

การใช้ยาฆ่าในกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนัก

พระศักดิ์ ศรีธาดา M.O.H

วลัยพร นันท์สุภวัฒน์ วท.ม. (พยาบาลศาสตร์)

จิรวรรณ แทนวัฒนกุล ศษ.ม. (ประชากรศึกษา)

ภาควิชาบริหารงานสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์

ภาควิชาการพยาบาลอายุรศาสตร์-ศัลยกรรม คณะพยาบาลศาสตร์

ภาควิชาการพยาบาลแม่และเด็ก คณะพยาบาลศาสตร์

มหาวิทยาลัยขอนแก่น

The Amphetamine Abuse Among The Heavy Truck Drivers

Sriruecha P. *Department of Public Health Administration, Faculty of Public Health, Khon Kaen University*

Nansupawat W. *Department of Medical - Surgical Nursing, Faculty of Nursing, Khon Kaen University*

Tanwatanakul J. *Department of Maternal-Child Health Nursing, Faculty of Nursing, Khon Kaen University*

Abstract

The amphetamine abuse among the working people, especially the long distant heavy truck drivers is currently the important health problem in Thailand. Not only can it causes harmful effects to the user's health but also lead to serious road accidents. This research studied a group of 112 long distant heavy truck drivers, who drove between Bangkok and 5 North-eastern provinces in Thailand by using interviewed questionnaires. The study revealed that the majority of the drivers had over 5 years of driving experiences with an average age of 33.2. Nearly all of them drove mostly at night for more than 7 hours long with only few short stops and no companion. Eighty per cents of the drivers declared themselves to use amphetamines at work. The main objective of using was to prevent drowsiness occurred when driving. The major source of the availability of amphetamines was the petrol stations. Most of the drivers used this drug both before and after driving. Majority of the drivers (66.7%) recognized the bad effects of the drug on health but only some (12.2%) thought to quit practicing. It was also found that working conditions i.e. too-long driving, the lack of companion during driving, and to lack of adequate resting period before each driving had causal relation with the abuse.

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการนำเอายาฆ่าแมลงในกลุ่มคนที่ทำงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนักที่ขับในระยะทางไกล กำลังเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศ เพราะไม่เพียงแต่มันทำให้เกิดอันตรายแก่สุขภาพของผู้เสพเท่านั้น แต่ยังสามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนนได้อีกด้วย การวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษาคนขับรถบรรทุกหนักที่ขับระยะไกลจำนวน 112 คน ซึ่งขับระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จังหวัด พบว่าส่วนใหญ่คนขับรถบรรทุกมีประสบการณ์การขับรถบรรทุกหนักมาเกิน 5 ปี มีอายุเฉลี่ย 33.2 ปี เกือบทั้งหมดขับรถในเวลากลางวันเป็นระยะเวลา มากกว่า 7 ชั่วโมง โดยมีการหยุดพักบ้างในระยะเวลาสั้นๆ และไม่มีผู้ใดนั่งไปเป็นเพื่อนด้วย คนขับรถบรรทุกร้อยละ 80.36 ยอมรับว่าได้ใช้ยาฆ่าแมลงก่อนและในระหว่างขณะขับรถโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขจัดอาการง่วงนอนที่เกิดขึ้นในขณะขับ แหล่งจำหน่ายยาฆ่าแมลงส่วนใหญ่ได้จากสถานีบริการน้ำมัน ส่วนใหญ่ของคนขับรถบรรทุก (ร้อยละ 66.7) ทราบว่ายามีผลเสียต่อสุขภาพอย่างไรบ้างแต่มีเพียงบางคน (ร้อยละ 12.2) เท่านั้นที่คิดจะเลิกกินยาฆ่าแมลง นอกจากนี้ยังพบอีกว่าสภาพการทำงานซึ่งได้แก่ การขับรถเป็นระยะเวลานานเกินไป การไม่เพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ และการขาดการพักผ่อนเพียงพอก่อนการทำงานมีความสัมพันธ์กับการกินยาฆ่า

