเดินทาง ตลอดจนให้พนักงานประจำรถได้แนะนำ ความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารคันที่รับผิดชอบก่อนเคลื่อนรถออกเดินทาง

5. ความพร้อมของครูผู้ควบคุมการเดินทางในการเผชิญเหตุ/รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุ

ครูผู้ควบคุมการเดินทางทัศนศึกษา นอกจากจะมีความรู้/ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ที่จะไปทัศนศึกษาแล้ว จะต้องมีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยในรถโดยสาร และความรู้ในการเผชิญเหตุการณ์ และสามารถรับมือ/ควบคุมสถานการณ์เมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

ความรับผิดชอบสถานศึกษา ในการสร้าง “พฤติกรรมความปลอดภัย” ต้องมีการจัดทำแผนการเผชิญเหตุการณ์ มีการอบรมและซ้อมปฏิบัติการตามแผนเผชิญเหตุการณ์ให้กับครูผู้ควบคุมการเดินทางอย่างจริงจัง เพื่อให้ครูผู้ควบคุมสามารถปฏิบัติงานควบคุมสถานการณ์เมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ และลดความสูญเสียได้อย่างทันท่วงที

6. ความพร้อมของนักเรียนในการเผชิญเหตุ/รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุ

นักเรียนที่เดินทางไปทัศนศึกษา นอกจากการมีความสุขในการได้เรียนรู้นอกห้องเรียน มีการเรียนรู้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ที่จะไปทัศนศึกษา ก่อนออกเดินทางแล้ว จะต้องมีความรู้ในเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสาร ตลอดจนมีความรู้ในการเผชิญเหตุการณ์ไม่ปลอดภัย ให้สามารถหนีออกจากสถานการณ์ได้ด้วยความปลอดภัย

ความรับผิดชอบสถานศึกษา และครู ต้องร่วมกันสร้าง “พฤติกรรมความปลอดภัย” คือ ต้องมีการให้ข้อมูล/ให้คำแนะนำกับนักเรียน ให้ มีความรู้ว่เมื่อเผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ต้องมีพฤติกรรมอย่างไร ให้สามารถหนีออกจากสถานการณ์นั้นได้ การให้ข้อมูลต้องทำทั้งในวันก่อนออกเดินทาง และในวันเดินทาง โดยในวันเดินทางต้องแนะนำแนวทางการเผชิญเหตุบนรถจริง เช่น การแนะนำตำแหน่งและการใช้ประตูฉุกเฉิน การใช้ถังดับเพลิง การออกจากรถจากจุดต่างๆเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

นั่นคือ การปลูกฝังการเกิด “พฤติกรรมความปลอดภัย” ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมทุกกลุ่ม อย่างเป็นระบบ และนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง จึงจะเป็นการแก้ไขที่รากของปัญหาอย่างแท้จริง เมื่อรากของปัญหาที่เกิดขึ้นได้รับการแก้ไข และมีการปรับปรุงไปอย่างต่อเนื่อง ในที่สุดประเทศไทยก็จะสามารถแก้ไขปัญหาลงได้หมดไปได้อย่างจริงจัง

วัฒนธรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา

โรงเรียนต่างๆ มีการปลูกฝังพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเดินทางมาโรงเรียนเป็นประจำอยู่แล้ว ไม่ว่าโรงเรียนจะมีการจัดทัศนศึกษาให้กับนักเรียนหรือไม่ เราสามารถใช้พฤติกรรมนี้เป็นจุดเปลี่ยน ที่จะสร้างให้เกิด “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทาง” และต่อขยายให้เกิดเป็น “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” ได้ อย่างไรก็ตาม ความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ไม่ได้เกิดขึ้นจากภายในโรงเรียนเท่านั้น แต่มีผู้เกี่ยวข้องมากมายที่ต้องร่วมกันสร้างให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยได้

การสร้างให้เกิด “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” นั้น มี 2 สิ่งสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัย และ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย มีรายละเอียดดังนี้

1. การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัย

สถานศึกษาทุกระดับ ต้องเร่งเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัยให้กับผู้เรียน ต้องปลูกฝังให้ผู้เรียนทุกคนระลึกเสมอว่า ความปลอดภัยไม่ใช่เคราะห์กรรม แต่เป็นการกระทำที่อยู่บนพื้นฐานของความประมาท นั่นคือ ทุกการกระทำที่อยู่บนพื้นฐานของความประมาท ล้วนเป็นบ่อเกิดของความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องเร่งเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ให้กับครูและผู้เรียนทุกคน ให้ระลึกเสมอว่า ทุกช่วงเวลาในการเดินทางไปทัศนศึกษา ถ้ามีการกระทำที่อยู่บนพื้นฐานของความประมาท ไม่ว่าจากผู้ใด ทั้ง พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ครูผู้ควบคุมการทัศนศึกษา และ นักเรียนที่ไปทัศนศึกษา ล้วน เป็นบ่อเกิดของความปลอดภัย

ที่ผ่านมา ผู้เกี่ยวข้องต่างๆ ต่างคิดว่า พนักงานขับรถเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องความปลอดภัยเท่านั้น และคิดว่าถ้าพนักงานขับรถไม่ประมาท ทุกคนก็จะปลอดภัย นั่นเท่ากับว่า ผู้โดยสารทุกคนฝากชีวิตไว้กับพนักงานขับรถ หรือกล่าวได้ว่า ทุกคนได้ประมาทในระหว่างการเดินทางไปทัศนศึกษา ดังนั้น จุดเริ่มต้นของการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” จึงต้องเริ่มต้นเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัย ว่าเป็นหน้าที่ของทุกคนที่อยู่บนรถโดยสาร ต้องไม่ประมาทในบทบาทของแต่ละคน ตลอดระยะเวลาของการเดินทาง ทุกคนจึงจะปลอดภัย

2. การลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย

การกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย เป็นสิ่งที่กล่าวถึงทุกครั้งที่มีการเกิดอุบัติเหตุ และต่างก็ขึ้นัวไปที่ พนักงานขับรถ ว่าเป็นจำเลยที่ต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อการกระทำนั้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ต้องเปลี่ยนวิธีคิดใหม่ว่า พนักงานขับรถอาจเป็นเพียงผู้หนึ่งเท่านั้น ที่อาจกระทำความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย แต่ยังมีผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดสายของการเดินทาง ทั้ง ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง อีกด้วย

ผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดสายของการเดินทาง ที่อาจมีการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย ที่เป็นต้นทางของการเดินทาง เช่น ผู้ประกอบการรถโดยสาร เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถ ตรวจสอบสภาพถนน และตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถ เป็นต้น กลางทางของการเดินทาง เช่น ต้นสังกัดของสถานศึกษา ผู้บริหารโรงเรียน พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ เป็นต้น และปลายทางของการเดินทาง เช่น ครูผู้ดูแลนักเรียน นักเรียนที่ไปทัศนศึกษา เป็นต้น นั่นคือ ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคน

ต้อง พิจารณาว่า มีการกระทำใดบ้างที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือไม่ปลอดภัย และเร่งดำเนินการลด หรือ ป้องกัน ไม่ให้มีการกระทำในสิ่งที่เสี่ยงนั้นๆอย่างจริงจัง

การลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา อาจพิจารณา ได้เป็น 3 กลุ่ม ที่ประกอบด้วย กลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการศึกษา กลุ่มผู้เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ และกลุ่มพนักงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายหรือปฏิบัติตามกฎหมาย ต้องพิจารณาลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิด ความไม่ปลอดภัย

2.1 กลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการศึกษา ที่ต้องพิจารณาลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา ประกอบด้วย ต้นสังกัดของสถานศึกษา ผู้บริหารโรงเรียน ครูผู้ดูแลนักเรียน และนักเรียนที่ไปทัศนศึกษา

1). ต้นสังกัดของสถานศึกษา สามารถ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา โดยส่งเสริม ควบคุม กำกับ ติดตาม ให้สถานศึกษา และผู้บริหารโรงเรียน ให้ดำเนินการตาม มาตรการของต้นสังกัดเกี่ยวกับการทัศนศึกษาทั้ง 8 มาตรการ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

