

แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหา
ด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต : กรณีศึกษา การป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนน
ช่วงเทศกาล

อนันต์ บุญสนอง^{1*} ประคอง สุคนธจิตต์²
หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกริก^{1* 2}
อีเมล : suprakong1@gmail.com^{1*}

วันที่รับบทความ 16 กรกฎาคม 2563

วันที่แก้ไขบทความ 27 สิงหาคม 2563

วันที่ตอบรับบทความ 2 พฤศจิกายน 2563

บทคัดย่อ

บทความนี้ นำเสนอการทบทวนวรรณกรรมเพื่อค้นหาแนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต : กรณีศึกษา การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ว่ามีแนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย อะไรบ้างที่มีอิทธิพลต่อการลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลนั้น โดยจะนำมาสร้างเป็นกรอบแนวความคิดของแนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เป็นอย่างไร

จากการทบทวนวรรณกรรมด้านรูปแบบ แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและใช้เทคนิควิธีการวิจัยอนาคตการณ์เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ เมื่อได้ข้อค้นพบการที่เหมาะสมถึงรูปแบบ แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย แล้วจะจัดทำข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการขับเคลื่อนการแก้ไข้ปัญหาของประเทศไทย ในประเด็นการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ที่เหมาะสมกับบริบทของสังคมไทย

คำสำคัญ : แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



Guidelines, process, mechanism and method of implementing the prevention and solution of future road accident problems in Thailand : a case study of road accident prevention and reduction

Anan Boonsanong^{1*}Pakong Sukonthachit²
Bachelor of Arts Program in Management Krirk University^{1* 2}
E-mail : suprakong1@gmail.com^{1*}

Received 1 July 2020

Revised.27 August 2020

Accepted 2 November 2020

Abstract

This article presents a literature review to find guidelines, processes, mechanisms, and procedures for preventing and solving road accident problems in Thailand in the future: a case study of the prevention and reduction of road accidents during the festival that there are Guidelines, processes, mechanisms, and procedures for preventing and solving road accident problems in Thailand What influences the reduction of road accidents during that festival season? It will be used to create a framework for the conceptual framework of the process, mechanism, and procedure for the prevention and solution of road accident problems in Thailand, especially the prevention and reduction of road accidents during the festival. What will happen in the future?

From a literature review of the form, guidelines, processes, mechanisms and methods of preventing and solving road accident problems in Thailand, especially the prevention and reduction of road accidents during the upcoming festivals and techniques. Future research methods to meet objectives. When finding suitable models, guidelines, processes, mechanisms, and procedures for the prevention and solution of road accident problems in Thailand,. And will make recommendations to relevant agencies .To drive Country problem solving On the issue of preventing and solving road accident problems in Thailand Especially the prevention and reduction of road accidents during the festive season That is suitable for the context of Thai society.

Keyword : guidelines, processes, mechanisms and procedures for preventing and solving road accident problems in Thailand

1. ความสำคัญของปัญหา

กระทรวงสาธารณสุข ได้ดำเนินการเชิงรุกเรื่อง การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนพร้อมมอบนโยบาย การดำเนินงานแก่ผู้รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลทั่วไปทุก แห่งทั่วประเทศ กระทรวงสาธารณสุขจึงเร่งดำเนินการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีการจัดทำมาตรการ องค์กรให้เจ้าหน้าที่ทุกคนยึดเป็นแนวปฏิบัติ เน้นการป้องกัน 3 พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บ และเสียชีวิต คือดื่มไม่ขับ ไม่ขับเร็ว และสวมหมวกกันน็อก และคาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อลดความรุนแรงหากเกิด อุบัติเหตุขึ้น พร้อมกันนี้ยังได้ปรับแผนรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทุกเทศกาลเป็นการรณรงค์ตลอดทั้งปีและ ได้ให้ทุกจังหวัด วิเคราะห์ข้อมูลทางระบาดวิทยา หาจุดเสี่ยงจุดอันตรายในพื้นที่อย่างน้อยจังหวัดละ 5 จุด/ไตรมาส ซึ่งไตรมาสแรกมีรายงานจุดเสี่ยงจำนวน 354 จุด โดยมีการแก้ไขร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว 256 จุด เช่น การ เพิ่มไฟส่องสว่างในถนนที่มีมืด ติดไฟเตือนบริเวณทางร่วมทางแยก การปิดจุดกลับรถ เป็นต้น ตลอดจนรณรงค์สร้าง ความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ในรูปแบบต่าง ๆ ตามความเหมาะสมแต่ละพื้นที่ นอกจากนี้ ในช่วง เทศกาลและวันหยุดยาวจะเพิ่มความเข้มงวดของมาตรการด้านชุมชนทั่วประเทศ สกัดกั้นผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงทั้ง เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ออกสู่ถนนใหญ่ เป็นต้น ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวใช้ 4 มาตรการ ได้แก่

1. มาตรการด้านการบริหารจัดการเปิดศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ระดับกระทรวงและระบบบัญชาการใน ภาวะฉุกเฉินระดับเขต/จังหวัด ตั้งศูนย์จัดการข้อมูลการบาดเจ็บและฉุกเฉิน (Emergency & Trauma Admin Unit) ในโรงพยาบาลจังหวัด กำหนดผู้ประสานงานในสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด/สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ทำงาน ร่วมกับศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

2. มาตรการด้านการจัดการข้อมูล โดยให้มีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวง สาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และ กระทรวงคมนาคม

3. มาตรการด้านการป้องกันได้แก่ การแก้ไขจุดเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง รวมทั้ง มาตรการชุมชน โดยให้ ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันคนในชุมชนของตนเองและมาตรการองค์กรเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของ บุคลากรในหน่วยงานสาธารณสุขและผู้มารับบริการ และ

4. มาตรการด้านการรักษาโดยเพิ่มคุณภาพการบริการตั้งแต่จุดเกิดเหตุไปจนถึงคุณภาพการรักษาใน โรงพยาบาล หากดำเนินการทั้ง 4 มาตรการอย่างเข้มข้นตลอดทั้งปี จะสามารถลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจาก การจราจรลดได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ อีกทั้งเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 ที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติตั้งนี้ เห็นชอบตาม มติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559 ตามที่ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายความปลอดภัยทางถนน จำนวน 5 ประเด็น ได้แก่ (1) เมมาแล้วขับ (2) ขับเร็วกว่ากฎหมายกำหนด (3) การได้มาซึ่งใบอนุญาตขับรถ (4) รถโดยสารสาธารณะ และ (5) การคาดเข็มขัดนิรภัย และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

