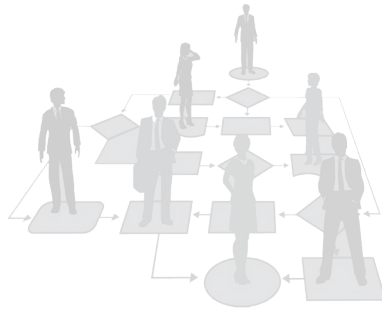




บทที่

2

การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อ การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย

The Development of Integrated Communication Strategy to Prevent Traffic Accidents in Thailand

พูนศักดิ์ ศิริชัย และ ประชัน วัลลิโก

Poonsak Sirichai and Prashun Vulligo



การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อ การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย¹

The Development of Integrated Communication Strategy to Prevent Traffic Accidents in Thailand

พูนศักดิ์ ศิริชัย² และ ประชัน วัลลิโก³

Poonsak Sirichai and Prashun Vulligo

บทคัดย่อ

การศึกษาในเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ที่ประกอบด้วย 1) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย จำแนกตามลักษณะประชากรศาสตร์ 2) เพื่อพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยที่มีประสิทธิผล โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม โดยแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน 1) การวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลของผู้เกี่ยวข้อง 3 ฝ่าย จากกลุ่มตัวอย่างเป้าหมาย จำนวน 1,200 ราย 2) การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย และ 3) ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพแบบสัมมนากลุ่มหรือ Focus Groups จากข้อเสนอแนะของผู้บริหารระดับสูงของกรมการขนส่งทางบก และขนส่งมวลชน ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และผู้บริหารการสื่อสารโทรคมนาคม เจ้าหน้าที่

¹ บทความนี้สรุปจากวิทยานิพนธ์เรื่อง การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย

² นักศึกษาระดับปริญญาเอก หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขานิติศาสตร์บัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก

³ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์, รองศาสตราจารย์

ตำรวจระดับสูง และระดับที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร ผู้รายงานข่าว อาจารย์ และผู้บริหารองค์การที่เกี่ยวข้อง

สำหรับผลการวิจัย ได้ข้อค้นพบที่อยู่ในรูปแบบของ “The integrated communications strategy to solve a problem of accidents on the road” Model ที่จะเป็นการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการในแต่ละพื้นที่ของประเทศไทยนั้น จะมีองค์ประกอบที่จะทำการสื่อสารนั้นอยู่ 8 ส่วนได้แก่ 1) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ 2) ด้านพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย 3) ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย 4) ด้านความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม 5) ด้านการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ 6) ด้านการปรับปรุงกฎหมาย 7) ด้านบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของสื่อมวลชน 8) ด้านการปรับปรุงพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร ซึ่งหน่วยงานหรือองค์การภาคเอกชนที่จะนำไปประยุกต์ใช้ต้องมีการพิจารณาให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่ตั้งไว้ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ให้เกิดความมีประสิทธิภาพมากที่สุด ดังการรณรงค์ที่ว่า “สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” ให้เกิดขึ้นเพื่อเป็นประโยชน์ต่อประชาชน สังคม ประเทศชาติ ต่อไป

คำสำคัญ : การพัฒนากลยุทธ์ การสื่อสารเชิงบูรณาการ การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

Abstract

The study aimed to 1) compare the road accidents classified according to the personal data, and 2) develop integrated communications strategy to effectively prevent road accidents in Thailand using mixed research methodology divided into three steps, as follows: 1) quantitative research to survey and analyze the data of three related parties. The target sample groups were a total of 1,200 persons. 2) Delphi Technique and, 3) Focus Group Based Qualitative Research to obtain advices from qualified persons for processing and improving data in the final stage. The experts or qualified persons included the high-level management from Department of Land Transport and Mass Transit Authority, management from Ministry of Transport, management



from telecommunication sector, high level police officers and traffic police officers, news reporters, and instructors as well as management from relevant organizations.

The results yielded the findings in the form of “the integrated communications strategy to solve the problem of accidents on the road” model. The element for making communications is divided into eight parts : 1) perception for the severity of the accident ; 2) safe driving behavior ; 3) attitudes to safety ; 4) opinion on environments ; 5) campaigns and public relations ; 6) amendment of relevant laws ; 7) roles and duties of mass media, and 8) development of communications technologies. It is necessary for the private authority or organization wishing to apply such element should consider the appropriateness for the intended purposes and targets as well as period of communications and other elements to be in line with the circumstances at the time for effective decrease of road accidents in the future, according to the campaign “Songkran Zero Road Death” for the benefit of general public, society, and nation.

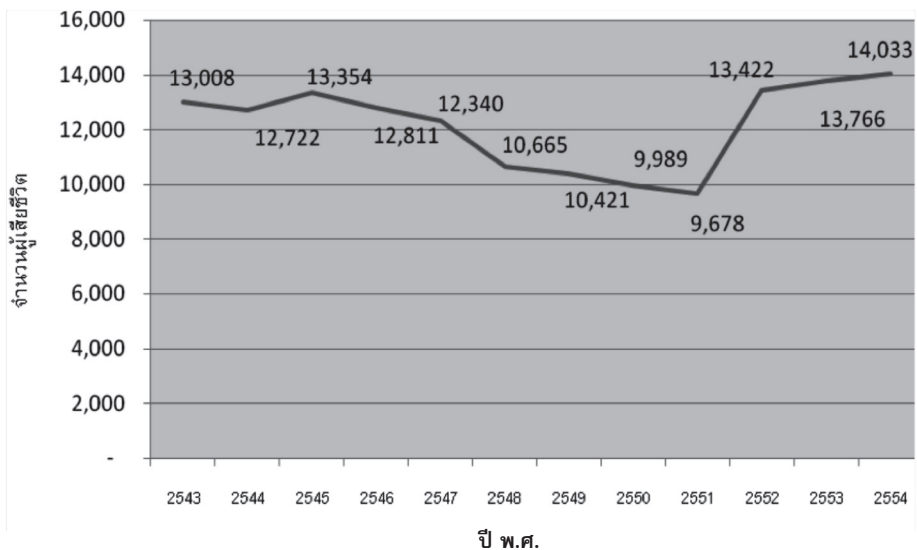
Key words : Development Strategy ; Integrated Communications ; Protected Road Accident

บทนำ

ประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไปตามสังคมโลกที่มาจากความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการขยายตัวของการคมนาคมขนส่งอันเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บพิการ และเสียชีวิตของประชากรที่มาจากพฤติกรรมเสี่ยงจากอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปีจนกลายเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ นับเป็นการสูญเสียอย่างมหาศาลซึ่งสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI (2556) ได้รายงานว่ามีมูลค่าไม่ต่ำกว่า ปีละ 61,079 ถึง 92,290 ล้านบาท ที่ประกอบไปด้วยด้านทรัพย์สิน การเสียชีวิตหรือพิการตลอดชีวิต ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และการสูญเสียรายได้ ทั้งนี้ไม่นับถึงการสูญเสียทางอ้อมที่เกิดจากความ

โศกเศร้าเสียใจของครอบครัว ญาติพี่น้อง และเพื่อนฝูง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ต้องเฝ้าคอยพยาบาลอีกด้วย (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557)

สำหรับอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตนั้นเป็นปัญหาสำคัญที่ติดอันดับหนึ่งมาโดยตลอด 10 ปี โดยในปี พ.ศ.2556 อยู่ที่ 19.6 คน ต่อประชากรแสนคน ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงกว่าประเทศอื่นในกลุ่มอาเซียน โดยระหว่างปี พ.ศ.2551-2555 มีผู้เสียชีวิตมากกว่าปีละ 10,000 ราย หรือ เฉลี่ยวันละ 25 ราย ดังนั้นภาครัฐจึงมีนโยบายที่กำหนดให้ปี พ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในปี พ.ศ.2563 (United Nations Road Safety Collaboration, 2557)



แผนภาพที่ 1 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง ปี 2543 – 2554

