

ยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ Strategic Management for Road Accident Reduction during the New Year Festival

อาคม ณ ลำพูน

รุ่งโรจน์ พญาวัน

กระทรวงมหาดไทย

ดร.สามารถ บุญรัตน์

วิทยาลัยสงฆ์ลำพูน มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

Sboonrut@gmail.com

บทคัดย่อ

จำนวนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของไทยในช่วงเทศกาลปีใหม่ทำให้เพิ่มขึ้นในทุกปีด้วยสาเหตุหลัก ได้แก่ เมาแล้วขับ ใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด สภาพคนขับไม่พร้อม และสภาพของรถยนต์ไม่พร้อม ทำให้ยอดของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บประจำปี 2562-2563 ที่ผ่านมามีจำนวน 737 คน บาดเจ็บจำนวน 3,499 คนและเกิดอุบัติเหตุ 3,421 ครั้ง ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่มีความเป็นไปได้ในการลดการสูญเสียได้ด้วยการทำให้จำนวนรถบนท้องถนนลดลงด้วยพัฒนาคุณภาพที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัยต่อการบริการระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น พร้อมทั้งการควบคุมราคาโดยสารประจำทางที่เป็นธรรม การลงโทษและเข้มงวดเรื่องสิทธิการใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจังโดยเฉพาะใบขับขี่ที่รถประเภทต่างๆ อีกทั้งการเพิ่มระบบการขนส่งให้มากขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนอย่างเพียงพอและรวดเร็ว การได้มาซึ่งสิทธิการขับอย่างปลอดภัยที่มีการลงโทษในระยะยาว การจำกัดความเร็วในการขับขี่ที่ไม่เกิน 80-100 กิโลเมตร/ชั่วโมงพร้อมกับตรวจสอบสมรรถนะของผู้ขับขี่ตลอดเส้นทางในช่วงเทศกาลดังกล่าว การเข้มงวดเรื่องสุรยาเสพติดต่างๆ อย่างจริงจัง การอำนวยความสะดวกต่อการขับขี่ผ่านการบูรณาการระดับจังหวัดและท้องถิ่นตลอดถึงชุมชน

คำสำคัญ : ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการภาครัฐ, การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน, เทศกาลของไทย.

Abstract

The number of deaths and injuries from road accidents in Thailand during the New Year's festival is increasing every year. mainly due to drunk driving, exceeding the speed required by law. The driver's condition is not ready. And the condition of the car is not ready As a result, the number of deaths and injuries for the year 2020 - 2020 was 737, with 3,499 injuries and 3,421 accidents. The authors suggest management strategies for reducing road accidents during the New Year festival. That is expected to be likely to reduce losses as well Reducing the number of cars

on the road by improving quality standards Safer for public transportation services Along with controlling the fair passenger fare Punishment and strict restrictions on the use of road vehicles. especially the driver's license of various types of cars. As well as adding more transportation systems to support the rapid and sufficient public transport Obtaining safe driving rights with long-term penalties Limiting the speed of driving to no more than 80-100 kilometers / hour while checking the performance of drivers throughout the route during the said festival Strict strictness on alcohol and drugs. facilitating driving through integration at the provincial and local levels. including communities

Keywords: Strategy for Public Sector Management. Road Accident Reduction. Thai Festivals.

บทนำ

ประเทศไทยมีสถิติมีผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุบนท้องถนนอันดับ 2 ของโลก อัตราผู้เสียชีวิต 2.000 คนต่อเดือน บาดเจ็บ 200.000 คนต่อเดือนส่งผลให้ในสังคมเรามีผู้พิการ มีเด็กกำพร้าจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ สาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนน มี 3 สาเหตุหลัก 1. สาเหตุจากตัวคนขับ เช่น เมาเหล้า มีโรคลมชักมีข้อจำกัดทางสายตา 2. สาเหตุจากสภาพถนน เช่น ถนนที่ไม่ได้มาตรฐานไม่มีไฟเขียวไฟแดง ไม่มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน 3. สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม เช่น หมอกลางจัด คว้นไฟจากการเผาขยะข้างทางสถานการณ์ของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ไทย (วิวัฒน์ พุทธวรรณไชย. 2556 : 279) จากการติดตามของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2562 -วันที่ 3 มกราคม 2563 พบว่า อุบัติเหตุทางถนน ในช่วง 7 วันอันตรายมีสถิติการเสียชีวิต 373 ศพ เ้เจ็บ 3.499 คนการเกิดอุบัติเหตุ 3.421 ครั้ง ลดลง 370 ครั้ง คิดเป็น 9.76% จากในช่วงเดียวกันของเทศกาลปีใหม่ 2562 มีผู้บาดเจ็บ 3.499 คน ลดลง 393 คน คิดเป็น 10.10% จากในช่วงเดียวกันของเทศกาลปีใหม่ 2562 และผู้เสียชีวิต 373 คน ลดลง 90 คน คิดเป็น 19.44% จากในช่วงเดียวกันของเทศกาลปีใหม่ 2562 (หนังสือพิมพ์คม ชัด ลึก. 2563) นอกจากนี้ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2562 ที่ผ่านมานี้ ในช่วง 7 วันของการรณรงค์ “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2562 เกิดอุบัติเหตุรวม 3.338 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 386 ราย ผู้บาดเจ็บ 3.442 คน (SPRING NEWS. 2563) แม้ว่าที่ผ่านมาภาครัฐบาลจะวางมาตรการอย่างดีก็ตาม ได้แก่ มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคนโดยเฉพามาตรการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง มาตรการด้านสังคมและชุมชนโดยให้ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ มาตรการการดูแลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.). 2561 : 5-7) เพราะฉะนั้น การทำงานการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรัฐบาลปัจจุบันแม้ว่าจะมีมาตรการลงโทษที่หนักขึ้น และเฝ้าระวังตลอด 24 ชั่วโมงก็ตามผลเชิงประจักษ์กลับไม่เป็นที่น่าพอใจมากนักถึงแม้ว่าในเทศกาลปีใหม่ 2563 ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ

จะลงก็ตามแต่กลับทำให้เห็นข้อสังเกตถึงปัจจัยที่ทราบสาเหตุหลักกว่าเกิดจากอะไรบ้าง หรือจะเป็นเพราะมาตรการการดำเนินงานของรัฐบาลยังไม่ตรงกับสาเหตุปัญหาที่เกิดขึ้นจริงๆ ดังนั้นผู้เขียนจึงมองว่าควรมีมาตรการอื่นบ้างหรือไม่ หรือวิธีการอื่นๆที่แตกต่างที่สามารถจะลดปัจจัยเสี่ยงในการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหามาจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561 – 2564 เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น 1. การเพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารความปลอดภัยทางถนน 2. เพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูล 3. การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย 4. เพิ่มสัดส่วนงบประมาณ ทรัพยากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เช่น 1. สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน/ในสังคม 2. ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ 3. เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 เช่น 1. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ 2. ยกระดับถนนที่ปลอดภัย 3. ส่งเสริมการเดินทางเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย ส่งเสริมความร่วมมือเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน และได้กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัด ปี พ.ศ. 2560 – 2564 จากอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน เป็น 30, 27, 24, 21, 18 คน ตามลำดับ นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ในระยะยาว 20 ปี (ปี 2561 – 2580) ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาประเทศในระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในระยะยาว 20 ปี เพื่อสร้างให้เกิดความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ซึ่งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทฯ พ.ศ. 2560 – 2563 โดยให้ปรับเป็นแผนแม่บทฯ พ.ศ. 2561 – 2564 เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ 2562) นอกจากนี้กระทรวงสาธารณสุขได้เสนอเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนคือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายใน พ.ศ. 2563 โดยในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ คือ อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในปี 2563 ลดลงร้อยละ 50 ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในปี 2553 ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวเป็นเป้าหมายที่กำหนดตามกรอบปฏิญญาโมสโกที่กำหนดให้ปี พ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเป็นไปตามเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) ประกอบด้วย 4 มาตรการสำคัญ ได้แก่

1.มาตรการการบริหารจัดการ ได้แก่ (1) SAT/EOC-RTI : การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Operation Center : EOC) พร้อมทั้งมีทีมตระหนักรู้ (Situation Awareness Team : SAT) (2) Trauma & Emergency Admin Unit (TEA Unit) คุณภาพ : การจัดตั้งหน่วยงาน TEA Unit ในโรงพยาบาลระดับ A. S และ M1 ดำเนินการรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บ พร้อมทั้งวิเคราะห์สังเคราะห์ข้อมูล (3) สสอ./รพช. หรือ คปสอ. เป็นเลขาฯร่วมในศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) โดยมีบทบาทในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี เชื่อมโยงการทำงานระหว่างกลไกระบบสุขภาพอำเภอ (DHS) ที่มีอยู่ในทุกอำเภอมหาทุนเสริมการทำงาน (5) เขตสุขภาพมีแผนและสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานในพื้นที่

2.มาตรการจัดการข้อมูลและการประเมินผล ได้แก่ (1) การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (สาธารณสุขสุ ดำรง และบริษัทต่างๆ) ทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด เพื่อให้ทราบขนาดปัญหาที่แท้จริง วิเคราะห์สาเหตุ ปัญหา และนำเสนอข้อมูลผ่าน ศปถ.จังหวัด หรือการประชุมสหสาขา สำหรับใช้ประโยชน์ในการชี้เป้า วางแผนงาน และประเมินผล (2) พัฒนาระบบรายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) โดยส่วนกลางพัฒนา software. server. system และจัด training ร่วมกับโรงพยาบาลเครือข่ายระดับ A. S. M1 (3)พัฒนางานการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน (Investigation) (4) การประเมินผลมาตรการต่างๆ ทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ เช่น การตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล มาตรการด่านชุมชน มาตรการจัดการความเร็ว

3.มาตรการป้องกันและการขับเคลื่อนนโยบาย (1) การขับเคลื่อนนโยบายในระดับพื้นที่และระดับประเทศ เพื่อนำไปสู่การบูรณาการการทำงานของเครือข่ายและหน่วยงานอื่นๆ เช่น การตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาลการพัฒนาระบบข้อมูล 3 ฐานเพื่อเป็น Base Line ในการประเมินผล การดำเนินงานด้านชุมชน การจัดการจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่ การผลักดันการป้องกันการบาดเจ็บทางถนนในเขตเมือง(City RTI) เป็นต้น (2) ขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านระบบสุขภาพอำเภอหรืออำเภอควบคุมโรคเข้มแข็งแบบยั่งยืน (DHS-RTI) และเชื่อมโยงกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินงานผ่านกลไกการควบคุมป้องกันโรคในระดับอำเภอ ร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ โดยใช้กลยุทธ์ 5 ส. (ส.สารสนเทศ ส.สุดเสียงส.สหสาขา ส.สุดคุ้ม ส.ส่วนร่วม) และการชี้เป้าพื้นที่เสี่ยง (3) ขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านชุมชน/มาตรการชุมชน (Community Checkpoint) /การจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน/การสื่อสารความเสี่ยง/การพัฒนาพฤติกรรม ร่วมกับภาคีเครือข่ายในชุมชน ในการป้องกันและป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดการบาดเจ็บทางถนน (4) ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนของโรงพยาบาล (Ambulance Safety) การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในหน่วยงานสังกัดกระทรวงสาธารณสุข (RTI officer)

