

ถอดบทเรียนเหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานคร 28 มีนาคม 2568
แนวทางการรับมือในด้านการบิน การเดินทาง และการบริการในสถานการณ์ฉุกเฉิน
Lessons Learned from the Bangkok Earthquake
on March 28, 2025: Response Guidelines
for Aviation, Travel, and Service Sectors in Emergency Situations

ปวริศ อนุสรณ์พานิช^{1*}

Pawaris Anusornphanich^{1*}

Received 2 Jun 2025 Revised 29 Jun 2025 Accepted 30 Jun 2025

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ศึกษาด้วยแนวทางปรากฏการณ์วิทยาเชิงอัตถิภาวนิยม (Existential Phenomenological Approach) มุ่งศึกษาเกี่ยวกับประสบการณ์ของบุคลากรการบิน การเดินทาง และการบริการ ที่เผชิญกับเหตุการณ์แผ่นดินไหวในกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาสภาพการณ์และถอดบทเรียนจากประสบการณ์ของผู้ประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหว และ 2) เพื่อเสนอแนะแนวทางการรับมือกับเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศไทยได้ในอนาคต โดยใช้เครื่องมือวิจัยประกอบด้วย 1) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 33 คน (Purposive Selection) 2) การศึกษาเชิงเอกสาร (Documentary Research) 3) การถอดบทเรียนจากประสบการณ์ตรง (Experiential Learning) 4) การถอดบทเรียน (Lesson Learned) และ 5) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) เพื่อดำเนินการศึกษาข้อค้นพบเชิงประจักษ์ และบูรณาการแนวคิดเชิงหลักการออกมาเป็นองค์ความรู้ใหม่

ผลการวิจัย พบว่า ประเทศไทยยังขาดประสบการณ์ ความรู้ ความเข้าใจ และไม่คุ้นชินกับการรับมือแผ่นดินไหว จึงมีความจำเป็นต้องเร่งสร้างความรู้ความเข้าใจ ทั้งด้านทฤษฎีและวิธีปฏิบัติ เกี่ยวกับการรับมือแผ่นดินไหวในมิติต่าง ๆ อาทิ 1) การรับมือภัยพิบัติ 3 ระยะ 2) การรับมือเชิงบริบท 3) การปฏิบัติตนขณะเกิดเหตุ 4) การปฏิบัติตนให้ปลอดภัย และ 5) การรับมือแผ่นดินไหวเชิงสถานการณ์ โดยเฉพาะด้านการบิน และการเดินทาง ที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้วยความปลอดภัย เพื่อให้สามารถรับมือกับปรากฏการณ์แผ่นดินไหวที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคตได้อย่างถูกวิธี มีประสิทธิภาพ มั่นใจ และปลอดภัย

คำสำคัญ: แผ่นดินไหว การรับมือแผ่นดินไหว การบิน ภัยพิบัติทางธรรมชาติ

¹ นักบิน / นักวิชาการอิสระ

Pilot / Independent Scholar

*Corresponding author e-mail: pawaris.anusornphanich@gmail.com

Abstract

This qualitative research article adopts an existential-phenomenological approach to the lived experiences of aviation personnel, travel personnel, and service personnel during the Bangkok earthquake on March 28, 2025. It pursues the following objectives: 1) to examine the situation and extract lessons learned from the experiences of those affected by the earthquake and 2) to propose response guidelines for managing earthquake situations that may occur in Thailand. The research tools included: 1) in-depth interviews with 33 purposively selected key informants, 2) documentary research, 3) experiential learning, 4) lesson-learned, and 5) content analysis. The study integrates empirical findings with theoretical concepts to develop new knowledge.

The research found that Thailand remains unfamiliar and inadequately prepared in terms of experience, knowledge, and understanding for effective earthquake response. There is a critical need to enhance both theoretical understanding and practical capacities across multiple dimensions: 1) disaster response in three phases, 2) context-specific preparedness, 3) appropriate behavior during seismic events, 4) personal safety practices, and 5) scenario-based response strategies. This is especially critical in aviation and travel sectors that provide safety-oriented services, to enable proper, effective, confident, and safe responses to potential future earthquakes.

Keywords: Earthquake, Earthquake Response, Aviation, Natural Disasters

บทนำ

แผ่นดินไหวถือเป็นภัยธรรมชาติที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง ทั้งด้านชีวิต ทรัพย์สิน และโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้ตั้งอยู่ในแนวพิภพเสี่ยงโดยตรง แต่ก็ยังพบความเสี่ยงจากผลกระทบแรงสั่นสะเทือนที่เกิดจากรอยเลื่อนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันตกของประเทศ ซึ่งสามารถส่งผลกระทบต่อเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานคร (ศุภกร ตุ้ยไตรรัตน์ และสรันยา เสงพะพรหม, 2560) ถึงแม้ว่าภัยแผ่นดินไหวจะไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้อย่างแม่นยำ แต่การเตรียมพร้อม การตระหนักรู้ และการเรียนรู้จากเหตุการณ์ที่ผ่านมา ก็เป็นแนวทางสำคัญในการช่วยลดผลกระทบ โดยการสร้างแนวทางการรับมือเมื่อประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติในอนาคต (ไพบูลย์ นวลนิล, 2555)

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลาประมาณ 13.20 น. ได้เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศไทย ตามประกาศของกรมอุตุนิยมวิทยา โดยมีศูนย์กลางอยู่ในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ขนาด 8.2 แมกนิจูด ความลึก 10 กิโลเมตร ห่างจากทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของ อ.ปางมะผ้า จ.แม่ฮ่องสอน ประมาณ 326 กิโลเมตร (กรมควบคุมโรค, 2568) สาเหตุเกิดจากกลุ่มรอยเลื่อนสะกาย (Sagaing Fault) ซึ่งเป็นรอยเลื่อนที่มีพลัง มีความยาวประมาณ 1,200 กิโลเมตร พักตัวอยู่แนวทิศเหนือถึงใต้ ผ่านกลางสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ส่งผลกระทบให้เกิดแรงสั่นสะเทือนรุนแรงรู้สึกได้ในหลายพื้นที่ของประเทศไทย โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สร้างความตื่นตระหนกต่อประชาชน เพราะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในประวัติศาสตร์ของ

ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เหตุการณ์ถล่มของอาคารสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในเขตจตุจักร ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก (ไทยพีบีเอส, 2568) เหตุการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความวิตกกังวลอย่างกว้างขวาง เนื่องจากเป็นปรากฏการณ์ที่ชาวไทยไม่คุ้นชิน และขาดแนวทางการรับมือ (กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว, 2568)

ทั้งนี้ แนวทางการรับมือและการจัดการภัยพิบัติในระดับสากล โดยเฉพาะแผ่นดินไหว ถือเป็นความสามารถสำคัญที่ภาคการเดินทางและการบริการต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเชิงโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ และการอบรมบุคลากร ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การระหว่างประเทศด้านการเดินทาง (IATA) ที่เน้นสมรรถนะในการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อคงไว้ซึ่งความปลอดภัยและความไว้วางใจจากสาธารณชน (สิทธิปฐพ์ มงคลอภิบาลกุล, 2565)

การวิจัยครั้งนี้ได้แรงจูงใจในการวิจัย ตั้งแต่ภายหลังจากผู้วิจัยอพยพออกจากอาคารสูง ด้วยการวิ่งลงบันได 17 ชั้น ในเหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานคร วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ทำให้ผู้วิจัยตระหนักถึงการขาดความรู้ ความเข้าใจ และประสบการณ์เกี่ยวกับการรับมือเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศไทย จึงได้ริเริ่มจัดทำโครงการวิจัยตั้งแต่ช่วงเย็นวันดังกล่าว โดยมุ่งหวังศึกษาแนวทางการจัดการภัยพิบัติ และเสนอแนะแนวทางการรับมือแผ่นดินไหว ในมุมมองด้านการบิน การเดินทาง และการบริการ เพื่อให้ประชาชนประเทศไทยสามารถรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาสภาพการณ์ และถอดบทเรียนจากประสบการณ์จากเหตุการณ์แผ่นดินไหว เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ที่ส่งผลกระทบต่อระบบการบิน การเดินทาง และการบริการในเขตกรุงเทพมหานคร
- 2) เพื่อเสนอแนะแนวทางการรับมือในอนาคต เมื่อประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหวในมุมมองด้านการบิน การเดินทาง และการบริการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ได้รับองค์ความรู้เชิงเหตุผล ที่มีพื้นฐานจากประสบการณ์ตรงของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับระบบการบิน การเดินทาง และการบริการในช่วงที่เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว
- 2) ได้ทราบแนวทางการรับมือในสถานการณ์ฉุกเฉิน ที่สามารถนำไปปรับใช้ในท่าอากาศยาน สายการบิน หน่วยบริการสาธารณะ ระบบขนส่ง และภาคบริการต่าง ๆ
- 3) สร้างเสริมความเข้าใจต่อการเตรียมความพร้อมรับมือภัยพิบัติ สร้างความตระหนักรู้ และลดความตื่นตระหนก อีกทั้งเป็นการเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้สามารถดูแลผู้ให้บริการภายใต้ภาวะวิกฤติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บททวนวรรณกรรม

การดำเนินการวิจัยถอดบทเรียนจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ส่งผลกระทบต่อจังหวัดกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 เพื่อสังเคราะห์แนวทางการรับมือในสถานการณ์ฉุกเฉิน จำเป็นต้องพิจารณาวรรณกรรมวิจัยที่เกี่ยวข้องอย่างหลากหลายมิติ จากเอกสาร หนังสือ บทความ งานวิจัย และบทความออนไลน์จากหน่วยงานที่มีความน่าเชื่อถือ เพื่อสามารถดำเนินการศึกษาบูรณาการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวคิดเกี่ยวกับแผ่นดินไหว

แผ่นดินไหวเป็นภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นจากการสั่นสะเทือนใต้พื้นพิภพ ซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตมนุษย์โดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ (Coburn & Spence, 2002) ในเชิงธรณีวิทยา แผ่นดินไหว เป็นปรากฏการณ์สั่นสะเทือนของพื้นผิวโลก ที่เกิดจากการเคลื่อนตัวหรือการเลื่อนของแผ่นเปลือกโลก ซึ่งมีสาเหตุจากรอยเลื่อน การชนกันของแผ่นเปลือกโลก การระเบิดของภูเขาไฟ หรือการยุบตัวของชั้นหินใต้ดิน ทำให้เกิดแรงสั่นสะเทือนที่แพร่กระจายออกจากจุดศูนย์กลางแผ่นดินไหวแผ่ไปยังพื้นผิวโลก (Bolt, 1999)

แผ่นดินไหวถือเป็นภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีต้นกำเนิดจากการเคลื่อนไหวของแผ่นธรณีภาค ซึ่งบริเวณแนวรอยต่อระหว่างแผ่นเปลือกโลกนั้น มักจะเป็นจุดที่เกิดการสะสมและปลดปล่อยพลังงานศักย์อย่างเฉียบพลัน เมื่อแรงดันภายในโลกมีค่ามากพอที่จะทำให้ชั้นหินที่อยู่ใต้ผิวโลกเกิดการเคลื่อนตัว การเลื่อนขนานหรือแตกออกจากกัน การเปลี่ยนแปลงนี้จะส่งผลให้พลังงานที่สะสมในรูปแบบของพลังงานศักย์ถูกถ่ายทอดออกมาเป็นคลื่นสั่นสะเทือนผ่านชั้นหินโดยรอบ จึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า แผ่นดินไหว เป็นการสั่นสะเทือนของพื้นผิวโลกอันเกิดจากการปลดปล่อยพลังงานใต้เปลือกโลกอย่างฉับพลัน (สุมน สิริมา, 2550)

ศูนย์กำเนิดของแผ่นดินไหว หรือที่เรียกว่า จุดศูนย์กลางเกิดแผ่นดินไหว (Focus) มักจะตั้งอยู่ตามแนวรอยเลื่อนลึกลงไปใต้ผิวโลก ซึ่งในบางกรณีอาจลึกถึงบริเวณแมนเทิล ส่วนตำแหน่งที่อยู่ตรงกับศูนย์เกิดแผ่นดินไหวบนผิวโลกนั้น เรียกว่า จุดเหนือศูนย์เกิดแผ่นดินไหว (Epicenter) ส่วนการศึกษาการเคลื่อนไหวของเปลือกโลกและคลื่นสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น เรียกว่า วิทยาแผ่นดินไหว (Seismology) (Kostrov & Das, 1989) กรณีที่จุดเหนือศูนย์กลางเกิดแผ่นดินไหวอยู่ในมหาสมุทรหรือใกล้ชายฝั่งอาจกระตุ้นให้เกิดคลื่นยักษ์สึนามิซึ่งสร้างความเสียหายรุนแรงได้ นอกจากนี้ แผ่นดินไวยังสามารถนำไปสู่ภัยพิบัติทุติยภูมิ อาทิ ดินถล่ม หรือการกระตุ้นการระเบิดของภูเขาไฟในบางพื้นที่อีกด้วย (พันธวัฒน์ บุญมา และสันต์ จันทร์สมศักดิ์, 2563; ไพบุลย์ นวลนิล, 2555; มิชิโอะ ฮาชิซุเมะ และคณะ, 2556)

ส่วนในกรณี เหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ส่งผลกระทบถึงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลครั้งนี้ แม้จุดศูนย์กลางจะอยู่ในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (กรมควบคุมโรค, 2568) แต่เนื่องจากลักษณะทางธรณีวิทยาที่มีการสะสมพลังงานในแผ่นเปลือกโลกตามแนวรอยเลื่อนสะกาย (Sagging Fault) ที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้ชายแดนประเทศไทย ส่งผลให้แรงสั่นสะเทือนสามารถกระจายมาถึงกรุงเทพมหานคร แม้จะไม่ใช่พื้นที่เสี่ยงหลัก (ไทยพีบีเอส, 2568) ด้วยเหตุนี้ จึงควรทำการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับ ปัจจัยของการเกิดแผ่นดินไหว ที่มาจากหลากหลายสาเหตุ สามารถสรุปได้ตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ 1: ปัจจัยของการเกิดแผ่นดินไหว

สาเหตุเกิดภายในเปลือกโลก	สาเหตุเกิดภายนอกเปลือกโลก	สาเหตุทั้งภายในและภายนอกเปลือกโลก
แผ่นดินไหวที่เกิดจากรอยเลื่อน	ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมของมนุษย์	ภูเขาไฟระเบิด
การระเบิดใต้พื้นดิน	อาทิ การจลาจล การระเบิด เป็นต้น	แผ่นดินถล่ม
การไหลหมุนเวียนของน้ำบาดาล	ลม ความกด และความดันอากาศ	
การที่หินหลอมละลายเคลื่อนตัว	คลื่นน้ำทะเล น้ำขึ้นหรือลง	
การเปลี่ยนแปลงสถานะใต้ดิน	การพุ่งชนของอุกกาบาต	
การทำเหมืองแร่		
การยุบตัวใต้พื้นดิน		