ที่มา : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข (2557)

จากแผนภาพที่ 1 พบว่าอุบัติเหตุภัยบนท้องถนนทำให้มีผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ.2554 จำนวน 14,033 ราย ปี พ.ศ.2553 จำนวน 13,766 ราย ปี พ.ศ.2552 จำนวน 13,422 รายปี พ.ศ.2551 จำนวน 9,678 ราย (สำนักนโยบาย และยุทธศาสตร์ กระทรวง



สาธารณสุข, 2557) โดยเฉพาะใน พ.ศ.2554 นั้นมีอัตราสูงสุดคือ 14,033 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.3 คนต่อประชากรแสนคน ซึ่งเทียบเท่ากับ 30 คน ในแต่ละวันหรือ 1.4 คน ในแต่ละชั่วโมง โดยกลุ่มที่เสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรกได้แก่ 20 - 24 ปี 25 - 29 ปี และ 15 - 19 ปี ตามลำดับ ซึ่งอยู่ในกลุ่มวัยทำงานที่เป็นกำลังสำคัญของชาติ นอกจากนั้นอุบัติเหตุบนท้องถนนยังก่อให้เกิดความพิการที่เป็นภาระของสังคมเป็นอย่างมาก เพราะจะต้องใช้บริการทรัพยากรทางการแพทย์ และสาธารณสุขที่ค่อนข้างมาก ทั้งในด้านกำลังคน ความรู้ ความสามารถ อุปกรณ์ทางการแพทย์ ห้องผ่าตัด ตึกผู้ป่วยหนัก และเตียงนอนเป็นเวลานานกว่าผู้ป่วยอื่น ที่สำคัญคือ การเสียชีวิตของผู้บาดเจ็บมักเป็นมาก่อนถึงโรงพยาบาลมากกว่าครึ่ง และผู้ที่ผู้นำส่งมักไม่ใช่บุคลากรทางการแพทย์ แม้ในกลุ่มผู้บาดเจ็บรุนแรงก็มีเพียงร้อยละ 0.2-10.1 เท่านั้น

โดย กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข (2556) ได้สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตของประชาชนเป็นจำนวนมาก ที่เดินทางโดยใช้ทางถนนในการกลับภูมิลำเนาและพาครอบครัวท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ และเล่นน้ำสงกรานต์เป็นผลมาจากปริมาณยานยนต์ที่มีเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรในถนนสายหลักหนาแน่น ติดขัด และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าช่วงปกติ นอกจากนั้นยังมีสาเหตุสำคัญที่มาจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งจะเห็นได้ว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ.2557 เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 5,327 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 485 คน บาดเจ็บ 5,985 คน โดยมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากถึงร้อยละ 84.72 ในส่วนของปัจจัยเสี่ยงนั้นประกอบด้วย 1) ด้านคนที่เกี่ยวกับความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะที่จะลดลงจากการดื่มของมึนเมา หรือการใช้สารเสพติดสพภาพร่างกายไม่พร้อมในการควบคุมรถ ความอ่อนเพลียจากการขับขี่รถเป็นเวลานาน การพักผ่อนไม่เพียงพอทำให้มีโอกาสหลับในหรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมประมาทเลินเล่อขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร บ้าย และเครื่องหมายจราจร 2) ปัจจัยด้านยานพาหนะที่มักขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งการปรับแต่งดัดแปลง และใช้งานผิดประเภทที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพ และมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ การบรรทุกที่ ไม่ปลอดภัยบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนดหรือบรรทุกทุกคนโดยสารท้ายกระบะโดยไม่มี

อุปกรณ์ปิดกั้นหรือบรรทุกคนมากเกินไปที่มักส่งผลให้ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตในคราวเดียวเป็นจำนวนมากเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 3) ปัจจัยด้านถนนที่สภาพการจราจรที่หนาแน่น อุปกรณ์ควบคุมการจราจรชำรุด ลักษณะทางกายภาพไม่สมบูรณ์ การก่อสร้างที่ยังไม่แล้วเสร็จโดยไม่ติดตั้งสัญญาณเตือน มีการก่อสร้างถนนใหม่หรืออยู่ระหว่างการซ่อมแซม มีกองวัสดุก่อสร้างกีดขวาง ตลอดจนไม่มีสัญญาณเตือนในระยะที่เหมาะสม ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดหรือไม่เพียงพอ สภาพภูมิอากาศทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ไม่ดี

จากที่กล่าวมา ปัญหาดังกล่าวสามารถทำให้ลดน้อยลงได้ด้วยการใช้กลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการ (สถาบันยานยนต์, 2555 : 12) ที่เป็นอย่างหนึ่งทางเลือกของการแก้ปัญหา โดยเป็นแนวความคิดการวางแผนการใช้การสื่อสารเพื่อรณรงค์ในหลากหลายรูปแบบ เช่น การโฆษณา การจัดกิจกรรมพิเศษหรือการประชาสัมพันธ์ เป็นต้น เป็นการผสมผสานวิธีการเหล่านี้เข้าด้วยกัน เพื่อก่อให้เกิดความชัดเจนต่อเนื่องได้ผลสูงสุด โดยทำให้ข่าวสารถูกเชื่อมต่อกันอย่างแยบยล ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการสื่อสารให้เข้าถึงประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสมด้วยข่าวสารที่ถูกต้อง เป็นการสร้างความรู้ ความเข้าใจ ความรู้สึกที่จะช่วยในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดพฤติกรรมใหม่ตามความต้องการโดยกลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการนั้น จะเริ่มด้วยการสำรวจทัศนคติ พฤติกรรม ค่านิยม การรับรู้ของประชาชนเพื่อเป็นการแสวงหาแนวทาง แล้วทำการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารที่ถูกต้อง และเหมาะสมกับสถานการณ์ของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมใหม่ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การรณรงค์ว่า “สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” โดยเน้นการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึก และความตระหนักของประชาชนในเชิงป้องกัน เพื่อให้รับทราบเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ผ่านช่องทางเครือข่ายสถานีวิทยุ โทรทัศน์ สถานีวิทยุชุมชน หนังสือพิมพ์ หอกระจายข่าวที่เป็นการสื่อสารสาธารณะในการเผยแพร่จากส่วนกลาง และส่งต่อไปกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละจังหวัด เช่น การรณรงค์ให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย การประชาสัมพันธ์บริเวณที่เป็นจุดอันตรายหรือถนนที่อยู่ระหว่างซ่อมแซม การก่อสร้างเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ และการจราจรติดขัด การแนะนำเส้นทางสายหลัก สายรองและทางลัดสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ดังจะเห็นได้จาก กระทรวงคมนาคม (2557) ได้รณรงค์ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมทุกวิถีทางให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนให้เข้ามามีส่วนร่วม รวมทั้งมาตรการอื่น ๆ ตามอำนาจหน้าที่ การชักชวนความร่วมมือของระบบการบริการการแพทย์ และการช่วยเหลือ



ฉุกเฉิน การรณรงค์ให้ประชาชนเตรียมความพร้อมก่อนเดินทาง และปฏิบัติตามกฎหมาย จากที่กล่าวมาเกี่ยวกับความสำคัญของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นที่พบว่า ประเทศไทยยังมีปัญหาใหญ่ในด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพซึ่งยังไม่มีผู้ใดศึกษา ดังนั้นแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน อันจะนำไปสู่การลดปริมาณของประชาชนที่บาดเจ็บและเสียชีวิตในแต่ละปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ซึ่งจะมีความรุนแรงมากขึ้น หากยังไม่มีมาตรการที่จะแก้ปัญหาเหล่านี้ที่เป็นนวัตกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อเป็นประโยชน์ ต่อสังคม ชุมชน และประเทศชาติอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

- 1) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย จำแนกตามลักษณะประชากรศาสตร์
2. เพื่อพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพ

วิธีดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม โดยแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน 1) ใช้การวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อสำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลของผู้เกี่ยวข้องทั้ง 3 ฝ่าย 2) ใช้การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย เพื่อค้นหาปัจจัยที่ส่งผลแท้จริง และ 3) ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพแบบสัมมนากลุ่มหรือ Focus Groups เพื่อขอคำแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อนำมาประมวลผล ปรับปรุงในครั้งสุดท้าย ซึ่งมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรที่เป็น กลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ รวมทั้งกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ต่าง ๆ จากจังหวัดที่มีสถิติอุบัติเหตุมากที่สุด 10 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดเชียงราย นครศรีธรรมราช อุดรธานี ศรีสะเกษ ขอนแก่น เชียงใหม่ เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ร้อยเอ็ด สุพรรณบุรี ชลบุรี กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสงขลาที่มีจำนวนรวมกัน 25,552,850 คน (กรมการปกครอง, 2557) สำหรับขนาดของกลุ่มตัวอย่างนั้นใช้สูตรของ Taro Yamane (1973 : 1077) จะได้จำนวนกลุ่มละ 400 คน จำนวนรวมทั้งหมด 1,200 ราย

ในการสุ่มตัวอย่างจะได้จากการเลือกแบบหลายขั้นตอน (Multi Stage Sampling) จากจำนวนเขตทั้งหมดในแต่ละกลุ่ม และทำการคัดเลือกแบบสัดส่วน (Proportional Sampling) แต่ละจังหวัดจะมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน และใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling)

2. การวิจัยโดยใช้เทคนิคเดลฟาย โดยคัดเลือกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) จากประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถ จำนวน 20 ท่าน ใช้วิธีการส่งแบบสอบถามแล้วให้ผู้เชี่ยวชาญตอบคำถามโดยส่งกลับทางไปรษณีย์ ในการแจกแบบสอบถามในแต่ละรอบ ผู้วิจัยได้เตรียมของจดหมายที่จำหน่ายซองแบบตอบกลับคืนมา สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลนั้นในรอบที่ 1 ผู้วิจัยแค่เพียงรวบรวม และสรุปประเด็นที่มีความถี่ซ้ำ ๆ กัน ส่วนในรอบที่ 2 และรอบที่ 3 ใช้มีการคำนวณค่าสถิติซึ่งได้จากการหาค่าเฉลี่ย (Mean) ค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Inter Quartile Range) แล้วนำข้อมูลมาแปลผล

3. การวิจัยเชิงคุณภาพแบบสนทนากลุ่ม หรือ Focus Groups จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะช่วยให้สามารถกำหนดรายละเอียดที่ปรากฏในกลยุทธ์การพัฒนาได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการวิจัยโดยพิจารณาปรากฏการณ์ทางสังคมในสภาพแวดล้อมตามความเป็นจริงในทุกมิติ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีจำนวนทั้งสิ้น 20 คน เป็นการคัดเลือกตามคุณสมบัติแบบเฉพาะเจาะจง โดยอาศัยกรอบทฤษฎี (Theoretical Sampling) มีความเหมาะสมที่สามารถนำมาพัฒนา เพื่อทำให้บรรลุไปสู่ทฤษฎีหรือองค์ความรู้ที่แสวงหา สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้อาศัยแนวทางในการกำหนดคำถาม ในการดำเนินการผู้เข้าร่วมได้แสดงความคิดเห็นอย่างเสรีภายใต้บรรยากาศการสนทนาแลกเปลี่ยนแบบเป็นกันเองด้วยคำถามหลักที่ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ในระดับลึกมาทำการวิเคราะห์ใจความ (Textual Analysis) และเสริมด้วยการวิเคราะห์บริบท (Contextual Analysis) รวมทั้งการใช้วิธีวิเคราะห์แบบการวิเคราะห์สาระ (Content Analysis) เพื่อให้เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์มากยิ่งขึ้น



ผลการวิจัย

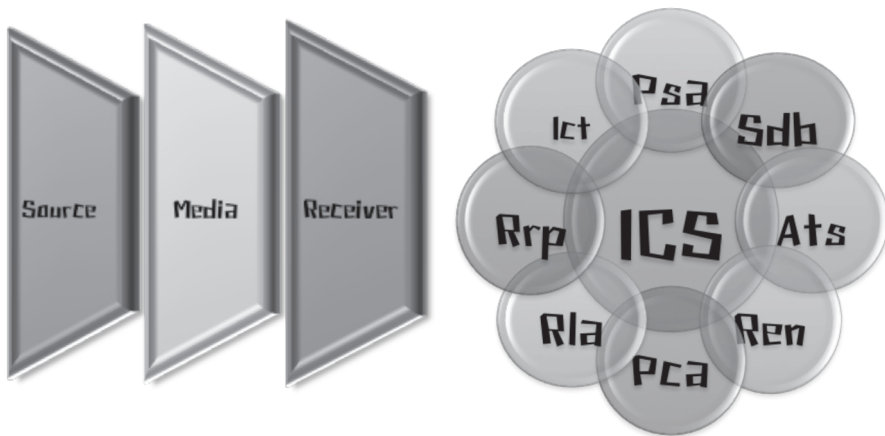
จากการวิเคราะห์ข้อมูลของปัจจัยต่างๆ ได้ผลดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผลโดยภาพรวมของปัจจัยทางด้านการสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย

บทที่ 2

ที่	ปัจจัยทางด้านการสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	การแปลผล
1	ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	3.78	.630	มาก
2	ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย	3.75	.668	มาก
3	ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย	3.84	.643	มาก
4	ด้านสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ	3.93	.667	มาก
5	ด้านการรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ	3.84	.657	มาก
6	ด้านการปรับปรุงกฎหมาย	3.82	0.70	มาก
7	ด้านบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของสื่อมวลชน	3.77	.706	มาก
8	ด้านการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร	3.82	0.65	มาก

สรุปผลการดำเนินการทั้ง 3 ขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ และสังเคราะห์ ออกมาเป็นรูปแบบการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย (The Development of Integrated Communication Strategy to prevent traffic accidents in Thailand) โดยให้ชื่อว่า “SECURITY” Model ดังนี้



แผนภาพที่ 2 “The integrated communications strategy to solve a problem of accidents on the road.” Model

สรุปผลและอภิปรายผล

จากผลการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย ที่ได้จากการสนทนากลุ่ม ซึ่งสรุปผลการวิเคราะห์ในแต่ละด้านนั้นมาจากการวิเคราะห์ข้อมูล ระหว่างกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้วยเทคนิคเดลฟายเพื่อหาแนวโน้มที่มีความเป็นไปได้มากและมีความสอดคล้องทางความคิดในการหาฉันทามติภาพอนาคต ที่ครอบคลุมทั้ง 8 ด้าน ประกอบไปด้วย 1) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ 2) ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย 3) ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย 4) ด้านสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ 5) ด้านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ 6) ด้านการปรับปรุงกฎหมาย 7) ด้านบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของสื่อมวลชน 8) ด้านการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร ที่มีผลสรุปและอภิปรายผลในแต่ละด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ สรุปได้ ดังต่อไปนี้

1) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ มีวิธีการลดอุบัติเหตุที่ได้ผลที่สุด คือ การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ที่ให้หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตั้งด่านและจุดตรวจตามมาตรการป้องกันในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลทุกแห่ง และต้องมีการทำงานอย่างจริงจัง เข้มงวด และต้องให้