บทนำ

การเสพยาฆ่าแมลงหรือแอมเฟตามีน ในกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนักที่ขับระยะทางไกลๆ ไม่ว่าจะเพื่อช่วยให้ผู้เสพมีความกระปรี้กระเปร่าไม่ให้ง่วงนอน ให้มีกำลังสามารถทำงานได้มาก ๆ หรือจะด้วยวัตถุประสงค์ใดก็ตาม ไม่เพียงแต่สามารถก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของผู้เสพเองเท่านั้น แต่ยังเป็นอันตรายต่อสวัสดิภาพของสังคมโดยรวมอีกด้วย เนื่องจากผลข้างเคียงของยาโดยเฉพาะอย่างยิ่งการอาจทำให้เกิดประสาทหลอน การต้องใช้เวลามากขึ้นสำหรับปฏิกิริยาโต้ตอบต่างๆ

และการตัดสินใจช้าลง และเมื่อหมดฤทธิ์ยาแล้วผู้เสพจะมีอาการอ่อนเพลีย ง่วงนอนและเมื่อยล้าเป็นทวีคูณ จนไม่อาจบังคับประสาทในการทำงานต่างๆ ของตนได้นำไปสู่อุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนนซึ่งพบเห็นได้อยู่เรื่อยๆ ยังผลให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต รวมถึงลดจนทรัพย์สินเสียหายไปหลายล้านบาท การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงอุบัติการณ์ การใช้ยาฆ่าแมลงในกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนักระยะทางไกล ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยาฆ่าแมลง สภาพการทำงานรวมทั้งพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยาฆ่าแมลงของคนขับรถบรรทุกหนักเหล่านั้นเพื่อเป็นแนวทางในการควบคุมการใช้ยาฆ่าแมลงลดจนการส่งเสริมพฤติกรรมที่พึงประสงค์และมารยาทของคนขับรถบรรทุกหนักได้อีกด้วย

วิธีการ

กลุ่มประชากรตัวอย่าง ได้แก่ คนขับรถบรรทุกหนักระยะไกลซึ่งได้ขับรถบรรทุกหนักระหว่างกรุงเทพมหานคร กับจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จังหวัด คือ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด อุดรธานี และนครราชสีมา จำนวน 112 คน โดยวิธีสุ่มตัวอย่างโดยบังเอิญ (Accidental Random Sampling) ขณะที่คนขับรถบรรทุกเหล่านั้นมาติดต่อราชการที่สำนักงานขนส่งจังหวัดต่างๆ และที่ทำการบริษัทของตนเองเพื่อรอออกรถ

การเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งนักวิจัยได้สร้างขึ้น ทำการเก็บข้อมูลโดยนักวิจัย และคณะผู้ช่วยวิจัยที่ได้รับการอบรมเกี่ยวกับการใช้แบบสอบถาม ซึ่งมี 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนตัว ประสบการณ์และสภาพการทำงานในการขับรถ และข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยาฆ่าแมลงนี้แบบสอบถามที่นำมาใช้ได้ผ่านการพิจารณาของผู้ทรงคุณวุฒิและการทดลองนำไปใช้เพื่อการแก้ไขปรับปรุงก่อนลงมือเก็บข้อมูลจริง

สรุปผล

คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-39 ปี (ร้อยละ 52.68) อายุต่ำสุด ได้แก่ 20 ปี สูงสุด 55 ปี

อายุเฉลี่ยทั้งกลุ่ม คือ 33.2 ปี ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 66.07) มีระดับการศึกษาประถมศึกษาตอนต้น มีสถานภาพสมรสคู่ (ร้อยละ 77.68) มีบุตรที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู (ร้อยละ 88.30) มีสถานภาพเป็นลูกจ้าง (ร้อยละ 91.07) มีการทำงานในลักษณะประจำ (full-time) (ร้อยละ 60.71) มีรายได้เฉลี่ย 3,858.92 บาทต่อเดือน โดยรายได้สูงสุดทราบว่า เดือนละ 10,500 บาท ต่ำสุดเดือนละ 1,400 บาท มีประสบการณ์ขับรถบรรทุกมากกว่า 5 ปี (ร้อยละ 75.89) ขับรถในเวลากลางคืน (ร้อยละ 56.25) โดยไม่มีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย (ร้อยละ 52.68) ใช้เวลาในการขับรถติดต่อกันตั้งแต่ 7 ชั่วโมงขึ้นไป (ร้อยละ 87.50) โดยมีการหยุดพักบ้างในระยะเวลาสั้น ๆ (ร้อยละ 60.71) มีคนขับรถบรรทุกเพียงร้อยละ 26.79 เท่านั้นที่มีเวลาได้พักผ่อนเกิน 36 ชั่วโมงก่อนขับรถเที่ยวต่อไป