4.มาตรการรักษาพยาบาล โดยการพัฒนาคุณภาพการรักษาตามแนวทาง Service Plan Trauma and Emergency ครอบคลุมด้านต่าง ๆ ดังนี้ (1) EMS คุณภาพ (2) ER คุณภาพ (3) In-hos คุณภาพและ (4)Referral System

อีกทั้งการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยที่มีแนวทางการทำงานของภาครัฐระยะยาวในการที่จะบรรลุวิสัยทัศน์และทำให้ประเทศไทยพัฒนาไปสู่อนาคตที่พึงประสงค์นั้น จำเป็นจะต้องมีการกำหนดวงกรอบแนวคิด การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะยาว และกำหนดแนวทางการพัฒนา ของทุกภาคส่วนให้ขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกันเพื่อลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีมูลค่าความสูญเสียสูงถึงกว่า 200.000 ล้านบาทหรือกว่า 2.5% ของ GDP ตามที่กรมทางหลวงและมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ได้มีการศึกษาไว้เป็นสิ่งที่รัฐบาลและสังคมไทยควรจะต้องมีความตระหนักถึงความสูญเสียดังกล่าว และจะต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมกันในอันที่จะลดความสูญเสียดังกล่าว การกำหนดเป้าหมายควรเป็นการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทาย แต่มีความเป็นไปได้ที่จะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวหากมีการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ซึ่งรัฐบาลจะต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ได้ดำเนินการอยู่แล้วและแนวทาง 5 เสาหลักเป็นแนวทางที่ได้รับการศึกษาและใช้งานจริงจนสามารถพิสูจน์ถึงประสิทธิภาพ และประสิทธิผลได้ ประเทศไทยจึงควรยึดแนวทางดังกล่าวเป็นแนวทางหลักในการขับเคลื่อน แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แต่อาจจะต้องมีการนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาพ และบริบทของปัญหาในประเทศไทยซึ่งมีความอ่อนแอด้านวัฒนธรรม ความปลอดภัย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. 2562) ดังนี้

1.พัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพทั้งในด้านอำนาจหน้าที่ ทรัพยากร และงบประมาณในการดำเนินการที่เหมาะสมโดยมีกลไกการติดตามและประเมินผลที่เข้มแข็ง และทุกหน่วยงาน ต้องนำผลการประเมินดังกล่าวไปใช้ในการปรับปรุง การทำงานอย่างจริงจัง

2.พัฒนาระบบกฎหมายและกระบวนการบังคับใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยปฏิบัติ ให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านคน ถนน และยานพาหนะตามมาตรฐานสากล เพื่อการอำนวยความสะดวกของผู้ประสบเหตุที่ทั่วถึงและเท่าเทียม และเพื่อสร้างกลไกการเยียวยา และฟื้นฟูที่ครอบคลุม และเพียงพอต่อการส่งเสริมให้ผู้ประสบเหตุสามารถคืนกลับสู่สังคมได้เช่นปกติ

3.พัฒนาแนวทางการแสวงหาเงินทุนที่เพียงพอต่อการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย และมีรูปแบบการ กระจ่ายงบประมาณที่สอดคล้องกับการทำงานแบบบูรณาการและส่งเสริมการทำงานในระดับชุมชนอย่างแท้จริง นอกจากนี้ ยังต้องก่อให้เกิดการใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ คุ่มค่าและคุ้มค่า

4.พัฒนาการจัดตั้งกลไกการทำงานที่เป็นอิสระ ในการพัฒนาความรู้ การวิจัยเพื่อสร้างมาตรฐาน ความปลอดภัยสำหรับ คน ถนน และยานพาหนะ การถ่ายทอดความรู้เพื่อยกระดับการทำงานของฝ่ายปฏิบัติ นอกจากนี้ ยังเป็นกลไกที่สำคัญเพื่อกำกับ ติดตาม ประเมินผล ตลอดจนให้คำแนะนำกับภาคนโยบายและฝ่ายบริหาร

5.สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นวิสัยทัศน์ร่วม ของสังคมไทยที่ทุกคนมีบทบาทร่วมกันจากระดับบุคคล ชุมชน ท้องถิ่น การเมือง ภาครัฐ และภาคเอกชนที่ได้รับการตอบสนองอย่างจริงจังและยั่งยืน

กล่าวได้ว่า ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้แม้ว่าจะได้รับความสนใจและตระหนักจากภาครัฐก็ตามแต่ในภาคประชาชนยังขาดความใส่ใจต่อความระวังอันตรายที่จะเกิดขึ้นยังคงเกิดอุบัติเหตุในทุกๆปีและในทุกช่วงของเทศกาลจนมีคำถามที่ดั่งขึ้นไว้อย่างยาวนานว่าสังคมไทยหมดหนทางสำหรับ

แก้ไขปัญหาลแล้วจริงหรือ จนไม่สามารถจะลดจำนวนผู้สูญเสียได้ถึงแม้ว่าจะมีมาตรการลงโทษอย่างหนักแล้วก็ตามไม่สามารถจะจัดการกับคนเมาแล้วขับรถจนประสบอุบัติเหตุซึ่งภาครัฐจะต้องมีการทบทวนบทบาทและทบทวนยุทธศาสตร์เสียใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทสังคมไทยอย่างไรและค้นหาแนวทางการวางยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับความเป็นจริงมากยิ่งขึ้นที่จะเชื่อมโยงข้อมูลไปสู่ระดับจังหวัดและท้องถิ่นให้ช่วยกันลดอุบัติเหตุอย่างมีจิตสำนึกและตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นในช่วงวันเวลาดังกล่าว

ยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่

ช่วงเทศกาลปีใหม่ของไทยเป็นวันอันตรายจากการใช้รถใช้ถนนเพราะเป็นวิถีชีวิตของประชาชนที่รัฐบาลประกาศหยุดการทำงานเพื่อให้ประชาชนกลับไปเยี่ยมบ้านหรือกลับไปเฉลิมฉลองกับครอบครัวตามชนบททุกภาครวมประมาณ 7 วัน จนกลายเป็น 7 วันอันตรายที่มีอุบัติเหตุจากรถจำนวนมากจนทำให้ประชาชนสูญเสียชีวิตไปปีละ 400 คน ซึ่งเป็นจำนวนที่ไม่น้อยสำหรับการกลับบ้านและไม่สามารถทำงานได้ดังเดิม จนกลายเป็นภาระการแก้ไขปัญหาหาระดับชาติในทุกๆปี แม้ว่าจะมีสัญญาณจากภาครัฐในการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดก็ตามหรือรัฐบาลมรยุทธศาสตร์ในการลดอุบัติเหตุในช่วงเวลาดังกล่าวแล้วก็ตามก็ไม่สามารถจะหยุดการลดอุบัติเหตุได้ หรือแม้กระทั่งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะมาถึงอีก 3 เดือนคาดการณ์ว่าน่าจะมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บการใช้รถใช้ถนนไม่แตกต่างไปจากช่วงเทศกาลปีใหม่ จนปัจจุบันกลายเป็นปัญหาที่ยากต่อการแก้ไขสำหรับภาครัฐแล้วจริงหรือ ถึงไม่สามารถบริหารจัดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า ภูมิปัญหาการแก้ไขสำหรับสังคมไทยไม่น่าจะมีถึงทางตันเสียทีเดียวจะสามารถแก้ไขหรือวางมาตรการป้องกันได้ด้วยยุทธศาสตร์การบริหารการป้องกันได้ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการทำให้จำนวนลดรถบนท้องถนนลดลงด้วยพัฒนาคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ปลอดภัยให้มากขึ้น พร้อมทั้งการควบคุมราคาโดยสารประจำทางที่เป็นธรรม ซึ่งระบบการขนส่งถือว่าเป็นหัวใจหลักของการลดจำนวนรถบนท้องถนนได้อย่างชัดเจนที่สุดหากแม้ว่าการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีความปลอดภัยและ รวดเร็ว และมีคุณภาพสากลโดยการเพิ่มแหล่งขนส่งแห่งใหม่ให้มากขึ้นเพิ่มรองรับการใช้บริการโดยเฉพาะสายอีสานและสายเหนือที่มีจำนวนผู้โดยสารจำนวนมากมีไม่เพียงสถานีหมอชิดเพียงแห่งเดียวเท่านั้น นอกจากนี้การเพิ่มจำนวนเที่ยวรถก็เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ประชาชนตัดสินใจใช้บริการรถโดยสารจากบริษัทต่างๆ มากยิ่งขึ้นให้เพียงพอต่อการบริการในช่วงวันเวลาดังกล่าว อีกทั้งการพัฒนาระบบการขนส่งรถไฟรางคู่และเพิ่มขบวนรถในบางเส้นทางเพิ่มรองรับประชาชนไม่ให้ตกค้าง และระบบการขนส่งทางอากาศที่สามารถลดราคาลงมาเพิ่มสร้างแรงจูงในการใช้บริการดังกล่าว ระบบการขนส่งทั้ง 3 ระบบควรมองไปที่ความปลอดภัยระดับสูงสุดที่มีภาครัฐคอยควบคุมอย่างเข้มงวด การเข้าถึงการใช้บริการที่ไม่แออัดมากนักโดยทำการจองตั๋วล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน เพื่อวางมาตรการเพิ่มเที่ยวรถให้เพียงพอต่อความต้องการซึ่งจากสถิติตัวเลขของรัฐบาลปรากฏเที่ยวรถจากบริษัทรถทัวร์เฉลี่ยวันละ 7.300 เที่ยวก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการอีกทั้งจำนวนของผู้ใช้รถโดยสารวันละประมาณ 140.000 คนต่อวัน หากคิดมวลรวมแล้วจะพบว่า ในช่วง 7 วันจะมีประชาชนเดินทางกลับบ้านร้อยละ 43.2% (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจออนไลน์. 2563) หากเทียบกับจำนวนระบบการขนส่งสาธารณะถือ