ความรู้ ความเข้าใจกับผู้ขับขี่เมื่อผ่านด่านตรวจหรือทำป้ายไปตลอดเส้นทางที่สำคัญ

2) ใช้กลยุทธ์การรายงานสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในสื่อสำคัญ ทั้งโทรทัศน์ วิทยุ โดยเฉพาะสื่อท้องถิ่น เคเบิลทีวี หนังสือพิมพ์ท้องถิ่นที่มีความใกล้ชิดกับประชาชนในพื้นที่มากที่สุด เน้นในเรื่องของการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บสาหัส ทุพพลภาพ ตลอดจนความสูญเสียด้านเศรษฐกิจ ที่ต้องกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ การดำเนินงานต้องร่วมกันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกภาคส่วน ภายใต้กรอบการทำงานที่มีการพัฒนาการบริหารจัดการ เพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม มีการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการข้อมูล การติดตาม และประเมินผล มีการจัดทำแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลในระดับชาติ และระดับพื้นที่ เพื่อติดตามสถานการณ์การเสียชีวิต บาดเจ็บ และการเกิดอุบัติเหตุ การสืบสวนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เป็นประจำอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อเฝ้าระวังสถานการณ์เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

3) เน้นสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก จากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับแรก การตัดหน้ากระชั้นชิด แชนจ์รถผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่ให้สัญญาณจอดชะลอหรือเลี้ยว ตามกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุด เมาสุรา ไม่ขับรถในช่องซ้ายสุด สร้างการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุ เสริมสร้างความรู้ในเรื่องของการปฏิบัติในการใช้รถใช้ถนน ส่งเสริมความร่วมมือกันในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทางบกก็จะสามารถลดอุบัติเหตุได้

4) มุ่งเน้นการเพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชน นักเรียน ตั้งแต่ชั้นอนุบาล ขึ้นประถมศึกษา เช่น การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย มีอันตรายอย่างไรเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ต้องจัดทำป้ายเตือนจุดเสี่ยงบนถนนภายในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ช้างหน้าทางโค้ง ทางแยก สะพานแคบ จัดให้มีอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในการจัดการจราจรหน้าโรงเรียน และบริเวณตลาดนัดชุมชนที่ประชาชนเข้ามาจับจ่ายใช้สอยบริเวณตลาดนัดภายในตำบล/เทศบาล ปรับปรุงจุดอันตรายบนถนนเพื่อให้ปลอดภัยมากขึ้น

2. ด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย สรุปได้ ดังต่อไปนี้

1) การแก้ไขจากสาเหตุที่สำคัญ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มักขาดความรู้ในการใช้รถใช้ถนน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ขับรถด้วยความประมาทขาด

ความระมัดระวัง มีน้มาจากการดื่มสุราหรือสิ่งเสพติดที่หน่วยงานต่าง ๆ ต้องเน้นในเรื่องพฤติกรรมการขับขี่เป็นพิเศษ

2) ทุกหน่วยงานต้องมีมาตรการในการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพในเชิงรุก เพื่อปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนเกิดความมุ่งมั่นที่จะร่วมกันปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด รักษาวินัยจราจร การสวมหมวกนิรภัย ไม่ฝ่าสัญญาณไฟจราจร ไม่ขับรถย้อนศร ไม่เมาแล้วขับ และให้กวดขันจับกุมอย่างเคร่งครัด

3) การบังคับใช้กฎหมายตามนโยบายของรัฐบาล โดยใช้แนวทางการบริหารงานแบบบูรณาการ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างกระแสสังคมให้เกิดแนวร่วมอย่างยั่งยืนในการมีส่วนร่วมป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อกระตุ้นให้ปฏิบัติตนถูกต้องเกิดความตระหนักถึงอุบัติเหตุทางถนนได้ทุกวินาที เมื่อขับรถด้วยความประมาท

3. ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย สรุปลได้ ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนากลยุทธ์ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย เป็นกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ที่สำคัญในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนในชุมชน การสำรวจจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการขอความร่วมมือของชุมชน การฝึกอบรมอาสาสมัครในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วยฉุกเฉิน สร้างระบบหรือรูปแบบการจัดการช่วยเหลือประชาชนในชุมชนทั้งในสถานการณ์ปกติ และภาวะฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมง

2) การพัฒนาในด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย เพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย แก้ไขปัญหาความเสี่ยงที่มีอันตราย โดยมีเป้าหมายในการปรับทัศนคติ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

4. ด้านสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ สรุปลได้ ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารควรมีเนื้อหาสำคัญในการส่งเสริมเป้าหมายที่มีผลต่อการลดอุบัติเหตุเพื่อการวางแผน ติดตาม และประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

2) การพัฒนาด้านการสื่อสารถึงผู้ขับขี่และเพื่อนร่วมทาง ในเรื่องสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น เรื่องความประมาท การขาดความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนน เนื้อหา



สารคดีให้ความรู้ และวิธีการแก้ปัญหาเมื่อรถชนกันกลางถนน ที่ผู้ประสบเหตุหรือประชาชนเข้าไปมุงดู โดยเฉพาะในเวลาใกล้ค่ำ กรณีเช่นนี้เป็นสาระสำคัญควรทราบ เพราะอาจเกิดอันตรายจากรถที่วิ่งสวนทางมาได้หรือบางครั้งรถคันอื่นอาจพุ่งเข้าไปในฝูงชนทำให้มีคนที่เสียชีวิต หรือบาดเจ็บเพิ่มมากขึ้น ผู้ประสบเหตุควรรีบแจ้งตำรวจให้เข้ามาดูแลสถานการณ์โดยเร็ว

3) การพัฒนาการสื่อสารที่มีความสัมพันธ์กับรูปแบบของระบบการขนส่ง สภาพสังคม เศรษฐกิจและวัฒนธรรมที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ กล่าวคือ ต้องมีการประเมินถึงสถานการณ์ของอุบัติเหตุอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์สาเหตุอันเนื่องมาจากสภาพหรือสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ วิธีการเช่นนี้จะช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละเส้นทาง ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต

4) การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ ประเด็นนี้ต้องมีการสื่อสารให้ตระหนักถึงอุบัติเหตุที่มักเกิดจากสาเหตุนี้ ต้องทำการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากทุกศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัด และอำเภอ ที่เป็นระบบ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ

5. ด้านการรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ สรุปได้ดังต่อไปนี้

1) การรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ตามนโยบายของรัฐบาล มีเป้าหมายการดำเนินงานให้ผู้นำท้องถิ่น สมาชิก อปพร. ตำรวจอาสา ตำรวจประจำตำบล และอาสาสมัครต่าง ๆ ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ รวมทั้งตรวจตรา กวดขันผู้ใช้นยานพาหนะทุกชนิดให้เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่เป็นกรณีพิเศษเพื่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของตนเอง และผู้อื่น ตลอดจนให้ความช่วยเหลือกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันเหตุการณ์ สร้างจิตสำนึกในการลดพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องรับทราบ ตระหนักถึงความสำคัญในการป้องกัน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลที่สำคัญ

2) ต้องมีการประมวลจากหลักฐานทางวิชาการ จากประสบการณ์ปฏิบัติจริง ให้มีระบบข้อมูลสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพต่อการกำหนดแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และเปิดโอกาสให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ มีการตั้งเป้าหมายที่จะบรรลุ ระบุกลุ่มเป้าหมายชัดเจน ใช้อยุทธวิธี และแนวปฏิบัติที่เหมาะสมผล โดยใช้

ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

3) มีการกำหนดบทบาท และการมีส่วนร่วมในแต่ละเครือข่ายให้สอดคล้องกัน มีการตั้งคณะทำงาน รับผิดชอบในการผลักดันกิจกรรมต่าง ๆ ครอบคลุมด้วยบุคลากรที่เคยมีผลงานเป็นที่ยอมรับ และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างอิสระ และมีประสิทธิภาพสูง เพื่อให้สามารถปรับปรุงแนวทางในการทำงานได้อย่างต่อเนื่อง

4) การพัฒนาด้านการรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการนั้น เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์จะต้องดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม เช่น เรื่องรณรงค์โรงเรียน การจัดการเส้นทางรถโรงเรียน การตรวจสภาพรถ การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน การออกแบบถนน รวมทั้งการประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลของรัฐบาล ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดความเคลื่อนไหวอย่างเป็นรูปธรรมในหน่วยงานที่รับผิดชอบ และภาคีต่าง ๆ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ มีการเคลื่อนไหวในเชิงนโยบายสาธารณะในเรื่องความปลอดภัย