ที่มา: ปรับปรุงตารางจากผู้นิพนธ์ ณรงค์ ใจเที่ยง (2568)

ตารางที่ 1 แสดงการจำแนกสาเหตุของการเกิดแผ่นดินไหว จากปัจจัยต่าง ๆ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) สาเหตุเกิดภายในเปลือกโลก 2) สาเหตุเกิดภายนอกเปลือกโลก และ 3) สาเหตุทั้งภายในและภายนอกเปลือกโลก โดยมีรายละเอียดอย่างสังเขปตามที่ระบุไว้ในตาราง นอกจากนี้ ยังค้นพบการแบ่งประเภทสาเหตุของการเกิดแผ่นดินไหวในอีกมิติ คือ การแบ่งออกเป็น ปัจจัยโดยธรรมชาติ และปัจจัยที่มนุษย์กระทำขึ้น (ณรงค์ ใจเที่ยง, 2568) ดังนี้

แผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ ได้แก่ 1) แผ่นดินไหวที่เกิดจากแรงภายในเปลือกโลก (Tectonic Earthquake) 2) แผ่นดินไหวที่เกิดจากภูเขาไฟระเบิด (Volcano Eruption) 3) แผ่นดินไหวที่เกิดจากการยุบตัวหรือพังทลายของโพรงใต้ดิน (Implosion) และ 4) ความสั่นสะเทือนจากคลื่นมหาสมุทร (Oceanic Microseism)

แผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นโดยการกระทำของมนุษย์ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทเหตุการณ์ ดังนี้

1) เหตุการณ์ที่สามารถควบคุมได้ อาทิ การจุดระเบิด การขุดเจาะ การจราจร การสั่นสะเทือนของเครื่องจักร การระเบิดบนพื้นผิวหรือใต้ดิน เป็นต้น

2) แผ่นดินไหวจากการกระตุ้น อาทิ การทำเหมือง การสร้างเขื่อนหรืออ่างเก็บน้ำในอาณาเขตใกล้รอยเลื่อนที่มีพลัง การฉีดสารเหลวลงใต้พื้นดินจำนวนมาก เป็นต้น

3) การสั่นสะเทือนหรือแผ่นดินไหวที่เกิดจากมนุษย์ โดยส่วนใหญ่แล้วไม่สร้างความเสียหายรุนแรง ซึ่งต่างจากแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนเป็นจำนวนมาก ได้แก่ แผ่นดินไหวซึ่งเกิดจากแรงเทคนิคนิวเคลียร์ เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว ผู้อยู่ในพื้นที่ผลกระทบจากการสั่นสะเทือน จะสามารถรับรู้ผ่านแรงสั่นสะเทือน ผ่านเหตุการณ์ หรืออาการต่าง ๆ แสดงให้เห็นถึงความไม่ปกติของสถานการณ์ โดยมาตรวัด ความสั่นสะเทือนมีขนาดเป็นริกเตอร์ สามารถสังเกตเพื่อตระหนักรู้ต่อสถานการณ์ และเตรียมพร้อมการรับมือได้ทันทั่วทั้ง จากรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 2: ขนาดริกเตอร์กับความสัมพันธ์ในการสั่นสะเทือน

ขนาดริกเตอร์	อาการรับรู้ผ่านแรงสั่นสะเทือน
1 - 2.9	รู้สึกสัมผัสสั่นไหวเล็กน้อย / รู้สึกถึงการสั่นไหว คล้ายอาการวิงเวียนศีรษะ
3 - 3.9	รู้สึกสัมผัสสั่นไหวเล็กน้อย / หากอยู่ในอาคารจะรู้สึกเหมือนมีรถไฟวิ่งผ่าน
4 - 4.9	รู้สึกสัมผัสสั่นไหวปานกลาง / ผู้ที่อาศัยอยู่ทั้งภายในอาคารและภายนอกอาคาร รู้สึกถึงการสั่นสะเทือน สังเกตเห็นวัตถุห้อยแขวนแกว่งไปมา
5 - 5.9	รู้สึกสัมผัสสั่นไหวรุนแรงเป็นบริเวณกว้าง / สังเกตเห็นวัตถุมีการเคลื่อนที่
6 - 6.9	รู้สึกสัมผัสสั่นไหวรุนแรงมาก / อาคารเริ่มทะเลาะ ปรุระ หรือมีการแตกเสียหาย
7.0 ขึ้นไป	รู้สึกสัมผัสสั่นไหวร้ายแรง / อาคาร สิ่งก่อสร้าง เกิดความเสียหายเป็นอย่างมาก วัตถุที่อยู่บนพื้นถูกเหวี่ยงกระเด็น หรืออาจเกิดแผ่นดินแยก

ที่มา: ปรับปรุงตารางจากผู้นิพนธ์ มนตรี รอดแก้ว (2568)

ตารางที่ 2 แสดงการจำแนกอาการรับรู้ผ่านแรงสั่นสะเทือนแผ่นดินไหวเรียงลำดับความรุนแรงจากน้อยไปมาก โดยมีหน่วยวัดเป็นริกเตอร์ โดยขนาดความรุนแรงของแผ่นดินไหว เป็นสิ่งที่สัมพันธ์กับการปลดปล่อยพลัง

ออกมาจากใต้พื้นผิวโลกด้วยการสั่นสะเทือน สามารถคำนวณได้จากการตรวจวัดค่าความสูงของคลื่นแผ่นดินไหว ที่ตรวจวัดจากเครื่องมือตรวจแผ่นดินไหว ออกมาเป็นค่าปริมาณที่แสดงขนาดที่จุดศูนย์กลางของแผ่นดินไหว

แนวทางการรับมือภัยพิบัติแผ่นดินไหว

การรับมือแผ่นดินไหว เป็นกระบวนการที่บุคลากรหรือหน่วยงานต้องเร่งดำเนินการในช่วงเวลาที่เกิดภัยพิบัติ เพื่อควบคุมความเสียหาย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงต่อชีวิต ทรัพย์สิน และการดำเนินงานปกติ โดยการรับมือต้องครอบคลุมทั้งการแจ้งเตือน การประสานงาน การอพยพ การให้บริการในภาวะวิกฤติ และการฟื้นฟูภายหลังเหตุการณ์ โดย พนม คลีฉายา (2561) กล่าวว่า การเตรียมความพร้อมสำหรับการรับมือภัยพิบัติแผ่นดินไหว จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาในด้านต่าง ๆ สิ่งสำคัญ คือ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเตรียมความพร้อมต่อการตอบสนองกับสถานการณ์เฉพาะหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 1: แผนภาพการรับมือภัยพิบัติ 3 ขั้นตอน

จากภาพที่ 1 แสดงแผนภาพแนวคิดเกี่ยวกับการรับมือภัยพิบัติ 3 ขั้นตอน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และเตรียมความพร้อมสำหรับการรับมือภัยพิบัติแผ่นดินไหว ที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต โดยมีรายละเอียด (ทวิตา กมลเวช, 2554) ดังนี้

1) การเตรียมการก่อนเกิดภัยพิบัติ (Mitigation and Preparedness) เป็นการวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมล่วงหน้า ในการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยมุ่งเน้นการเสริมสร้างความรู้ให้เจ้าหน้าที่และผู้รับบริการ ผ่านการประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรม และใช้สื่อการเรียนรู้ที่หลากหลาย นอกจากนี้ยังควรประเมินความเสี่ยงตามลักษณะของภัยในแต่ละพื้นที่ พร้อมจำลองสถานการณ์เพื่อให้มีประสบการณ์ การฝึกซ้อมการรับมือ อีกทั้งควรสร้างแผนที่อพยพและระบุจุดปลอดภัย รวมถึงกำหนดขั้นตอนและแผนการอพยพที่ชัดเจน เพื่อให้การเตือนภัยและอพยพเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเกิดเหตุจริง

2) การดำเนินการขณะเกิดภัยพิบัติ (Disaster and Emergency Response) เป็นขั้นตอนที่ต้องตอบสนองอย่างเร่งด่วน โดยการสร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย โดยเริ่มตั้งแต่การระบุนักงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบ การจัดตั้งทีมงานสนับสนุน การสื่อสารผ่านช่องทางต่าง ๆ อย่างรวดเร็ว การเคลื่อนย้ายสิ่งของจำเป็นและอุปกรณ์กู้ภัย รวมถึงการบริหารการเดินทาง การจัดการเส้นทาง การจราจร และการควบคุมความเรียบร้อยภายในพื้นที่พักพิงให้เป็นระบบและปลอดภัย

3) การฟื้นฟูหลังภัยพิบัติ (Recovery and Rehabilitation) ภายหลังสถานการณ์คลี่คลายแล้ว จำเป็นต้องดำเนินการฟื้นฟูทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและสภาพจิตใจของเจ้าหน้าที่และผู้รับบริการ โดยควรมีการสำรวจและประเมินความเสียหายอย่างเป็นระบบ ควรมีการจัดสรรและบริหารจัดการสิ่งของที่ได้รับบริจาคอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งวางแผนการฟื้นฟูในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน เพื่อให้สามารถรับมือกับภัยในอนาคตได้ดีขึ้น

ดังนั้น แนวคิดการจัดการภัยพิบัติ ควรมุ่งเน้นกระบวนการทั้งก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และ หลังเหตุการณ์ (พนม คลีฉายา, 2561) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสีย และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและสังคม ให้กลับสู่สภาพปกติโดยเร็ว ซึ่งประเทศไทยยังมีความเปราะบางต่อภัยพิบัติจากธรรมชาติ โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีความหนาแน่นของประชากรและโครงสร้างพื้นฐานที่ซับซ้อน รวมถึงการขาดประสบการณ์ของประชาชน ที่ยังไม่คุ้นเคยกับเหตุการณ์แผ่นดินไหว ทำให้ยังขาดแนวทางการรับมืออย่างมีประสิทธิภาพ (ณรงค์ ใจเที่ยง, 2568) โดยอีกมุมมอง ถ้าหากระบบเตือนภัยมีประสิทธิภาพ และมีการสื่อสารเกี่ยวกับความเสี่ยงอย่างเข้าใจง่าย จะช่วยลดความตื่นตระหนกในพื้นที่เมืองหลวง (พนม คลีฉายา, 2561) อย่างไรก็ตามความล่าช้าและความไม่ชัดเจนในการรับส่งข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับประชาชน ยังคงเป็นปัญหา ส่งผลให้การตัดสินใจหลบภัย หรือหยุดการดำเนินงานของหน่วยบริการต่าง ๆ ไม่เป็นเอกภาพ ซึ่งยังคงรอการแก้ไขด้วยแผนการรับมือที่ชัดเจน (เดอะสแตนดาร์ด, 2568)

แนวทางการปฏิบัติตนขณะเกิดแผ่นดินไหว

ผู้วิจัยได้เริ่มต้นศึกษาทำงานของ พันธพัฒน์ บุญมา และสันต์ จันทร์สมศักดิ์ (2563) อันนำไปสู่การค้นพบแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย เกี่ยวกับการปฏิบัติตนขณะเกิดแผ่นดินไหว เพื่อลดความเสี่ยงก่อนขั้นตอนการอพยพออกจากอาคาร พบว่า มีองค์ประกอบสำคัญ ซึ่งสามารถถ่ายทอดให้เข้าใจง่ายขึ้นผ่านการใช้คำหลัก 3 คำ ได้แก่ หลบ หลีก และหนี โดยคำทั้ง 3 คำนี้สามารถนำมาใช้เพื่อสื่อสารให้ประชาชนจดจำได้ง่าย และช่วยจัดลำดับขั้นตอนการปฏิบัติตนในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างชัดเจน ดังนี้

1) คำว่า “หลบ” หมายถึง การหาวิธีปกป้องร่างกายของตนเอง โดยหลบอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัย เช่น ใต้โต๊ะที่แข็งแรง ใช้แขนป้องกันศีรษะและคอเพื่อลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บ

2) คำว่า “หลีก” หมายถึง การหลีกเสี่ยงพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเกิดอันตราย เช่น บริเวณใกล้วัตถุแขวนเพดาน หรือหน้าต่าง ซึ่งมีโอกาสที่สิ่งของอาจจะตกลงมาทับ

3) คำว่า “หนี” เป็นขั้นตอนที่ต้องดำเนินการ เมื่อเหตุการณ์แผ่นดินไหวสิ้นสุดลง และประเมินแล้วว่าพื้นที่โดยรอบมีความปลอดภัย ขั้นตอนการอพยพออกจากอาคารหรือพื้นที่เสี่ยงจึงจะสามารถดำเนินการได้

องค์การสหประชาชาติ หรือ United Nations (UN) ได้มีมาตรการการจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อมนุษยชาติ ที่กล่าวถึง การสร้างแนวทางการเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุการณ์แผ่นดินไหว โดยได้เผยแพร่ข้อเสนอแนะสำหรับการปฏิบัติตนอย่างปลอดภัยในระหว่างเกิดแผ่นดินไหว (United Nations, 2012) ดังนี้

1) หลีกเสี่ยงการยืนใกล้บริเวณหน้าต่าง และหาที่หลบภัยที่มั่นคง เช่น ใต้โต๊ะ หรือจุดที่สามารถป้องกันอันตรายจากวัตถุที่อาจตกลงหรือถูกกระຈกบด

2) ห้ามออกจากอาคารในระหว่างเกิดแผ่นดินไหว ให้รอจนกว่าการสั่นสะเทือนจะยุติ และประเมินความปลอดภัยก่อนการอพยพ

3) ควรอยู่ห่างจากเฟอร์นิเจอร์ขนาดใหญ่ที่มีความเสี่ยงในการล้ม เช่น ตู้เอกสารหรือชั้นวางหนังสือ เพื่อป้องกันอันตรายจากการถูกสิ่งของเหล่านั้นล้มทับ

หน่วยงานบริหารจัดการความเสี่ยงจากแผ่นดินไหวแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือ California Earthquake Authority (CEA) ได้กล่าวถึงคำว่า Drop Cover และ Hold On ซึ่งแนวปฏิบัตินี้เป็น

แนวทางสากลด้านความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ เพื่อช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บเมื่อเกิดแผ่นดินไหว โดยประกอบด้วย 3 ขั้นตอนสำคัญ (California Earthquake Authority, 2025) ดังนี้

1) Drop (หมอบ) เมื่อรับรู้ถึงแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ควรรีบลดระดับร่างกายให้อยู่ในท่าคุกเข่าหรือนั่งพับเพื่อลดโอกาสการล้มลงอย่างรุนแรง และอยู่ในตำแหน่งที่สามารถเคลื่อนที่ไปยังจุดปลอดภัย ได้อย่างรวดเร็ว