2). ผู้บริหารโรงเรียน สามารถ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา โดยการ ทำตามมาตรการของต้นสังกัดเกี่ยวกับการทัศนศึกษาอย่างเคร่งครัด ใช้ดุลยพินิจในการ อนุญาตให้จัดทัศนศึกษาทั้งสถานที่และระยะทางในการเดินทางให้เหมาะสมกับวัยของนักเรียน จัดให้มีแผน เผชิญเหตุ และทำการฝึกปฏิบัติตามแผนเผชิญเหตุ ทั้งแผนเผชิญเหตุในสถานศึกษา และแผนเผชิญเหตุในการ ทัศนศึกษา จัดผู้รับผิดชอบในการทำสัญญากับผู้ประกอบการรถโดยสาร ให้ระบุรายละเอียดสัญญาที่ ครอบคลุมความปลอดภัยในทุกประเด็น และทำการตรวจสอบเอกสารต่างๆ ทั้งก่อนวันเดินทาง และในวัน เดินทางทัศนศึกษา อย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตรวจสอบสภาพรถ ประตูลูกเงิน ถึงดับเพลิง ความ พร้อมของรถก่อนออกเดินทาง ความพร้อมของพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ เป็นต้น

3). ครูผู้ดูแลนักเรียน สามารถ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยในการทัศนศึกษา โดยครูทุกคนต้องเตรียมความพร้อมรับเหตุฉุกเฉิน ทั้งการเกิดอุบัติเหตุ การเกิดเพลิงไหม้ การเกิดรถ พลิกคว่ำ เช่น มีการศึกษาผังรถโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง ตำแหน่งประตูปกติ และประตูฉุกเฉิน ตำแหน่งถึง ดับเพลิง มีการกำหนดจุดที่ครูแต่ละคนจะนั่งในรถ ให้อยู่ในตำแหน่งที่ช่วยเหลือนักเรียนทุกคนได้อย่างทั่วถึง มี การกำหนดสถานการณ์ว่าหากต้องมีการใช้ถังดับเพลิง ให้ใคร ทำอย่างไร หากต้องมีการอพยพนักเรียน ใครจะ อพยพนักเรียนแต่ละจุดอย่างไร ใช้ทางออกหรือประตูใด หากต้องใช้ประตูฉุกเฉิน ใครต้องเป็นผู้เปิด และเปิด อย่างไร หากประตูฉุกเฉินเปิดไม่ได้ ใครจะเป็นผู้ตัดสินใจจะทำอะไร อย่างไร มีการมองทางออกสำรองไว้ว่า สามารถจะออกเส้นทางใดได้บ้าง เป็นต้น นอกจากนี้ การเตรียมความพร้อมรับเหตุฉุกเฉินของครู จะสมบูรณ์ได้ นั้น ต้องมีการให้ข้อมูล และทำการฝึกซ้อมกับนักเรียนให้สามารถปฏิบัติได้ทันทั่วทั้ง

4). นักเรียนที่ไปทัศนศึกษา สามารถ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยในการทัศนศึกษา โดยการตระหนักรู้ การเดินทางไปทัศนศึกษามีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งจากการกระทำ ของตนเอง และการกระทำโดยผู้อื่น ทุกคนจึงต้องทำการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุการณ์อย่างจริงจัง ต้องจดจำ ทางออกที่ต้องใช้หนีภัย และต้องปฏิบัติตามที่ครูผู้ควบคุมการเดินทางอย่างเคร่งครัด

2.2 กลุ่มผู้เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ที่ต้องพิจารณาลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา ประกอบด้วย ผู้ประกอบการรถโดยสาร พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ

1). ผู้ประกอบการรถโดยสาร สามารถ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา โดยการให้บริการรถโดยสารที่ปลอดภัย ตั้งแต่สภาพรถ ประตูฉุกเฉิน อุปกรณ์ต่างๆประจำรถ ถึงดับเพลิง ได้ดำเนินการถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด และส่งมอบรถโดยสารที่ปลอดภัยให้กับสถานศึกษา

ตามสัญญาที่กำหนดกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ ต้องจัดพนักงานขับรถจำนวน 2 คน เพื่อสับเปลี่ยนกันขับ หากเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเกินกว่า 4 ชั่วโมง

2). พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ สามารถ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา โดยการมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทางและในระหว่างการเดินทาง การขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การสังเกตการทำงานของรถยนต์หรือการทำงานของเครื่องยนต์ เมื่อพบความผิดปกติของต้องจอดรถทำการตรวจสอบหรือแก้ไข การใช้ถังดับเพลิงประจำรถ การเปิดประตูฉุกเฉินจากด้านนอกรถ การแก้ไขปัญหาหากประตูฉุกเฉินเปิดไม่ได้ การช่วยเหลือผู้โดยสารทั้งในสถานการณ์ปกติ และสถานการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพบเห็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้โดยสารต้องแจ้งกับครูผู้ควบคุมทันที ตลอดจนพนักงานประจำรถ ควรได้ให้ข้อมูล หรือคำแนะนำ แนวทางการเผชิญเหตุให้กับผู้โดยสาร ทุกครั้ง