ว่าไม่เพียงพออย่างมากและราคาที่เป็นธรรมทั้งผู้ให้บริการและผู้รับบริการ หรืออาจจะมีราคาลดกว่าวันธรรมดาที่จะช่วยให้ประชาชนตัดสินใจใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการลงโทษและเข้มงวดเรื่องสิทธิการใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจังโดยเฉพาะใบขับขี่ประเภทต่างๆ จากการรายงานของโฆษกศาลยุติธรรมสรุปว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระหว่างวันที่ 27 – 31 ธันวาคม 2562 จำนวนคดีที่ขึ้นสู่การพิจารณา รวมทั้งสิ้น 9,179 คดี (สุริยพันธ์ หงษ์วิไล, 26563) จากจำนวนของการดำเนินคดีในแต่ละปีทำให้กระบวนการยุติธรรมทำงานอย่างหนักเพื่อตัดสินคดีความเกี่ยวกับ พรบ.จราจรทางบกซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ก็ยังคงมาจากเมาแล้วขับมีโทษทั้งจำและปรับ หากมองในเชิงงบประมาณจะสามารถนำเงินเข้ารัฐได้มากขึ้นแต่หากมองในเชิงการพัฒนา รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการซ่อมแซมถนนและความเสียหายจำนวนมากเช่นกัน อีกทั้งยังต้องใช้งบประมาณในการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บซึ่งทำให้หมอและพยาบาลต่างก็ทำงานหนักด้วยเช่นกัน เพราะที่ผ่านสังคมไทยใช้กฎหมายเป็นแกนหลักในการนำมาบังคับใช้อย่างจริงจังแต่ผลปรากฏว่าไม่สามารถทำให้ประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้รถเชื่อหลายต่อกระบวนการยุติธรรมได้ เพราะฉะนั้น แม้ว่าจะกฎหมายมีความจำเป็นก็ตามแต่อาจจะปรับรูปแบบการลงโทษที่ตรงกับการแก้ไขปัญหาหรือไม่ อาจจะเป็นประเด็นที่จะต้องนำมาพิจารณาด้วยการลงโทษในเรื่องของการระงับการขับรถทุกชนิดหรือลงโทษการขับอย่างน้อย 3-5 ปีจะช่วยให้เกิดความระมัดระวังได้มากขึ้นเพราะนั่นหมายถึงการเสียสิทธิในการขับรถโดยเฉพาะประเภทเมาแล้วขับ หากประเภทขับรถเร็วอาจจะตัดคะแนนการขับรถชั่วคราว 1-2 เดือน ดังนั้น การลงโทษด้วยการปรับอาจจะใช้ได้กับคนจนเพียงเท่านั้นแต่สำหรับคนรวยหรือคนมีเงินอาจจะไม่ใช้ไม่ได้มากนักแต่หากใช้การลงโทษในลักษณะดังกล่าวในเรื่องของการเสียสิทธิในการขับรถหรือใช้รถจะช่วยให้เกิดความระมัดระวังได้มากขึ้น

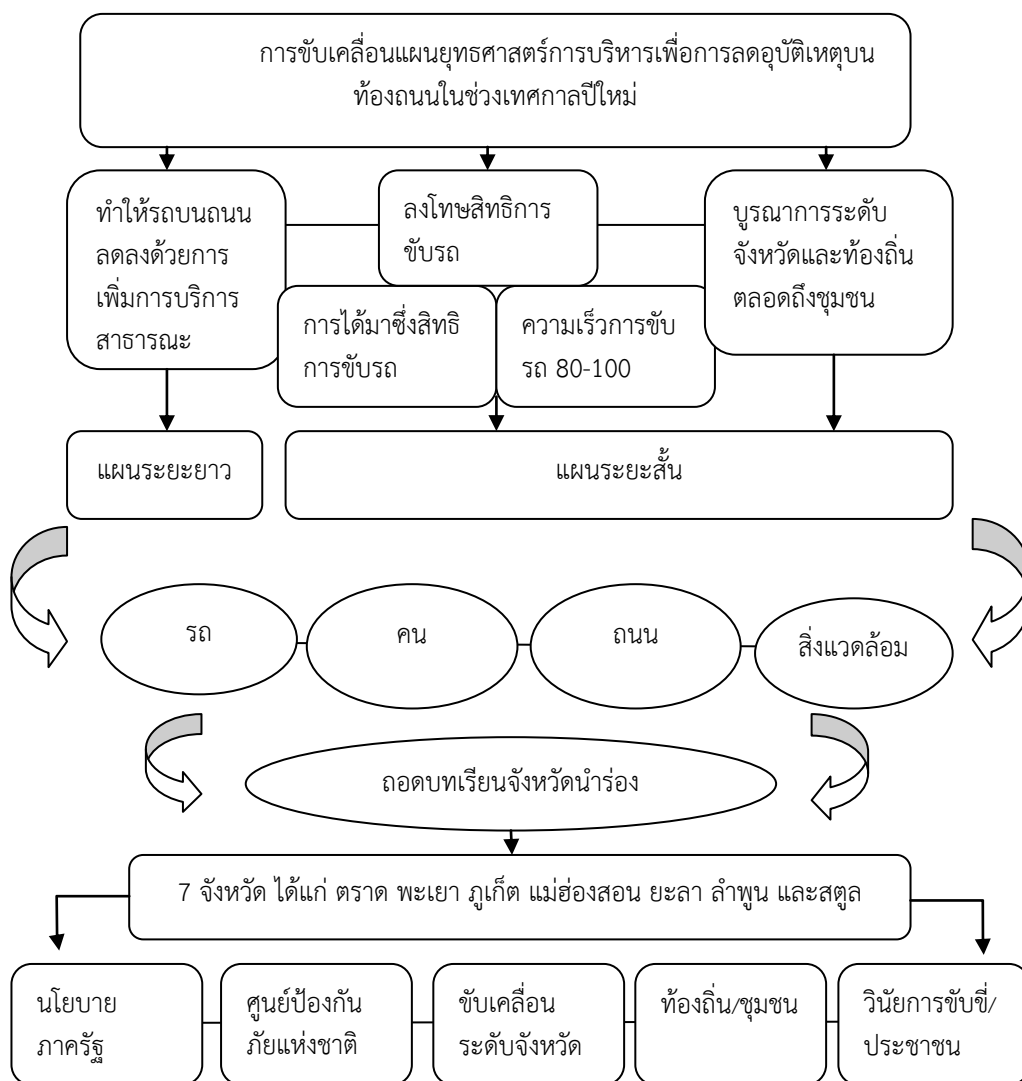
ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการได้มาซึ่งสิทธิการขับอย่างปลอดภัยที่มีการลงโทษในระยะยาว เพราะในปัจจุบันแม้ว่าจะมีการเข้มงวดเรื่องใบขับขี่ก็ตามแต่ประชาชนทั่วไปสามารถสังเกตเห็นได้ว่าการทำผิดกฎจราจรอยู่มากโดยเฉพาะสิทธิการขับซึ่งแต่ละประเภทซึ่งกรมขนส่งทางบกระบุว่า “ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบขับขี่จักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ มีความรู้ความสามารถในการขับรถ มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้ ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่มีใบขับขี่ชนิดเดียวกันอยู่แล้วไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบขับขี่” (ดูเพิ่มเติมใน พรบ.รถยนต์ (ฉบับที่ 13) 2557 และพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522) รวมทั้งข้อห้ามและข้ออนุญาตอื่นๆ ที่สามารถพบเห็นได้ว่าทั่วไปว่ามีการกระทำความผิดกันอยู่อีกทั้งในกรณีชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยที่ต้องอาศัยการตรวจสอบว่ามีคุณสมบัติในการขับขี่รถยนต์พาหนะในประเทศไทยได้หรือไม่ เพราะฉะนั้น สิทธิการขับรถแต่ละประเภทอาจจะต้องมีการตรวจสอบอย่างเข้มงวดแม้ว่าจะไม่ใช่ช่วงวันเวลาดังกล่าว