2) Cover (ป้องกัน) ใช้แขนข้างหนึ่งหรือมือช่วยป้องกันศีรษะและลำคอ ซึ่งเป็นจุดสำคัญที่ต้องระมัดระวังมากที่สุด หากมีโต๊ะหรือเฟอร์นิเจอร์ที่แข็งแรงอยู่ใกล้ตัว ให้คลานเข้าไปหลบใต้โต๊ะนั้นเพื่อใช้เป็นที่พักบัง หากไม่มีที่กำบังที่มั่นคง ควรขยับร่างกายให้อยู่ใกล้ผนังด้านในของอาคาร โดยหลีกเลี่ยงบริเวณที่มีหน้าต่างหรือ วัตถุแขวนลอยที่อาจหล่นลงมาได้

3) Hold On (หาที่ยึดไว้) ในกรณีที่สามารถหลบอยู่ใต้โต๊ะหรือเฟอร์นิเจอร์ได้ ควรใช้มืออีกข้างจับยึดส่วนหนึ่งของโต๊ะไว้ให้แน่น เพื่อไม่ให้เคลื่อนที่หรือหลุดจากตำแหน่งขณะเกิดแรงสั่นสะเทือน หากไม่มีที่กำบังให้ใช้แขนทั้งสองข้างโอบคลุมศีรษะและลำคอ เพื่อป้องกันอันตรายจากวัตถุที่อาจหล่นกระแทก

หน่วยงานจัดการเหตุฉุกเฉินพลเรือน หรือ Civil Defence Emergency Management (CDEM) ประเทศนิวซีแลนด์ เป็นหน่วยงานบริหารสถานการณ์ภัยพิบัติ โดยเฉพาะแผ่นดินไหว เนื่องจากประเทศนิวซีแลนด์ตั้งอยู่บริเวณรอยต่อของแผ่นเปลือกโลกออสเตรเลียและแปซิฟิก ทำให้เกิดแผ่นดินไหวบ่อยครั้งและมีความรุนแรงสูง หน่วยงาน CDEM จึงได้พัฒนาแนวทางการปฏิบัติตนขณะเกิดเหตุไว้เป็นขั้นตอนที่ชัดเจน (Civil Defence Emergency Management, 2022) ดังนี้

1) เมื่ออยู่ภายในอาคาร ควรก้มตัวลงต่ำ ปกป้องศีรษะ และหาที่กำบังซึ่งแข็งแรง เช่น ใต้โต๊ะ พร้อมจับยึดไว้ให้มั่นคง เพื่อป้องกันการเคลื่อนที่หรือการพลิกคว่ำของสิ่งของ แนวปฏิบัตินี้ได้รับการฝึกซ้อมอยู่เสมอ เพื่อให้ประชาชนสามารถรับมือได้อย่างมีสติ โดยใช้หลักการ “Drop Cover and Hold”

2) ให้อยู่ภายในอาคารจนกว่าแผ่นดินไหวจะสิ้นสุด และเมื่อมั่นใจว่าสถานการณ์ปลอดภัยแล้วจึงออกจากอาคาร

จะเห็นได้ว่า จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับแนวทางปฏิบัติตนขณะเกิดเหตุแผ่นดินไหว เพื่อป้องกันตนเองให้ปลอดภัย กรณีอยู่ภายในอาคาร ค้นพบ หลักการปฏิบัติที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งอาจมีความแตกต่างในรายละเอียดตามบริบทเพียงเล็กน้อย โดยสามารถศึกษาจากภาพที่ 2 ประกอบคำอธิบายของผู้วิจัย ดังนี้



ภาพที่ 2: วิธีการปฏิบัติตนขณะเกิดแผ่นดินไหว
ที่มา: ผลิตโดยผู้วิจัย (2568)

จากภาพที่ 2 แสดงแนวทางการปฏิบัติตนเมื่อประสบเหตุแผ่นดินไหว 3 ขั้นตอน เพื่อให้สามารถสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการ จากการศึกษารูปภาพประกอบ โดยมีรายละเอียดสำคัญ ดังนี้

- 1) หมอบลง (Drop) เมื่อรู้สึกถึงแรงสั่นสะเทือน ให้ลดระดับร่างกายลงให้อยู่ในท่าที่มั่นคง เช่น คุกเข่า หรือนั่งพับเพียบ เพื่อลดโอกาสล้มเหลวและเตรียมตัวให้พร้อมสำหรับการอพยพเคลื่อนย้ายไปยังที่ปลอดภัย
- 2) ป้องกัน (Cover) หากอยู่ใกล้โต๊ะหรือเฟอร์นิเจอร์ที่แข็งแรงให้เข้าไปหลบใต้โต๊ะและจับยึดไว้ให้มั่นคง พร้อมใช้แขนหรือมือป้องกันศีรษะและลำคอ
- 3) ยึดเกาะ (Hold on) รีบมองหาที่จับยึดกำบังให้แน่น เพื่อป้องกันการเคลื่อนไหวจากแรงสั่นสะเทือน และรอจนกว่าแผ่นดินไหวจะสงบจึงค่อยประเมินสถานการณ์ก่อนอพยพออกจากอาคาร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ราเชนทร์ พูลทรัพย์ และบุญสม วราเอกศิริ (2560) ได้วิจัย เกี่ยวกับแนวทางการจัดการตนเองของชุมชน จากผลกระทบของภัยพิบัติทางธรรมชาติด้านแผ่นดินไหว ผลการวิจัยพบว่า การจัดการตนเองของชุมชน มุ่งเน้น การสร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือสถานการณ์แผ่นดินไหว ทั้งก่อนประสบภัย ระหว่างประสบภัย และภายหลังประสบภัย โดยการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมคิดและค้นหาแนวทางการป้องกันร่วมกัน

สุดาพร ปัญญาพฤกษ์ และคณะ (2566) ได้วิจัย เกี่ยวกับการใช้หลักสูตรภัยพิบัติแผ่นดินไหวสำหรับ เยาวชนและประชาชน ผลการวิจัยพบว่า มีการบูรณาการผสมผสานความรู้กับวิธีการปฏิบัติตน เมื่อเกิดเหตุการณ์ แผ่นดินไหว ด้วยการใช้กิจกรรมที่เปิดโอกาสให้มีส่วนร่วม และลงมือปฏิบัติในการฝึกซ้อมอพยพอย่างถูกต้องตาม ขั้นตอน

Arlikatti et al. (2019) ได้วิจัย เกี่ยวกับคุณลักษณะของแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตาม เพื่อป้องกันตนจากแผ่นดินไหว ด้วยหลักการ Drop Cover and Hold หรือ หมอบ ป้องกัน และยึดไว้ ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยในการยอมรับข้อมูลเพื่อปฏิบัติตามแนวทางการรับมือ ได้แก่ 1) การตัดสินใจว่าจะปฏิบัติตามหรือไม่ 2) ระดับการศึกษา 3) การรับรู้ความเสี่ยง 4) ความรับผิดชอบ 5) ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูล 6) การได้รับ ข้อมูลสมทบจากหลายแหล่ง เป็นต้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้แนวทางปรากฏการณ์วิทยาเชิงอัตถิภาวนิยม (Existential Phenomenological Approach) (Colaizzi, 1978; Lincoln & Guba, 1985) เป็นแนวทางการศึกษาวิจัย เชิงสังคมศาสตร์ ที่เน้นการเข้าใจประสบการณ์ที่ลึกซึ้งของมนุษย์ โดยการผสมผสานแนวคิดปรากฏการณ์วิทยา กับ แนวคิดอัตถิภาวนิยม (สัญญา เคนาภูมิ และคณะ, 2567) มีเป้าหมายเพื่อศึกษาการสะท้อนมุมมองของผู้ที่ผ่าน ประสบการณ์ อันนี้ระเบียบวิธีวิจัยของ Heidegger (1962) ระบุว่า ผู้วิจัยต้องปราศจากอคติจากประสบการณ์ส่วนตน ที่อาจมีผลต่อการวิเคราะห์หาคำตอบ โดยเน้นความเข้าใจการดำรงอยู่ (Being) ของผู้ที่อยู่ท่ามกลางสถานการณ์ ผ่านมุมมอง ความรู้สึก การรับรู้ และการตีความตามบริบทประสบการณ์ของแต่ละคน (Valle & Halling, 1989)

กลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลหลัก

กลุ่มแสดงความคิดเห็นและสะท้อนข้อมูลสำคัญ (Accessible Population) จำนวนสุทธิ 33 คน โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Selection) ด้วยหลักเกณฑ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-Informants)

ยึดถือเกณฑ์ตามคุณสมบัติ ดังนี้ 1) เป็นผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ใช้พื้นที่ในอาณาเขตท่าอากาศยานขณะเกิดเหตุแผ่นดินไหว 2) มีประสบการณ์ตรงในการเผชิญเหตุและการรับมือกับสถานการณ์แผ่นดินไหว และ 3) ให้ความยินยอมและสมัครใจให้สามารถถ่ายทอดประสบการณ์ของตน เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (VTBD/DMK) และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (VTBS/BKK) อนึ่งการเลือกกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้มุ่งเน้นความลึกของข้อมูลตามความหลากหลายของบริบท เพื่อสะท้อนมุมมอง สภาพการณ์ ความรู้สึก และประสบการณ์ที่ครอบคลุมด้านการบิน การเดินทาง และการบริการ ประกอบด้วย 1) บุคลากรทางการบินภาคพื้นดินจำนวน 21 คน 2) บุคลากรทางการบินภาคอากาศ จำนวน 9 คน และ 3) ผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ในช่วงเวลาเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว จำนวน 3 คน โดยพิจารณาจากบุคคลตามหลักแบบสามเส้า (Triangulation) คือ ต่างคนต่างเวลา และต่างสถานที่ (สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ, 2564)

ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการวิจัย

กรอบระยะเวลาของการวิจัย เริ่มตั้งแต่ภายหลังเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ดำเนินการจนถึง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2568 รวมระยะเวลา 2 เดือนเศษ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์ระดับลึก (In-depth Interview) (Creswell & Poth, 2018) กลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Selection) ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวต่อตัวแบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) โดยเครื่องมือที่ใช้ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) จากผู้เชี่ยวชาญในประเด็นคำถาม วิธีการ และภาษาที่เหมาะสมกับผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยออกแบบแนวคำถามเพื่อกระตุ้นการสะท้อนประสบการณ์เชิงชีวิต (Lived Experience) (สัญญา เคนาภูมิ และคณะ, 2567) ตามแนวทางแบบปรากฏการณ์วิทยาเชิงอัตถิภาวนิยม อาทิ ความรู้สึกในขณะเกิดเหตุ วิธีการรับมือ รวมถึงบทเรียนที่ได้รับ เป็นต้น พร้อมทั้งได้รับอนุญาตจากผู้ให้ข้อมูลหลักให้ทำการบันทึกภาพ เสียง และจดบันทึกคำสัมภาษณ์ ทั้งภาคสนามและผ่านช่องทางออนไลน์ (สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ, 2564) เพื่อรวบรวมข้อมูลได้อย่างครบถ้วน และเกิดการคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด ก่อนนำมาสังเคราะห์ร่วมกับวรรณกรรมวิจัยด้วยการศึกษาเชิงเอกสาร (Documentary Research) (Scott, 1991) ผสานการบูรณาการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง (Experiential Learning) (Evan, 1994) เพื่อดำเนินการวิเคราะห์และถอดรหัสในหลากหลายมิติ (สุรางค์ จันทวานิช, 2565)

การเก็บรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้วนำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพ โดยใช้แนวทางการวิเคราะห์เชิงปรากฏการณ์วิทยาเชิงอัตถิภาวนิยม (Colaizzi, 1978; Heidegger, 1962; Lincoln & Guba, 1985; Valle & Halling, 1989) มุ่งเน้นการตีความที่ลึกซึ้งผ่านกระบวนการอ่านซ้ำ ดึงข้อมูลสำคัญ แยกหมวดหมู่ และสรุปผลเพื่อพิจารณาทั้งส่วนย่อย และภาพรวมของประสบการณ์ด้วยการถอดบทเรียน (Lesson Learned)

ตามด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งเป็นกระบวนการหนึ่งของการวิเคราะห์เชิงบรรยาย (Descriptive) โดยใช้การวิเคราะห์ตามระเบียบศึกษาของ van Manen (1990) ประกอบด้วย 1) การตรวจสอบผลการศึกษาซ้ำเพื่อทำความเข้าใจภาพรวมของประสบการณ์ 2) การระบุประเด็นหลัก (ธีม) ที่สะท้อนแก่นแท้ของประสบการณ์ 3) การเขียนพรรณนาเพื่อสะท้อนความจริงของเหตุการณ์ 4) การตีความโดยไม่ละเลยความซับซ้อนของอัตถิภาวะหรือความรู้สึก และ 5) การบูรณาการความหมายสู่การถอดรหัส เพื่อทำการ

อภิปราย โดยให้ความสำคัญกับการเจาะประเด็นเนื้อหาตามความจริง ก่อนทำการสรุปผล การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำมาใช้ต่อบัณฑิตประสงค์ที่ได้กล่าวไว้ให้ออกมาในเชิงหลักการ

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเชิงเอกสารผนวกกับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกจากการถอดเทปบทสัมภาษณ์ระดับลึกจากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 33 คน ผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้พื้นที่ขณะเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า สภาพการณ์ ประสบการณ์ และการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลหลัก ต่อเหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 พบข้อมูลประสบการณ์หลักที่สอดคล้องกัน แต่ต่างกันที่มุมมองตามบริบทในเหตุการณ์ ที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังไม่คุ้นชินกับการเผชิญแผ่นดินไหว รวมถึงประชาชนไทยยังขาดความรู้ความเข้าใจในวิธีการรับมือและแนวทางการปฏิบัติตนเมื่อประสบเหตุแผ่นดินไหว โดยผลการสัมภาษณ์ ค้นพบข้อมูลในประเด็นที่น่าสนใจในขอบเขตของ วัตถุประสงค์ที่ 1 และวัตถุประสงค์ที่ 2 ดังนี้

1) สภาพการณ์และประสบการณ์จากเหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 จากการสัมภาษณ์ทำให้ค้นพบถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องถึงสภาพการณ์และประสบการณ์เกี่ยวกับเหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานครในมิติต่าง ๆ ดังนี้

1.1) ด้านความรู้สึกละผลกระทบ

ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 33 คน (100%) ให้ข้อมูลว่า ได้สัมผัสถึงแรงสั่นสะเทือนอย่างชัดเจน และเกิดความรู้สึกตกใจ เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่ไม่คุ้นเคย และเกิดขึ้นอย่างกะทันหัน ภายหลังเหตุการณ์สงบลง เกิดความรู้สึกกังวลถึงความปลอดภัยของครอบครัวและคนที่รัก จึงรีบโทรศัพท์หาที่บ้าน แต่ไม่สามารถติดต่อได้เนื่องจากสัญญาณล่ม ซึ่งสร้างความกังวลใจเป็นอย่างมาก