สำหรับวิธีการปฏิบัติการเพื่อป้องกันและแก้ไขอาการง่วงที่เกิดขึ้นในระหว่างขับรถบรรทุกพบว่ามีหลายวิธีด้วยกันแต่ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80.36) จะกินยาม้า ส่วนวิธีอื่นๆ ได้แก่ ดื่ม เครื่องดื่มชูกำลัง (ร้อยละ 32.14) ดื่มน้ำกาแฟขม (ร้อยละ 29.46) จอดรถเปลี่ยนนอริยาบถ (ร้อยละ 27.68) และให้ผู้ช่วยขับรถทำหน้าที่แทน (ร้อยละ 24.11) ดังตารางที่ 1 สำหรับผู้ที่กินยาม้า นั้น พบว่าครึ่งหนึ่งกินยาม้าก่อนการขับรถ ส่วนที่กินระหว่างขับรถมีร้อยละ 46.67 ดังตารางที่ 2 ทั้งนี้เป็นการกินยาม้าทุกครั้งที่ขับรถถึงร้อยละ 67.78 ส่วนวัตถุประสงค์ที่กินยาม้า พบว่าเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 95.56) ให้เหตุผลว่า เพื่อแก้อาการง่วงนอน นอกนั้นได้แก่ เพื่อให้มีกำลังในการทำงาน (ร้อยละ 36.67) เพื่อบรรเทาอาการปวดเมื่อย (ร้อยละ 17.78) เพื่อให้จิตใจเข้มแข็ง และกล้า (ร้อยละ 16.67) และอื่นๆ (ร้อยละ 8.88) ดังตารางที่ 3 และพบว่าสถานีบริการน้ำมันเป็นแหล่งซื้อยาม้ามากที่สุด (ร้อยละ 81.11) เมื่อกินยาม้าแล้วคนขับรถบรรทุกบอกว่าจะมีอาการกระปรี้กระเปร่า คึกคักใจกล้ามากขึ้นมากที่สุด (ร้อยละ 86.67) รองลงไปได้แก่รู้สึกปากขม คอแห้ง (ร้อยละ 70.0) ใจสั่น หัวใจเต้นแรงขึ้น (ร้อยละ 34.44) เมื่อเสร็จสิ้นภาระกิจการขับรถแต่ละเที่ยวแล้ว คนขับรถ

บรรทุกที่กินยาม้าส่วนมาก (ร้อยละ 72.22) ดื่มน้ำสุราขาว ซึ่งพวกเขาเชื่อว่าเป็นวิธีที่จะช่วยให้หายหมดฤทธิ์ไปโดยไม่มีผลตกค้าง (หรือ อาการที่รู้จักกันดีว่า ‘ม้ามืด’) นอกจากนั้นก็มียวิธีอื่นๆ เช่น การกินยาาระบายทุกเดือน การดื่มน้ำกาแฟดำแก่ๆ การกินของรสหวานๆ หรือเปรี้ยวๆ เป็นต้น และร้อยละ 22.22 จะปล่อยให้ฤทธิ์ยาหมดไปเองโดยไม่ทำอะไร ดังตารางที่ 4 อาการหรือความรู้สึกเมื่อหมดฤทธิ์ยาแล้วที่พบได้ มากที่สุด (ร้อยละ 83.33) ได้แก่ ความรู้สึกง่วงนอนมาก รong ๆ ลงไปได้แก่อ่อนเพลียมาก (ร้อยละ 43.33) ปวดเมื่อยตามตัว (ร้อยละ 14.44) และอื่นๆ (ร้อยละ 14.44)

ตารางที่ 1 วิธีปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันและแก้ไขอาการง่วงนอนที่เกิดขึ้นในขณะขับรถ