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการจำกัดความเร็วในการขับขี่ให้ไม่เกิน 80-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งทางภาครัฐได้มีมาตรการประจำทุกๆปีก็สามารถป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นได้แต่ก็ยังไม่ทั่วถึง โดยยังคงพบสาเหตุใหญ่ ได้แก่ การขับเร็วเกินกำหนด พฤติกรรมเมาของผู้ขับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร แชนดรอย่างผิดกฎหมาย ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด ขับไม่ชำนาญ/ไม่เป็น อุปกรณ์ชำรุด อาการหลับใน เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า เป็นต้น (อมรชัย ลีลาขจรจิตร และ ภาณุพงศ์ ภาณุคุณกิตติ. 2558) : 92-103)จากการรายงานการวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุมาจากถนนที่เกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในปี 2554 ส่วนใหญ่ คือ ถนนชนบทร แสดงว่าในปัจจุบันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์อยู่ในพื้นที่ชนบทมากกว่าในเมือง ปัจจุบันใดที่ทำให้การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ มีแนวโน้มสูงขึ้นในพื้นที่ชนบท ช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตสูงสุด พบว่า เป็นช่วงเวลา 18.00 น. 21.00 น. และ 22.00 น. ตามลำดับดังนั้นการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด ในช่วงเวลา ตั้งแต่ 17.00-23.00 น. อาจมีความเหมาะสมกว่า การดำเนินมาตรการในช่วงเวลากลางวัน (นงนุช ตันติธรรม และคณะ. 2554) พร้อมกับตรวจสอบสมรรถนะของผู้ขับขี่และรถตลอดเส้นทางในช่วงเทศกาลตลอดเส้นทาง อีกทั้งการเข้มงวดเรื่องสุรยาเสพติดต่างๆ อย่างจริงจัง เพราะฉะนั้น การลดอุบัติเหตุในกลุ่มพื้นที่ชนบทอาจจะต้องมีการเข้มงวดมากยิ่งขึ้นเพราะเป็นสาเหตุหลักๆของการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บ

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการอำนวยความสะดวกต่อการขับขี่ผ่านการบูรณาการระดับจังหวัดและท้องถิ่นตลอดถึงชุมชน เพราะที่ผ่านมายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์รถยนต์นั่ง และรถโดยสารขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ซึ่งมีลักษณะการเกิดสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29 เกิดจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้โดยสารอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 17 สำหรับสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดที่ร้อยละ 74.4 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2561 : 4-6.)ซึ่งจากการรายงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต (ตายเป็นศูนย์) มี 7 จังหวัด ได้แก่ ตราด พะเยา ภูเก็ต แม่ฮ่องสอน ยะลา ลำพูน และสตูล เพราะการดูแลทุกช่วงการเดินทางไปและกลับดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนตลอดเส้นทางอย่างต่อเนื่อง ดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยเปิดช่องทางพิเศษเพื่อเร่งระบายรถ และปิดจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ อาทิ ตั้งกรวยริมไหล่ทาง ปิดจุดกลับรถ เน้นย้ำเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยคุมเข้มผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ทั้งขับเร็ว ตัดแล้วขับ ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย รวมถึงประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับเร็วและง่วงหลับใน อีกทั้งกำชับให้เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยแก่ประชาชนที่ยังคงตกค้างบริเวณสถานีขนส่ง ท่าอากาศยาน ท่าเทียบเรือ และสถานีรถไฟทุกแห่งให้เดินทางกลับได้อย่างปลอดภัย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนน. 2563) เป็นที่น่าศึกษาว่าทำไมทั้ง 7 จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลดังกล่าวแม้ว่าจะอุบัติเหตุก็ตามทั้งนี้ก็เพราะความเอา

จริงเอางี้ในระดับหน่วยทั้งระดับบนและระดับล่างโดยเฉพาะผู้ใหญ่มากัน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนจิตอาสาได้ประสานการทำงานทุกภาคส่วนให้มีการตั้งจุดตรวจทั้งจังหวัด เพื่อเตือนสติแก่ผู้ขับขี่ การช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกต่างๆ อย่างทันทั่วทั้ง รวมทั้งการปรึกษาหารือกันภายในแต่ละจังหวัดอย่างเข้มงวด การเฝ้าระวังอุบัติเหตุ อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในการใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตลอดจนปรับเปลี่ยนทัศนคติ ค่านิยม และสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งจะเป็นรากฐานในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน อย่างยั่งยืนในสังคมไทยต่อไป (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ. 2563)

