KEY FACTS ON ROAD SAFETY SITUATIONS IN THAILAND 2018-2021



รายงานสถานการณ์

อุบัติเหตุทางถนน

ของประเทศไทย

พ.ศ.

2561

2564

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org

RSPF
Road Safety Policy Foundation

TARC
Knowledge Saves Life

ASIAN INSTITUTE OF TECHNOLOGY 1959

thaiROADS

กปถ.
Road Safety Fund
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ข้อมูลบรรณานุกรม

รายงานสถานการณ์
อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
พ.ศ. 2561-2564

บรรณาธิการ

ศาสตราจารย์ นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

คณะทำงาน

ดร.ปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล	มูลนิธิไทยโรดส์
ณัฐพงศ์ บุญตอบ	มูลนิธิไทยโรดส์
วรรณพร ปันทะเลิศ	มูลนิธิไทยโรดส์
ปรางเพ็ญ ศรแก้ว	มูลนิธิไทยโรดส์
สัญชัย หงส์ทอง	มูลนิธิไทยโรดส์
วิชชุดา สอาดดิษฐ์	มูลนิธิไทยโรดส์
วรรณภา สมัครการ	มูลนิธิไทยโรดส์
จุรีรัตน์ ราหูรักษ์	มูลนิธิไทยโรดส์
ศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
ดร.ปัญณ์ จันทร์พาณิชย์	กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
ดร.สุเมธ องกิตติกุล	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
นันทชาติ รัตนบุรี	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
ณภัทร ภัทรพิศาล	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
เพ็ญนภา พรสุพิกุล	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
ศุภรดา ยาวงษ์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
วัฒนดนัย ธนัญชัย	นักวิจัยอิสระ

หน่วยงานที่จัดทำ

มูลนิธิไทยโรดส์

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

สนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

พิมพ์ครั้งที่ 1 : พฤษภาคม 2565 จำนวน 1,000 เล่ม

สารจาก บรรณาธิการ

สังคมไทยคุ้นชินกับคำว่า “ถนน” “ยานยนต์” หรือ “รถยนต์” มาเพียงร้อยปีกว่า แต่คำว่า ”โรคห่า (อหิวาตกโรค)” “โรคระบาด” อยู่กับสังคมไทยมานานหลายร้อยปี อย่างน้อยก็นับแต่สมัยต้น กรุงรัตนโกสินทร์ ด้วยความลึกซึ้งทางสังคมวัฒนธรรมของภาษานี่กระมัง ทำให้รัฐบาลไทยและสังคมไทยตื่นตัวตอบสนองอย่างพร้อมเพรียงกัน เมื่อองค์การอนามัยโลกประกาศให้ “การระบาดของโรคโควิด 19” เป็นภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขระดับโลก

มาตรการ “ปิดเมือง” อันมีผลกระทบรุนแรงกว้างไกลทางเศรษฐกิจจึงเป็นที่ยอมรับของสังคมไทย ในด้านหนึ่งมาตรการนี้ทำให้ตัวเลขความปลอดภัยทางถนนดีขึ้นเด่นชัด คล้ายคลึงกับเมื่อคลื่นสึนามิถล่มภาคใต้เมื่อปีใหม่ 2547 ในทางวิชาการการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ระดับนี้ต่อตัวเลขความปลอดภัยทางถนนเป็นคำอธิบายที่ยากจะโต้แย้ง และเชื่อว่าคงไม่มีใครประสงค์ให้เกิดสิ่งนี้เพื่อแลกกับตัวเลขความปลอดภัยทางถนนที่ดูดีขึ้น

ในรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ ท่านผู้อ่านจะได้พบตัวเลขความปลอดภัยทางถนนบางด้านที่ดูดีขึ้น เช่น เรื่องขับรถเร็วแล้วเกิดอุบัติเหตุ นี่ใช่หรือไม่ว่าเป็นผลจากจำนวนการตรวจจับความเร็วของตำรวจเพิ่มขึ้น ข้อโต้แย้ง คือ ก) จับได้แล้วลงโทษจริงแค่ไหน คำตอบที่แสดงไว้ในรายงานชิ้นนี้คือ ลงโทษ (ปรับเงิน) ได้เพียง 1 ใน 5 เท่านั้น ข) การตรวจจับครอบคลุมกว้างขวางแค่ไหน คำถามนี้ก็เป็นทำนองเดียวกับฉีดวัคซีนป้องกันโรค ถ้ายังครอบคลุมไม่ถึงระดับที่เกิดภูมิคุ้มกันแพร่หลายเพียงพอ (herd immunity) ย่อมป้องกันโรคไม่ได้ น่าเสียดายว่าประเด็นหลังนี้ไม่ปรากฏตัวเลขในรายงานนี้ แต่พอจะอนุมานได้ว่าตัวเลขตรวจจับสูงสุดแปดล้านครั้ง (เมื่อปี 2564) ยังห่างไกลมากจากตัวเลขจำนวนยานยนต์จดทะเบียนกว่ายี่สิบล้านคัน

กรุงเทพมหานคร เป็นหนึ่งในสิบเมืองใหญ่ทั่วโลกที่โครงการถนนปลอดภัยโลกสนับสนุนโดยบลูมเบอร์กเลือกให้การช่วยเหลือทางวิชาการระหว่างปี 2558 ถึง 2562 (https://www.grsproadsafety.org/programmes/bloomberg-initiative-global-road-safety/) อันได้แก่

1. การส่งพนักงานประจำระดับอาวุโสที่ทำงานเต็มเวลาให้ทำงานกับกลไกรัฐของเมืองในโครงการริเริ่มด้านความปลอดภัยทางถนนสูงสุด 5 ปี
2. ความช่วยเหลือด้านเทคนิคที่ครอบคลุมจากองค์กรความปลอดภัยทางถนนชั้นนำของโลก
3. อบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่เมืองอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
4. สนับสนุนการสร้างแคมเปญสื่อที่ตีตรงประเด็นอย่างแรง

ผู้เขียนได้มีโอกาสพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการกับหัวหน้าทีมพนักงานประจำระดับอาวุโสของโครงการนี้ แต่ไม่ได้รับคำตอบเกี่ยวกับความคืบหน้าหรือความภาคภูมิใจต่อผลการดำเนินงานแต่อย่างใด ข้อค้นพบนี้สอดคล้องกับรายงานความร่วมมือทางวิชาการ





สาธารณสุขระหว่างองค์การอนามัยโลกกับประเทศไทย เพื่อจัดการกับภาวะคุกคามสุขภาพที่มีลำดับความสำคัญสูง ซึ่งรวมเรื่องถนนปลอดภัย ตอนหนึ่งของบทสรุปของรายงานกล่าวไว้ว่า “Road traffic deaths and injuries are a persistent tragedy and growing threat” (WHO Country Cooperation Strategy, Thailand, 2017–2021 ISBN: 978-92-9022-582-9)

ทำไมการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยจึงคืบหน้าน้อยมาก เมื่อเทียบกับการแก้ปัญหาสาธารณสุขอีกหลายด้าน เช่น การรณรงค์เพื่อการไม่สูบบุหรี่ การปฏิรูประบบการเงินการคลังเพื่อหลักประกันสุขภาพ การจัดการกับการระบาดของโควิด 19 เป็นต้น

การจัดการกับการระบาดของโควิด 19 น่าจะเป็นตัวอย่างเด่นชัดที่สุดว่าการสาธารณสุขเกี่ยวพันโดยตรงและโดยอ้อมกับการพัฒนาประเทศในทุกด้าน กล่าวอีกนัยการกระจายทรัพยากรและโอกาสในทุกด้านของการพัฒนาล้วนกระทบต่อสุขภาพ การปิดเมืองแก้ปัญหาโควิดระบาดก็อาจแปลความได้ว่า คือ การจัดการกับการกระจายทรัพยากรและโอกาส ซึ่งกรณีนี้เห็นชัดว่า ภาวการณ์นำทางการเมืองโดดเด่นสักเพียงใด

ทำนองเดียวกัน นโยบาย “30 บาทรักษาทุกโรค” นำไปสู่ชัยชนะทางการเมืองของพรรคไทยรักไทยในอดีตและกรุยทางไปสู่ความสำเร็จของการปฏิรูประบบการเงินการคลังเพื่อหลักประกันสุขภาพที่ไม่มีรัฐบาลใดในเวลาต่อมากล้าปฏิเสธแม้ว่าจุดยืนทางการเมืองแตกต่างกัน เช่นเดียวกัน ปรากฏการณ์คนไทยหกล้านคนทั่วประเทศพร้อมใจกันลงนามสนับสนุนสังคมปลอดบุหรี่ ก็มีความหมายเชิงสัญลักษณ์ว่าภาวะการนำทางการเมืองผ่านประชามติในรูปแบบนั้นโดดเด่นอย่างไม่เคยมีมาก่อน

ที่กล่าวมานี้ มิได้หมายความว่าโดยลำพังภาวะการนำทางการเมืองเป็นเงื่อนไขที่เพียงพอในตัวเองสำหรับการปรับปรุงการสาธารณสุข แต่คงยากที่จะปฏิเสธว่าปราศจากสิ่งนี้ ย่อมเป็นไปไม่ได้ที่จะแก้ปัญหาสาธารณสุขที่มีแรงเสียดทานสูงต่อการเปลี่ยนแปลง (wicked problems) อย่างเช่น “การยกระดับความปลอดภัยทางถนน”



ศาสตราจารย์ นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล
คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี
บรรณาธิการ

สารบัญ

รายงานสถานการณ์
อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
พ.ศ. 2561-2564

002
ข้อมูล บรรณานุกรม

004
สารจาก บรรณาธิการ

006
สารบัญ

008
12 ตัวชี้วัดสถานการณ์ ความปลอดภัยทางถนน ของประเทศไทย

010
การเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนน

016
ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
ทางถนน

022
อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

028
การใช้ความเร็ว

032
ดื่มแล้วขับ

038
ง่วงแล้วขับ

044
การสวมหมวกนิรภัย

052
ความปลอดภัยของ
การใช้รถจักรยานยนต์

058
รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์

064
อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

070
อุบัติเหตุบริเวณจุดตัด
ทางรถไฟกับถนน

076
ความปลอดภัย
ของคนเดินเท้า

082
บทความเจาะลึก
ประเด็นที่สำคัญ

084
ถอดบทเรียนจากการสืบสวน
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

096
ต้นตอของความสูญเสียอนาคตของชาติ
ช่องว่างแห่งการป้องกันที่ล้มเหลว
กรณีศึกษา: การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนไทย

112
“โอกาส” “ความเสี่ยง” และ “ความท้าทาย” ในกลุ่มผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ (Food Delivery)
กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

130
ระบบเบรก ABS/CBS อุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัย
สำหรับรถจักรยานยนต์

138
การจัดการความปลอดภัย
ทางถนนในระดับพื้นที่

12 ตัวชี้วัดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

01 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

02 ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน

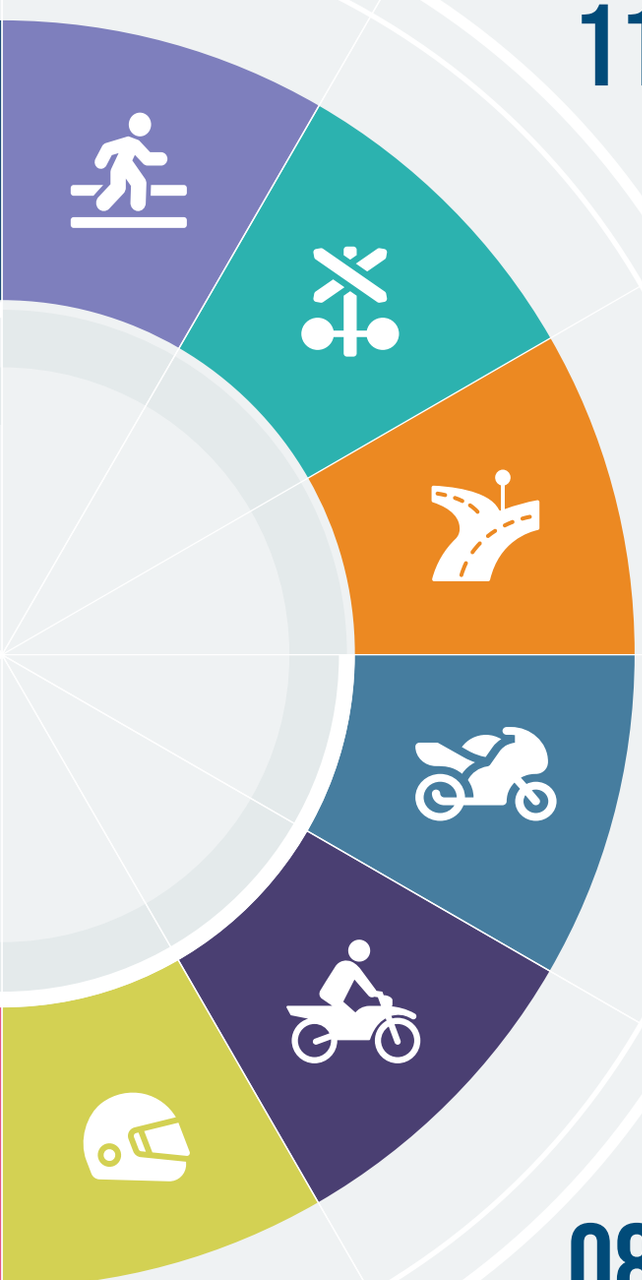
03 อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