“ตอนแรกนึกว่าแค่เวียนหัว หน้ามืด อีกลึกพักรู้สึกเหมือนโลกสั่นไหวอย่างรุนแรง เหตุการณ์ภายในท่าอากาศยานโกลาหล ทุกคนแตกตื่นอย่างรวดเร็ว และต่างรีบวิ่งสู่อาคารผู้โดยสารทันที เพื่อหวังหาที่ปลอดภัย” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 9 (2568, 15 เมษายน)

“ภายหลังเหตุการณ์สงบลงได้รับผลกระทบจากการเดินทาง รถแท็กซี่ วินมอเตอร์ไซด์ ฉวยโอกาสขึ้นค่าโดยสาร รวมถึงสัญญาณอินเทอร์เน็ตล่ม ทำให้ไม่สามารถเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันได้ในทันที (แต่พอสามารถกดได้ ก็ราคาแพงเช่นกัน)” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 2 (2568, 14 เมษายน)

“พบเห็นผู้คนหนาแน่น ขณะเดินทางกลับบ้าน และรถติดทั่วทั้งกรุงเทพ เป็นผลกระทบจากการสั่งปิดขนส่งสาธารณะ BTS และ MRT อย่างเร่งด่วนเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยเชิงโครงสร้าง” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 33 (2568, 23 เมษายน)

1.2) ด้านสภาพการณ์ระหว่างเกิดเหตุ

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 17 คน (51.52%) ให้ข้อมูลว่า ในช่วงเวลาที่เกิดแรงสั่นสะเทือน หลายพื้นที่ในท่าอากาศยานเกิดความสับสนอย่างมาก เจ้าหน้าที่หลายฝ่ายอยู่ในอาการตกใจ และขาดความมั่นใจในการปฏิบัติงาน ทำให้ไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ทันท่วงที

“ผู้โดยสารที่รอการเดินทางจำนวนมากเกิดความตื่นตระหนก และพยายามหนีออกจากอาคารอย่าง
ซุสุมัน ส่งผลให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย จากการวิ่งชนกัน และจากการล้มกระแทกกับสิ่งของ” ผู้ให้ข้อมูลหลัก
คนที่ 1 (2568, 14 เมษายน)

1.3) ด้านการตระหนักรู้และความเข้าใจ

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 26 คน (78.79%) ยอมรับว่า ความตระหนักรู้เกี่ยวกับแผ่นดินไหวอยู่ใน
ระดับต่ำ เนื่องจากประเทศไทยไม่ใช่ประเทศที่เกิดแผ่นดินไหวบ่อยครั้ง โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จึงได้
มีการเตรียมการเพียงเล็กน้อย และบุคลากรจำนวนมากไม่เคยผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับแผ่นดินไหวมาก่อน

“ที่เคยซ้อมเรื่องไฟไหม้ แต่ไม่เคยมีการซ้อมรับมือแผ่นดินไหวในอาคารผู้โดยสารเลยละ ตอนที่มันสั่นเรา
เองก็ตกใจ ไม่รู้ว่าจะทำอย่างไรต่อ” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 8 (2568, 15 เมษายน)

“ผมสังเกตเห็น ความเข้าใจผิดเกี่ยวกับวิธีการเอาตัวรอด เช่น การวิ่งหนีโดยไม่หาที่กำบังที่เหมาะสม หรือ
การพยายามใช้งานลิฟต์ในขณะที่เกิดแรงสั่นสะเทือน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการให้ความรู้เพิ่มเติมและ
การฝึกซ้อมจริง” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 21 (2568, 19 เมษายน)

1.4) ด้านบทบาทและการควบคุมสถานการณ์

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 18 คน (54.55%) แสดงความภาคภูมิใจในบทบาทหน้าที่ของตน ในการช่วยควบคุม
สถานการณ์และดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารและทีมงาน แม้จะมีความตึงเครียดและความไม่มั่นใจ ในช่วง
แรก แต่ก็สามารถใช้ทักษะเฉพาะตัวด้านการตัดสินใจและการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

“ผมในฐานะเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ได้รับแจ้งเตือนผู้โดยสารให้รู้ตัวทันที หลังสังเกตเห็นความ
ผิดปกติ และพยายามควบคุมสถานการณ์การอพยพโดยใช้สัญญาณ เพราะขณะนั้นเกิดความวุ่นวายจนลืมนัดมือ
และหลักการ แต่ก็สามารถผ่านไปได้ด้วยดี” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 11 (2568, 17 เมษายน)

1.5) ด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและระบบความปลอดภัย

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 2 คน (6.06%) ให้ความเห็นว่า โครงสร้างอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานหลัก
ทั้งสองแห่ง มีการออกแบบตามมาตรฐานความปลอดภัยที่รองรับแรงสั่นสะเทือนในระดับหนึ่ง แต่ไม่ได้ถูกสร้างมา
เพื่อรับแรงสั่นจากแผ่นดินไหวขนาดใหญ่

“โครงสร้างของอาคารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแข็งแรงระดับหนึ่ง แต่ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อรับ
แรงสั่นสะเทือนแบบในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งโชคดีที่ครั้งนี้ไม่ได้รุนแรงพอจะทำให้โครงสร้างเสียหายใหญ่โต” ผู้ให้ข้อมูล
หลักคนที่ 30 (2568, 21 เมษายน)

ถึงแม้จะไม่มี ความเสียหายร้ายแรงในโครงสร้างอาคารของท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง แต่จากการสัมภาษณ์
พบว่า อุปกรณ์บางอย่าง อาทิ ป้ายดิจิทัล โคมไฟ และเพดานตกแต่ง มีการเกิดความเสียหายเล็กน้อย รวมถึง
กลุ่มผู้ให้ข้อมูลบางส่วน ให้ข้อมูลว่า ขณะเกิดเหตุ ระบบเตือนภัยและกลไกการอพยพยังไม่สามารถทำงานได้อย่าง
เต็มประสิทธิภาพ อาทิ ระบบประกาศเสียงตามสายไม่สามารถส่งข้อความที่ชัดเจนได้ในบางพื้นที่ หรือแผนผัง
เส้นทางอพยพที่มีอยู่ไม่สามารถนำมาใช้อย่างเป็นระบบ

1.6) ด้านชีวิตประจำวันและการทำงาน

ภายหลังเหตุการณ์แผ่นดินไหว ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 33 คน (100%) ระบุว่า มีความเครียดสะสม และความวิตกกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยในระยะยาว ถึงแม้จะกลับมาปฏิบัติงานได้ตามปกติ แต่การรับมือกับผลกระทบทางจิตใจยังเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสนใจและมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้การฝึกอบรมและฝึกซ้อมแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน ควรถูกบรรจุการเพิ่มความถี่และความเข้มข้นของเนื้อหามากยิ่งขึ้น

“หลังเหตุการณ์แผ่นดินไหว ยังคงมีความวิตกกังวล และหวาดระแวงอยู่ เวลาเห็นอะไรสั้น หรือเวลาเกิดเสียงกรีด หรือเสียงดังบนอาคาร เดี่ยวเวลาผ่านไปก็ดีขึ้นเองค่ะ” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 27 (2568, 19 เมษายน)

2) แนวทางการรับมือในอนาคตเมื่อประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหว จากการศึกษาเชิงเอกสาร ผสานการถอดเทปสรุปความบทสัมภาษณ์ เพื่อทำการถอดบทเรียนจากประสบการณ์ของผู้อยู่ในเหตุการณ์แผ่นดินไหว ได้ข้อค้นพบเพิ่มเติมจากการศึกษาผลวิจัยของวัตถุประสงค์ที่ 1 ดังนี้

2.1) ด้านความเข้าใจในมาตรการความปลอดภัย

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 25 คน (75.76%) มีความรู้เชิงทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยพื้นฐาน และขั้นตอนการรับมือเหตุฉุกเฉิน ตามที่ได้รับการฝึกอบรม แต่เกิดความไม่แน่ใจบางประการในขั้นตอนการปฏิบัติ อันเกิดจากความไม่คุ้นเคยกับเหตุการณ์ อาทิ การอพยพ การจัดการกับความตกใจ หรือความตื่นตระหนกของผู้โดยสาร เป็นต้น

“มาตรการและข้อกำหนดมีอยู่ชัดเจนในตำรา แต่พอเกิดเหตุการณ์ขึ้นจริง ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่คุ้นเคยทำให้รู้สึกถึงความไม่พร้อมในการรับมือ” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 15 (2568, 17 เมษายน)

2.2) ด้านการฟื้นฟูสถานที่ภายหลังเหตุการณ์

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 19 คน (57.58%) เสนอว่า การมีแผนฟื้นฟูที่บูรณาการระหว่างหน่วยงานต่างๆ และมีการซ้อมแผนการรับมือในอนาคตร่วมกัน จะช่วยให้สามารถฟื้นฟูระบบได้เร็วและปลอดภัยมากขึ้น อีกทั้งควรมีระบบสื่อสารเฉพาะกิจ ที่ใช้ในการส่งข้อมูลข่าวสารให้ผู้โดยสารในสถานการณ์วิกฤตโดยเฉพาะ

“หลังเหตุการณ์สงบลง ควรเร่งดำเนินการฟื้นฟูสถานการณ์โดยเร็ว เช่น การตรวจสอบความเสียหายภายในอาคารก่อนอนุญาตให้ผู้โดยสารกลับเข้าสู่พื้นที่ให้บริการ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อความล่าช้าในการเดินทาง และสร้างความไม่พอใจให้ผู้ใช้บริการ” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 20 (2568, 18 เมษายน)

2.3) ด้านการปฏิบัติการเพื่อพัฒนาระบบการรับมือ

ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 33 คน (100%) เสนอว่า ควรมีการฝึกอบรมและซ้อมแผนรับมือแผ่นดินไหวอย่างจริงจังในท่าอากาศยาน โดยควรออกแบบหลักสูตรที่เหมาะสมกับแต่ละตำแหน่งหน้าที่ ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายบริการ ฝ่ายวิศวกรรม หรือฝ่ายรักษาความปลอดภัย พร้อมกับเสนอให้ทบทวนแผนผังอาคาร เส้นทางอพยพ และอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยให้ทันสมัยและใช้งานได้จริง

“ควรมีระบบแจ้งเตือนแผ่นดินไหวแบบทันที SMS เชื่อมต่อกับแหล่งข้อมูลทางธรณีวิทยา และสร้างแพลตฟอร์มดิจิทัลกลางเพื่อการประสานงานข้ามหน่วยงาน อีกทั้งควรมีการรณรงค์เพื่อลดความตื่นตระหนกหากเกิดเหตุการณ์ลักษณะนี้ขึ้นอีกในอนาคต” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 12 (2568, 17 เมษายน)

2.4) ด้านการฟื้นฟูจิตใจ

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 30 คน (90.91%) เสนอแนะ ให้เสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน โดยมีการปรับปรุงและพัฒนามาตรการรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินอย่างครอบคลุม รวมถึงการสร้างความรู้ ความเข้าใจ และความพร้อมในทุกระดับบุคลากร ตลอดจนการเสริมสร้างระบบสื่อสารที่รวดเร็วและชัดเจนในช่วงเกิดเหตุ นอกจากนี้การฝึกอบรมด้านการฟื้นฟูจิตใจ และการจัดการความเครียด ก็ควรบูรณาการเข้ากับแผนงานความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ

“ควรมีการฝึกซ้อมแนวทางการรับมือควบคุมฝูงชนเมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหว รวมถึงการจัดให้มีนักจิตวิทยาอาสาคอยช่วยเหลือฟื้นฟูผู้ประสบเหตุหลังจบเหตุการณ์” ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 29 (2568, 21 เมษายน)

อภิปรายและสรุปผลวิจัย

จากการศึกษาผ่านกระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพแบบปรากฏการณ์วิทยาเชิงอัตถิภาวนิยม เพื่อทำความเข้าใจประสบการณ์ของบุคลากรในภาคการบิน การเดินทาง และการบริการ โดยการวิเคราะห์จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง โดยเน้นการเรียนรู้จากปัญหา ข้อผิดพลาด และข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในเหตุการณ์โดยตรง พบสาระสำคัญที่สามารถอภิปรายและสรุปผลวิจัยได้ ดังนี้

วัตถุประสงค์ที่ 1) เพื่อศึกษาสภาพการณ์ และถอดบทเรียนจากประสบการณ์จากเหตุการณ์แผ่นดินไหว เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ที่ส่งผลกระทบต่อระบบการบิน การเดินทาง และการบริการในเขตกรุงเทพมหานคร

ภายหลังจากการสัมภาษณ์ระดับลึก (In-depth interview) เพื่อทำการถอดบทเรียนจากบทสัมภาษณ์ ด้วยการวิเคราะห์เชิงปริทัศน์ (Review) พร้อมสังเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารที่ได้อบรมมาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ผสมผสานการถอดบทเรียนจากประสบการณ์ตรงเชิงเหตุผล เพื่อวิเคราะห์ด้วยแนวทางปรากฏการณ์วิทยาเชิงอัตถิภาวนิยม ออกมาเป็นหลักการ แนวคิด และองค์ความรู้ใหม่ ค้นพบว่า สภาพการณ์ของแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 ส่งผลเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานของบ้านเรือน อาคาร และสำนักงานต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร อาทิ การเกิดร่องรอยแตกร้าวของผนังอาคาร การถล่มของฝ้าเพดานบ้าน เป็นต้น โดยเฉพาะเหตุการณ์สะเทือนขวัญ การถล่มของอาคารสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ดำรงชีวิตบนอาคารสูง (ไทยพีบีเอส, 2568)

ย้อนกลับไปในช่วงเวลาเกิดเหตุ ทุกคนต่างรู้สึกตกใจอย่างรุนแรง สอดรับกับผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 33 คน ที่มีอาการดังกล่าว เพราะกรุงเทพมหานคร ไม่เคยเผชิญกับแผ่นดินไหวรุนแรงขนาดนี้มาก่อน ทำให้รู้สึกวิตกกังวล และเป็นห่วงความปลอดภัยของตนเองและครอบครัว ต่อเนื่องด้วยการที่ระบบโทรศัพท์ล่มในทันทีที่เกิดเหตุการณ์ ทำให้ไม่สามารถติดต่อสื่อสารกับญาติพี่น้องได้ ยิ่งก่อให้เกิดภาวะตื่นตระหนกเป็นทวีคูณ