- 1.1 ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขกฎหมายทั้ง 5 ประเด็น ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่ง ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ และข้อบังคับที่อยู่ในอำนาจหน้าที่เพื่อให้มีผลบังคับใช้ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560

- 1.2 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน โดยให้ ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

- 1.3 ให้กระทรวงมหาดไทยสั่งการให้ผู้ว่าราชการจังหวัดดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยนำ นโยบายประชารัฐมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานในพื้นที่อย่างจริงจังและต่อเนื่อง



1.4 ให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชนร่วมกันรณรงค์และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้น จริงจัง ให้เกิดความตระหนักและเกิดเป็นวัฒนธรรมการใช้ถนนอย่างปลอดภัยโดยเร่งด่วน

2. เห็นชอบในหลักการให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2560-2563 และให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 เป็นแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพลางก่อน จนกว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2560-2563 จะแล้วเสร็จ ให้จัดหาเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติพิจารณาดำเนินการให้เกิดความชัดเจนในเรื่องของแผนความต้องการและแผนการจัดสรรเครื่องมือดังกล่าว (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2561)

องค์การอนามัยโลกพร้อมผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย ร่วมเปิดสถิติสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2561 จากข้อมูลสมาชิก 175 ประเทศทั่วโลก พบว่าทั่วโลกยังเผชิญความรุนแรง จากการเสียชีวิตและบาดเจ็บบนถนน ส่วนประเทศไทย แม้อันดับการเกิดอุบัติเหตุจะลดลง จากอันดับ 2 เป็นอันดับ 9 แต่ยังมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงเป็นอันดับ 1 ในอาเซียน สถานการณ์ความปลอดภัย บนท้องถนนปี 2561 โดยอันดับที่ 1 ที่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บบนท้องถนนมากที่สุด คือ ประเทศไลบีเรีย จำนวน 35.9 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ใน 10 อันดับแรกส่วนใหญ่เป็นประเทศในแถบแอฟริกา ส่วนภาพรวมการเสียชีวิตของโลกปีนี้เพิ่มจาก 1.25 ล้านคนเป็น 1.35 ล้านคน เฉลี่ยมีผู้เสียชีวิต 3,700 คน ต่อวัน ซึ่งมากกว่าครึ่งหนึ่งเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และคนเดินถนน และไทยเป็นอันดับหนึ่งเสียชีวิตจากมอเตอร์ไซค์ 16,600 รายต่อปี (องค์การอนามัยโลก, 2561)

ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย นายแพทย์แดเนียล เอ เคอร์เทสซ์เปิดเผยถึงรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุโลกล่าสุด ไทยอยู่ในอันดับที่ 9 จากรายงานปี 2558 อยู่ในอันดับที่ 2 โดยอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนลดลง จาก 36.2 ต่อประชากรแสนคน ลงมาอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากร มีผู้เสียชีวิต 22,491 ต่อปี เฉลี่ย 60 คนต่อวัน ยังเป็นตัวเลขที่สูงเกินกว่าจะยอมรับได้ โดยช่วงอายุ 15-29 ปี เป็นวัยหนุ่มสาวไม่ควรเสียชีวิต และส่วนใหญ่ร้อยละ 74 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 19 ล้านคัน เป็นกว่า 20 ล้านคัน ดังนั้นรัฐบาลไทยและผู้มีส่วนรับผิดชอบทุกฝ่าย ควรร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง โดยมุ่งเน้นไปที่กลุ่มเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น แม้อัตราการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทย ลดอันดับจากอันดับที่ 2 ในรายงานปี 2015 เป็นอันดับที่ 9 ในรายงานฉบับล่าสุด ยังคงเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย และอาเซียน สะท้อนว่า สถานการณ์บนท้องถนนของไทยยังอยู่ในภาวะวิกฤต จึงควรเร่งจัดตั้งองค์กรเฉพาะเพื่อดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน (องค์การอนามัยโลก, 2561)

ส่วนสถิติของประเทศไทยผู้เสียชีวิตบนท้องถนนอยู่ที่ 22,491 ราย ต่อปีจากปีก่อนอยู่ที่ 24,237 รายต่อปี เฉลี่ยเสียชีวิต 60 ต่อวัน ขณะที่ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน หรือ ศวปถ. บอกว่าแม้อันดับจะลดลงแต่จำนวนผู้เสียชีวิตยังสูงมากกว่า 30 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่สูงเป็น อันดับ 1 ของโลก ซึ่งศวปถ. ได้จัดทำโพลล์ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคม พบว่า เสียงสะท้อนประชาชนเห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นประเด็นเร่งด่วนที่ต้องการให้รัฐบาลใหม่ วางนโยบายจัดการปัญหาอย่างจริงจัง และมูลนิธิเมาไม่ขับเปิดเผย สถิติอุบัติเหตุบนท้องถนน ตั้งแต่วันที่ 1-19 ธันวาคม เสียชีวิตแล้ว 704 คน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม-19 ธันวาคม เสียชีวิต 13,240 คน ซึ่งมากกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว 105 คน ข้อมูลนี้ยังไม่รวมถึงไปเสียชีวิตที่โรงพยาบาล (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และ มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2561)

ข้อมูลจากศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ด้านการแพทย์และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั่วประเทศในระหว่างเทศกาลสงกรานต์ 2560 (11 เมษายน 2560 - 17 เมษายน 2560) เป็นจำนวน 455 ราย ทั้งนี้ยังพบว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถในช่วงดังกล่าวสูงถึง 28,716 ราย ซึ่งในจำนวนนั้นมี 4,257 รายที่ต้องได้รับการรักษาพยาบาลเป็นผู้ป่วยใน โดยสถิติของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง

ถนนฯ และศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินด้านการแพทย์ฯ มีความสอดคล้องกันโดยพบว่าประมาณร้อยละ 30 ของการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงดังกล่าวมีสาเหตุมาจากการเมาสุรา กล่าวคือมี 137 ราย ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเวลาดังกล่าวเพราะสาเหตุจากการเมาสุรา 8,615 รายที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอันมีสาเหตุมาจากการเมาสุรา ซึ่งมีจำนวน 1,277 ราย ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในแผนกผู้ป่วยใน ศปภ. สรุปลุบัติเหตุ 7 วันอันตราย ช่วงสงกรานต์ปี 61 ศปภ. สรุปลุบัติเหตุ 7 วันอันตราย ช่วงสงกรานต์ปี 61 เสียชีวิต 418 คน ผู้บาดเจ็บ 3,897 คน จ.นครราชสีมา ตายสูงสุด 20 คน สาเหตุหลักคือ ดื่มแล้วขับ ศปภ. โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สรุปลุบัติเหตุทางถนนสะสม 7 วัน ตั้งแต่วันที่ 11-17 เมษายน 2561 โดยแยกเป็นดังนี้ เกิดอุบัติเหตุ 3,724 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต 418 คน และมีผู้บาดเจ็บ 3,897 คนจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ นครราชสีมา 20 คน จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ 133 ครั้ง และยังเป็นจังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด 142 คน จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือตายเป็นศูนย์มี 4 จังหวัด ได้แก่ ระนอง, สมุทรสงคราม, หนองคาย และหนองบัวลำภู สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (1) ดื่มแล้วขับ ร้อยละ 40.28 (2) ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 26.50 (3) ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 79.85 ขณะที่ สถิติอุบัติเหตุทางถนน รวม 7 วัน ของเทศกาลสงกรานต์ปี 2560 เกิดอุบัติเหตุรวม 3,690 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 390 คน ผู้บาดเจ็บรวม 3,808 คน จะเห็นได้ว่าปีนี้สถิติเพิ่มขึ้น ทั้งการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 34 ครั้ง ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 28 คน และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 89 คน

โดยสรุป สิ่งที่สำคัญและเป็นที่มาของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ที่ได้มาจากการทบทวนวรรณกรรม จึงน่าสนใจที่จะศึกษาว่า แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล จึงเป็นการมุ่งเน้นให้มียังมีความรู้ในทางปฏิบัติที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์อย่างแท้จริง ซึ่งการปลูกฝังและเปลี่ยนแปลงเจตคติของคนในสังคมกลุ่มต่าง ๆ ให้มีทัศนคติและการแสดงออกซึ่งการตระหนักรู้ถึงความปลอดภัย เข้าใจในบริบทสังคมของประเทศไทย ที่พลหลอมมา เป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยของประชาชนไทย และมีการสังเคราะห์ออกมาเป็นฉันทกติกากำหนด แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ที่ใช้ได้ในสังคมไทยในที่สุดจะต้องนำไปใช้ได้จริง โดยเลือกมองจากอนาคตผ่านการสังเคราะห์โดยผู้เชี่ยวชาญที่แท้จริง โดยผู้วิจัยเลือกใช้การวิจัยอนาคตการณ์ (futures research) เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหา ทั้งนี้เพราะการวิจัยอนาคตการณ์เริ่มจากการมองสภาพปัญหาที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และต้องการเปลี่ยนแปลงไปสู่สภาพที่อยากจะทำให้เกิดขึ้นในอนาคต ทางเลือกที่พึงปรารถนาที่ผ่านกระบวนการวิจัยอนาคตการณ์ ซึ่งมีอนาคตการณ์มากมายในระยะเวลาเดียวกันและที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจะต้องทำการวิเคราะห์แต่ละทางเลือกของอนาคตการณ์ของการพัฒนาให้ชัดเจนละเอียดถี่ถ้วน เมื่อนำไปปฏิบัติจะได้บรรลุเป้าหมาย (Aattonen, & Barth, 2005)

วัตถุประสงค์

รายงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหา รูปแบบ แนวทางและวิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

การทบทวนวรรณกรรม

ในปี ค.ศ. 2010 มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกถึง 1.24 ล้านคน ซึ่งไม่แตกต่างไปจากตัวเลขการเสียชีวิตในปี ค.ศ. 2007 บ่งชี้ว่าการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ อย่างไรก็ตาม



ดี ตัวเลขการเสียชีวิตที่ไม่ได้เพิ่มมากขึ้นนี้ น่าจะมาจากมาตรการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไม่มากก็น้อยมี เช่นนั้นจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนอาจเพิ่มมากขึ้นตามแนวโน้มของจำนวนยานพาหนะจดทะเบียนทั่วโลกที่เพิ่มขึ้น ถึงร้อยละ 15 ในช่วงเวลาเดียวกัน ในช่วงปี ค.ศ. 2007 และ 2010 มีจำนวน 88 ประเทศทั่วโลกที่ตัวเลขผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนลดลง สะท้อนให้เห็นว่าความมุ่งมั่นอย่างจริงจังในการแก้ไขปัญหาสามารถทำให้การเสียชีวิตบน ท้องถนนลดลงได้ โดยใน 88 ประเทศนี้ ประกอบด้วยประเทศที่มีรายได้สูง 42 ประเทศ ประเทศที่มีรายได้ปานกลาง 41 ประเทศ และ 5 ประเทศเป็นประเทศที่มีรายได้ต่ำ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ ยังมีอีก 87 ประเทศที่ จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนยังคงเพิ่มขึ้นอย่างน่าเป็นห่วง อุบัติเหตุการเสียชีวิตและการบาดเจ็บตัวเลขความสูญเสียที่ แท้จริงจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เป็นปริศนาที่นักวิชาการพยายามหาคำตอบมาเป็นเวลานาน ทั้งจากการ ศึกษาวิจัยของกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับ มหาวิทยาลัยควีนสแลนด์ เมื่อปี 2548 ที่อาศัยการสุ่มตัวอย่างทางสถิติ คาดการณ์ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย น่าจะอยู่ที่ 25,136 คน มาจนถึงการคาดการณ์ ด้วยแบบจำลองทางสถิติขององค์การอนามัยโลกที่ระบุว่าตัวเลขผู้เสียชีวิตในปี 2553 สูงถึง 26,312 ราย โดยเมื่อ เทียบกับจำนวนประชากรแล้วจัดได้ว่าประเทศไทย มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก ในขณะที่ระบบข้อมูลสถิติของหน่วยงานหลักยังคงรายงานตัวเลขการเสียชีวิตที่ต่ำกว่าและขัดแย้งกันอย่างมี นัยสำคัญเรื่อยมา เช่น ในปี 2555 สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงสาธารณสุขรายงานจำนวนผู้เสียชีวิต เท่ากับ 14,059 และ 9,255 ราย ตามลำดับ