5) ต้องมีการพัฒนาการสื่อสารสาธารณะ เพื่อความเข้าใจในเรื่องอุบัติเหตุจราจรที่สำคัญ เช่น ช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ มาตรการในการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ หลักสูตรการเรียนรู้การสอน ของนักเรียน นักศึกษาทุกระดับชั้น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต้องมีบทบาทเกี่ยวกับการดำเนินการเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ระบบขนส่งมวลชน และองค์การความปลอดภัยทางถนนระดับชาติต้องกำหนดประเด็นเชิงนโยบายที่จะใช้ในการทำงานร่วมกันในการวิเคราะห์ และกำหนดปัญหาที่มีความสำคัญร่วมกัน เชื่อมโยงนักวิชาการ ผู้มีอำนาจตัดสินใจเชิงนโยบายเข้าด้วยกัน ค้นคว้ารวบรวมองค์ความรู้ที่มีอยู่อย่างกระจัดกระจาย สร้างนโยบายทางเลือกบนฐานของความรู้ และข้อมูลที่เป็นจริง นอกจากนี้ ความรู้ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นยังสามารถสื่อสารไปในสังคมวงกว้าง เพื่อสร้างความตระหนักให้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจร และความร่วมมือที่ภาคส่วนต่าง ๆ ต้องร่วมกันแก้ไข

6) การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารในด้านการรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการที่ร่วมดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรที่มีความหลากหลาย และครอบคลุมหลายหน่วยงาน นักวิชาการจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในมหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยอุบัติเหตุแห่งชาติ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบก เครือข่ายลดอุบัติเหตุ มูลนิธิเมาไม่ขับ เครือข่ายเหยื่อจากอุบัติเหตุจราจร สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศูนย์



นเรนทร กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกหน่วยงานมีเป้าหมายหลัก คือ การลดอุบัติเหตุจราจร สร้างความตระหนักถึงปัญหา ให้เข้าใจถึงปัญหาที่ซับซ้อนและเชื่อมโยงกัน ซึ่งต้องดำเนินการต่อเนื่องระยะยาว และจำเป็นต้องผลักดันให้จัดตั้งองค์การหรือหน่วยงานที่จะทำหน้าที่ในการดำเนินการในเรื่องนี้อย่างต่อเนื่อง

6. ด้านการปรับปรุงกฎหมาย สรุปลได้ ดังต่อไปนี้

1) ให้มีความทันสมัย มีการใช้อย่างเข้มงวดจริงจังครบถ้วนและถูกต้อง เน้นในการให้ความรู้ ความเข้าใจทางกฎหมาย และข้อดีในการปฏิบัติตามเพื่อลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับรถที่เสี่ยงต่ออันตราย

2) สร้างความตระหนัก และความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด มีการลงโทษปรับ ใช้กลยุทธ์การโฆษณา ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง มีการจัดประชุมหรือเสวนาเพื่อสร้างความรู้ และความเข้าใจแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตชุมชนกำหนดมาตรการควบคุมกำกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในระดับปัจเจกชน และกลุ่มคน จัดให้มีอาสาสมัครอำนวยความสะดวกประจำจุดหรือบริเวณพื้นที่ที่มีปัญหาวิกฤติการจราจร

3) การพัฒนากลยุทธ์ในด้านการปรับปรุงกฎหมายมีปัญหาในการขาดงบประมาณ ข้อมูลในการติดตามกำกับและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ ข้อจำกัดในการทำงาน ขาดการสนับสนุนในด้านทรัพยากร ทำให้การขับเคลื่อนไม่มีประสิทธิภาพ ขาดการผลักดันนโยบาย และกลยุทธ์การดำเนินงานที่มีการเชื่อมโยงแบบสหสาขา เพื่อให้เกิดระบบจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ขาดความรู้ในประเด็นที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

4) กฎหมายต้องเพิ่มโทษไม่มีการลดหย่อนปฏิบัติงานจริงจัง ไม่มีการยินยอมให้ผู้กระทำผิดที่เป็นบุคคลใกล้ชิดหรือเกรงใจเข้ามาละเมิดกฎหมายได้ ต้องทำการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ในเรื่องของการทำผิดจริง ปรับจริง ตัดคุกจริง ให้เห็นเป็นกรณีตัวอย่าง เพื่อผู้ขับขี่จะได้ไม่กระทำความผิดซ้ำ

7. ด้านบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของสื่อมวลชน สรุปได้ ดังต่อไปนี้

1) ต้องส่งเสริมให้เกิดการทำงานในลักษณะเครือข่ายขององค์กรต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่มีอยู่แล้วให้สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องโดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างพลังในการเคลื่อนไหวภาคประชาชน และสังคม สร้างความตระหนัก กระแสการเปลี่ยนแปลงนำไปสู่ความปลอดภัยในการเดินทาง สร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน พัฒนาแนวความคิดตีไม้ขับตั้งสติก่อนสตาร์ท แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สร้างกระแสแรงจูงใจให้เกิดความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาในระดับชุมชนหรือท้องถิ่น ผลักดันให้เกิดนโยบายสาธารณะ ร่างมาตรการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดกิจกรรมสร้างกระแสให้เกิดการรับรู้ในมุมกว้าง สร้างความร่วมมือการจัดกิจกรรมรณรงค์ในกลุ่มเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง และในเทศกาลที่สำคัญ เพื่อให้เกิดการเฝ้าระวัง และการป้องกันอุบัติเหตุอย่างเต็มที่ในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ

2) ต้องมีการนำข้อมูลความรู้ที่เกิดขึ้นไปใช้ประโยชน์เพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทั้งในท้องถิ่น และระดับประเทศ พัฒนางค์ความรู้ รวมทั้งตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจร และการสร้างความปลอดภัยทางถนน เพื่อพัฒนาให้เกิดองค์การประสานงาน และเชื่อมโยงกับเครือข่ายต่าง ๆ

3) ต้องส่งเสริมการลดอุบัติเหตุที่มาจากด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ด้านรถหรือยานพาหนะ ถนนสิ่งแวดล้อม ด้านการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ที่สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการเมาสุราของผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ในทุกถนนของเขตองค์การบริหารส่วนตำบล และในเขตหมู่บ้านทั่วประเทศ มักเกิดในช่วงกลางคืนโดยเฉพาะระหว่างเวลา 16.01-20.00 น. มากที่สุด

4) ต้องส่งเสริมในการใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดดำเนินมาตรการเชิงรุกกับกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยแยกผู้ขับขี่ออกจากรถในรูปแบบของการรับฝากรถ กล่าวคือ เมื่อตรวจพบว่า ผู้ขับขี่ดื่มสุราแต่ยังไม่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่ซ้อนสาม หรือมีพฤติกรรมอื่นซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ให้ใช้มาตรการเชิงบังคับสมัครใจให้ฝากรถไว้กับเจ้าหน้าที่ แล้วให้มารับรถกลับในภายหลัง ให้เข้มงวดกวาดขันผู้ขับขี่รถทุกประเภทที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ถ้าตรวจพบให้ยึดรถไว้ เพื่อให้พ่อแม่ ผู้ปกครอง หรือเจ้าของรถมารับรถคืนภายหลัง สำหรับผู้ที่อยู่



ในอาการเมาสุรา แม้การดำเนินการตามขั้นตอนทางคดีจะเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้วก็ให้กักตัวไว้ก่อนจนกว่าจะหายจากอาการเมาสุรา กรณีเด็กต่ำกว่า 18 ปี กระทำผิดกฎหมายจราจรหรือกฎหมายอื่น ๆ ให้พิจารณาใช้มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก มาดำเนินคดีกับผู้ปกครอง ให้ความสำคัญกับการเฝ้าระวังการใช้ความเร็วเกินกำหนด เมาสุราขณะขับรถ และเข้มงวดกวดขันดำเนินคดีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ให้เฝ้าระวังจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และเส้นทางลาดชัน ให้ความสำคัญกับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะมากขึ้น