วิธีปฏิบัติตัว	จำนวน คน	ร้อยละ
กินยาม้า	90	80.36
ดื่มน้ำกาแฟดำ	33	29.46
ดื่มเครื่องดื่มชูกำลัง	36	32.14
จอดนอนพัก	16	14.29
พักผ่อนให้เพียงพอก่อนการขับรถ	12	10.71
จอดรถเพื่อเปลี่ยนนอริยาบถ (เดินเล่นและเคาะยางรถ)	31	27.68
ล้างหน้าและอาบน้ำ	13	11.61
ใช้ผ้าเย็นเช็ดหน้า	10	8.93
ให้มีเพื่อนร่วมทางสำหรับเป็นเพื่อนคุย	4	3.57
ดื่มน้ำสุรา	4	3.57
สูบบุหรี่	16	14.29
ให้ผู้ช่วยขับรถขับรถแทน	27	24.11
อื่นๆ	9	8.04

*ตอบได้หลายข้อ

ในด้านการรับรู้ถึงผลเสียของการกินยาม้า พบว่าส่วนใหญ่ (ร้อยละ 66.67) ทราบว่า การกินยาม้าทำให้เกิดผลเสียอย่างไร แต่มีผู้ที่คิดว่าจะไม่เลิกกินยาม้าได้เพียงร้อยละ 12.22 เท่านั้น จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางสถิติโดยใช้สถิติทดสอบ X^2 -test ระหว่างการใชยาม้ากับลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ประสบการณ์การขับรถและสภาพการทำงานพบว่า การใชยาม้ามีความ

สัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับสภาพการทำงานในประเด็นของการมีเพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ ระยะเวลาที่ใช้ในการขับรถ แต่ละเที่ยวและเวลาที่ได้รับการพักผ่อนก่อนเริ่มการขับรถเที่ยวต่อไป

ตารางที่ 2 เวลาที่กินยาฆ่า

เวลาที่กิน	จำนวน คน	ร้อยละ
ก่อนขับรถ	45	50.00
ระหว่างขับรถ	42	46.67
ทั้งก่อนและระหว่างขับรถ	3	3.33
รวม	90	100.00

ตารางที่ 3 วัตถุประสงค์ในการกินยาฆ่า

วัตถุประสงค์	จำนวน คน	ร้อยละ
เพื่อแก้ไขอาการง่วงนอน	86	95.56
เพื่อให้มีกำลังในการทำงาน	33	36.67
เพื่อบรรเทาอาการปวดเมื่อย	16	17.78
เพื่อให้จิตใจเข้มแข็งและกล้า	15	16.67
อื่นๆ	8	8.88

*ตอบได้หลายข้อ

ตารางที่ 4 การปฏิบัติตัวเพื่อทำให้ยาหมดฤทธิ์เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจขับรถแล้ว

วิธีปฏิบัติตัว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ดื่มสุราขาว (40 ดีกรี)	65	72.22
กินยาระบายทุกเดือน	6	6.67
ดื่มกาแฟดำชงแก่ๆ	5	5.55
กินของรสเปรี้ยวๆ หรือหวานๆ	6	6.67
อื่นๆ	3	3.33
ไม่ทำอะไร	20	22.22

*ตอบได้หลายข้อ

วิจารณ์

ปัญหาการใช้ยาฆ่าในกลุ่มคนขับรถบรรทุกหนัก ยังคงเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศอยู่ต่อไป ถึงแม้ว่าประเทศไทยของเราจะมีมาตรการทาง

ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับสภาพการทำงาน

สภาพการทำงาน	การใช้ยาม้า			X ²	Pvalue
	ใช้	ไม่ใช้	รวม		
1. การมีเพื่อนร่วมเดินทางขณะขับรถ					
มี	53	6	59	5.88** Significant	<.05
ไม่มี	37	16	53		
รวม	90	22	112		
2. ระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการขับรถแต่ละเที่ยว					
น้อยกว่า 7 ชั่วโมง	8	6	14	7.60** Significant	<.05
7-10 ชั่วโมง	39	11	50		
11 ชั่วโมงและมากกว่า	43	5	48		
รวม	90	22	112		
3. เวลาที่ได้พักผ่อนก่อนเริ่มขับรถเที่ยวต่อไป					
น้อยกว่า 24 ชั่วโมง	39	3	42	6.92** Significant	<.05
24-36 ชั่วโมง	30	10	40		
37 ชั่วโมงและมากกว่า	21	9	30		
รวม	90	22	112		