04 การใช้ความเร็ว

05 ดื่มแล้วขับ

06 ง่วงแล้วขับ





12 ความปลอดภัย
ของคนเดินเท้า

11 อุบัติเหตุบริเวณ
จุดตัดทางรถไฟ
กับถนน

10 อุบัติเหตุ
อันตรายข้างทาง

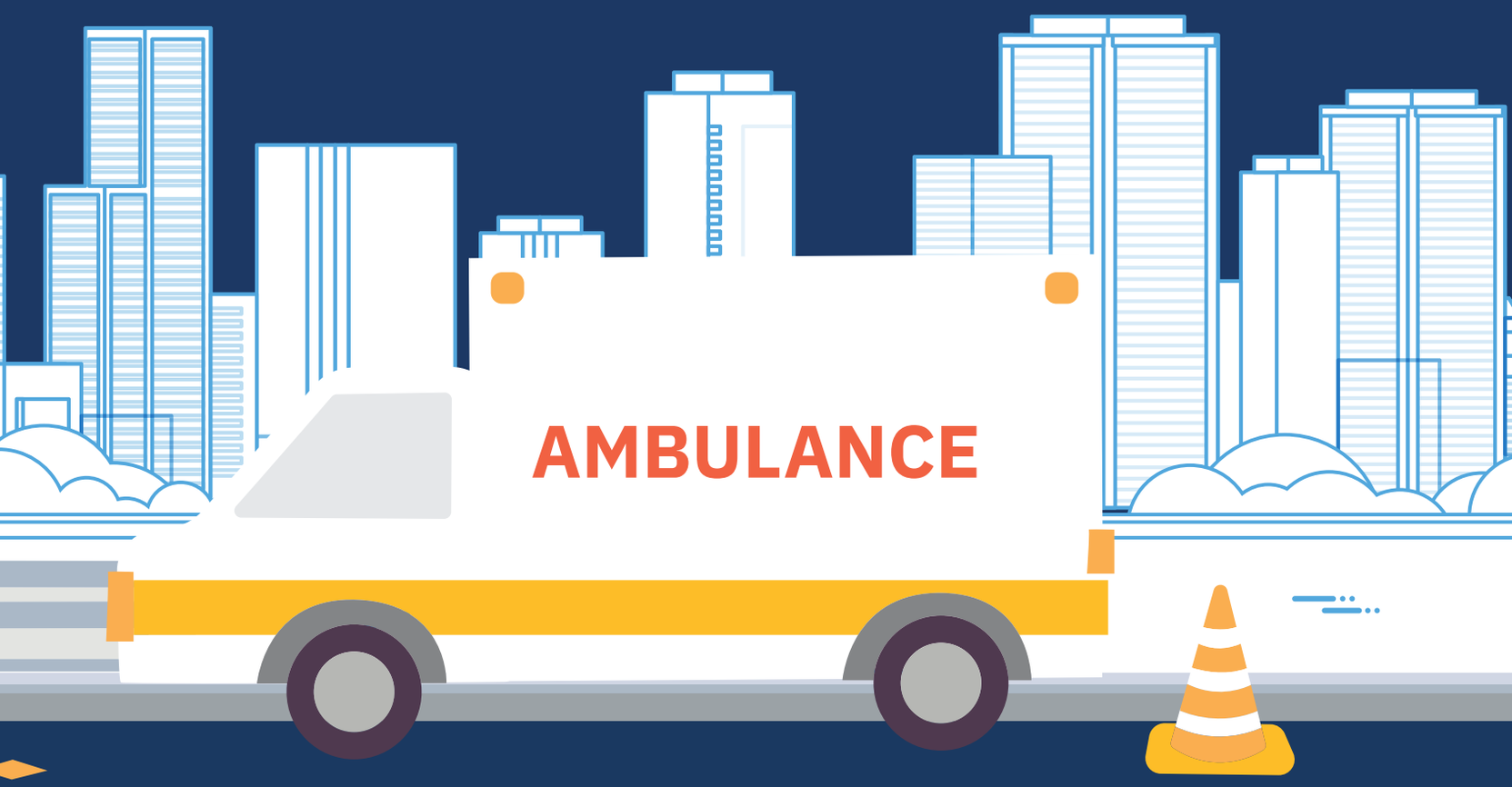
09 รถจักรยานยนต์
บิ๊กไบค์

08 ความปลอดภัย
ของการใช้รถ
จักรยานยนต์

07
การสวมหมวกนิรภัย

01 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน





มาตรการต่างๆ โดยเฉพาะมาตรการ “ปิดเมือง” (lockdown) ที่ภาครัฐได้ประกาศออกมาในสภาวะฉุกเฉิน เพื่อควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด 19 ตั้งแต่ต้นปี 2563 เป็นต้นมา ดูเหมือนจะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลทางอ้อมทำให้สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัดโดยเฉพาะตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ลดลงเหลือเพียง 17,000 รายต่อปี ในขณะที่สถานการณ์ความเสี่ยงในระดับพื้นที่ก็มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรน่าไวรัส 2019 หรือโควิด 19 ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยตั้งแต่ต้นปี 2563 จนทำให้รัฐบาลได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินทั่วราชอาณาจักร และออกมาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมสถานการณ์ดังกล่าว



อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศลดลงเหลือเพียง

25.92 - 27.20

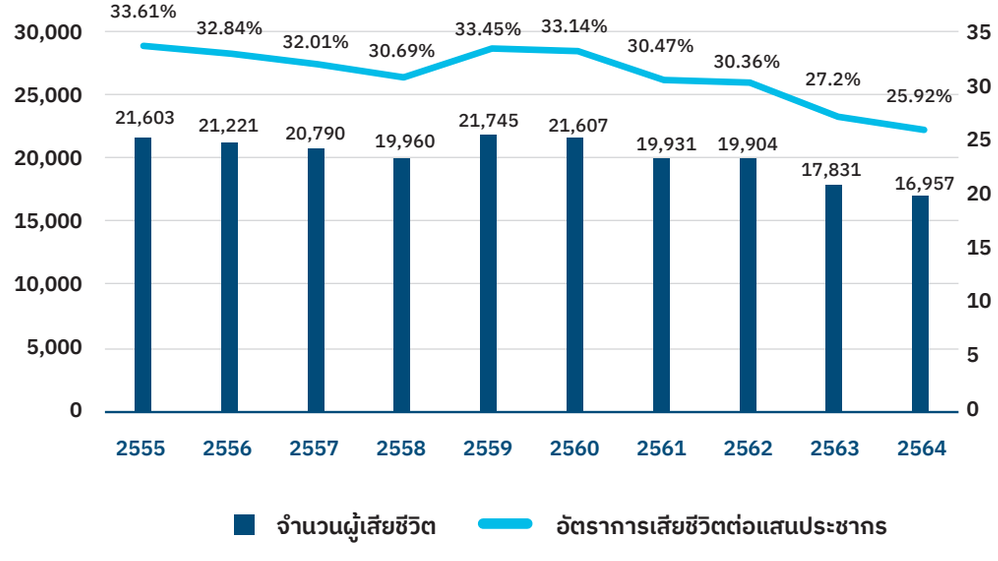
คนต่อแสนประชากร

ไม่ว่าจะเป็น การขอความร่วมมือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้พนักงานอยู่บ้านทำงานแทนการเข้าสำนักงาน การจำกัดการเดินเข้าในพื้นที่ (จังหวัด) ที่มีความเสี่ยงของการแพร่ระบาดสูง การจำกัดเวลาการเดินในช่วงเวลากลางคืน เป็นต้น

ซึ่งมีผลทำให้ประชาชนมีการใช้รถใช้ถนนลดลงอย่างเห็นได้ชัด ส่งผลทำให้จำนวนประชากรเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดน้อยลงตามไปด้วย รวมไปถึง มาตรการปิดสถานบันเทิง การงดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านอาหารทั่วประเทศ ก็ถือเป็นแนวทางที่ลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับ ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มาตรการต่างๆ เหล่านี้จึงทำให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยตัวเลขผู้เสียชีวิตจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (ตำรวจ สาธารณสุข และประกันภัย) ในช่วงปี 2563-2564 ลดลงเหลือเพียง 17,000 ราย โดยประมาณ ซึ่งก่อนหน้าที่จะมีการแพร่ระบาดโควิด 19 (ปี 2561-2562) ตัวเลขจะอยู่ที่ประมาณ 20,000 รายต่อปี กล่าวอีกนัย อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศลดลงจาก 30.36 - 30.47 เหลือเพียง 25.92 - 27.20 คนต่อแสนประชากร แต่ก็ยังคงไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมายที่กำหนดเอาไว้ที่ 18 คนต่อแสนประชากร เมื่อสิ้นสุดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564

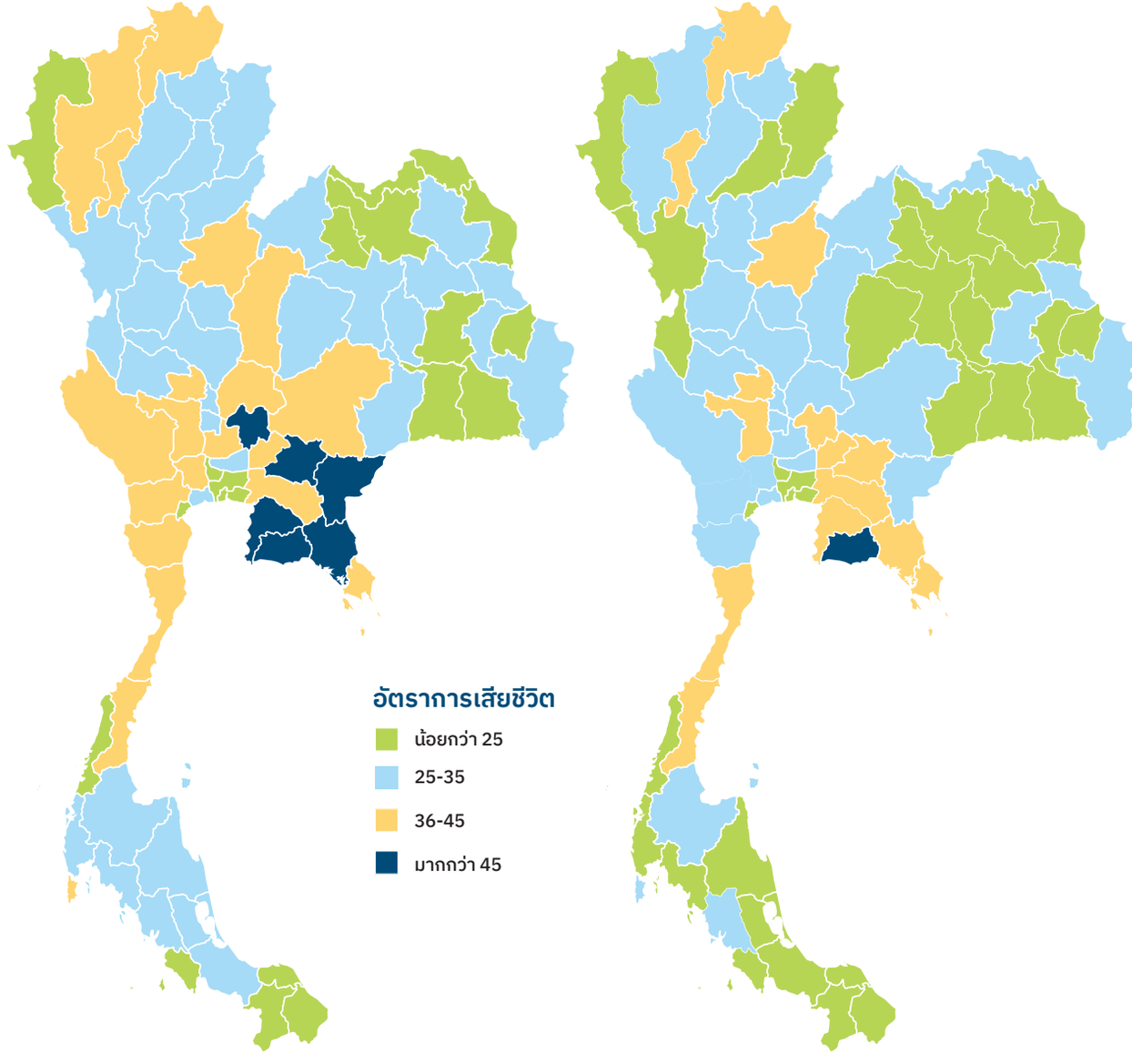
เช่นเดียวกันกับสถานการณ์ความเสี่ยงในระดับพื้นที่ (ระดับจังหวัด) ก่อน (ปี 2561-2562) และหลัง (ปี 2563-2564) บ่งชี้ว่ามาตรการเหล่านั้นทำให้เกือบทุกจังหวัดมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ยกเว้นบางจังหวัดที่ตัวเลขนี้ยังสูงกว่า 50 ต่อแสนประชากร ได้แก่ จังหวัดระยอง

แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี 2555-2564



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

แผนที่แสดงอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรเฉลี่ย ก่อนและหลังการแพร่ระบาดของโควิด 19