5) การพัฒนากลยุทธ์ในด้านบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของสื่อมวลชน เมื่อประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมอาเซียนโดยสมบูรณ์ในปี พ.ศ.2558 เพราะประชากรของประเทศเหล่านั้น นอกจากจะไม่รู้ภาษาไทยแล้ว ในด้านของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประเพณีของไทยในวันสำคัญ หากได้รับข่าวสารการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ในทุกรูปแบบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดแล้ว คาดได้ว่าจะทำให้ป้องกันหรือลดอุบัติเหตุทั้งในด้านจำนวนผู้เสียชีวิต และความสูญเสียด้านอื่น ๆ ได้มาก

8. การพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร สรุปลได้ ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสารในขณะนี้ยังมีการใช้น้อยมาก เนื่องจากสาเหตุของงบประมาณที่ไม่เพียงพอ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมักเป็นผู้ที่ยังมีความรู้ในด้านนี้ไม่เพียงพอควรทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูล และคำแนะนำในทางวิชาการที่เกี่ยวกับมาตรการสำคัญ เช่น การเมาไม่ขับ การเฝ้าระวังและแก้ไขจุดอันตรายบนถนน การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย หลีกเลี่ยงความซ้ำซ้อนของการดำเนินงาน และการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดในการลดอุบัติเหตุจราจร มาใช้ร่วมกับเทคโนโลยี เพื่อช่วยในการลดอุบัติเหตุให้ได้ประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด คำนึงถึงงบประมาณที่ใช้ดำเนินการ

2) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร ต้องให้ความรู้เชิงวิชาการ ใช้ระบบข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่แล้ว และสร้างขึ้นใหม่ เชื่อมประสานผู้เกี่ยวข้องในการพัฒนานโยบายทั้งในพื้นที่ และระดับชาติ มีการพัฒนาระบบข้อมูล สารสนเทศในด้านการจัดการ การเชื่อมโยงกับอุบัติเหตุจราจรของประเทศเข้าด้วยกัน พัฒนาระบบข้อมูลใหม่ที่เป็นสำหรับการวางแผน ให้สอดคล้อง เชื่อมประสานกันในระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนให้เกิด

กลไกการขับเคลื่อนงานในระดับพื้นที่ทั่วประเทศ

3) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร และกลยุทธ์การใช้เทคโนโลยีในด้านการติดตาม การประเมินผล และสารสนเทศ เช่น การจัดระบบฐานข้อมูลพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัย ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิต สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ทั่วประเทศ การเสริมสร้างความร่วมมือ และความเข้มแข็งของชุมชน โดยการกำหนดให้ชุมชนสร้างมาตรการควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนของชุมชน ให้เกิดพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เพื่อความปลอดภัยและการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

4) การพัฒนากลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร เพื่อการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการใช้เทคโนโลยีเสริมสร้างนวัตกรรมในด้านการดำเนินการป้องกัน การแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ส่งเสริมให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางจราจรเกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง และปลอดภัย ป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่โดยหน่วยงานของรัฐ ให้การสนับสนุน มีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายในการป้องกัน การลดอุบัติเหตุทางถนน โดยประเมินศักยภาพ และความพร้อมในการกำหนดกลยุทธ์ กลวิธีในการดำเนินการ ให้อยู่ภายใต้มาตรฐานด้านความปลอดภัยของหน่วยงานภาครัฐ

5) การพัฒนากลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร ต้องให้ทุกฝ่ายช่วยกันจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในทุกจุด ไม่ว่าจะเป็นบริเวณสี่แยกทุกแห่ง ถนนที่มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากมีผู้ใช้ถนนเป็นจำนวนมาก เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงโทษทัณฑ์ตามกฎหมาย หากกระทำความผิด และก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

6) การพัฒนากลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร จะต้องดำเนินการให้ทั่วถึงในสังคมออนไลน์ และอินเทอร์เน็ต โดยเฉพาะในปี พ.ศ.2558 ที่ประเทศไทยต้องเข้าสู่ประชาคมอาเซียนที่จะมีประชากรของทั้ง 10 ชาติ สมาชิกเข้ามาใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งบุคลากรทั้งหมดต้องสามารถสื่อสารภาษากลางคือ ภาษาอังกฤษได้ รวมถึงการพัฒนาป้ายบอกทาง และอื่นที่เป็นภาษาอาเซียน (ของบางประเทศ) เพื่อช่วยในการลดอุบัติเหตุจากความไม่รู้ของประชากรของประเทศสมาชิกอาเซียน

จาก Model นี้ การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการในแต่ละพื้นที่ของประเทศไทยนั้น จะมีความแตกต่างกันไปตามบริบทที่ต้องสอดคล้องกับ คุณลักษณะในด้านลักษณะประชากรศาสตร์ของกลุ่มเป้าหมายที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส



อาชีพ รายได้ส่วนบุคคลระดับการศึกษาและอื่นๆ ที่แตกต่างกัน ที่มีการเปิดรับสื่อ ไม่ว่าจะเป็นโทรทัศน์ วิทยุกระจายเสียงสื่อสิ่งพิมพ์หรือสื่ออื่นๆ ที่แตกต่างกัน รวมทั้ง ด้านพาหนะที่ขับขี่โดยสาร ด้านการรับรู้ข่าวสารการจราจร ประสบการณ์ในด้านอุบัติเหตุที่เคยประสบและด้านการขับขี่ยานพาหนะที่แตกต่างกัน โดยหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่ต้องการจะสื่อสารเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลนั้น ต้องมีการพิจารณาให้รอบคอบในการใช้สื่อตัวกลางที่จะส่งข่าวสารออกไปถึงกลุ่มเป้าหมายที่จะทำให้เกิดการรับรู้ และมีการปรับเปลี่ยนค่านิยมทัศนคติ รวมทั้งพฤติกรรมที่จะทำให้การใช้ยานพาหนะบนท้องถนนเกิดความปลอดภัยมากที่สุด ซึ่งในส่วนขององค์ประกอบที่จะทำการสื่อสารนั้น จะมีอยู่ 8 ส่วนได้แก่ 1) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ 2) ด้านพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย 3) ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย 4) ด้านความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อม 5) ด้านการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ 6) ด้านการปรับปรุงกฎหมาย 7) ด้านบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของสื่อมวลชน 8) ด้านการปรับปรุงพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร ซึ่งหน่วยงานหรือองค์การภาคเอกชนที่จะนำไปประยุกต์ใช้ต้องมีการพิจารณาให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่ตั้งไว้ รวมทั้งการวางแผนทางด้านงบประมาณ ช่วงเวลาที่สื่อสาร และองค์ประกอบในด้านอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในขณะนั้นให้เกิดประสิทธิผลมากที่สุด ในการลดอุบัติเหตุบนทางถนนในอนาคตตั้งการรณรงค์ที่ว่า “สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” ให้เกิดขึ้นให้ได้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อประชาชนสังคม ประเทศชาติ ต่อไป

ดังนั้น การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย จากผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบทั้ง 3 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยประสบอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ และผู้ที่ไม่เคยขับขี่ยานพาหนะที่ผลการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยลักษณะประชากรที่จำแนกตามเพศ พบว่า ไม่แตกต่างกันเป็นเพราะว่าทุกคนรู้ ตระหนักถึงอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ที่สามารถทำความเสียหายให้ทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ในด้านของอายุ พบว่า มีความแตกต่างกัน ที่ผู้ที่มีอายุ 21- 30 ปี จะต้องใช้กลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยที่มากกว่า ผู้ที่มีอายุสูงกว่า มากกว่า 50 ปี ด้วยเหตุที่ว่าผู้ที่มีอายุน้อยจะขาดความรู้ ประสบการณ์หรือความตระหนักรู้อย่างแท้จริงในเรื่องนี้ ผู้ที่มีอายุ 31 -