เหตุการณ์นี้สะท้อนให้เห็นถึงช่องว่างด้านการสื่อสารในสถานการณ์ฉุกเฉิน ที่ยังไม่ได้รับการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะในเมืองหลวง โดยอีกหนึ่งส่วนที่ปรากฏชัดเจนอย่างเห็นได้ชัด คือ ระบบแจ้งเตือนภัยบกพร่อง อาทิ การไม่ได้รับ SMS แจ้งเตือนภัยพิบัติ (เดอะสแตนด์การ์ด, 2568) การขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนการอพยพ แผนผังการอพยพที่ไม่สามารถใช้งานได้จริงภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินที่มีแรงกดดัน สิ่งเหล่านี้บ่งชี้ถึงความล้มเหลวของระบบสื่อสารในภาวะวิกฤต และยังขาดหลักการสื่อสารที่สามารถเข้าใจได้ง่าย รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงได้ในทุกกลุ่มประชากร (International Civil Aviation Organization, 2013)

ผู้วิจัยได้ทำการอธิบายและแสดงทัศนะเกี่ยวกับผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว โดยการแบ่งออกเป็น 4 ส่วนสำคัญ ได้แก่ 1) ด้านการบิน 2) ด้านการเดินทาง 3) ด้านการบริการ และ 4) ด้านจิตใจ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลกระทบและทัศนะด้านการบิน

เหตุการณ์แผ่นดินไหวกรุงเทพมหานคร แม้ในทางการบินจะไม่มี ความเสียหายร้ายแรงในเชิงโครงสร้าง เหมือนเหตุการณ์ถล่มของอาคารสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน แต่ก็ส่งผลกระทบในมิติของความไม่พร้อมรับมือ การขาดการสื่อสารแบบบูรณาการ และภาวะทางจิตวิทยาของผู้ใช้พื้นที่ท่าอากาศยาน โดยส่งผลให้เกิดความล่าช้า ในกระบวนการขึ้นลงของเที่ยวบิน รวมถึงการอพยพผู้โดยสารออกจากอาคารภายในช่วงเวลาสั้น ๆ อันเกิดจากความตื่นตระหนก และความไม่คุ้นชินต่อสถานการณ์ฉุกเฉินประเภทนี้ของผู้รับผิดชอบพื้นที่ จึงไม่สามารถประสาน การทำงานระหว่างหลายฝ่ายหรือหลายแผนก (Cross-functional) ได้อย่างทันทั่วถึง

ส่วนในกรณีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง พบว่า เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ยังขาด การฝึกอบรมเฉพาะด้าน การขาดความชำนาญแผนเผชิญเหตุ รวมถึงการควบคุมฝูงชน ซึ่งแผนงานที่มียังไม่สามารถครอบคลุมทุกแผนก โดยเฉพาะในพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารด้วยการจัดการข้อมูลแบบเรียลไทม์

ดังนั้น หน่วยงานการบินพลเรือนทุกประเทศ จำเป็นต้องจัดทำแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน (Airport Emergency Plan - AEP) ที่ครอบคลุม กรณีเกิดภัยพิบัติ อาทิ แผ่นดินไหว รวมถึงควรมีการศึกษาเพื่อเตรียม ความพร้อมของท่าอากาศยาน โดยเฉพาะในภาคเหนือและภาคตะวันตกของประเทศไทย เพราะมีพิกัดเสี่ยงต่อการ เกิดเหตุแผ่นดินไหว (ศุภกร ตุ้ยไทรรัตน์ และสรันยา เสงพระพรหม, 2560)

ส่วนที่ 2 ผลกระทบและทัศนะด้านการเดินทาง

ด้านการขนส่งทางบก แม้จะไม่มี การพังทลาย บริเวณทางยกระดับ สะพาน และทางแยกที่สำคัญ แต่มีความล่าช้าจากการอพยพเฉพาะกิจในบางจุด แสดงให้เห็นถึง ความแออัดของระบบคมนาคม และการจราจร ติดขัด รวมถึงการขาดแผนสำรองเคลื่อนย้ายประชาชน และการรวมตัวของฝูงชนในพื้นที่จำกัด อันนำไปสู่ ความโกลาหลบนท้องถนน ตลอดจนปัญหาการเรียกใช้บริการขนส่งสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น อย่างรวดเร็วกะทันหัน แต่ระบบยังไม่สามารถตอบสนองได้ทัน รวมถึงการล่มของแอปพลิเคชันเรียกรถโดยสาร ทำให้พบการขึ้นราคาค่าโดยสารเกินจริงของรถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง (ฐานเศรษฐกิจ, 2568)

ด้านการขนส่งทางราง ถึงแม้แผ่นดินไหวจะไม่ได้ทำลายโครงสร้างของระบบคมนาคมในกรุงเทพมหานคร อย่างรุนแรง แต่ส่งผลกระทบต่อความตระหนักในด้านความปลอดภัย ระบบขนส่งมวลชนจึงมีการตัดสินใจหยุดให้บริการ ชั่วคราว อาทิ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT และรถไฟฟ้า ARL ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด โดยมีการปิดระบบชั่วคราว เพื่อติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งประกาศขอความร่วมมือผู้ให้บริการระบบ รถไฟฟ้าดำเนินการตามข้อกำหนดสำคัญ (กรมการขนส่งทางราง, 2568) ดังนี้ 1) หยุดการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ivaชั่วคราว 2) อพยพคนออกจากตัวรถและสถานีลงสู่เบื้องล่าง และให้อยู่ห่างจากบริเวณที่อาจจะมีสิ่งของร่วงหล่น หรือกระเจกแตกได้ 3) ผู้ให้บริการเริ่มการตรวจสอบระบบงานโครงสร้าง ระบบไฟฟ้า และระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเปิดให้บริการ 4) ผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าเฝ้าระวัง aftershock หรือเหตุแผ่นดินไหวซ้ำ และ 5) รอฟังประกาศจากภาครัฐจึงจะดำเนินการต่อไป

รวมถึงการประสานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้หยุดขบวนรถ และตรวจสอบเส้นทางช่วงสถานี กรุงเทพมหานคร-รังสิต นอกจากนี้ ยังขอความร่วมมือ รฟท. และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(รฟม.) ให้ตรวจสอบความปลอดภัยของโครงสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะงานอุโมงค์รถไฟ (สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการปฏิบัติงานก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง (กรมการขนส่งทางราง, 2568)

จะเห็นได้ว่า การขาดการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งหลากหลายประเภท ส่งผลให้ผู้โดยสารเกิดความสับสน และไม่สามารถหาทางเลือกได้ทันเวลาที่ ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของผู้คนในบางพื้นที่ โดยเฉพาะหน้าสถานีหรือจุดบริการขนส่งสาธารณะ จึงควรถอดบทเรียนเพื่อสร้างมาตรการการรับมือที่อาจเกิดในอนาคต

ส่วนที่ 3 ผลกระทบและทัศนคติด้านการบริการ

ภายหลังเกิดเหตุแผ่นดินไหว การให้บริการในภาวะวิกฤตนั้นต้องอาศัยความเข้าใจในภาวะจิตใจของผู้รับบริการ (Psychological First Aid) ซึ่งผู้คนจำนวนมากมีอาการตื่นตระหนก วิตกกังวล และต้องการคำชี้แจงที่ชัดเจนจาก เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ เจ้าหน้าที่สายการบิน และผู้จัดการสถานีขนส่งสาธารณะ ดังนั้นการมีทักษะในการสื่อสารเชิงบวกของเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วน จึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยควรมีการฝึกอบรมด้านการจัดการความเครียดและภาวะฉุกเฉินให้กับพนักงานแนวหน้า (Frontline Staff) โดยเฉพาะในด้านการบิน การเดินทาง และการบริการ ที่มีความคาดหวังสูงจากผู้โดยสารหรือผู้รับบริการ (มนตรี รอดแก้ว, 2568)

อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหว พบความไม่พร้อมของการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้รับบริการ ถึงแม้ว่าจะมีแนวทางรับมือภัยพิบัติอยู่ในรูปของเอกสารหรือคู่มือ แต่เมื่อเกิดสถานการณ์ขึ้นจริง กลับพบว่าเจ้าหน้าที่ประจำจุด ยังขาดการฝึกฝนอย่างสม่ำเสมอ ส่งผลให้เกิดความสับสนจากความไม่คุ้นชินเมื่อต้องปฏิบัติภารกิจจริง บ่งชี้ถึงความสำคัญของการฝึกซ้อมสถานการณ์ฉุกเฉิน (simulation) ผ่านการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง (Experiential Learning) สอดรับกับ Evans (1994) กล่าวว่า องค์ความรู้ใหม่ด้านความรู้ ทักษะ และทัศนคติ สามารถเกิดได้ผ่านการรับรู้ การคิด และการวิเคราะห์ จากการถอดบทเรียนในสถานการณ์จริง หรือการเรียนรู้ในสถานการณ์จำลองเสมือนจริง

ทั้งนี้ การให้บริการเสริมภายหลังเหตุการณ์ อาทิ การชดเชยเที่ยวบิน การจัดหาที่พักชั่วคราว หรือการให้คำปรึกษาทางจิตวิทยา ถือเป็นภาระที่เพิ่มความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ และเป็นปัจจัยสำคัญในการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจบริการในภาพรวม จึงควรส่งเสริมการสื่อสารแบบบูรณาการ และศึกษาภาวะทางจิตวิทยาผู้ให้บริการ (พนม คลีณา, 2561) ด้วยการบูรณาการองค์ความรู้ข้ามสาขา เพื่อนำไปสู่การถอดบทเรียนเชิงระบบที่สามารถประยุกต์ใช้ในอนาคตรได้อย่างยั่งยืน (สุมน สิริมา, 2550)

ส่วนที่ 4 ผลกระทบและทัศนคติด้านจิตใจ

ภายหลังเหตุการณ์ ยังพบความหวาดระแวงของผู้ประสบเหตุอย่างต่อเนื่อง อาทิ ความตกใจง่ายเมื่อเห็นสิ่งของสั่นไหว หรืออาการทางจิตอื่น ๆ ที่จัดอยู่ในกลุ่มอาการเครียดภายหลังภาวะวิกฤต (Post-Traumatic Stress) ซึ่งเป็นสัญญาณสะท้อนถึงความจำเป็นในการวางระบบการฟื้นฟูด้านจิตใจอย่างจริงจัง ดังนั้น จึงควรมีแนวทางอบรมเจ้าหน้าที่ เกี่ยวกับทักษะด้านจิตวิทยา และแนวทางการให้ความช่วยเหลือด้านสุขภาพจิตเบื้องต้น จากกรณีมีอาการวิตกกังวลรุนแรงภายหลังประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหว (BBC, 2025)

เหตุการณ์นี้ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ภัยพิบัติไม่ใช่เรื่องไกลตัว ซึ่งประเทศไทยไม่อาจพึ่งพาเพียงแค่แผนงานในตำราได้เพียงอย่างเดียว แต่ต้องเร่งสร้างความรู้ความเข้าใจ ให้สังคมมีภูมิคุ้มกันกับภัยพิบัติ พร้อมทั้งทำการพัฒนาระบบสื่อสารฉุกเฉิน ด้วยการจัดการฝึกฝนที่ต่อเนื่อง เน้นการสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้วยการพัฒนา

สมรรถภาพในการรับมือ และสิ่งสำคัญ คือ การสร้างวัฒนธรรมตระหนักรู้ต่อการรับมือจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ อย่างมั่นใจและปลอดภัย (ชยานนท์ หรรษภิญโญ, 2558)

ทั้งนี้ หากรู้สึกว่าการประสบภัยแผ่นดินไหว ส่งผลกระทบต่อจิตใจ หรือส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน ผู้วิจัยแนะนำให้ติดต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อขอความช่วยเหลือผ่าน แอปพลิเคชัน Here to Heal และนักจิตวิทยาอาสา ผ่านข้อความแชท ร่วมกับศูนย์สุขภาพทางจิต คณะจิตวิทยา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อเข้าคิวรับการบริการให้คำปรึกษาสุขภาพจิต โดยมีข้อแนะนำการดูแลสภาพจิต เบื้องต้น ดังนี้ 1) รับฟังและยอมรับความรู้สึกของตน เกี่ยวกับความกลัว ความวิตกกังวล ที่สามารถเกิดขึ้นได้ ภายหลังประสบเหตุการณ์รุนแรง ซึ่งเป็นเรื่องปกติ 2) หายใจลึก ๆ หายใจเข้าออกช้า ๆ เพื่อให้รู้สึกผ่อนคลาย 3) ตั้งความสนใจมาอยู่ที่สถานการณ์ปัจจุบัน 4) เลือกติดตามข้อมูล ข่าวสาร และเกาะติดสถานการณ์จาก แหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้อย่างมีสติและไม่ตื่นตระหนก 5) ยอมรับและพยายามดำเนินชีวิตต่อตามปกติ เพื่อสร้างความรู้สึกมั่นคง (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2568)

ผู้วิจัยค้นพบภายหลังจากการศึกษาสภาพการณ์ และถอดบทเรียนจากประสบการณ์เหตุการณ์แผ่นดินไหว ถึงอีกสิ่งสำคัญที่ไม่อาจมองข้ามได้ คือ ความจำเป็นของการฝึกอบรม แนวทางการรับมือ และการปฏิบัติตนขณะ เกิดแผ่นดินไหว ที่มีความต่อเนื่อง ด้วยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยเฉพาะในพื้นที่สำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของการบิน ที่มีความซับซ้อนของประชากร ทั้งในด้านเชื้อชาติ ภาษา และ พฤติกรรม ดังนั้น การบริหารจัดการในสถานการณ์ภัยพิบัติ จึงไม่ควรเน้นเพียงมิติใดมิติหนึ่ง แต่ต้องอาศัยแนวคิด แบบองค์รวม (Comprehensive Emergency Management) ที่ครอบคลุมทั้งการเตรียมพร้อม การตอบสนอง และการฟื้นฟู ด้านการรับมือแผ่นดินไหว ทั้งทางกายภาพและจิตวิทยาไปพร้อมกัน (เพ็ญพักตร์ อุทิศ, 2549)

วัตถุประสงค์ที่ 2) เพื่อเสนอแนะแนวทางการรับมือในอนาคต เมื่อประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหว จากการศึกษาต่อเนื่องจากวัตถุประสงค์ที่ 1 พบว่า การจัดการกับสถานการณ์ฉุกเฉินในบริเวณท่าอากาศยานหลัก ของประเทศ อาทิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังประสบกับข้อจำกัดหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังขาดความชัดเจนใน ระบบการประสานงาน ทำให้การตอบสนองต่อวิกฤตไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันทั่วถึง