กฎหมายมาควบคุมการผลิต การจำหน่ายและการเสพยาม้าแล้วก็ตามอัตราการเสียชีวิตที่ปรากฏในรายงานต่างๆ ก็ยังพบว่าสูงอยู่ แม้แต่การวิจัยในครั้งนี้ซึ่งข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์ก็ปรากฏว่าอัตราการเสียชีวิตมีอยู่สูงถึง ร้อยละ 80.36 ซึ่งอาจเป็นอัตราที่ต่ำกว่าความเป็นจริงได้หากมีการนำผลการตรวจหายาฆ่า ในปัสสาวะของผู้เสพยาม้ายื่นอีกทางหนึ่ง ซึ่งเป็นมาตรการที่รัฐบาลกำลังดำเนินการอยู่ทั่วประเทศ ขณะนี้ สำหรับอุบัติเหตุการเสียชีวิตที่พบในการวิจัยครั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับรายงานวิจัยอื่นๆ บางฉบับอาจเห็นว่าต่ำไปบ้างเล็กน้อย หึ่งนี้อาจเนื่องจากลักษณะการเก็บข้อมูลของนักวิจัยที่ผู้ตอบบางคนอาจเกิดความรู้สึกไม่มั่นใจว่าผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ตัวเองตอบไปดำเนินการทางกฎหมายกับตนหรือไม่ ถ้าหากตอบความจริงแต่อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุการที่พบครั้งนี้แตกต่างจากผู้วิจัยรายอื่นเล็กน้อยเท่านั้น

การวิจัยครั้งนี้มีข้อบกพร่องอยู่ตรงที่กลุ่มตัวอย่างการมีขนาดมากกว่านี้ เพราะจะทำให้ได้ข้อมูลเพียงพอที่สามารถนำมาใช้ในการทดสอบสถิติได้ตามเกณฑ์ทางสถิติที่กำหนด ดังจะเห็นได้ว่ามีลักษณะของกลุ่มตัวอย่างบางอย่าง ไม่อาจทดสอบความสัมพันธ์กับการ

ใช้ยาม้าได้เนื่องจากจำนวนข้อมูลที่พบไม่เพียงพอตามเกณฑ์ที่จะทดสอบความสัมพันธ์ทางสถิติได้ แต่การวิจัยในครั้งนี้ก็สามารถยืนยันทางสถิติได้ถึงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาม้ากับสภาพการทำงานซึ่งจะนำไปสู่การหามาตรการส่งเสริมให้ลดการใช้ยาม้าให้น้อยลง นั่นคือการปรับปรุงสภาพการทำงานมิให้คนขับรถเกิดความเมื่อยล้ามากเกินไปในการขับรถระยะเวลาานาน ๆ ซึ่งอาจเป็นการกำหนดให้มีผู้ขับรถ 2 คน สับเปลี่ยนกันขับเป็นต้น และทั้ง 2 คน ก็จะได้เป็นเพื่อนร่วมเดินทางสามารถพูดคุยกันได้จะช่วยไม่ให้เกิดความเงียบในระยะเวลานาน ๆ แล้วความเมื่อยก็จะตามมา นอกจากนี้การที่ทางราชการมีข้อจำกัดในด้านเวลาไม่ให้รถบรรทุกหนักวิ่งในเมืองในเวลาห้ามวิ่งนั้นเป็นการบังคับทางอ้อมให้คนขับรถต้องเดินทางในเวลากลางวัน เพื่อให้ถึงจุดหมายในเวลาเข้ามิดให้ทัน มิฉะนั้นจะต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นด้วย ประเด็นนี้จึงอาจจำเป็นต้องนำมาพิจารณา ทบทวนด้วย สำหรับหน่วยงานที่มีอำนาจ