จนกระทั่งการทดลองเชื่อมโยงระบบข้อมูลการเสียชีวิตจาก 3 แหล่งที่สำคัญได้แก่ ตำรวจ สาธารณสุข และ ประกันภัย ซึ่งริเริ่มโดยอนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง ถนนมาตั้งแต่ปี 2556 ได้ปรากฏข้อเท็จจริงที่น่าเชื่อได้ว่าในช่วงปี 2554 ถึง 2556 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ยสูงถึง 22,052 คนต่อปี ตามลำดับ หรือเท่ากับว่ามีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยประมาณ 60 คน ต่อวัน ใกล้เคียงกับตัวเลขการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อวันในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่ที่รายงานโดยสถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ แนวโน้มสถานการณ์ความรุนแรง ของอุบัติเหตุทางถนนยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในช่วงเวลา ปกติและในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะถนนทางหลวง ที่ตัวเลขดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิตยังคงทะยานเพิ่ม สูงขึ้นอย่างน่าเป็นห่วง สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่การขับเค็ลื่อนมาตการเฉพาะด้านเพื่อลดความรุนแรงของ อุบัติเหตุบนทางหลวงเช่น การจัดการความเร็ว การจัดการสภาพอันตรายข้างทาง ยังไม่บังเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ชัดเจนทั้งนี้จากข้อมูลเปรียบเทียบในเชิงพื้นที่ตั้งแต่ปี 2551 - 2556 แสดงให้เห็นว่าความรุนแรงของอุบัติเหตุทาง ถนนมีแนวโน้มกระจายตัวอยู่รอบศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค

ดังนั้นการดำเนินมาตรการเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุควรมุ่งเน้นไปยังพื้นที่ดังกล่าว เช่น จังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่โดยรอบเมืองใหญ่ของแต่ละภาค ซึ่งมักมีการเดินทางสัญจรทางไกลวิ่งผ่านและใช้ความเร็วสูงนอกจากนั้น สภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนยังเป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจากข้อมูลสถิติของกรมทาง หลวง ล่าสุดพบว่า ทางหลวง4 ช่องทางการจราจรหรือน้อยกว่า มักเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงน้อยกว่าทางหลวง2 ช่องทางจราจร ซึ่งอาจมีอุบัติเหตุเฉี่ยวชนในลักษณะประสานงาเกิดขึ้นได้ รวมถึงอุบัติเหตุรถตกข้างทางที่มีโอกาส เกิดขึ้นมากกว่าจากสถิติของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และการรายงานของสถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ตัวเลขการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ ในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ จนถึงปี 2556 มีแนวโน้มลดลง แต่อัตรการลดลงนั้นเริ่มที่จะชะลอตัว

ในขณะเดียวกันความเข้าใจถึงลักษณะของอุบัติเหตุช่วงเทศกาล 7 วันอันตรายจากรายงานของ ศปถ. ยัง จำกัดอยู่ในระดับพื้นฐานและมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงคือ ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนสายรอง บริเวณที่มักเกิดอุบัติเหตุคือช่วงทางตรง สาเหตุส่วนใหญ่เกิด จากการเมาสุรา และช่วงเวลา 16.00 - 20.00 น. มักมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุด การปรับแนวทางและมาตรการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาให้เป็นไปอย่างตรงจุด เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล จำเป็นต้อง

อาศัยความรู้ที่ยังลึกไปถึงธรรมชาติและสาเหตุของอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น เช่น ข้อมูลองค์ประกอบคน รถ ถนน ทั้งนี้ยังจำเป็นต้องปรับปรุงคุณภาพการจดทะเบียนข้อมูลให้ถูกต้องแม่นยำมากขึ้นรวมถึงการนำข้อมูลที่มีอยู่มาวิเคราะห์และจำแนกรายละเอียดเพื่อแสวงหาความรู้ที่นำไปสู่การกำหนดมาตรการเฉพาะที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันยังจำกัดอยู่แค่ในระดับพื้นฐาน อาทิเช่น เมาแล้วขับ และการขับเร็ว เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมากกว่า 2 ใน 3 ของทั้งหมด 2) ผู้ใช้ถนนมักจะมีพฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับและไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้นในช่วงวันที่มีการเฉลิมฉลอง(วันที่ 31 ธ.ค. ถึง 1 ม.ค. ช่วงเทศกาลปีใหม่ หรือวันที่ 13 ถึง 15 เมษายน ช่วงเทศกาลสงกรานต์) เมื่อเปรียบเทียบกับวันอื่นในช่วง 7 วันอันตราย 3) ยานพาหนะกลุ่มเสี่ยงที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ตามด้วยรถกระบะที่มีสัดส่วนการประสบอุบัติเหตุมากกว่า ยานพาหนะ 4 ล้อประเภทอื่น 4) อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนทางสายรองที่ไม่ใช่ทางหลวงแผ่นดิน (ร้อยละ 60) ได้แก่ ถนน อบต. หรือหมู่บ้าน ถนนทางหลวงชนบท ถนนในเมืองหรือเทศบาล อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับความยาวของถนนแต่ละประเภทจะพบว่าทางหลวงแผ่นดินที่ดูแลโดยกรมทางหลวง มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุในช่วง 7 วันอันตรายมากกว่าถนนประเภทอื่นประมาณ 2.5 เท่า 5) บริเวณที่มักเกิดอุบัติเหตุ คือ ช่วงทางตรง (ร้อยละ 65) 6) ช่วงเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 16.00 – 20.00 น. (ร้อยละ 30)

เป็นที่ทราบกันดีว่าการเมาแล้วขับส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวมจากอุบัติเหตุและความสูญเสียที่ตามมา แม้ว่าจากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติตั้งแต่ปี 2547 ถึง 2560 จะบ่งชี้ว่าสถานการณ์พฤติกรรมการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประชากรไทยในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา ยังมีแนวโน้มในภาพรวมที่ไม่ชัดเจน แต่หากพิจารณาถึงสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากพฤติกรรมเมาแล้วขับจากข้อมูลสถิติจำนวนและสัดส่วนคดีจราจรที่มีสาเหตุจากเมาแล้วขับที่รายงานโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติตั้งแต่ปี 2542 ถึง 2560 จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับมีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจนโดยในช่วงปี 2559 ถึง 2560 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจากการเมาแล้วขับตลอดทั้งปีเฉลี่ยน้อยกว่า 1 พันคดีต่อปี คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1 ของคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด สอดคล้องกับรายงานข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) โดยกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มที่ลดลงอย่างชัดเจนของสัดส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่พบการดื่มแล้วขับ ทั้งในภาพรวมจากร้อยละ 45 ในปี 2548 ลดลงเหลือร้อยละ 30 ในปี 2560