จากบริบทที่กล่าวมาข้างต้น การถอดบทเรียนจากสภาพการณ์เหล่านี้จึงมีความสำคัญ และไม่ควรหยุด เพียงการทบทวนเหตุการณ์ หากแต่ควรนำไปสู่การพัฒนาเชิงระบบ ที่เน้นการวางแผนระยะยาว โดยเฉพาะ ในด้านการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง การสร้างคู่มือการปฏิบัติที่ยึดตามมาตรฐานสากล และการออกแบบแผนฟื้นฟู ที่ครอบคลุมทั้งมิติด้านกายภาพและจิตวิทยา

ผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า สายงานด้านการบิน การเดินทาง และการบริการ ในมิติการบริหารความเสี่ยง จากภัยพิบัติ จำเป็นต้องมีความเข้าใจโครงสร้างของการจัดการภัยพิบัติ เพราะไม่เพียงแต่จะช่วยลดความสูญเสีย จากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด แต่ยังสามารถเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับเจ้าหน้าที่บุคลากรทางการบิน และผู้ใช้บริการ ได้อีกด้วย ซึ่งถือเป็นดัชนีชี้วัดความเข้มแข็งของการจัดการสถานการณ์อย่างแท้จริง ดังนั้น การบริหารจัดการ ภัยพิบัติ ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่ระยะก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ จนกระทั่งภายหลังจากเหตุการณ์ ผ่านพ้นไป โดย พนม คลีฉายา (2561) ได้ทำการสรุปนิยามศัพท์สำคัญเกี่ยวกับการจัดการสาธารณภัยไว้ ดังนี้

การป้องกัน (Prevention) คือ การดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการประสพภัยพิบัติ หรือยับยั้งไม่ให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และชุมชน

การบรรเทาผลกระทบ (Mitigation) คือ การวางแผนดำเนินการเพื่อบรรเทาผลกระทบ และบรรเทาความรุนแรงจากการประสพภัยพิบัติทางธรรมชาติ

การเตรียมพร้อม (Preparedness) คือ การเตรียมตัวล่วงหน้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรับมือตั้งแต่ระดับบุคคล ระดับกลุ่ม และระดับองค์การ เพื่อการรับมือกับภัยพิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response) คือ การตื่นรู้ต่อสถานการณ์ และสามารถบริหารจัดการสถานการณ์ได้อย่างทัน่วงที เมื่อประสพภัยพิบัติทางธรรมชาติ

การฟื้นฟูบูรณะ (Recovery) คือ การฟื้นฟูบูรณะอย่างเป็นขั้นเป็นตอน ที่ต้องรีบดำเนินการภายหลังจากภัยพิบัติผ่านพ้นไปแล้ว เพื่อให้บุคคล กลุ่ม หรือองค์การ ในพื้นที่ที่ได้รับภัยพิบัติกลับคืนสู่สภาวะปกติ

แนวทางการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินเชิงบริบท

เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในอาณาเขตทางการบิน การเดินทาง และการบริการ อาทิ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่ง และศูนย์กลางการท่องเที่ยวและบริการ เป็นต้น การมีแนวทางรับมือที่เป็นระบบ ถือเป็นภารกิจสำคัญยิ่ง ซึ่งสามารถบูรณาการเข้ากับกรอบแนวคิดด้านความปลอดภัยสาธารณะ (Public Safety) การจัดการวิกฤต (Crisis Management) และความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity) ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ระยะ (ทวิดา กมลเวชช, 2554; พนม คลีฉายา, 2561) ดังนี้

1) ระยะก่อนเกิดเหตุ - การเตรียมพร้อม (Preparedness)

การเตรียมพร้อมต้องเริ่มต้นจากการประเมินความเสี่ยงในเชิงพื้นที่และโครงสร้าง ที่ต้องมีการศึกษาแนวรอยเลื่อนทางธรณีวิทยา และประเมินความเสี่ยงของโครงสร้างหลัก อาทิ อาคารควบคุม ศูนย์สื่อสาร หรือพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารและลูกค้า เป็นต้น

นอกจากการออกแบบอาคารให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านแรงสั่นสะเทือน (Seismic-Resistant Structure) แล้ว ยังต้องมีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบป้องกันอัคคีภัย และโครงข่ายการสื่อสารที่แยกจากระบบหลัก (Decentralized Communication Network) เพื่อรองรับภาวะขัดข้อง

ส่วนในด้านพัฒนาบุคลากร ควรมีการจัดฝึกอบรมและจำลองสถานการณ์ภัยพิบัติในบริบทเฉพาะ อาทิ การอพยพผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดทางร่างกาย การจัดการลูกค้าในภาวะตื่นตระหนก และการประสานงานกับหน่วยงานภายนอก อาทิ หน่วยกู้ชีพ โรงพยาบาล และสายการบิน ทั้งนี้ แนวคิดของการเรียนรู้จากประสบการณ์ (Experiential Learning) ควรนำมาใช้พัฒนาสมรรถนะบุคลากร ให้สามารถตัดสินใจภายใต้ความกดดันได้อย่างเป็นระบบ

2) ระหว่างเกิดเหตุ - การตอบสนอง (Response)

เมื่อเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว ความสำคัญสูงสุด คือ การคุ้มครองชีวิตของผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และบุคลากร โดยการสั่งอพยพไปยังพื้นที่ปลอดภัย รวมถึงการระงับการให้บริการชั่วคราว ซึ่งการหยุดการบินหรือการเคลื่อนย้ายขบวนพาหนะ ต้องดำเนินการภายใต้กรอบความปลอดภัยสูงสุด โดยไม่ส่งผลให้เกิดความตื่นตระหนกหรือโกลาหล กระบวนการสื่อสารจึงถือเป็นหัวใจของระยะนี้ ด้วยการส่งต่อข้อมูลเป็นไปในทิศทาง

เดียวกันอย่างชัดเจน และ Real Time ซึ่งจะช่วยลดความสับสนและฟื้นฟูความเชื่อมั่นได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ควรมีการจัดระเบียบการจราจรภายในและภายนอกพื้นที่ อาทิ การเปิดเส้นทางพิเศษให้รถพยาบาลการจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมฝูงชน และการแยกพื้นที่บริการกลุ่มตามความเปราะบาง อาทิ เด็ก ผู้สูงอายุ หรือผู้พิการ

3) หลังเกิดเหตุ - การฟื้นฟูและการบรรเทาผลกระทบ (Recovery & Mitigation)

การฟื้นฟูต้องมีทั้งด้านกายภาพและจิตใจ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ควรมีการตรวจสอบโดยวิศวกรผู้เชี่ยวชาญก่อนเปิดให้บริการ อาทิ Runway Taxi-way Apron หรือระบบควบคุมจราจรทางอากาศ ขณะที่ด้านจิตใจ ผู้โดยสารที่เผชิญกับภาวะตื่นตระหนกหรือมีอาการ PTSD ต้องได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม ทั้งการให้คำปรึกษา และการฟื้นฟูด้านอารมณ์โดยเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการอบรมด้านจิตวิทยาภาวะวิกฤต (Crisis Psychology) ส่วนในมิติของภาพลักษณ์องค์กร ควรมีการสื่อสารกับสาธารณะอย่างโปร่งใสและต่อเนื่อง อาทิ การแถลงข่าว การให้ข้อมูลผ่านช่องทางออนไลน์ การเผยแพร่แผนฟื้นฟู และมาตรการความปลอดภัยที่ได้ดำเนินการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นอย่างยั่งยืน

ดังนั้น การทบทวนบทเรียนและการปรับปรุงแผนงาน (Standard Operating Procedure: SOPs) ถือเป็นขั้นตอนสำคัญที่จะทำให้องค์การสามารถพัฒนาแนวทางรับมือได้อย่างเหมาะสม และทันต่อการเปลี่ยนแปลง ด้วยแนวคิดแบบองค์รวม (Holistic Approach) ที่เชื่อมโยงระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน ด้วยการส่งเสริมให้เกิดเป็นกลไกปฏิบัติจริง ทั้งในภาคส่วนการบิน การเดินทาง และการบริการ

แนวทางการปฏิบัติระหว่างเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว

แนวทางการปฏิบัติต้นเบื้องต้น

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานหลักด้านการรับมือภัยพิบัติ ได้ให้แนวทางเบื้องต้นสำหรับการปฏิบัติในระหว่างเกิดแผ่นดินไหว (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2566) ดังนี้

- 1) ควรหลบอยู่ในตำแหน่งที่มีโครงสร้างแข็งแรง อาทิ ใต้โต๊ะ พร้อมจับยึดโต๊ะหรือสิ่งยึดของที่มั่นคง และพิจารณาทิศทางของแรงสั่นสะเทือน เพื่อสามารถขยับตามได้อย่างปลอดภัย โดยใช้หลักการ “หมอบ ป้อง เกาะ”
- 2) หลีกเลี่ยงจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย อาทิ ใต้คาน ใต้เสา หรือบริเวณที่มีวัตถุกระຈก หรือสิ่งของที่อาจหล่นใส่ เช่น เฟอร์นิเจอร์ขนาดใหญ่
- 3) หากไม่มีที่หลบภัย ให้หมอบราบลงกับพื้น และใช้แขนหรือมือคลุมศีรษะและลำคอ เพื่อป้องกันการได้รับบาดเจ็บจากวัตถุที่อาจตกกระแทก
- 4) รอให้แผ่นดินไหวสงบก่อนทำการอพยพ และไม่ควรใช้ลิฟต์ในการออกจากอาคารในทุกกรณี

แนวทางการปฏิบัติตนให้ปลอดภัยจากภัยแผ่นดินไหว

กรมทรัพยากรธรณี (2568) ได้ระบุ การเตรียมความพร้อมและการปฏิบัติตนอย่างถูกต้องในสถานการณ์แผ่นดินไหว ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดความเสี่ยงต่อชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้จัดแนวทางแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ซึ่งแต่ละระยะมีรายละเอียดที่ประชาชนควรให้ความสำคัญ ดังนี้

ระยะที่ 1 ก่อนการเกิดแผ่นดินไหว ได้แก่ 1) ที่บ้านควรมีไฟฉายพร้อมถ่านไฟฉายและกล่องยาสามัญประจำบ้าน 2) ควรมีทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้น 3) ควรมีอุปกรณ์ดับเพลิงติดบ้านไว้ 4) ควรทราบตำแหน่งของวาล์วปิดน้ำ วาล์วปิดก๊าซ สะพานไฟฟ้า สำหรับตัดกระแสไฟฟ้าในกรณีฉุกเฉิน 5) อพยพสิ่งของหนักบนชั้น

สูง ๆ เพื่อป้องกันการตกหล่นซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย 6) ผูกเครื่องใช้หนัก ๆ ไว้กับเสาหรือผนังบ้านเพื่อป้องกันการล้มทับ และ 7) สร้างอาคารบ้านเรือนให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายสำหรับพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว

ระยะที่ 2 ระหว่างเกิดแผ่นดินไหว ได้แก่ 1) อย่าตื่นตระหนกหรือตกใจ พยายามควบคุมสติให้สงบ 2) หากอยู่ภายในบ้านให้หมอบอยู่ในบริเวณที่มีโครงสร้างแข็งแรง อาทิ ใต้โต๊ะที่มั่นคง อยู่ให้ห่างจากประตู ระเบียง และหน้าต่างกระจก 3) หากอยู่ในอาคารสูงควรตั้งสติให้มั่น รอจนแผ่นดินไหวสงบแล้วจึงรีบออกจากอาคารโดยเร็ว 4) ถ้าอยู่ในที่โล่งแจ้ง ควรอยู่ห่างจากเสาไฟฟ้า ต้นไม้ใหญ่ ที่อาจโค่นล้มลงมาได้ 5) ห้ามใช้เทียน ไม้ขีดไฟ หรืออุปกรณ์ที่ทำให้เกิดประกายไฟ เพราะอาจมีก๊าซรั่วหลงอยู่ในบริเวณนั้น 6) หากกำลังขับรถให้หยุดรถในพิกัดที่ปลอดภัย และอยู่ภายในรถจนกว่าการสั่นสะเทือนจะหยุด 7) ห้ามใช้ลิฟต์โดยเด็ดขาดขณะเกิดแผ่นดินไหว และ 8) หากอยู่ใกล้ชายฝั่งทะเล ให้รีบออกห่างจากชายฝั่งโดยทันที เพราะอาจเกิดคลื่นยักษ์ (สึนามิ) ตามมาได้

ระยะที่ 3 หลังเกิดแผ่นดินไหว ได้แก่ 1) ตรวจสอบตนเองและผู้อื่นว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือไม่ หากมีให้ทำการปฐมพยาบาลขั้นต้นทันที 2) ออกจากอาคารที่ได้รับ ความเสียหายโดยเร็วเพื่อลดความเสี่ยงจากการถล่มซ้ำ 3) สวมรองเท้าหุ้มส้นทุกครั้งเมื่อเคลื่อนที่ในพื้นที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันการเหยียบเศษแก้วหรือของมีคม 4) ตรวจสอบสายไฟ ท่อน้ำ ท่อแก๊ส และสะพานไฟว่ามีความเสียหายหรือไม่ 5) ตรวจสอบการรั่วของแก๊สโดยใช้การดมกลิ่นเท่านั้น หากพบกลิ่นให้เปิดประตูหน้าต่างและรีบออกจากพื้นที่ 6) หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีสายไฟฟ้าขาดหรือสายไฟพาดลงพื้น 7) เปิดวิทยุเพื่อติดตามข้อมูลและคำแนะนำฉุกเฉินจากทางการ หลีกเลี่ยงการใช้โทรศัพท์ยกเว้นในกรณีจำเป็น 8) สำรวจระบบสุขาภิบาล เช่น ห้องน้ำและท่อน้ำทิ้งก่อนใช้งาน 9) หลีกเลี่ยงการเข้าไปในพื้นที่ ที่ได้รับความเสียหายอย่างรุนแรง หรืออาคารที่มีโครงสร้างไม่มั่นคง และ 10) ห้ามเผยแพร่ข่าวลือ หรือข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง ที่อาจก่อให้เกิดความตื่นตระหนกในสังคม

ข้อมูลดังกล่าว ถือเป็นแนวทางเบื้องต้นที่ประชาชนทุกภาคส่วนควรศึกษา และเตรียมความพร้อมอยู่เสมอ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยแผ่นดินไหว เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและลดความสูญเสียทั้งต่อชีวิต และทรัพย์สินอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการรับมือแผ่นดินไหวเชิงสถานการณ์

การวิจัยครั้งนี้ได้นำหลักการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เกี่ยวกับ คุณลักษณะ อันพึงประสงค์ของบุคลากรการบิน (ICAO: 8 Core Competencies) มาประยุกต์ใช้วิเคราะห์แนวทางการรับมือ เหตุการณ์แผ่นดินไหวในมุมมองของบุคลากรทางการบิน ซึ่งมีบทบาทสำคัญอย่างมากเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยแนวคิดดังกล่าวมีพื้นฐานจากองค์ประกอบหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ความรู้ ทักษะ และทัศนคติ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ คุณลักษณะเป็นรายกรณีผ่านมุมมองเชิงสถานการณ์ (International Civil Aviation Organization, 2013) ดังนี้