2.3 กลุ่มพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายหรือปฏิบัติตามกฎหมาย ที่ประกอบ ด้วยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถโดยสาร ตรวจสอบสภาพถนน และตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถกรณีที่เดินทางเป็นระยะทางไกล ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด ตามบทบาทหน้าที่ตามระยะเวลา บนพื้นฐานความปลอดภัย ที่ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา และให้ความร่วมมือกับสถานศึกษาที่ร้องขอ เช่น โรงพยาบาลหรือสถานอนามัย เพื่อตรวจสอบความพร้อมและสภาพร่างกายของพนักงานขับรถก่อนออกเดินทาง ขนส่งจังหวัดหรือกรมการขนส่ง เพื่อตรวจสอบประวัติพนักงานขับรถ ตรวจสอบสภาพรถคันที่จะใช้เดินทาง เป็นต้น

การลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา ทั้งจาก กลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการศึกษา กลุ่มผู้เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ และกลุ่มพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย เป็นการสร้างให้ทุกคนมีวัฒนธรรมที่อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัย เมื่อแต่ละคนระลึกเสมอว่ามีบทบาทและหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัย มีความพร้อมในการเผชิญเหตุความปลอดภัย ทุกคนก็เป็นส่วนหนึ่งของการลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยกับการทัศนศึกษา นั่นคือในภาพรวมการเดินทางไปทัศนศึกษาจะเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

การสร้างให้เกิด “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” ที่ต้องเร่งดำเนินการ คือการเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัย และ ลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย นั้น เป็นมาตรการในการส่งเสริมเพื่อให้เกิดขึ้นโดยความสมัครใจ อย่างไรก็ตาม หากมีการดำเนินการตามแนวทางการส่งเสริมอย่างครบถ้วนแล้ว หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ต้องมีมาตรการควบคุมควบคุมไปด้วย จึงจะเกิดผลอย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ ต้องสอบสวนอุบัติเหตุ และ หากพบว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องส่วนใดไม่ดำเนินการ ละเลย หรือบกพร่อง ต้องมีมาตรการลงโทษกับผู้ที่ไม่กระทำให้เกิดความปลอดภัยทุกคน ไม่ใช่ ทำการลงโทษกับพนักงานขับรถ แต่เพียงผู้เดียว เช่นที่ผ่านมา นั่นคือ หากมีการดำเนินการทั้ง มาตรการการส่งเสริม ควบคุมไปกับ มาตรการควบคุม และการลงโทษ การขับเคลื่อน “วัฒนธรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา” ก็จะเป็นจุดเปลี่ยน ที่จะสร้างให้เกิด “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ในเรื่องอื่นๆ ต่อไป

สรุป

วัฒนธรรมความปลอดภัย เกี่ยวข้องกับ 3 องค์ประกอบที่ต้องดำเนินการควบคู่กันไป คือ การมีระบบนิเวศทางสังคมที่เอื้อต่อความปลอดภัย การมีวัฒนธรรมหรือวิถีชีวิตของคนในสังคมที่จะกระทำหรือไม่กระทำในสิ่งที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการมีพฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยการออกแบบระบบนิเวศทางสังคมที่เอื้อต่อความปลอดภัย มีการออกกฎหมาย กฎ ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้คนในสังคม ปฏิบัติจนเกิดเป็นวัฒนธรรมหรือวิถีชีวิตของคนในสังคม ที่จะกระทำหรือไม่

กระทำการที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยมาตรการ และการรณรงค์ต่างๆ ที่ได้ผลมาในระดับหนึ่ง เช่น เมาไม่ขับ มีสติก่อนสตาร์ท เป็นต้น แต่สิ่งหนึ่งที่ยังคงไม่เปลี่ยนไปคือพฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิด ความไม่ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา

พฤติกรรมทางสังคมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย กรณีความสูญเสียจากการนำ นักเรียนไปทัศนศึกษา มีประเด็นพฤติกรรมความเสี่ยงในความปลอดภัยร่วมกันอย่างน้อย 6 ประการ คือ สภาพรถโดยสาร สภาพของประตูกุญแจ ความพร้อมของรถโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง ความพร้อมของ พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ความพร้อมของครูในการเผชิญเหตุ/รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุ และความพร้อมของนักเรียนในการเผชิญเหตุ/รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมความเสี่ยงที่ร่วมกันเกิดความปลอดภัยนี้ สามารถดำเนินการผลักดันให้เกิดวัฒนธรรม ความปลอดภัยในการนำนักเรียนไปทัศนศึกษาได้ ด้วยการเร่งดำเนินการทั้ง การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัย และลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย การเปลี่ยนแปลงวิธีคิดเรื่องความปลอดภัย ของผู้ไปทัศนศึกษาทุกคนนั้น ต้องกระตุ้นให้ทุกคนคิดอยู่เสมอว่า ถ้ามีการกระทำที่อยู่บนพื้นฐานของความ ประมาท ไม่ว่าจะจากผู้ใด ทั้ง พนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ ครูผู้ควบคุม และ นักเรียนที่ไปทัศนศึกษา ล้วน เป็นบ่อเกิดของความปลอดภัย ดังนั้นทุกคนจึงต้องรับผิดชอบในบทบาทและหน้าที่ของตนเองด้วย ความไม่ประมาท สำหรับ แนวทางที่จะลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัยในการนำนักเรียนไป ทัศนศึกษานั้น ต้องมีทั้งมาตรการส่งเสริม และมาตรการควบคุมและลงโทษ ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่ม ให้ทุกคนเป็น ส่วนหนึ่งของการลดการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดความปลอดภัย ทุกคนในสังคมมีบทบาทและหน้าที่ต้อง รับผิดชอบต่อความปลอดภัย ทุกคนต้องมีความพร้อมในการเผชิญเหตุความปลอดภัย เมื่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ตระหนักว่าตนเองเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย กับการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ภาพรวมการนำนักเรียนไป ทัศนศึกษาจะเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยอย่างยิ่งย่น นั่นคือ ถ้าทุกคนมีวัฒนธรรมที่อยู่บนพื้นฐานความ ปลอดภัย ทุกคนปฏิบัติหน้าที่ของตนบนพื้นฐานความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด และระลึกเสมอว่าต้องมีความ พร้อมในการเผชิญเหตุความปลอดภัย จะลดการเกิดอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุ จากการนำนักเรียนไปทัศนศึกษา ได้อย่างยั่งยืน

Reference

- Committee Road Safety Kumphawapi District, Udon Thani. **Journal of Health and Environmental Education**. 9(1): 51-62.
- Department of Highways. (2024). **Traffic Engineering Statistics for Executives 2023**. Bangkok: Office of Security.
- Hfous. (2024). **Road accident death situation in 2023**. Retrieved June 10, 2024. From <https://www.hfocus.org/content/2024/03/30108>
- Krungthai Compass. (2024). **Explore 6 new trends in tourism that will lead to opportunities for the Thai tourism sector**. Retrieved September 17, 2024. from https://krungthai.com/Download/economyresources/EconomyResourcesDownload_4956_trends.pdf
- Puncreobutr, V., & Thaijongrak, L. (2017). Measures Application in Accidental Reduction in Driving during New Year and Songkran Festivals in Thailand. **Structural Dimensions & Organizational Behavior eJournal**. 8(5), May 10, 2017
- P. (2024). **The Development of Road Safety Management Model by Operation Center**
- Road Safety Operation Center. (2023). **Thailand Road Safety Master Plan 2022-2027**. Bangkok: Department of Disaster Prevention and Mitigation.
- Safety Planning Office. (2023). **Road accident situation analysis report of the Ministry of Transport 2022**. Bangkok: Office of Transport and Traffic Policy and Planning, Ministry of Transport.
- Seungiamphaktr, S. (2016). The Strategic Management of Road Safety in Thailand: A Case Study of Law Enforcement for Drunk Driver Control. **Stabundamrong**, 49: 1-17.
- TDRI. (2024). **Road Safety: Look back at the statistics of injuries and deaths on Thai roads from 2021 to 2023, moving towards the goal of reducing deaths before 2027**. Retrieved September 17, 2024. from <https://tdri.or.th/road-safety/Thammavongsa>,
- World Health Organization. (2023). **Global Status Report on Road Safety 2023**. Geneva: World Health Organization.