ทั้งนี้ กลไกการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องเมาแล้วขับที่มีความเข้มข้นมากขึ้นเช่น บทบาทของการนำระบบการคุมประพฤติมาใช้กับผู้ต้องหาในคดีเมาแล้วขับที่มีจำนวนคดีเพิ่มมากขึ้นกว่า 5 เท่าตัวในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยมีสถิติจำนวนคดีเมาแล้วขับที่ศาลสั่งคุมประพฤติ เพิ่มขึ้นจาก 9,587 คดี ในปี 2556 เป็น 47,752 คดีในปี 2560 อาจเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งส่งผลให้สถานการณ์ ปัญหาเมาแล้วขับเริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ภาวะหลักใน คือ การหลับในระยะเวลาสั้นๆ เพียงชั่ววูบเดียว เป็นภาวะที่ร่างกายมีการทำงานลดลงหรือช้าลง เป็นการสับสนระหว่างการหลับและการตื่น โดยมีอาการหลับเข้ามาแทรกการตื่นอย่างเฉียบพลันโดยไม่รู้ตัว อาจเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ ขณะที่ตายังเปิดอยู่ แต่ไม่รับรู้ภาพเบื้องหน้า ทำให้ผู้ขับขี่ไม่รู้สึกรถและบังคับตัวเองไม่ได้ชั่วขณะ จนเกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง คล้ายกับพฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับ ซึ่งประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ในการรับรู้ ตัดสินใจ และตอบสนองจะด้อยลงโดยสาเหตุหลักของภาวะหลับในคือการพักผ่อนไม่เพียงพอ ข้อมูลผลการศึกษาจาก AAA Foundation for Traffic Safety ประเทศสหรัฐอเมริการะบุว่าผู้ขับขี่ที่ได้นอนหลับน้อยกว่า 4 ชั่วโมงจะมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่ได้นอนหลับพักผ่อนอย่างน้อย 7 ชั่วโมงถึง 11.5 เท่า ปัญหาความเสี่ยงอันตรายในการเดินทางขณะที่มีความเหนื่อยล้าจนเกิดภาวะหลับใน หรือพฤติกรรมเสี่ยงง่วงแล้วขับ จึงเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งในสังคมปัจจุบันที่เป็นยุคบริโภคนิยม ซึ่งผู้คนจำนวนมากต้องทำงานหนักจนมีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ

แม้ว่าข้อมูลสถิติของกรมทางหลวงจะระบุว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงจากการหลับในคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 4 ของอุบัติเหตุบนทางหลวงทั้งหมด แต่จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตจากการหลับใน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยอุบัติเหตุหลับในบนทางหลวง มักพบมากในกลุ่มรถปิคอัพ 4 ล้อ



โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในเวลากลางวัน (54%) และบนถนนช่วงทางตรง (86%) ด้วยเหตุนี้เอง ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุจากการง่วงแล้วขับ จึงควรได้รับการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังโดยจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในมิติต่าง ๆ อาทิ ภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร สื่อมวลชน – ควรให้ความรู้และสื่อสารสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องกับผู้ใช้ถนนถึงวิธีการป้องกันและการปฏิบัติตัวเมื่อรู้สึกว่ามีอาการง่วงนอนขณะขับขี่ • ผู้กำกับนโยบายภาครัฐ – ควรดำเนินมาตรการส่งเสริมให้ผู้ใช้รถสามารถเข้าถึงอุปกรณ์และเทคโนโลยีด้านยานยนต์ที่ช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการง่วงแล้วขับ เช่น ระบบตรวจจับอาการง่วงนอนและหลับในของผู้ขับขี่ (Drowsiness alert system) หรือระบบการเตือนรถหลุดออกนอกเส้นทาง (Lane departure warning system)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กำหนดมาตรการในการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแหวัดล้อม ให้เหลือน้อยที่สุด นำมาตรการดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ดังนี้

มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ประกอบด้วย มาตรการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง

1) กฎหมายจราจร ตามมาตรการ 1ร. 2 ส. 3ข. 4ม. (10 มาตรการ) ได้แก่ (1) ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (2) ขับรถย้อนศร (3) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร (4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (5) ไม่มีใบขับขี่ (6) แชนจ์ในที่คับขัน (7) เมาสุรา (8) ไม่สวมหมวกนิรภัย (9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย (10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และกรณี ผู้ขับขี่ไม่ยอมทดสอบความสามารถในอันที่จะขับ หรือเมาสุรา หรือของอย่างอื่น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น รวมทั้งกรณีห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง ทั้งนี้ ขอให้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นในกรณีเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกำหนด และขับรถย้อนศร เนื่องจากเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และทำให้เสียชีวิตบนท้องถนน

2) กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา และกฎหมายสถานบริการ ให้เน้นหนักในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด และในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี รวมทั้งการเปิด – ปิด สถานบริการตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

3) กฎหมายทางหลวง ให้เข้มงวดกวดขันการใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และการขายสิ่งของและจอดรถบริเวณบนไหล่ทาง

4) กฎหมายขนส่งทางบก ให้เข้มงวดกวดขันพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบสภาพรถ ให้มีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์ความปลอดภัยและส่วนควบคุมถูกต้องตามกฎหมายกำหนด

5) กฎหมายลักษณะปกครองท้องที่ โดยให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดูแลความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ เป็นกลไกหลักในการควบคุม กำกับ สอดส่อง ป้องปราม และตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

6) กฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

7) กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

มาตรการด้านสังคมและชุมชน (1) ใช้กลไก “สถาบันครอบครัว” ในการควบคุมปัจจัยเสี่ยง โดยให้สมาชิกในครอบครัวคอยตักเตือน และเฝ้าระวังคนในครอบครัวของตนเอง เพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น (2) ขอความร่วมมือให้ผู้นำในพื้นที่ เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประชาสัมพันธ์โดยใช้รูปแบบ “เคาะประตูบ้าน” เพื่อสร้างความตื่นตัวให้แก่ประชาชนในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (3) การจัดกิจกรรมทางศาสนา “1 อำเภอ 1 กิจกรรม” เพื่อตั้ง

ประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมและลดความเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ รวมทั้งการจัดกิจกรรม “สวดมนต์ข้ามปี ทาตีสู่พ่อ” หรือกิจกรรมตาม แต่ละศาสนา เพื่อตักเตือนประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมและลดความเสี่ยง ในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ (4) การจัดทำ “ประชาคมชุมชน / หมู่บ้าน” กำหนดข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนให้ประชาชนถือปฏิบัติ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ (5) การจัดตั้ง “ด่านชุมชน” เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ อาทิ เม้าแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน ได้มีข้อกำหนดเป็นแนวทาง ดังนี้คือ

1. จัดทำแผนงานประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่แนวทางการรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชน/หมู่บ้าน โดยจัดทำเป็นคู่มือที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ผู้นำชุมชนนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว เสียงตามสาย และวิทยุในชุมชน รวมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับทราบ ดังนี้ (1.1) มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่จะดำเนินการในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 (1.2) สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561ในพื้นที่ เช่น ข้อมูลผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ (1.3) ปัจจัยเสี่ยงหลักการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ (1.4) จุดเสี่ยง จุดอันตราย และจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยในพื้นที่ (1.5) การเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ (1.6) การทำความดีเพื่อพ่อ “เล็กดีมี เลิกขับเร็ว ร่วมใจใส่หมวกนิรภัย” เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 (1.7) การเปิดไฟหน้ารถทุกชนิดในระหว่างสัญญาณ เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นแก่ผู้ขับขี่ และ ผู้ใช้ถนนผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง (1.8) การตรวจสอบสภาพรถ เส้นทางสัญญาณ และเตรียมความพร้อมสภาพร่างกายก่อนออกเดินทาง

2. ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทุกชนิดให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในพื้นที่ เช่น ข้อมูลผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดความตระหนัก และปลุกจิตสำนึก ค่านิยม วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงและท้องถิ่นอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย มาตรการถนนปลอดภัย “1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย” โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่งจัดให้มีถนนปลอดภัยในพื้นที่ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องสำรวจและตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ และดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมให้มีความปลอดภัยรวมทั้งขอความร่วมมือผู้รับจ้างก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนให้เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเทศกาลปีใหม่ 2561 หรือกรณีที่ไม่ดำเนินการไม่แล้วเสร็จให้ติดตั้งเครื่องหมาย ป้ายเตือนให้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้ชัด ให้กำหนดมาตรการแนวทางในการแก้ไขป้องกันปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการสัญจร อาทิ จัดทำคานลื่น ระบายน้ำบนผิวถนนเพื่อชะลอความเร็วของรถ ติดตั้งสัญญาณไฟหรือสัญญาณเสียง จัดทำป้ายเตือน เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน และเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ให้ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) อาทิ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง สัญญาณไฟจราจร เส้าป้าย เป็นต้น

มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ประกอบด้วย (1) ให้กำหนดมาตรการ แนวทาง เพื่อกำกับควบคุม ดูแลรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสาร พนักงานประจำรถ รวมทั้งให้ตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทางให้ถูกต้องตามระเบียบ กฎหมาย และกำกับในเรื่องความเร็ว และการผลัดเปลี่ยนพนักงานขับรถโดยสารตามระยะทาง / ช่วงเวลาที่กำหนด (2) ให้ความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการ หลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการ



ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 (3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ผู้ขับขี่ ตรวจสอบสภาพรถยนต์ ก่อนออกเดินทาง ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 (4) ให้เข้มงวด กวดขันกับผู้ใช้รถกระบะที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย

มาตรการการดูแลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว ให้จังหวัดที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว และกรุงเทพมหานคร พิจารณามาตรการหรือแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นพิเศษ ตามความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561

มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ (1) จัดเตรียมความพร้อมของโรงพยาบาล แพทย์ พยาบาล และหน่วยบริการแพทย์ฉุกเฉิน ระบบการติดต่อสื่อสาร การสั่งการ ประสานงาน และการแบ่งมอบพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเครือข่ายและดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (2) จัดเตรียมความพร้อมของหน่วยกู้ชีพ และกู้ภัย ทั้งด้านบุคลากร เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ การสั่งการ ระบบการติดต่อสื่อสารและดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (3) การประชาสัมพันธ์ระบบการช่วยเหลือต่าง ๆ ที่ผู้ประสบเหตุควรจะได้รับ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (4) จัดเตรียมความพร้อมของระบบการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุของแต่ละพื้นที่ เช่น กำหนดให้ทีมกู้ชีพกู้ภัยฉุกเฉินระดับท้องถิ่น อำเภอ และบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างเหมาะสม

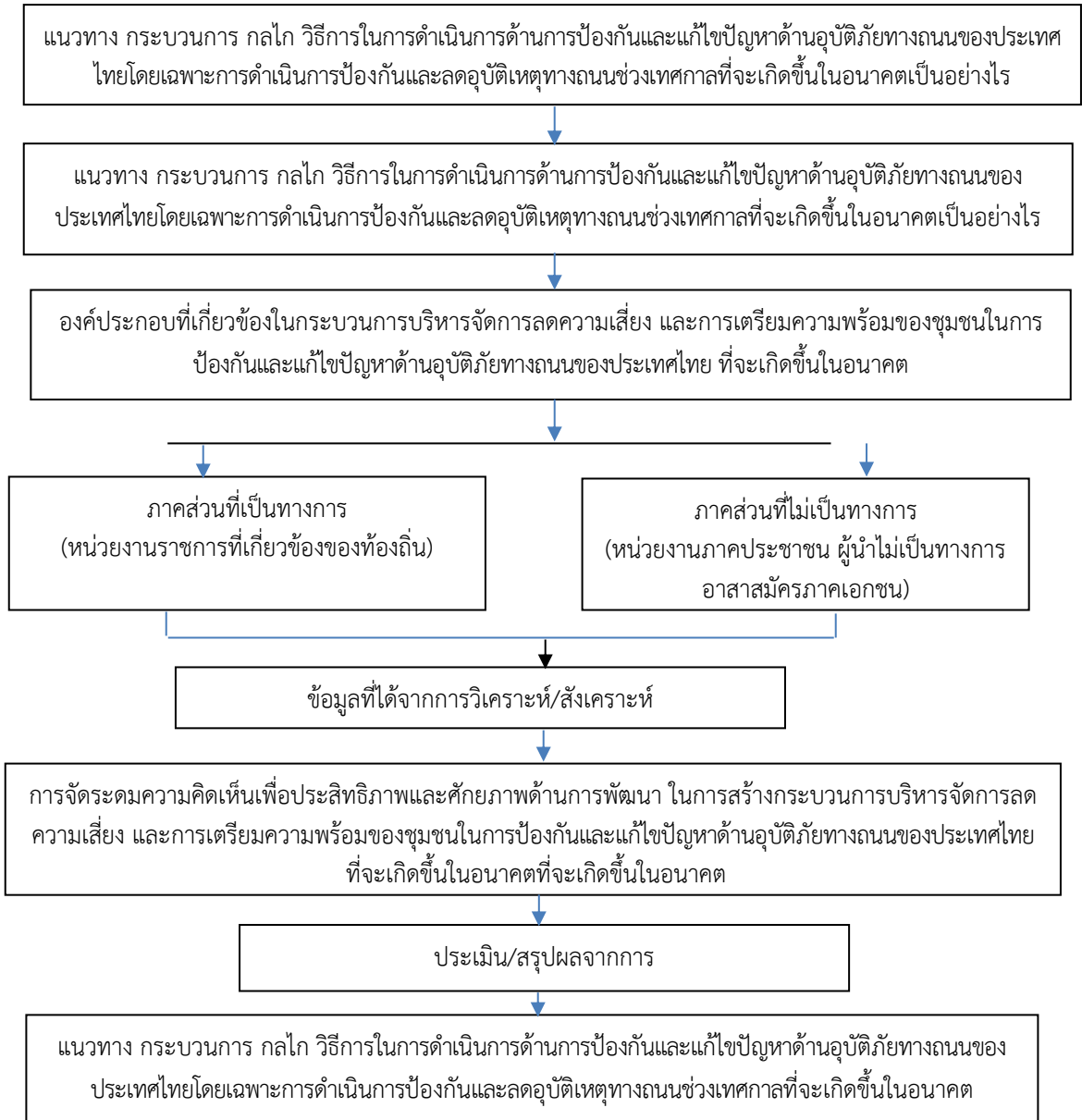
แนวทางการดำเนินงานช่วงเตรียมความพร้อมและช่วงการณรงค์