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรเฉลี่ย ปี 2561-2562
(ก่อนการแพร่ระบาดโควิด 19)

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรเฉลี่ย ปี 2563-2564
(หลังการแพร่ระบาดโควิด 19)

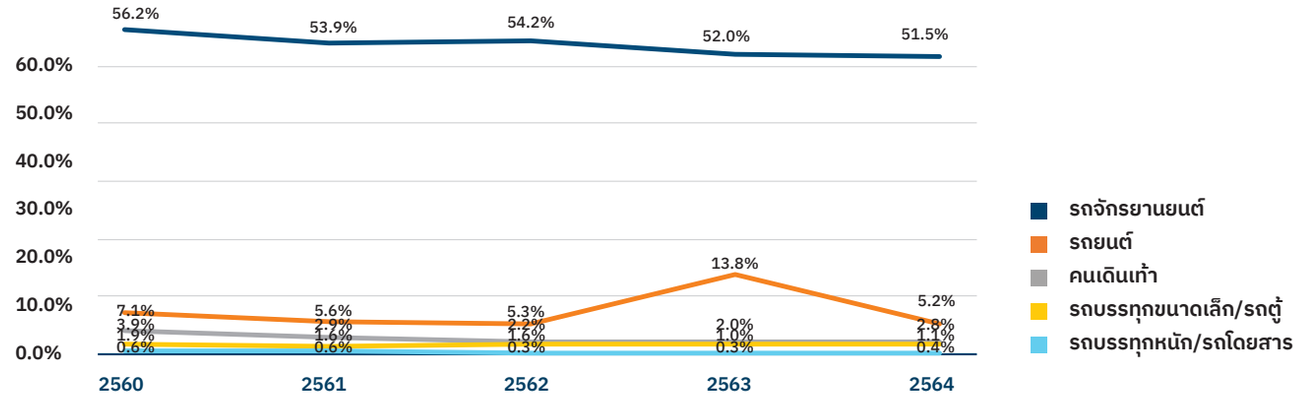
แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

แม้ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนได้ลดลงในช่วงเวลาดังกล่าว **“รถจักรยานยนต์”** ยังคงเป็นยานพาหนะกลุ่มเสี่ยงหลักของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เช่นเดียวกันกับ **“กลุ่มคนวัยทำงาน** (24-49)” ที่ยังคงเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มช่วงอายุอื่นๆ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ **“กลุ่มผู้สูงอายุ”** ที่มีอายุตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป ถือเป็นประชากรกลุ่มเสี่ยงอีกกลุ่มที่น่าจะต้องจับตามองและมีการเฝ้าระวังอย่างเป็นพิเศษ เนื่องจากแนวโน้มการเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศดูเหมือนจะมีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดีขึ้น แต่ยอดตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันก็ยังคงถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นการกำหนดแผนหรือมาตรการต่างๆ ให้สอดคล้องกับกลุ่มเสี่ยงที่สำคัญนั้น

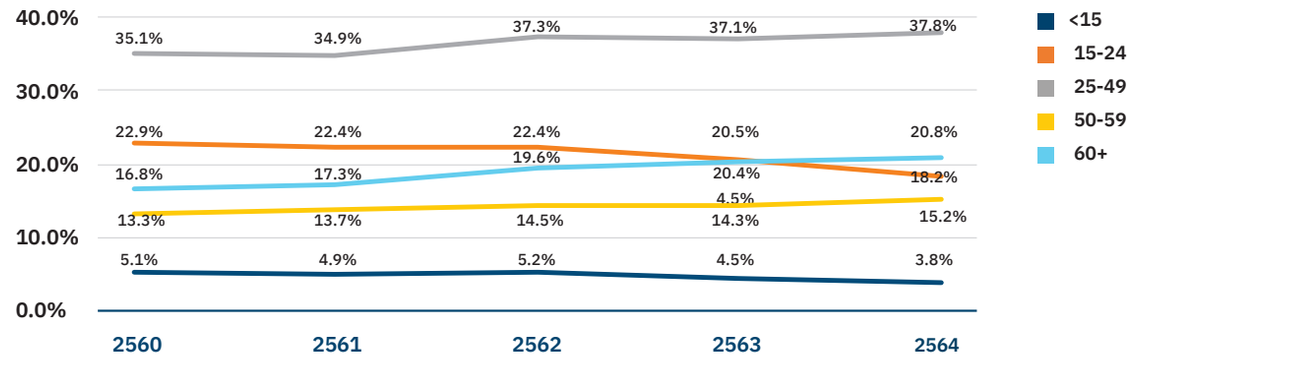
ถือว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ปกติที่ไม่มีการแพร่ระบาดโควิด 19

สัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560-2564 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

สัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560-2564 จำแนกตามช่วงอายุ



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

02 ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน





ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนดูเหมือนจะมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโควิด 19 แต่ดูเหมือนว่าความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนที่ส่งผลทำให้มีผู้บาดเจ็บกลับมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัว โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนสายรองหรือถนนในชุมชน

ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน

แม้ว่าในช่วงปี 2563-2564 ที่ผ่านมา จะมีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 เกิดขึ้นในประเทศ ส่งผลให้กิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของประชาชนชะลอตัวลง ทำให้ตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงอย่างเห็นได้ชัด



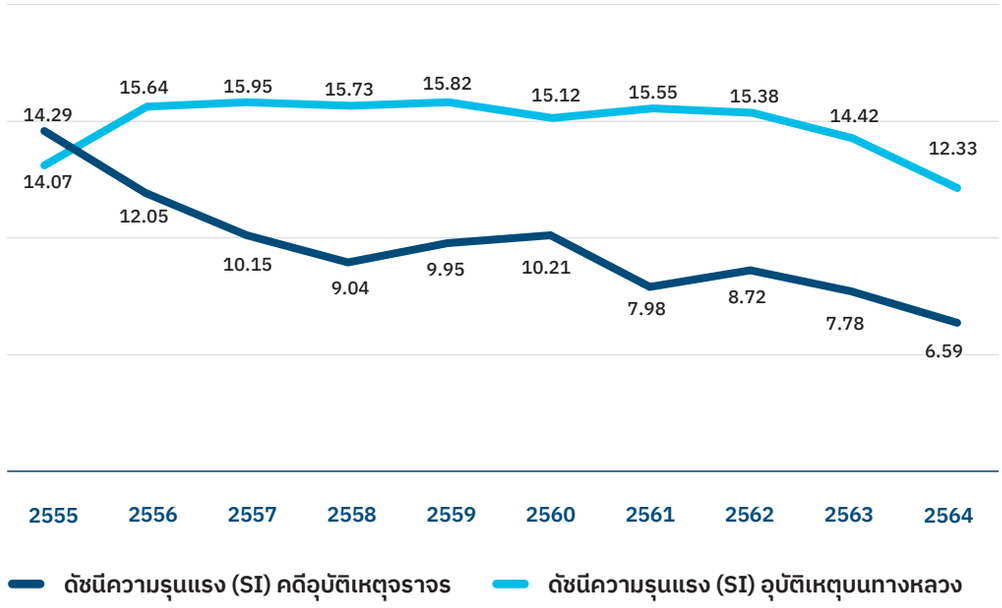
สอดคล้องกับตัวเลขดัชนีความรุนแรง (Severity Index) หรือสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนอุบัติเหตุ ที่วิเคราะห์จากฐานข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร และระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงของกรมทางหลวง ที่พบว่าความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลงอย่างเห็นได้ชัด ทั้งในภาพรวมของประเทศและบนทางหลวง