กล่าวได้ว่า ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือเทศกาลสงกรานต์ก็ตาม ภาครัฐยังคงทำงานอย่างหนักเพื่อลดอุบัติเหตุในทุกวิถีทางให้มากที่สุดที่สามารถป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สินและเกิดการบาดเจ็บของประชาชนทุกพื้นที่แต่กระนั้นการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ต่างๆ ของภาครัฐอาจจะไม่เต็มเต็มกับบริบทมากนักทำให้ในพื้นที่ชนบทที่เป็นจุดเกิดเหตุมากที่สุดโดยรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นไปได้ว่าอาจจะเป็นจุดบอดสำหรับเจ้าหน้าที่รัฐที่ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึงถึงแม้ว่าจะมีผู้ใหญ่มากันและชุดปฏิบัติการระดับหมู่บ้าน หรือชุมชนก็ยังป้องกันอุบัติเหตุได้น้อยแต่ถึงอย่างไรก็ตามจากสถิติเทศกาลปีใหม่ 2563 กับ 7 วันอันตรายมีถึง 7 จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตแม้แต่คนเดียวทำให้เป็นที่น่าสนใจว่ากระบวนการป้องกันและช่วยเหลือของเจ้าหน้าที่ที่มีความเข้มแข็งในระดับหนึ่งที่ภาครัฐอาจจะถอดบทเรียนเพิ่มขึ้นผ่านขับเคลื่อนเชิงนโยบายทั้งประเทศในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะมาถึงเพราะมีประชาชนจำนวนไม่น้อยจะเดินทางกลับบ้านอีกเช่นเคย หรืออีกทางเลือกหนึ่งหากย้อนหลังไป 3-5 ปี จะมีจังหวัดไหนบ้างที่ไม่มีผู้เสียชีวิตควรยกตัวอย่างเพื่อจัดทำโมเดลในการวางยุทธศาสตร์ระดับจังหวัดให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ควรวางยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมกับพื้นที่นั้นๆ โดยจังหวัดที่สามารถบริหารจัดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 90 ขึ้นที่สามารถถอดบทเรียนนำไปสู่วิธีการป้องกันได้ในจังหวัดอื่นๆ อีกทั้งภาครัฐอาจจะต้องรางวัลเพื่อการมองรางวัลแก่จังหวัดที่มีผลงานดีเยี่ยม เพราะฉะนั้น การวิเคราะห์และนำเสนอแผนยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ต้องขับเคลื่อนไปในระยะสั้นและระยะยาวมาตรการไหนมีความเร่งด่วนควรดำเนินการได้เลย มาตรการใดที่ยังไม่สามารถบริหารจัดการได้ควรวางแผนไว้สำหรับการป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่อไปหรือปีถัดไปก็ได้ดังองค์ความรู้ตามแผนภาพดังต่อไปนี้



ภาพที่ 1 แสดงการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่

สรุปและข้อเสนอแนะ

ช่วงเทศกาลเป็นช่วงที่ประชาชนในสังคมไทยได้เดินทางกลับบ้านเพื่อเฉลิมฉลองกับครอบครัวตามถิ่นชนบทต่างๆ อีกทั้งภาครัฐได้ประกาศหยุดยาวในช่วงก่อนและหลังปีใหม่ 3 จึงเป็น 7 วันอันตรายแม้ว่าจะมีข้อเรียกร้องให้ 7 วันอันตรายกลายเป็น 7 วันระวังภัยอันตรายก็ตามแต่เชื่อว่าจะไม่ผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแต่ประการใดเพราะเมื่อมีจำนวนที่มากขึ้นที่วิ่งอยู่บนถนนอย่างมากมายแม้ว่าจะป้องกันอย่างไรก็หลีกเลี่ยงกันเกิดอุบัติเหตุได้ยากยิ่ง อีกทั้งผู้

ข้อขัดแย้งประเภทต่างๆ แม้ว่าส่วนใหญ่จะระงับป้องกันอย่างมากก็ตาม ซึ่งยังมีข้อขัดแย้งส่วนหนึ่งที่ยังคงทำผิดกฎหมาย และมีความประมาทต่อการขับขี่ยานกลายเป็นโศกนาฏกรรมในทุกๆ เทศกาลของประเทศไทยโดยเฉพาะตามพื้นที่ชนบทที่มีเปอร์เซ็นต์การเกิดอุบัติเหตุที่สูง รวมทั้งสมรรถนะภาพของผู้ขับขี่และรถก็เป็นส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุด้วยคำถามจึงเกิดขึ้นท่ามกลางนโยบายภาครัฐที่มีความเข้มงวดจนกลายเป็นวาทกรรมในกลุ่มประชาชนที่ไม่เห็นด้วยในบางมาตรการที่ขัดแย้งกับวิถีชีวิตของประชาชนที่เคยปฏิบัติกันมาอย่างนั้น จนกลายเป็นคำถามที่ยังคาใจว่า ภาครัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาหรือป้องกันอุบัติเหตุบนถนนทางหรือหมุดอุบัติเหตุสำหรับการป้องกันปัญหาแล้วจริงหรือไม่ หากย้อนกลับไปดูสถิติย้อนหลังในรอบปีที่ผ่านมาตัวเลขของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ยังคงมีจำนวนมากถึงแม้ว่าในปี 2563 จะลดลงจากปีที่แล้วก็ตามก็ไม่ได้แสดงให้เห็นถึงการป้องกันที่ดีมากนักสำหรับภาครัฐ

ยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุของภาครัฐแม้ว่ายังคงขับเคลื่อนกันไปภายใต้บริบทเดิมที่มีทั้งรถและผู้คนจำนวนอยู่บนถนน พร้อมทั้งการขับขี่ยานที่ไร้วินัยและกฎหมายจราจรของประชาชนเชื่อว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์จะมีผู้เสียชีวิตจากการขับขี่ยานจำนวนมากผู้เขียนจึงเสนอยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์ด้วยยกระดับการพัฒนาคุณภาพการบริการระบบขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐานสากลเพื่อให้ประชาชนกลับบ้านอย่างปลอดภัยมากขึ้นแต่จำเป็นต้องรองรับการใช้บริการอย่างทั่วถึง รวดเร็ว ปลอดภัยพร้อมทั้งอาจจะขยายสถานีขนส่งเพิ่มขึ้นเพื่อความสะดวกและช่วยระบายผู้ใช้บริการได้มากขึ้น ยุทธศาสตร์การบริหารการลดอุบัติเหตุในเรื่องของสิทธิการขับขี่ยานรวมทั้งการลงโทษอย่างจริงจังแก่ผู้กระทำความผิดอาจจะห้ามขับขี่ยานเป็นเวลา 3-5 ปี อีกทั้งการเข้มงวดกับกฎหมายจราจรให้มากขึ้นกับเยาวชนที่มีอายุไม่ถึงเกณฑ์ รวมไปถึงผู้สูงอายุและผู้พิการต่างๆ หากไม่พร้อมก็ควรสั่งระงับการขับขี่ยานในช่วงเทศกาลดังกล่าวอีกด้วย ยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อลดอุบัติเหตุด้วยการจำกัดความเร็วให้น้อยลงในช่วงเทศกาลประมาณ 80-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงไม่ว่าจะเป็นถนนใหญ่หรือถนนตามพื้นที่ชนบทก็ตามยังในถนนชนบทควรกวดขันให้มากขึ้นผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐทั้งหมด นอกจากนี้ยังมียุทธศาสตร์การบูรณาการยุทธศาสตร์เพื่อลดอุบัติเหตุในระดับจังหวัด ท้องถิ่นและชุมชนให้ช่วยกันตรวจสอบความพร้อม สมรรถนะของผู้ขับขี่ตลอดเส้นทางและเพิ่มจุดตรวจระดับตำบล หมู่บ้านและชุมชนให้มากขึ้นผ่านการสั่งการจากผู้ว่าราชการจังหวัดอย่างจริงจัง รวมทั้งควบคุมกิจกรรมต่างๆ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุได้ เพราะฉะนั้น ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการการป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลแม้ว่าจะมีมากมายที่ประกาศใช้อย่างครอบคลุมทั้งประเทศอาจจะไม่ใช่คำตอบที่ดีที่สุด ควรเปิดโอกาสให้แต่ละจังหวัดและพื้นที่วางยุทธศาสตร์ของตนเองอย่างสอดคล้องและเหมาะสมมิใช่เพียงแค่รับคำสั่งจากหัวหน้ารัฐบาลเพียงอย่างเดียวและปฏิบัติตามคำสั่งนั้นซึ่งอาจจะปฏิบัติได้ไม่ดีมากพอ แต่หากเปิดโอกาสให้แต่ละพื้นที่วางมาตรการด้วยตนเองและมีรางวัลแก่พื้นที่ที่ไม่มีผู้เสียชีวิตพร้อมทั้งยกย่องให้ปรากฏแก่สังคมน่าจะช่วยให้ยุทธศาสตร์การบริหารเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ได้ขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น

Reference

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.). 'นิพนธ์' เผยช่วงเทศกาลปีใหม่ เสียชีวิตลดลงกว่า 90 คน. [ออนไลน์]. แหล่งข้อมูล : <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/860597> [วันที่ 26 มกราคม 2563].
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนน. **ศปภ.เผย7วันอันตรายปีใหม่ 6 วันตาย317เจ็บ3.160คน 7จังหวัดไม่มีผู้เสียชีวิต.** [ออนไลน์]. แหล่งข้อมูล : <https://www.posttoday.com/social/general/610627> [วันที่ 26 มกราคม 2563].
- คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา (นายกรัฐมนตรี). เรื่อง **กรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน.** วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562.
- นนุช ดันติธรรม และคณะ. (2554). โครงการส่งเสริมการนำข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ไปใช้ประโยชน์. รายงานการวิจัย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.).
- วิวัฒน์ พุทธวรรณไชย. (2556). **วิกฤตอุบัติเหตุบนท้องถนนของไทย.** Thammasat Medical Journal. ปีที่ 14. ฉบับที่ 2. (พฤษภาคม-มิถุนายน)
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2562). **แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2561 – 2564.** เอกสารประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรี.
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.). (2561). **ข้อมูลประกอบการดำเนินงานเฝ้าระวังป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปี ใหม่ 2561.** สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส).
- สุริยันท์ หงษ์วิไล. "เมาขับ"7 วันอันตราย ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 จบไปแล้ว 18.314 คน. [ออนไลน์]. แหล่งข้อมูล : <http://news.ch3thailand.com/local/100365> [วันที่ 26 มกราคม 2563].
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). **รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561.** สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย.
- หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจออนไลน์. **บขส. เตรียมรถ 7.300 เที่ยว รับคนเดินทางกลับกทม..** [ออนไลน์]. แหล่งข้อมูล : <https://www.thansettakij.com/content/417906> [วันที่ 26 มกราคม 2563].
- หนังสือพิมพ์คม ชัด ลึก. **ศปภ.สรุป 7 วันอันตรายปีใหม่ ตาย 373 ศพ เจ็บ 3.499 คน.** [ออนไลน์]. แหล่งข้อมูล : <https://www.komchadluek.net/news/breaking-news/408237> [วันที่ 4 มกราคม 2563].
- อมรชัย ลีลาขจรจิตร และ ภาณุพงศ์ ภาณุคุณกิตติ. (2558). **การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน.** สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.).
- SPRING NEWS. **ปิดฉาก! 7 วันอันตรายสงกรานต์ ตาย 386 ราย เจ็บ 3.442 คน แชมป์เมาแล้วขับ.** [ออนไลน์]. แหล่งข้อมูล : <https://www.springnews.co.th/news/480408> [วันที่ 4 มกราคม 2563].