1. ให้นำหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และกรุงเทพมหานคร จัดทำแผนปฏิบัติการตามภารกิจของหน่วยงาน โดยใช้กรอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 เป็นแนวทางการดำเนินการ โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจังและต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงเตรียมความพร้อมฯ

2. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และกรุงเทพมหานคร บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ และภาคประชาชน ประชุมวางแผนการดำเนินการตาม 8 มาตรการในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) โดยใช้กลไกประชารัฐเป็นแนวทางการดำเนินงานในพื้นที่ เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ควบคู่กับการรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง 2 ช่วงควบคุมเข้มข้น (1) ให้นำหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และกรุงเทพมหานคร เพิ่มความเข้มข้นในการดำเนินงานในพื้นที่ โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และต่อเนื่อง เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด (2) ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 เพื่ออำนวยการควบคุม กำกับ ดูแลและติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ดังนี้ 1) ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ส่วนกลาง ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 2) ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 จังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3) ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 กรุงเทพมหานคร ณ กองบัญชาการตำรวจนครบาล 4) ศูนย์ประสานการปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ณ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขา (3) ให้จัดตั้งจุดตรวจเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น จริงจัง และต่อเนื่อง ตามมาตรการ 10 มาตรการ (10 รสขม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (4) ให้จัดตั้งจุดอำนวยความสะดวก และจุดบริการ และประสานส่วนราชการที่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนให้เปิดเป็นจุดพักรถ และจุดบริการประชาชน เพื่อให้ประชาชนแวะพักในระหว่างการเดินทาง และจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์จุดพักรถและจุดบริการให้สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน (5) ให้หน่วยทหารในพื้นที่ (กกล.รส.) ถือปฏิบัติตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2558 อย่างต่อเนื่องในช่วงควบคุมเข้มข้น และรายงานผลการดำเนินการในที่ประชุมจังหวัดและส่วนกลางเป็นประจำทุกวัน (6) ให้กระทรวงสาธารณสุขบูรณาการร่วมกับสภ

นักรงานการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กรุงเทพมหานคร และมูลนิธิต่าง ๆ จัดเตรียมความพร้อมด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งด้านโรงพยาบาล เครื่องมือ อุปกรณ์ บุคลากร และระบบการสื่อสาร การประสานงาน และการแบ่งพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อช่วยเหลือประชาชนผู้ประสบเหตุให้ทันเวลาที่ (7) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัด กรุงเทพมหานคร ออกตรวจติดตามผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของหน่วยงาน และสรุปผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการดำเนินงานในช่วงเทศกาลปีใหม่ (7 วัน) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบ

จากการทบทวนวรรณกรรมตามที่ได้เสนอมาแล้วทำให้ได้ กรอบแนวความคิดความสัมพันธ์ของตัวแปร และแนวทางดำเนินการ ดังรูปที่ 1 ดังนี้:



รูปที่ 1 แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



การศึกษาในครั้งนี้จะใช้เทคนิควิธีการวิจัยแบบใหม่ที่เหมาะสมกับการสังเคราะห์ฉากทัศน์การกำหนดแนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกัน และแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย คือการวิจัยอนาคตการณ์ (futures research) แนวทางการศึกษาวิจัยในเรื่อง “แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกัน และแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย” ใช้การวิจัยอนาคตการณ์ (futures research) โดยใช้เทคนิคเดลฟาย (delphi technique) ด้วยเหตุผลที่ว่าเทคนิคเดลฟายที่ใช้เป็นวิธีการอภิปรายที่มีการควบคุมประเด็นการอภิปรายมีการเปิดเผยความคิดเห็น และใช้วิธีการสร้างฉันทามติที่ปราศจากการแสดงอารมณ์ของผู้ให้ข้อมูล แม้ว่าในบางครั้งจะไม่สามารถหาฉันทามติได้จากเทคนิคนี้ แต่ก็มีข้อมูลเหตุผลที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการวางแผนหรือกำหนดนโยบายได้

หลักการของเดลฟายมี 3 ประการ คือ การกำหนดโครงสร้างของเส้นทางการส่งผ่านข้อมูลข่าวสาร การให้ข้อมูลย้อนกลับ และการเก็บรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล เทคนิคนี้เหมาะกับการใช้กับการคาดการณ์ในการสังเคราะห์รูปแบบ กลไก และแนวทางการปลูกฝังเจตคติ และวัฒนธรรมสุจริตเพื่อการป้องกันและปราบปรามการทุจริต หากทำได้อย่างสมเหตุสมผลจะได้ข้อค้นพบที่เป็นประโยชน์สามารถนำมาใช้กำหนดแผนงานและมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ในการบริหารและการจัดการกับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่จะนำไปใช้ในการพัฒนา ฉากทัศน์การกำหนด แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกัน และแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