40 ปี ในด้านกลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยต้องใช้สูงกว่า ผู้ที่มีอายุ 50 ปี เนื่องจากผู้ที่มีอายุมากแล้วมักมีการเดินทางที่ช้ายานพาหนะน้อยกว่า อีกทั้ง ยังมีความรู้ ความชำนาญ ที่มากกว่าผู้ที่มีอายุ 31 – 40 ปี คนที่อยู่ในวัยนี้มักกำลังรู้สึกถึงคุณค่าของชีวิตที่กำลังเจริญรุ่งเรืองมีการะสูงจากครอบครัว และผู้ที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับ Dorn (2008) ที่ได้ทำการศึกษถึงความแตกต่างเฉพาะบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ พบว่า ผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นทั้งหญิง และชาย มีสภาพอารมณ์ที่วิตกกังวล ในระดับที่มีความเครียดสูง โดยกลุ่มวัยรุ่นชายยอมรับว่ามีลักษณะบุคลิกภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มักมีลักษณะการขับขี่รถที่เร็ว และมักเกิดเหตุการณ์โดยไม่คาดคิดบ่อยครั้ง ทำให้เชื่อมั่นได้ว่าความแตกต่างเฉพาะบุคคลมีส่วนเกี่ยวข้องกับระดับการเกิดอุบัติเหตุ และการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ยานพาหนะ และการรับรู้ถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น

ผลการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยทางด้านอาชีพที่แตกต่างกัน พบว่า ผู้ที่มีอาชีพข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจมีกลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย สูงกว่าผู้ที่มีอาชีพผู้ประกอบการหรือเจ้าของกิจการ เพราะผู้ที่เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ จะมีความเฉื่อยชาจากงานที่ทำ จึงต้องใช้การกระตุ้นในเรื่องนี้มากกว่า นอกจากนั้น ผู้ที่มีอาชีพอื่น ๆ มีกลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย สูงกว่าผู้ที่มีอาชีพข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ และผู้ประกอบการหรือเจ้าของกิจการ เช่น ผู้ที่เป็นแม่บ้าน นักเรียน นักศึกษา ย่อมต้องใช้ในการสื่อสารในเรื่องนี้มากกว่าอย่างแน่นอน สำหรับผลการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยด้านรายได้ พบว่า ไม่แตกต่างกัน นอกจากนั้นแล้วผลการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยที่ จำแนกตามการขับขี่ยานพาหนะ พบว่า สอดคล้องกับกรมคุมประพฤติกระทรวงยุติธรรมร่วมกับสำนักวิจัยแอแบคโพลล์มหาวิทยาลัย อัสสัมชัญ (2555) ที่ได้ทำการสำรวจเรื่องการณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ด้วยมาตรการบังคับใช้ทางกฎหมาย : กรณีศึกษาประชาชนผู้ขับขี่รถ และประชาชนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผลการสำรวจที่คล้ายกัน

สำหรับผลการเปรียบเทียบตามลักษณะของอุบัติเหตุมีความแตกต่างกัน พบว่าลักษณะที่มีผู้เสียชีวิต มีการเน้นใช้กลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการ



ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย ในเรื่องนี้สูงกว่าลักษณะที่มีผู้บาดเจ็บ ยานพาหนะเสียหาย เพราะมีการรับเรื่องของความตระหนักได้ดีกว่า ผลการเปรียบเทียบในด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ทั้ง 3 ประเภท มีความแตกต่างกัน เช่น ด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยเกิดอุบัติเหตุ มีด้านการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุสูงกว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ไม่ขับขี่ยานพาหนะ เพราะคนที่เคยมีประสบการณ์ตรง จะไม่ลืมในเรื่องที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะหากเกิดความเสียหายร้ายแรงถึงขั้นมีผู้เสียชีวิต ที่ผู้อยู่ในเหตุการณ์มักจะจำไปตลอดชีวิต รวมทั้งสอดคล้องกับผลการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยในด้านพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ที่มีความแตกต่างกัน พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยเกิดอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยที่สูงกว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ รวมทั้งผลการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยด้านทัศนคติต่อความปลอดภัย พบว่า มีความแตกต่างกัน พบว่ากลุ่มผู้ไม่ขับขี่ยานพาหนะ มีทัศนคติต่อความปลอดภัยที่สูงกว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ เหตุที่เป็นเช่นนั้นเพราะผู้ที่ไม่ได้ขับขี่มักมีเฉพาะแต่การจินตนาการที่ไม่ใช่ประสบการณ์ที่ได้จากการขับขี่โดยตรง ทำให้มุมมอง และโลกทัศน์ที่มีต่อการขับขี่ยานยนต์ที่ดีเป็นพิเศษ เพราะตนเองไม่เคยพบกับปัญหา อุปสรรคในเรื่องนี้ สอดคล้องกับ ณรงค์กร พรหมประสิทธิ์ (2546) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่อง การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาไม่ขับในเขตกรุงเทพมหานครของกองบังคับการตำรวจจราจร ผลการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ลำดับแรก คือ ประชาชนไม่ค่อยให้ความร่วมมือที่นำไปสู่การยอมรับ การมีส่วนร่วมและการสนใจ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติในการลดอุบัติเหตุไปสู่การปฏิบัติ ทั้งที่ทุกหน่วยงานมีการโฆษณา การประชาสัมพันธ์ให้ทราบอย่างประสิทธิภาพ ซึ่งหากพิจารณาให้ดีแล้ว คำว่าประชาชนในความหมาย คือ ผู้ที่ไม่เคยขับขี่ยานยนต์ซึ่งมักนึกว่าตนเองไม่เกี่ยวข้องกับอีกส่วนที่คิดว่าจะไม่มีการเดินทางในช่วงเทศกาลเหล่านั้น ภายหลังเกิดเปลี่ยนใจที่ต้องการเดินทาง ทำให้มีกละเลยมต่อการณรงค์ในเรื่องนี้

ผลการเปรียบเทียบในด้านการปรับปรุงกฎหมาย ที่มีค่าความแตกต่างกัน มีด้านการปรับปรุงกฎหมายที่แตกต่างกัน พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยประสบอุบัติเหตุ

มีความคิดเห็นด้านการปรับปรุงกฎหมายสูงกว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ด้านการปรับปรุงกฎหมายต่ำกว่า ผู้ที่ไม่เคยขับขี่ยานพาหนะ เพราะผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุไม่ว่าตนเองจะเป็นต้นเหตุหรือเป็นผู้เสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้อื่นจะมีความรู้สึก และความคิดเห็นว่ากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับด้านจราจร ยังไม่มีความเหมาะสม ขาดประสิทธิภาพ ต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันกับยุคสมัย สามารถใช้งานได้จริงในการแก้ปัญหาเพื่อลดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ทุกคนต้องทำงานด้วยความจริงจัง เข้มงวด รวมทั้งผลการเปรียบเทียบในด้านบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของสื่อมวลชน ที่มีความแตกต่างกัน โดยพบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ด้านบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของสื่อมวลชนต่ำกว่า ผู้ที่ไม่เคยขับขี่ยานพาหนะ เพราะผู้ที่ไม่เคยขับจะสนใจในการรับรู้ และตระหนักในเรื่องนี้น้อยกว่า นอกจากนี้ ผลการเปรียบเทียบด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการสื่อสาร มีความแตกต่างกัน พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยประสบอุบัติเหตุมีความคิดเห็นด้านการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร สูงกว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีความคิดเห็นด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการสื่อสารสูงกว่า ผู้ที่ไม่ขับขี่ยานพาหนะ เพราะผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยประสบอุบัติเหตุจะทราบถึง ความต้องการเครื่องมือ อุปกรณ์ ทุกชนิดที่สามารถช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ที่ตนเองเคยมีประสบการณ์ รู้ซึ่งถึงผลเสียที่จะเกิดขึ้น สอดคล้องกับ สงคราม เสงี่ยมพักตร์ (2553) ได้วิจัยเรื่องยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย : ศึกษากรณีบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผลการวิจัยพบว่า ในด้านประสิทธิผลยุทธศาสตร์มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่บรรลุเป้าหมายที่พึงประสงค์ เพราะสถิติการตายอันเนื่องมาจากการขับขี่รถในขณะที่เมาสุรายังอยู่ในเกณฑ์สูงมาก มีสาเหตุมาจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีหน้าที่ตรวจจับขาดแคลนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ไม่มีการตรวจจับผู้ขับขี่รถที่ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างต่อเนื่อง ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม จากทุกพื้นที่ ขาดการกำหนดเงื่อนไขด้านเวลาและสถานที่ ในการตั้งจุดตรวจจับเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ ขาดเอกภาพในการบังคับบัญชาเนื่องจากการร่วมปฏิบัติหลายองค์การ และการที่ศาลสั่งให้