1) การสื่อสาร (Communication) การสื่อสารมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการรับมือเมื่อเกิดเหตุการณ์ แผ่นดินไหว โดยเฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานที่มีผู้คนหนาแน่น ความสามารถของบุคลากรในการสื่อสารอย่าง มีประสิทธิภาพ ถือเป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันความสับสน และลดความตื่นตระหนก (พนม คล้ายยา, 2561) โดยเจ้าหน้าที่ต้องสามารถแจ้งข้อมูลฉุกเฉินให้ผู้โดยสารทราบได้ทันที ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพราะ ภาษาอังกฤษเป็นภาษากลางของโลกและอุตสาหกรรมการบิน (ปวิศ อนุสรณ์พานิช, 2567) สอดคล้องกับ International Civil Aviation Organization (2013) ระบุถึง ประสิทธิภาพความสามารถในการถ่ายทอดข้อมูลให้ เข้าใจตรงกัน อาทิ การสื่อสารภายในทีมกับเพื่อนร่วมงาน การให้ข้อมูลกับผู้โดยสาร การรับคำสั่งจาก

ผู้บังคับบัญชา หรือการสั่งการผู้ใต้บังคับบัญชา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความชำนาญในการใช้ภาษาอังกฤษ ซึ่งถือเป็นภาษาสากลในอุตสาหกรรมการบิน

2) การจัดการด้วยตนเอง (Manual Management) กรณีที่ระบบอัตโนมัติขัดข้อง อาทิ ระบบไฟฟ้าขัดข้องจากแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ความสามารถของบุคลากรในการควบคุมภารกิจและตัดสินใจด้วยตนเอง จึงกลายเป็นสิ่งที่มีคุณค่าอย่างยิ่ง อาทิ นักบินอาจต้องใช้ทักษะการบินแบบ Manual หากระบบช่วยเดินอากาศล้ม หรือเจ้าหน้าที่ภาคพื้นต้องใช่วิธีการสื่อสารและการจัดการแบบ Manual โดยไม่พึ่งเทคโนโลยี รวมถึงการนำพาผู้โดยสารไปยังพื้นที่ปลอดภัย โดยปราศจากระบบนำทางอัตโนมัติ ซึ่งต้องอาศัยความชำนาญในการใช้เส้นทาง (ปวริศ อนุสรณ์พานิช, 2567) สอดรับกับ International Civil Aviation Organization (2013) ระบุถึง ความสามารถในการควบคุมภารกิจโดยอาศัยทักษะของมนุษย์ อาทิ การใช้กำลังมือในการบังคับอุปกรณ์ หรือการตัดสินใจปฏิบัติการโดยไม่ผ่านการควบคุมอุปกรณ์อัตโนมัติ ซึ่งยังคงมีความสำคัญในหลายสถานการณ์ที่อุปกรณ์อัตโนมัติไม่สามารถตอบสนองได้อย่างทันทั่วถึง

3) การจัดการระบบอัตโนมัติ (Automation Management) แม้ว่าภาวะฉุกเฉินอาจส่งผลกระทบต่อระบบต่าง ๆ แต่หากระบบอัตโนมัติยังสามารถใช้งานได้ บุคลากรต้องมีความสามารถในการใช้ระบบเหล่านี้ อย่างเต็มประสิทธิภาพ อาทิ การใช้ระบบประกาศอัตโนมัติ ระบบติดตามผู้โดยสาร ระบบเตือนภัย หรือระบบควบคุมจราจรทางอากาศที่ยังคงตอบสนองอยู่ เพื่อช่วยลดความสับสน และเร่งกระบวนการอพยพได้อย่างมีระบบ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ควรทราบว่าเครื่องอัตโนมัติยังสามารถใช้งานได้ และเครื่องใดควรงดใช้ชั่วคราวเพื่อป้องกันการเกิดอันตราย อาทิ ระบบสายพานรับกระเป๋าที่อาจหลุดจากจุดยึดจากแรงสั่นสะเทือนได้ เป็นต้น สอดรับกับ International Civil Aviation Organization (2013) ระบุว่า ควรมีความสามารถในการใช้และควบคุมอุปกรณ์เครื่องมือ ผ่านระบบอัตโนมัติที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความแม่นยำและลดภาระงานของบุคลากร

4) ภาวะผู้นำและการทำงานร่วมกัน (Leadership and Teamwork) เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน การมีภาวะผู้นำและการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างมาก บุคลากรทุกระดับจึงต้องสามารถเป็นผู้นำสถานการณ์เมื่อจำเป็น (อนันต์ บุญสนอง, 2567) และในขณะเดียวกันก็ต้องพร้อมปฏิบัติตามคำสั่งอย่างเคร่งครัด เพื่อไม่ให้เกิดความโกลาหล ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดิน พนักงานสายการบิน และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลการอพยพผู้โดยสารอย่างถูกวิธี ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ภาคพื้นต้องสามารถสวมบทบาทผู้นำได้ทันที ในการรวบรวมผู้โดยสารภายในโซนที่ตนดูแลเพื่อเตรียมอพยพ รวมถึงการให้คำแนะนำแก่ผู้โดยสารสูงอายุหรือมีความต้องการพิเศษ (ปวริศ อนุสรณ์พานิช, 2567) ซึ่งสอดคล้องกับ International Civil Aviation Organization (2013) ระบุถึง ความสำคัญของสมรรถนะในการทำงานร่วมกับผู้อื่นอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งควรมีความสามารถในการปรับบทบาทของตนเองให้เป็นได้ทั้งผู้นำและผู้ตามตามบริบทของสถานการณ์ โดยคำนึงถึงเป้าหมายส่วนรวมมากกว่าผลประโยชน์ส่วนบุคคล

5) การตัดสินใจและการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า (Problem Solving and Decision Making) ช่วงเวลาไม่กี่นาทีที่ประสบเหตุแผ่นดินไหว ความสามารถในการตัดสินใจอย่างมีเหตุผล ด้วยความรวดเร็วเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง อาทิ เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานภาคพื้นต้องตัดสินใจว่าจะอพยพผู้โดยสารในทิศทางใดเพื่อความปลอดภัยสูงสุด “จะให้ผู้โดยสารยังอยู่ใน Gate หรือควรอพยพทันที” โดยไม่ต้องรอคำสั่งจากผู้บริหารระดับสูง เพราะอาจทำให้การดำเนินการล่าช้าเกินไป รวมถึงการติดตามกรณีเด็กพลัดหลง พ่อแม่แยกจากลูก สัมภาระสูญหาย ผู้โดยสารบาดเจ็บ ตลอดจนผู้โดยสารที่เกิดอาการ Panic โดยต้องสร้างแนวทางการแก้ไขและบันทึกรายงานผล อย่างเป็น

ระบบ (พันธพัฒน์ บุญมา และสันต์ จันทร์สมศักดิ์, 2563) สอดรับกับ International Civil Aviation Organization (2013) กล่าวว่า ความสามารถในการวิเคราะห์สถานการณ์เฉพาะหน้าเพื่อคิดหาหนทางที่เหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญในสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงทักษะการตัดสินใจภายใต้ข้อจำกัดของเวลาและข้อมูล

6) การปฏิบัติงานเป็นขั้นเป็นตอน (Application of Procedures) ขั้นตอนการรับมือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ในอุตสาหกรรมการบินถูกกำหนดไว้อย่างเข้มงวด บุคลากรจึงต้องฝึกฝนและปฏิบัติตามคู่มือระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด อาทิ การดำเนินการอพยพตามแผนฉุกเฉิน การตรวจสอบระบบโครงสร้างของท่าอากาศยาน และการดำเนินการขั้นตอนความปลอดภัย ก่อนการกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ก่อนทำการคืนพื้นที่และระบบสู่ภาวะปกติเมื่อเหตุการณ์คลี่คลาย (มนตรี รอดแก้ว, 2568) สอดรับกับ International Civil Aviation Organization (2013) กล่าวว่า การทำงานตามลำดับขั้นตอน และการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในคู่มือ นโยบาย หรือข้อบังคับอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง เป็นการช่วยลดข้อผิดพลาด และช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

7) การจัดการภาระงาน (Workload Management) ช่วงเวลาภายหลังเกิดแผ่นดินไหว บุคลากรการบินต้องเผชิญกับภาระงานจำนวนมาก ทั้งด้านการจัดการผู้โดยสาร การดูแลความปลอดภัย และการประสานงานภายในองค์กร ดังนั้นความสามารถในการจัดการภาระงาน ต้องจำแนกความสำคัญกับความเร่งด่วน อันมีผลต่อประสิทธิภาพในการทำงานในสภาวะกดดัน อาทิ ควรอพยพก่อน ประสานงานที่หลัง เป็นต้น เพื่อให้การจัดการมีประสิทธิภาพ ตลอดจนความสามารถการแบ่งงานภายในทีม อาทิ การแบ่งหน้าที่สั่งการให้เจ้าหน้าที่คนหนึ่งดูแลจตุรรวมพล ส่วนเจ้าหน้าที่อีกคนตรวจสอบอุปกรณ์ฉุกเฉิน เป็นต้น (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2566) สอดรับกับ International Civil Aviation Organization (2013) กล่าวว่า ความสามารถในการจัดลำดับความสำคัญของงาน และรักษาสมดุลระหว่างภาระงานและความเครียด ถือเป็นประสิทธิภาพในการทำงานภายใต้แรงกดดันสูง

8) การตระหนักรู้ต่อสถานการณ์ (Situational Awareness) การมีสติจดจ่อกับสิ่งที่เกิดขึ้นรอบตัว และสามารถประเมินความเสี่ยงล่วงหน้าได้ อาทิ เจ้าหน้าที่ภาคพื้นสามารถสังเกตการสั่นสะเทือนของเพดานและสิ่งของ รวมถึงการสังเกตเมื่อเห็นพฤติกรรมผิดปกติของผู้โดยสารที่รับรู้ถึงความสั่นสะเทือน โดยเร่งดำเนินการแจ้งเตือนโดยด่วน เพื่อให้ทันเวลา นอกจากนี้ยังควรประเมินความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้าง สภาพแวดล้อม และความเสี่ยงของอากาศยานอีกด้วย รวมถึงการสังเกตสภาพจิตใจของผู้โดยสารที่เริ่มมีอาการตื่นตระหนก เพื่อวางแผนการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน โดยควรหลีกเลี่ยงเปิดบริการพื้นที่โซนที่มีโครงสร้างไม่มั่นคง อาทิ บริเวณจุดรับกระเป๋า และบริเวณห้องโถงที่มีบันไดกระชก เป็นต้น (United Nations, 2012) สอดรับกับ International Civil Aviation Organization (2013) กล่าวถึง สิ่งสำคัญของการมีสติอยู่กับปัจจุบัน ด้วยความสามารถประเมินและคาดการณ์สถานการณ์ล่วงหน้า เพื่อวางแผนรับมือกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเป็นระบบ

จะเห็นได้ว่า ความสามารถในการประยุกต์ใช้แนวคิด 8 core competencies (International Civil Aviation Organization, 2013) มีความสำคัญอย่างยิ่งในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินด้านการบิน การเดินทาง และการบริการ โดยเฉพาะกรณีเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว ซึ่งทุกองค์ประกอบดังกล่าวสามารถนำไปปรับใช้เพื่อยกระดับการเตรียมความพร้อม การจัดการภาวะวิกฤต และการฟื้นฟูการให้บริการภายหลังเหตุการณ์สิ้นสุดลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ โดยการจำลองสถานการณ์

เสมือนจริง ซึ่งจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ภาคพื้นมีความพร้อมอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเชิงจิตใจและการตัดสินใจด้วยหลัก
นिरภัยการบิน เพื่อให้บุคลากรมีความสามารถเผชิญและรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมั่นใจและปลอดภัย

กล่าวโดยสรุป คือ ประชาชนไทยยังขาดประสบการณ์ ความรู้ และความเข้าใจเกี่ยวกับภัยพิบัติ
แผ่นดินไหว เนื่องจากประเทศไทยไม่เคยประสบเหตุการณ์แผ่นดินไหวรุนแรงขนาดนี้มาก่อนในกรุงเทพมหานคร
โดยเฉพาะด้านการบิน และการเดินทาง อันเกี่ยวข้องกับการบริการด้วยความปลอดภัย ที่ยังไม่คุ้นชินกับการรับมือ
กับสถานการณ์เช่นนี้ จึงมีความจำเป็นต้องเร่งสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูลสำคัญ ด้วยการพัฒนาศูนย์
ทั้งด้านทฤษฎีและวิธีปฏิบัติ อาทิ การฝึกอบรม รวมถึงการกระจายองค์ความรู้เกี่ยวกับการรับมือแผ่นดินไหวสู่
สาธารณชนอย่างทั่วถึงในประเด็นสำคัญ ดังนี้ 1) การรับมือภัยพิบัติแผ่นดินไหว 3 ระยะ ได้แก่ การเตรียมการก่อน
เกิดภัยพิบัติ การดำเนินการขณะเกิดภัยพิบัติ และการฟื้นฟูหลังภัยพิบัติ 2) การรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินเชิง
บริบท 3) การปฏิบัติตนขณะเกิดแผ่นดินไหว 4) การปฏิบัติตนให้ปลอดภัยจากแผ่นดินไหว และ 5) การรับมือ
แผ่นดินไหวเชิงสถานการณ์ เพื่อพร้อมเผชิญเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่อาจเกิดขึ้นในประเทศไทยได้อีกในอนาคต
อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้ทุกคนสามารถรับมือได้อย่างถูกวิธี มีประสิทธิภาพ มั่นใจ และปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ควรมีการจัดทำโปรแกรมการฝึกอบรมที่เน้นการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับ
ภัยพิบัติแผ่นดินไหว สำหรับบุคลากรในท่าอากาศยาน ด้วยการสร้างเสริมความรู้ความเข้าใจในการรับรู้ถึง
ความเสี่ยง เพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมการเตรียมความพร้อมที่เหมาะสม รวมถึงควรมีนโยบายการฟื้นฟูจิตใจ
บุคลากรภายหลังเกิดประสบภัยพิบัติ

ข้อเสนอแนะเชิงวิจัย ควรมีการวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีในการเตือนภัย อาทิ ระบบเตือนภัย
ล่วงหน้า (Early Warning Systems) ระบบสื่อสารฉุกเฉิน และ Emergency SMS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพใน
การแจ้งเตือนขณะเกิดภัยพิบัติอย่างฉับพลัน ซึ่งจะช่วยลดความสับสน และช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร
และบุคลากรภายในท่าอากาศยาน