เนื่องจากการวิจัยอนาคตการณ์ในยุคปัจจุบันนิยมใช้หลายแนวทางหลายวิธี (multi-methods) ร่วมกันมากกว่าการวิจัยแบบดั้งเดิม (conventional research) ที่นิยมแบ่งแนวทางการวิจัยออกเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เชิงคุณภาพ และแบบผสม ซึ่งการวิจัยแบบดั้งเดิมส่วนมากแก้ไขปัญหาปัจจุบันในด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้นหรือมองในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ส่วนใหญ่ใช้ข้อมูลอยู่แล้วหรือไม่ก็จัดเก็บข้อมูลในปัจจุบันที่มีกรอบความคิดกำหนดไว้ล่วงหน้าว่าจะจัดเก็บตัวแปรอะไรบ้าง ในขณะที่โลกปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว แนวคิดทฤษฎีและข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษาวิจัยแบบดั้งเดิมล้าหลัง ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของการวางแผนระยะยาวได้เพียงพอ เพราะไม่คำนึงถึงหรือไม่ได้ระแวดระวังการเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น แต่การวิจัยอนาคตการณ์ครอบคลุมแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ รวมทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นของแต่ละแนวโน้มในช่วงที่ยาวนานกว่า การเปลี่ยนแปลงอนาคตต่าง ๆ พอคาดเดาจากการใช้ข้อมูลที่มีอยู่แล้วได้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2561)

อย่างไรก็ตาม ถ้าไกลไปกว่านั้นจะต้องใช้ระเบียบวิธีการวิจัยอนาคตการณ์เป็นกระบวนการหลักในการทำความเข้าใจหรือการคาดเดาที่อยู่บนพื้นฐานตามหลักวิชาการ และต้องมีการประเมินความเป็นไปได้ในการดำเนินการ จัดรูปแบบการเปลี่ยนแปลงให้เป็นไปในทิศทางที่พึงประสงค์ของแต่ละแนวทางที่ได้กำหนดไว้เป็นทางเลือกซึ่งแต่ละแนวทางมีสิ่งที่จะต้องคำนึงถึง เช่น ปัญหาและสิ่งท้าทาย ตลอดจนขั้นตอนในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ซึ่งแต่ละขั้นตอนอาจจะใช้วิธีการและเครื่องมือในการศึกษาที่แตกต่างกันให้เหมาะสมกับความสลับซับซ้อนของปัญหาวิจัย และขอบเขตระยะเวลา (time horizon) ของอนาคตการณ์ได้ สิ่งที่ผู้วิจัยจะต้องตัดสินใจ คือ จะใช้แนวทางใด วิธีการใด และเครื่องมืออะไรในการศึกษาและจะใช้ร่วมกันอย่างไร วิธีการมองอนาคตข้างหน้า (classes of foresight methods) (Magruk, 2015) สิ่งที่ยุ่งยากไปกว่านั้น คือ ความจำเป็นที่จะต้องมีการนำหลายวิธีมาใช้ร่วมกัน จะใช้วิธีการใดจะเป็นการลองถูกลองผิดข้อสมมติเกี่ยวกับกระบวนการวิจัยอนาคตการณ์ การดัดแปลงและการปรับให้เข้ากับสถานการณ์ของปัญหา ความเข้าใจง่ายต่อความเข้าใจ (intelligibility) ความชัดเจน (clarity) ในทุกประเด็นทุกขั้นตอนและทุกคำศัพท์ที่ใช้ ความสามารถแนะนำได้ (advisability) ประสิทธิภาพ (efficiency) ความเชื่อถือได้ (reliability) ความถูกต้อง (validity) และ คุณสมบัติที่สำคัญมากอีกหลายประการ เช่น ความเป็นไปได้ (plausibility) ของความรู้ที่นำไปปฏิบัติได้ซึ่งขึ้นอยู่กับประสบการณ์ (experience) และการหยั่งรู้ได้ (intuition) โดยสัญชาตญาณของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในเรื่อง แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการ

ป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล เพื่อนำมาใช้ในสังคมไทยได้ต่อไป

2. สรุป

บทความนี้ ต้องการนำเสนอกรอบแนวคิดของรูปแบบ แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและใช้เทคนิควิธีการวิจัยอนาคตการณ์เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ เมื่อได้ข้อค้นพบการที่เหมาะสมถึงรูปแบบ แนวทาง กระบวนการ กลไก วิธีการในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต แล้วจะจัดทำข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหของประเทศไทยในประเด็นการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ที่เหมาะสมกับบริบทของสังคมไทย

3. เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2561). รายงานผู้เสียชีวิต 7 วันอันตราย เทศกาลปีใหม่. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยทางถนน: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. เข้าถึงได้จาก : [<http://rvpreport.rvpeservice.com/>]. สืบค้นวันที่ 25 ธันวาคม 2562.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2561). รายงานผู้เสียชีวิต 7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยทางถนน: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. เข้าถึงได้จาก : [<http://rvpreport.rvpeservice.com/>]. สืบค้นวันที่ 25 ธันวาคม 2562.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนที่นาทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยทางถนน. เข้าถึงได้จาก : [<http://www.thairsc.com/th/>]. สืบค้นวันที่ 25 ธันวาคม 2562 .
- มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2561). สถิติอุบัติเหตุบนท้องถนน ปี 2561. หมวดข่าว: ในประเทศ วันที่ 20 ธันวาคม 2561 เวลา 22:50:09 น. เข้าถึงได้จาก : [<http://news.ch3thailand.com/local/83995>]. สืบค้นวันที่ 24 ธันวาคม 2562.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2561). สถิติผู้เสียชีวิตบนท้องถนนของประเทศไทย. หมวดข่าว: ในประเทศ วันที่ 20 ธันวาคม 2561 เวลา 22:50:09 น. เข้าถึงได้จาก : [<http://news.ch3thailand.com/local/83995>]. สืบค้นเมื่อ วันที่ 24 ธันวาคม 2562
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2561). ศาสตร์ว่าด้วยการวิจัยเชิงอนาคตการณ์. สามลดา กรุงเทพฯ.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2562). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561. กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. กระทรวงคมนาคม. เข้าถึงได้จาก : [<http://rvpreport.rvpeservice.com/>]. สืบค้นวันที่ 22 ธันวาคม 2562.



องค์การอนามัยโลก. (2561). สถิติสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2561.หมวดข่าว: ในประเทศ วันที่ 20 ธันวาคม 2561เวลา 22:50:09 น. เข้าถึงได้จาก : <http://news.ch3thailand.com/local/83995>. สืบค้นเมื่อ วันที่ 24 ธันวาคม 2562.