ผู้กระทำความผิดทำงานบริการสังคมยังไม่เท่าเทียมกันทั่วประเทศ

สำหรับกลยุทธ์ความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่สามารถดำเนินการตามลำพัง ต้องผสมผสานด้วยกลยุทธ์มาตรการที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุน มีมาตรการด้านการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร งบประมาณ เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ การจัดการการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชนเกิดความตระหนัก ตั้งจุดตรวจแอลกอฮอล์ที่มีเอกภาพ มีการเพิ่มเติมองค์ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กนักเรียน การลงโทษผู้ขับขี่ที่มีอาการมึนเมา จัดตั้งองค์การอิสระด้านความปลอดภัยทางถนน กำหนดจุดตรวจแอลกอฮอล์หมู่บ้านเป็นพิเศษ ในการนำแนวคิดกลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการไปปรับใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ทำหน้าที่ในการตรวจจับทั่วประเทศ และนำเสนอกลยุทธ์ด้านการบริหารต่อผู้มีอำนาจของภาครัฐ เพื่อผลักดันให้มีการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติที่สนับสนุนกลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้

1. การพัฒนาในด้านของทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ ควรจะเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการพัฒนาการสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย

2. ควรเน้นที่ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุเป็นสำคัญ มากกว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว เพราะผู้ขับขี่กลุ่มแรกที่กำลังมีความเสี่ยงสูง

3. ในด้านการปรับปรุงกฎหมายให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษทัณฑ์ที่เหมาะสมจะเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกิดความรู้สึกรังเกียจหรือเกรงกลัวความผิดทางกฎหมายที่มีบทลงโทษ และมีผลกระทบต่อผู้กระทำความผิด ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกิดความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

4. ในด้านบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของสื่อมวลชน ในการทำหน้าที่สร้างจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย หลีกเลี่ยงพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะด้วยอารมณ์ตระหนักรับผลร้ายของอุบัติเหตุ ช่วยนำเสนอข่าวที่ส่งเสริมคุณธรรมทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกิดความสำนึกในความรับผิดชอบ

5. ในด้านการปรับปรุงพัฒนาด้านเทคโนโลยีต้องเน้นกับการนำมาใช้ในการทำให้

อุบัติเหตุลดลงอย่างชัดเจน เช่น ป้ายบอกเวลา กล้องวงจรปิดบันทึกภาพบริเวณสี่แยกไฟแดง การส่งใบสั่งเรียกเก็บค่าปรับในภายหลัง ระบบ RFID และ GPS ที่ทำให้ระบบความปลอดภัยสูงขึ้น

6. กลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย เป็นเครื่องมือในการบูรณาการ การดำเนินงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนมีเป้าหมายร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้ามามีส่วนร่วม ต้องมีการใช้วัตรกรรมความปลอดภัยบนท้องถนน มีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัญหา ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในด้านอุบัติเหตุบนท้องถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนเพื่อเพิ่มศักยภาพของการรณรงค์ในการเข้าถึงตัวประชาชน ต้องทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความรู้ในด้านกฎจราจร การขับขี่ที่ปลอดภัยที่ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัย ก่อให้เกิดประโยชน์กับสังคมต่อไปในอนาคต

8. องค์กรท้องถิ่น มูลนิธิที่เกี่ยวข้อง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้จำหน่ายยานพาหนะจะต้องประยุกต์ใช้การพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย ที่อาจเป็นการจัดการอบรมหรือร่วมมือสนับสนุนกันใน หลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยทั้งในเมืองและท้องถิ่นต่างจังหวัด โดยเฉพาะในช่วงก่อนเทศกาลประจำปีที่สำคัญ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์หรือผสมผสานเพื่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

9. กลยุทธ์ในการใช้สื่อ ผลิตสื่อและสร้างสรรค์ จะต้องนำมาศึกษาพิจารณาเพื่อประยุกต์ใช้ในพื้นที่และช่วงเวลาอย่างมีพลัง โดยเฉพาะจะต้องมุ่งไปยังกลุ่มเป้าหมายที่มีอัตราความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ อันเกิดจากการขาดจิตสำนึก และพฤติกรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัย

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

1. ทำการวิจัยเชิงปฏิบัติการ หรือการประชุมเชิงปฏิบัติการ ในพื้นที่หรือท้องถิ่นที่มีปัญหาเด่นชัดเป็นพิเศษ

2. ทำการวิจัยเชิงปฏิบัติการร่วมกับสื่อมวลชน และบริษัทตัวแทนโฆษณา



ประชาสัมพันธ์ เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากสื่อมวลชนทั่วไปในการปรับปรุงพัฒนาเนื้อหาทางโทรทัศน์ รวมทั้งฟรีทีวี เคเบิลทีวี วิทยุกระจายเสียง และรูปแบบเนื้อหาของป้ายขนาดใหญ่ริมถนนในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยบนท้องถนน มีความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม

3. การวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาปัจจัยการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในกลุ่มอาเซียน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ที่ไม่ใช่เกิดจากคนไทยเท่านั้น แต่ต้องขยายออกไปสู่ชาวต่างชาติในอาเซียนด้วย

4. การวิจัยเชิงเทคโนโลยีการสื่อสาร ระบบการสื่อสารในต่างประเทศมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ใช้ระบบการสื่อสารแบบ 4G เข้ามาร่วมกับกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ ศึกษาระบบเทคโนโลยีเพื่อนำมาพัฒนาเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ให้เกิดผลที่มีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรในการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ. <http://203.157.15.110/nphss/home.php>. 23 พฤศจิกายน 2556.
- กระทรวงคมนาคม. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนปี 2556. <http://www.mot.go.th/Home/StatMot>. 3 กุมภาพันธ์ 2557.
- ณรงค์กร พรหมประสิทธิ์. 2546. “การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการเมาไม่ขับในเขตกรุงเทพมหานครของกองบังคับการตำรวจจราจร.” มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สงคราม เสี่ยมพักตร์. 2553. “ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย : ศึกษากรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.” มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สถาบันยานยนต์. ความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมยานยนต์. <http://www.thaiauto.or.th/> 20 กุมภาพันธ์ 2557.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศ (TDRI). อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ : ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา. <http://tdri.or.th/research/h119/>. 21 สิงหาคม 2556.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ พ.ศ.2556. <http://www.policeadmission.org/Main/FrmPolIndex.aspx>. 3 ตุลาคม 2557.
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข. ข้อมูลรณบัตร และหนังสือรับรองการตาย. <http://bps.moph.go.th/content-2>. 20 กันยายน 2557.
- สำนักวิจัยเอแบคโพลล์. 2555. การรณรงค์โครงการตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- Dorn, J. “communication-based marketing model for managing relationships.” **Journal of Marketing** 62 (Apr, 2008)
- United Nations Road Safety Collaboration. Improving global road safety. <http://www.who.int/roadsafety/en/>. 3 มีนาคม 2557.