แต่หากพิจารณาดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) หรือสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรวมผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุทั้ง 2 แหล่ง กลับพบว่า อุบัติเหตุที่รุนแรงถึงขั้นบาดเจ็บนั้นยังคงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภาพรวมทั้งประเทศที่พบว่าเพิ่มสูงขึ้นเกือบ 4 เท่าตัว ในช่วงระหว่างปี 2562-2564 ในขณะที่อุบัติเหตุบนทางหลวงยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก จึงสรุปว่าจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว บนถนนสายรองหรือถนนในชุมชน

นอกจากนี้ ข้อมูลเปรียบเทียบในเชิงพื้นที่ตั้งแต่ปี 2560-2564 พบว่า สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่หลายจังหวัดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะในพื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ยังคงมีความรุนแรงสูงกว่าจังหวัดในภูมิภาคอื่นๆ

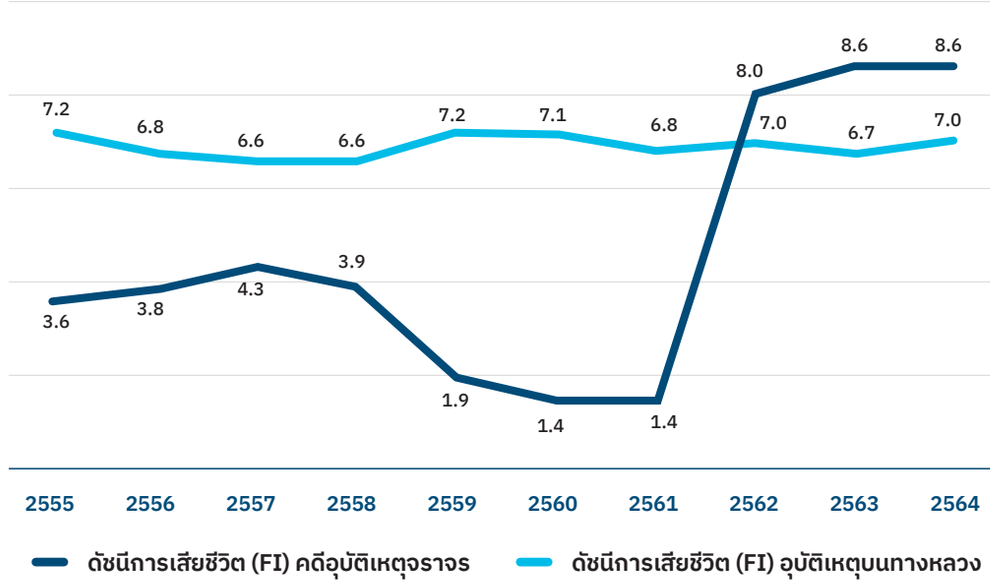


แนวโน้มดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย



แหล่งข้อมูล: ฐานข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2555-2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
และ ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

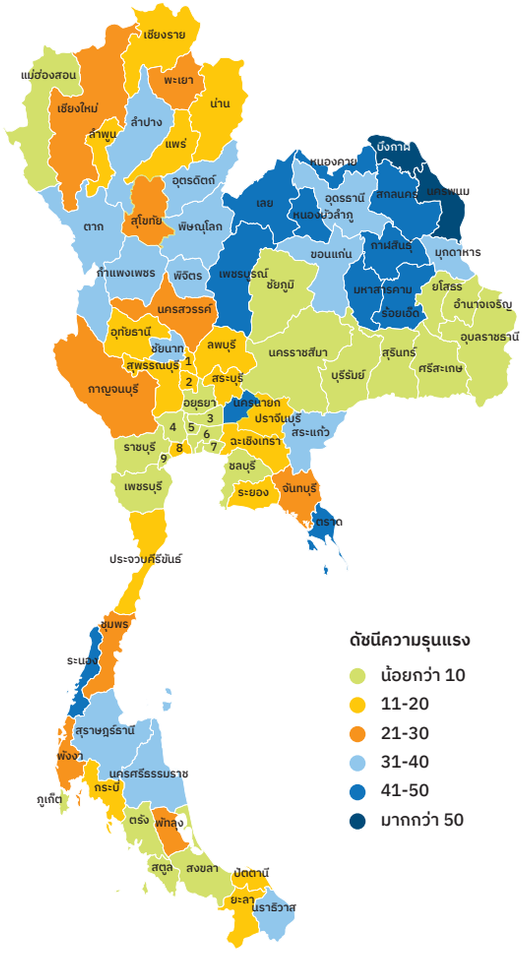
แนวโน้มดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย



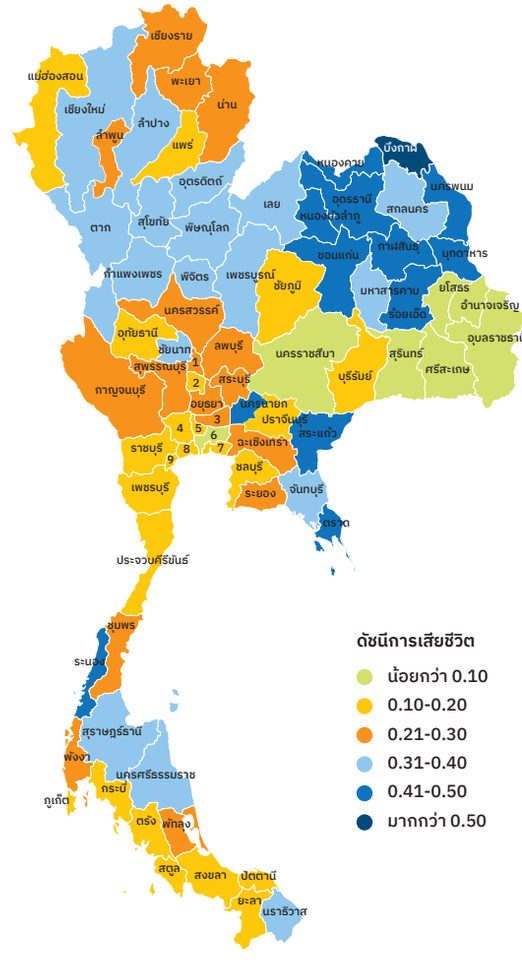
แหล่งข้อมูล: ฐานข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2555-2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
และข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) เฉลี่ย ปี 2560-2564 ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) เฉลี่ย ปี 2560-2564



ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) เฉลี่ย ปี 2560-2564



แหล่งข้อมูล: ฐานข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2555-2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

03 อุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล



มาตรการปิดสถานบันเทิง การงดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านอาหารทั่วประเทศ ที่เกิดขึ้นในช่วงการแพร่ระบาดโควิด 19 ดูเหมือนจะส่งผลทำให้สัดส่วนของอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลลดลงอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่ประชาชนชะลอตัวเดินทางกลับภูมิลำเนาในต่างจังหวัด ปริมาณรถเบาบางลง สามารถใช้ความเร็วสูงได้ กลับทำให้อุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น



อุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล

จากการประกาศภาวะฉุกเฉินของรัฐบาล เพื่อป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด 19 ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ทำให้สถิติตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บในช่วง 7 วันอันตรายลดลงอย่างเห็นได้ชัด



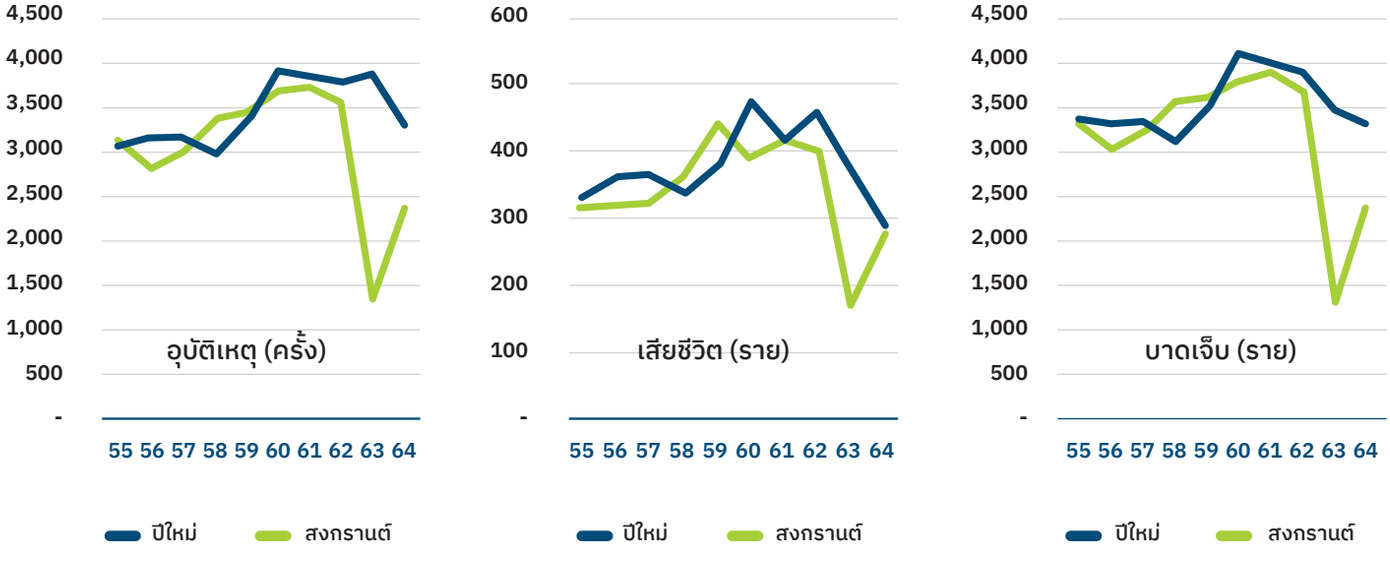
โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2563 ที่ได้มีการประกาศเลื่อนวันหยุดยาวออกไป ทำให้ไม่มีการเดินทางกลับภูมิลำเนาในต่างจังหวัดของประชาชนอย่างเช่นเคย จึงทำให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลงเหลือเพียง 167 ราย เช่นเดียวกันกับในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2564 แม้ว่าจะไม่ได้มีการประกาศเลื่อนวันหยุดยาว แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ทำให้ประชาชนจำนวนน้อยลงเดินทางกลับภูมิลำเนาต่างจังหวัด ส่งผลทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงเหลือเพียง 292 ราย อย่างไรก็ตาม สถิติตัวเลขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลดูเหมือนจะมีแนวโน้มกลับมาสูงขึ้น เมื่อมีการผ่อนปรนภาวะฉุกเฉินและกลับมาให้มีวันหยุดยาวในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2564 ทำให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากปี 2563 เป็น 277 ราย แม้ว่าภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ส่งผลทำให้สถิติตัวเลขอุบัติเหตุช่วงเทศกาลในภาพรวมมีแนวโน้มลดลง แต่ดูเหมือนว่าความรุนแรงของอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลไม่ได้ลดลงไปตาม ซึ่งเห็นได้จากดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2563-2564 ที่เพิ่มสูงขึ้นหากเทียบกับในช่วงสถานการณ์ปกติที่ไม่มีการแพร่ระบาดของโควิด 19



เมื่อมีการผ่อนปรนภาวะฉุกเฉินและกลับมาให้มีวันหยุดยาวในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2564 ทำให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น