อนึ่งเมื่อพิจารณาถึงการปฏิบัติตนโดยภาพรวมของคนขับรถบรรทุกหนักแล้ว จะพบว่าเป็นพฤติกรรมที่ทำให้สุขภาพทรุดโทรมเร็วยิ่งขึ้น เช่น การขาดการพักผ่อนที่เพียงพอ การที่ต้องบังคับร่างกายให้ทำงานหนักตลอดเวลาโดยใช้ยาม้า การดื่มสุราขาภายหลังเสร็จภาระกิจเหล่านี้ล้วนทำให้เป็นอันตรายต่อสุขภาพมากยิ่งขึ้นไปกว่านั้น แม้ว่าคนขับรถจะทราบว่ายาม้าเป็นอันตรายอย่างไร เพราะมีความเชื่อที่ไม่ถูกต้องว่ายาม้ากลายเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการทำงานของตนเองแล้ว และถ้าไม่กินยาม้าอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นก็ได้ ซึ่งล้วนแต่ไม่ถูกต้อง และเชื่อว่าปัญหาการใช้ยาม้าจะยังมีอยู่ต่อไปอีกนาน หากไม่แก้ไขทัศนคติของคนขับรถบรรทุกเหล่านี้เสียใหม่

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหานี้ในระยะยาวควรมีมาตรการดังนี้

1. ควรใช้มาตรการลงโทษทางกฎหมายอย่างเด็ดขาดจัดการกับผู้ผลิตผู้จำหน่ายและผู้เสพยาบ้าทุกรายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
2. ควรเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับอันตรายของยาม้า

ให้แก่ทั้งผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างและคนขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้างอย่างทั่วถึง

3. ควรมีมาตรการปรับปรุงสภาพการทำงานให้ดีขึ้น เช่นการจัดให้มีเวลาพักผ่อนเพียงพอก่อนออกรถ การจัดการตรวจสุขภาพประจำปีแก่คนขับรถบรรทุกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง การให้มีคนขับรถยนต์อย่างน้อย 2 คนในแต่ละเที่ยว เป็นต้น

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณมหาวิทยาลัยขอนแก่น ที่ได้จัดสรรทุนอุดหนุนทั่วไปสำหรับการวิจัยครั้งนี้ และขอขอบคุณสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น ผู้ประกอบการขนส่งในจังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด อุดรธานี และนครราชสีมา ตลอดจนคนขับรถบรรทุกทุกคนที่ได้อำนวยความสะดวก และความร่วมมือในการเก็บข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้จนสำเร็จทุกประการ

เอกสารอ้างอิง

1. เกษม ตันติผลาชีวะ. ยาม้า **หมอชาวบ้าน**, 2534; 16(7), 61-62.
2. คณะกรรมการประสานงานองค์การเอกชนเพื่อการสาธารณสุขมูลฐาน (คปอส.). ยาม้า **จดหมายข่าว**, 2534; 7(5) 1, 8.
3. ชวลิต สุวรรณ และสุรพล สุธรรมเกษม. **ผลการวิจัยอุบัติเหตุบนทางหลวงประเภทและสองตัว**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมทางหลวง. 2524.
4. บัญญา วรรณสถิตย์. วัตถุประสงค์ต่อจิตและประสาท. ในกรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. **รายงานการประชุมปฏิบัติการระดับชาติ เรื่อง การพัฒนาแผนงาน การป้องกันและควบคุมการติดสารเสพติด**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สหประชาชาติไทย. 2523.
5. สมภพ เรื่องตระกูลและคณะ. ไรจิตจากแอมเฟตามีน. **วารสารสมาคมจิตแพทย์แห่งประเทศไทย**. 2522; 3(24), 336-346.
6. สมิง เก้าเจริญ. ยาม้า:เพชรฆาตบนท้องถนน. **หมอชาวบ้าน**, 2534; 13(148),17-23.
7. Division of Health Education, Health Commission of New South Wales. **The Use and Abuse of Drugs**. Canberra, Australia : Government Publishing Services, 1973.
8. Glatt M.M. et. al. **Drug dependence**, Manchester: The Blackburn Time Press. 1977.
9. Wicks J.R and Platt J.J. **Drug Abuse : A Criminal Justice Primer**. London : Collier Mac Millian Publishers. 1977.