การนำไปใช้เชิงปฏิบัติการ

ภายหลังจากการสรุปผลการวิจัย ผู้เขียนได้ทำการถอดบทเรียนจากประสบการณ์ตรงเพิ่มเติมผนวกกับ
การทบทวนวรรณกรรม (ชยานนท์ ทรัพย์บุญ, 2558; ณรงค์ ใจเที่ยง, 2568; ทวีดา กมลเวช, 2554; พนม
คลีฉายา, 2561; ไพบุลย์ นวลนิล, 2555; มนตรี รอดแก้ว, 2568; มิชิโอะ ฮาชิซุเมะ และคณะ, 2556, สุนน สิริมา,
2550; Coburn & Spence, 2002) วิเคราะห์ถึงแนวทางการนำองค์ความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้รับมือกับ
เหตุการณ์แผ่นดินไหวในอนาคต ซึ่งได้ก่อเกิดแนวทางที่น่าสนใจ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) การพัฒนาความพร้อมของบุคลากรในภาคการบิน การเดินทาง และการบริการ

1.1) การจัดอบรมและการฝึกซ้อมการรับมือเหตุฉุกเฉินแผ่นดินไหว สำหรับเจ้าหน้าที่ในท่าอากาศยาน
และอุตสาหกรรมบริการขนส่ง โดยเน้นความรู้เกี่ยวกับสัญญาณเตือนภัย การปฏิบัติตนระหว่างเกิดเหตุ รวมถึงการ
อพยพอย่างปลอดภัย

1.2) การสร้างแนวทางปฏิบัติ (Standard Operating Procedures: SOPs) ที่ชัดเจน โดยอัปเดตให้
สอดคล้องกับสถานการณ์แผ่นดินไหว และภัยพิบัติอื่น ๆ เพื่อใช้เป็นคู่มือสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

1.3) การพัฒนาทักษะการสื่อสารภายในและระหว่างหน่วยงาน ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพื่อรองรับการประสานงานในสถานการณ์วิกฤต

2) การปรับปรุงระบบเตือนภัยและการแจ้งเตือนในสถานที่สำคัญ

2.1) วางแผนติดตั้งและทดสอบ ระบบเตือนภัยแผ่นดินไหวอัตโนมัติ ที่เชื่อมโยงกับศูนย์ควบคุมภายในอาณาเขตท่าอากาศยาน รวมถึงสถานีขนส่งมวลชนและบริการต่าง ๆ

2.2) การพัฒนาระบบแจ้งเตือนผ่านแอปพลิเคชันโทรศัพท์มือถือ และสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อกระจายข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและครอบคลุม

2.3) ออกแบบแผนการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชน และผู้ใช้บริการเกี่ยวกับการรับมือแผ่นดินไหว

3) การบริหารจัดการความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

3.1) ตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยของอาคาร และโครงสร้างสำคัญในท่าอากาศยานและสถานีขนส่งสาธารณะ

3.2) วางแผนดำเนินการซ่อมแซมและเสริมความแข็งแรงของอาคารที่เสี่ยงต่อความเสียหายจากแผ่นดินไหว

3.3) วางแผนจัดสรรพื้นที่อพยพและจัดเตรียมสถานที่ปลอดภัยให้ชัดเจน พร้อมติดตั้งป้ายบอกทางที่มองเห็นได้ง่าย

4) การสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

4.1) จัดตั้งกลุ่มประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมอุตุนิยมวิทยา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กองระวังแผ่นดินไหว กองทัพอากาศ และองค์การเอกชนในภาคการบิน การเดินทาง และการบริการ

4.2) จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ พร้อมวางแผนร่วมกันในการรับมือเหตุฉุกเฉิน

4.3) วางแผนการพัฒนาข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

5) การฟื้นฟูจิตใจและเยียวยาจิตใจผู้ประสบภัย

5.1) จัดตั้งทีมผู้ให้คำปรึกษาทางจิตวิทยาสำหรับพนักงานและผู้ประสบภัยหลังเหตุการณ์แผ่นดินไหว

5.2) จัดกิจกรรมกลุ่มสนับสนุนเพื่อฟื้นฟูสภาพจิตใจ และลดความเครียดภายหลังผ่านเหตุการณ์

5.3) วางแผนพัฒนาคู่มือและชุดสื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดการความเครียด และการดูแลสุขภาพจิตในภาวะวิกฤต

6) การติดตามและประเมินผล

- 6.1) กำหนดตัวชี้วัดและระบบประเมินประสิทธิภาพของแผนการรับมือและฟื้นฟูอย่างสม่ำเสมอ
- 6.2) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแผนในระยะยาว
- 6.3) ใช้ผลการประเมินเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนานโยบายและมาตรการความปลอดภัยเพิ่มเติม

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางราง. (2568, มีนาคม 28). *กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ติดตามสถานการณ์จากเหตุการณ์แผ่นดินไหวอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งขอความร่วมมือผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้า*. กรมการขนส่งทางราง. <https://www.drt.go.th/public-relations/กรมการขนส่งทางราง-ขร-ติ>
- กรมควบคุมโรค. (2568). *สรุปการตรวจสอบข่าวการระบาดของโรค/ภัยสุขภาพใน รอบสัปดาห์ที่ 13 (24-30 มีนาคม 2568). รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ประจำสัปดาห์, 56(4), e5566-e5566*. <https://he05.tci-thaijo.org/index.php/WESR/article/view/5566/5120>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2566, พฤศจิกายน 2). *ข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหว*. <https://relation.disaster.go.th/PRDPM/cms/6284?id=95920>
- กรมทรัพยากรธรณี. (2568). *ข้อปฏิบัติเพื่อให้ปลอดภัยจากภัยแผ่นดินไหว*. <https://www.dmr.go.th/ข้อปฏิบัติเพื่อให้ปลอดภัยจากภัยแผ่นดินไหว/>
- กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว. (2568). *เหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศและใกล้เคียงล่าสุด*. <https://earthquake.tmd.go.th>
- ชยานนท์ ทรัพย์ภิญโญ. (2558). *ถอดบทเรียนแผ่นดินไหว จ.เชียงราย 5 พฤษภาคม 2557 เพื่อการเตรียมพร้อมรับมือแผ่นดินไหวในอนาคต. วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา, 26(3), 23-31*. <https://ph02.tci-thaijo.org/index.php/eit-researchjournal/article/view/87009>
- ฐานเศรษฐกิจ. (2568, เมษายน 12). *เจาะวิกฤต “ระบบขนส่งสาธารณะไทย” รับมือภัยพิบัติแผ่นดินไหว*. Thansettakij. <https://www.thansettakij.com/economy/megaproject/624782>
- ณรงค์ ใจเที่ยง. (2568). *ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับมาตรการป้องกันความปลอดภัยทางด้านสุขภาพจากสถานการณ์แผ่นดินไหวในประเทศไทย. วารสารกฎหมายและนโยบายสาธารณสุข, 11(2), 373-383*. https://so05.tci-thaijo.org/index.php/journal_law/article/view/279843
- เดอะสแตนดาร์ด. (2568, มีนาคม 29). *SMS มี แต่ส่งไม่ถึงมือ แผ่นดินไหวเขย่าระบบเตือนภัยไทย*. THE STANDARD. <https://thestandard.co/thailand-earthquake-alert-system-failure/>
- ทวีดา กมลเวช. (2554). *คู่มือการจัดการภัยพิบัติท้องถิ่น*. สถาบันพระปกเกล้า.
- ไทยพีบีเอส. (2568, เมษายน 1). *ไทม์ไลน์แผ่นดินไหว 8.2 เมียนมา สะเทือนถึงไทย 28 มี.ค.-1 เม.ย.68*. Thai PBS. <https://www.thaipbs.or.th/news/content/350831>
- ปวริศ อนุสรณ์พานิช. (2567). *แนวคิดองค์การแห่งการเรียนรู้สำหรับการประกอบสร้างบุคลากรทางการบินหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน. วารสารวิชาการการบินการเดินทางและการบริการ, 3(2), 137-162*. <https://so07.tci-thaijo.org/index.php/tft/article/view/6200>

- พนม คล้ายยา. (2561). กลยุทธ์การสื่อสารเพื่อการเตรียมพร้อมสำหรับการจัดการภัย พิบัติแผ่นดินไหว. *วารสารนิเทศศาสตร์*, 36(1), 21-42.
<https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jcomm/article/view/150938>
- พันธพัฒน์ บุญมา และสันต์ จันทร์สมศักดิ์. (2563). แนวทางการปฏิบัติตัวในอาคารขณะเกิดแผ่นดินไหวในประเทศไทย. *วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ*, 13(2), 1-17. <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JSJ/article/view/243379>
- เพ็ญพักตร์ อุทิศ. (2549). การเผชิญภัยพิบัติ : คู่มือปฏิบัติการช่วยเหลือดูแลด้านจิตใจแก่ผู้ประสบภัย. แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไพบุลย์ นวลนิล. (2555). แผ่นดินไหว พิบัติภัยที่คนไทยพร้อมรับมือ. สำนักพิมพ์ กรีน ปัญญาญาณ.
- มนตรี รอดแก้ว. (2568). การส่งเสริมเยาวชนปัญญาในการใช้สติดำเนินชีวิตภายใต้สถานการณ์แผ่นดินไหว. *วารสารมนุษยวิชาการ*, 2(2), 40-52. <https://so13.tci-thaijo.org/index.php/jah/article/view/1887>
- มิชิโอะ ฮาชิซุเมะ, ภาสกร ปนานนท์ และธนวัฒน์ จารุงษ์สกุล. (2556). แผ่นดินไหวที่ควรรู้. สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ราเชนทร์ พูลทรัพย์ และบุญสม วราเอกศิริ. (2560). แนวทางการจัดการตนเองของชุมชนจากผลกระทบของภัยพิบัติทางธรรมชาติด้านแผ่นดินไหวในจังหวัดเชียงราย. *วารสารสังคมศาสตร์วิชาการ*, 10(1), 82-97.
https://so04.tci-thaijo.org/index.php/social_crru/article/view/79764
- ศุภกร ตัญยไตรรัตน์ และสรันยา เฮงพระพรหม. (2560). การเตรียมความพร้อมรับมือต่อเหตุการณ์แผ่นดินไหว. *วารสารสมาคมเวชศาสตร์ป้องกันแห่งประเทศไทย*, 7(1), 114-120. <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JPMAT/article/view/128100>
- สัญญา เคนาภูมิ, พรชัย เจดามาน และบุศรา นิยมเวช. (2567). แนวทางการสร้างทฤษฎีจากปรากฏการณ์วิทยาทางสังคมศาสตร์. *วารสารบริหารการศึกษาบวบัณฑิต*, 24(1), 82-109.
<https://so06.tci-thaijo.org/index.php/BUAJEAD/article/view/270338>
- สิทธิปัทม มงคลอภิบาลกุล. (2565). ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในมุมมองของสนามบิน. สำนักพิมพ์แดเน็กซ์ อินเทอร์เน็ตปอเรชั่น.
- สุดาพร ปัญญาพฤกษ์, ประมินทร์ อริเดช, วิทยา พูลสวัสดิ์, ไอลดา มณีภาศ, เพ็ชรสวัสดิ์ กันคำ และศศิพัชร หาญฤทธิ์. (2566). การประเมินการใช้หลักสูตรภัยพิบัติแผ่นดินไหว สำหรับเยาวชนและประชาชน จังหวัดเชียงราย. *วารสารการวิจัยกาสะลองคำ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย*, 17(2), 1-17. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/ksk/article/view/265792>
- สุภางค์ จันทวานิช. (2565). วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (พิมพ์ครั้งที่ 26). สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมน สิริมา. (2550). แผ่นดินไหว ภัยใกล้ตัว เรียนรู้เพื่ออยู่รอด. D ดี.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2568, เมษายน 3). วิดีโอแลจิตใจหลังเกิดแผ่นดินไหว. <https://resourcecenter.thaihealth.or.th/content/83395-media-วิดีโอแลจิตใจหลังเกิดแผ่นดินไหว>
- สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ. (2564). แนวทางจริยธรรมการทำวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2). กองมาตรฐานการวิจัย สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ.

- อนันต์ บุญสนอง. (2567). *ภาวะผู้นำร่วมสมัย : สไตล์หมอกกระแสน* (พิมพ์ครั้งที่ 2). มหาวิทยาลัยเกริก.
- Arlkatti, S., Huang, S. K., Yu, C. H., & Hua, C. (2019). 'Drop, cover and hold on' or 'Triangle of life' attributes of information sources influencing earthquake protective actions. *International Journal of Safety and Security Engineering*, 9(3), 213-224.
<http://dx.doi.org/10.2495/SAFE-V9-N3-213-224>
- BBC. (2025, March 28). 'A lot of panic': Tourists caught up in Bangkok earthquake. BBC.
<https://www.bbc.com/news/videos/cly8y7y83q0o>
- Bolt, B.A. (1999). *Earthquakes*. W.H. Freeman and Company.
- California Earthquake Authority. (2025). *How to be Prepared for an Earthquake*.
Earthquakeauthority. <https://www.earthquakeauthority.com/california-earthquake-risk/personal-preparedness>
- Civil Defence Emergency Management. (2022, October 20). *Readiness: Get prepared to respond to earthquakes*. Civildefence. <https://www.civildefence.govt.nz/cdem-sector/consistent-messages/earthquake/readiness-get-prepared-to-respond-to-earthquakes>
- Coburn, A. & Spence, R. (2002). *Earthquake Protection* (2nd ed.). Wiley.
- Colaizzi, P. F. (1978). Psychological research as a phenomenologist views it. In R. S. Valle & M. King (Eds.), *Existential-phenomenological alternatives for psychology* (pp. 48–71). Oxford University Press.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). SAGE Publications, Inc.
- Evans, N. (1994). *Experiential learning for all*. Cassell.
- Heidegger, M. (1962). *Being and time* (J. Macquarrie & E. Robinson, Trans.). Harper & Row.
- International Civil Aviation Organization. (2013). *Manual of Evidence-based Training* (Doc 9995 AN/497). International Civil Aviation Organization.
- Kostrov, B. V., & Das, S. (1989). *Principles of earthquake source mechanics* (1st ed.). Cambridge University Press.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. SAGE Publications.
- Scott, J. (1991). *A matter of record: Documentary sources in social research* (1st ed.). Polity.
- United Nations. (2012, January 21). *An Earthquake Preparedness Guide*. UNDP.
<https://www.undp.org/india/publications/earthquake-preparedness-guide>
- Valle, R. S., & Halling, S. (Eds.). (1989). *Existential-phenomenological perspectives in psychology: Exploring the breadth of human experience*. Plenum Press.
- van Manen, M. (1990). *Researching lived experience: Human science for an action sensitive pedagogy*. State University of New York Press.