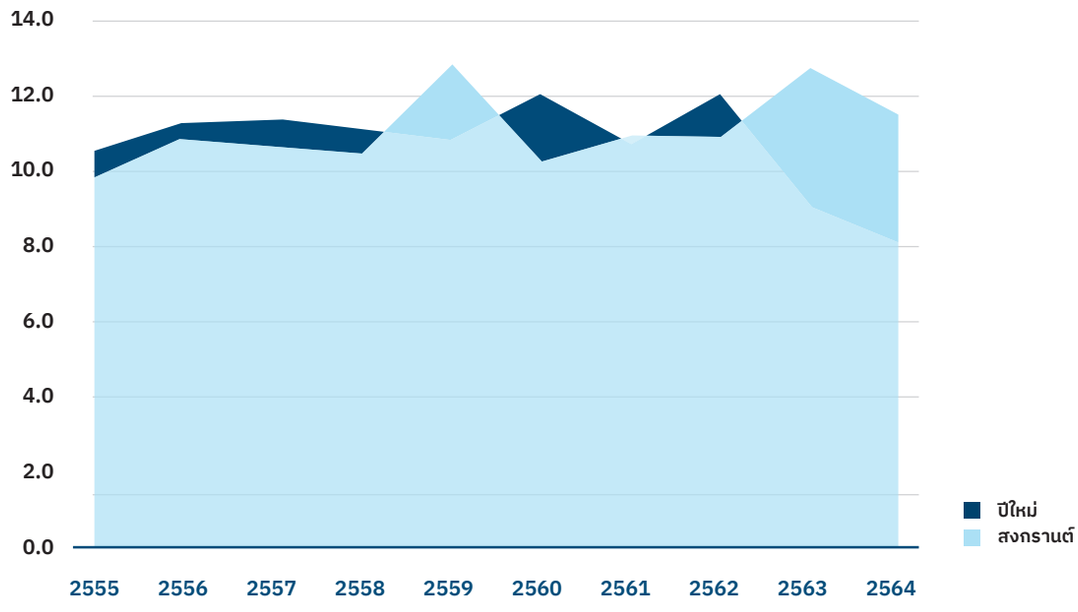
277 ราย

สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

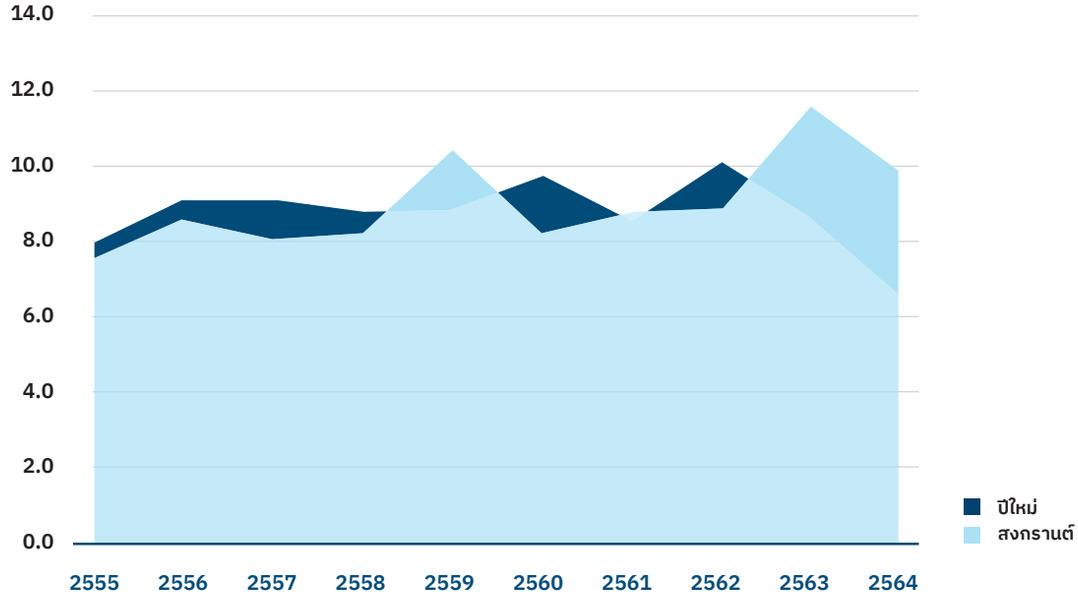


แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์



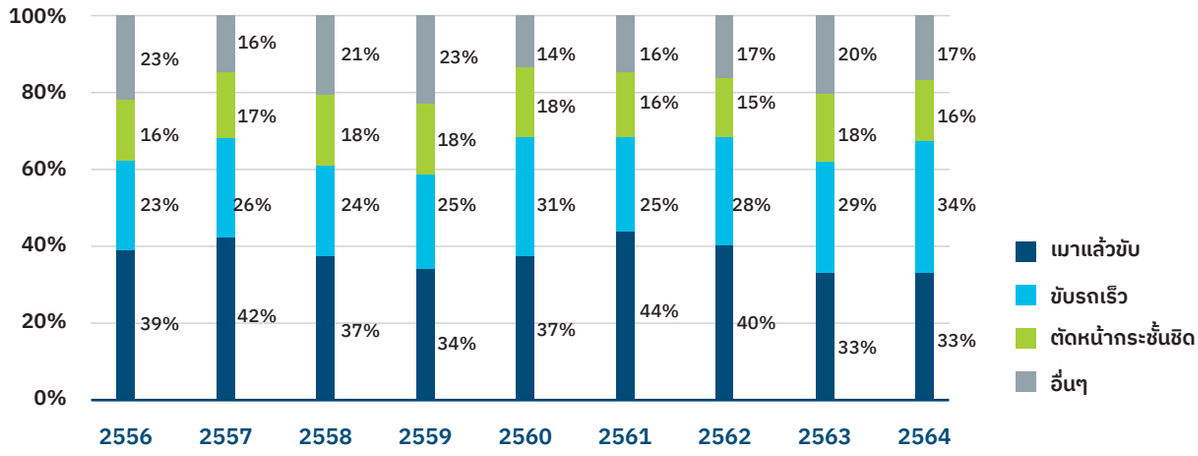
ดัชนีความรุนแรง (Severity Index)



ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index)

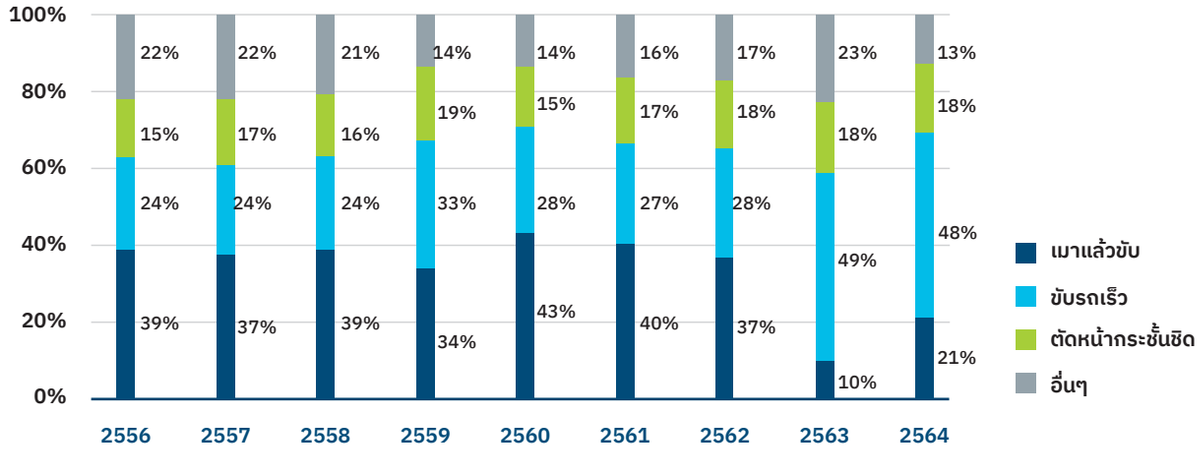
แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สัดส่วนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่



แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

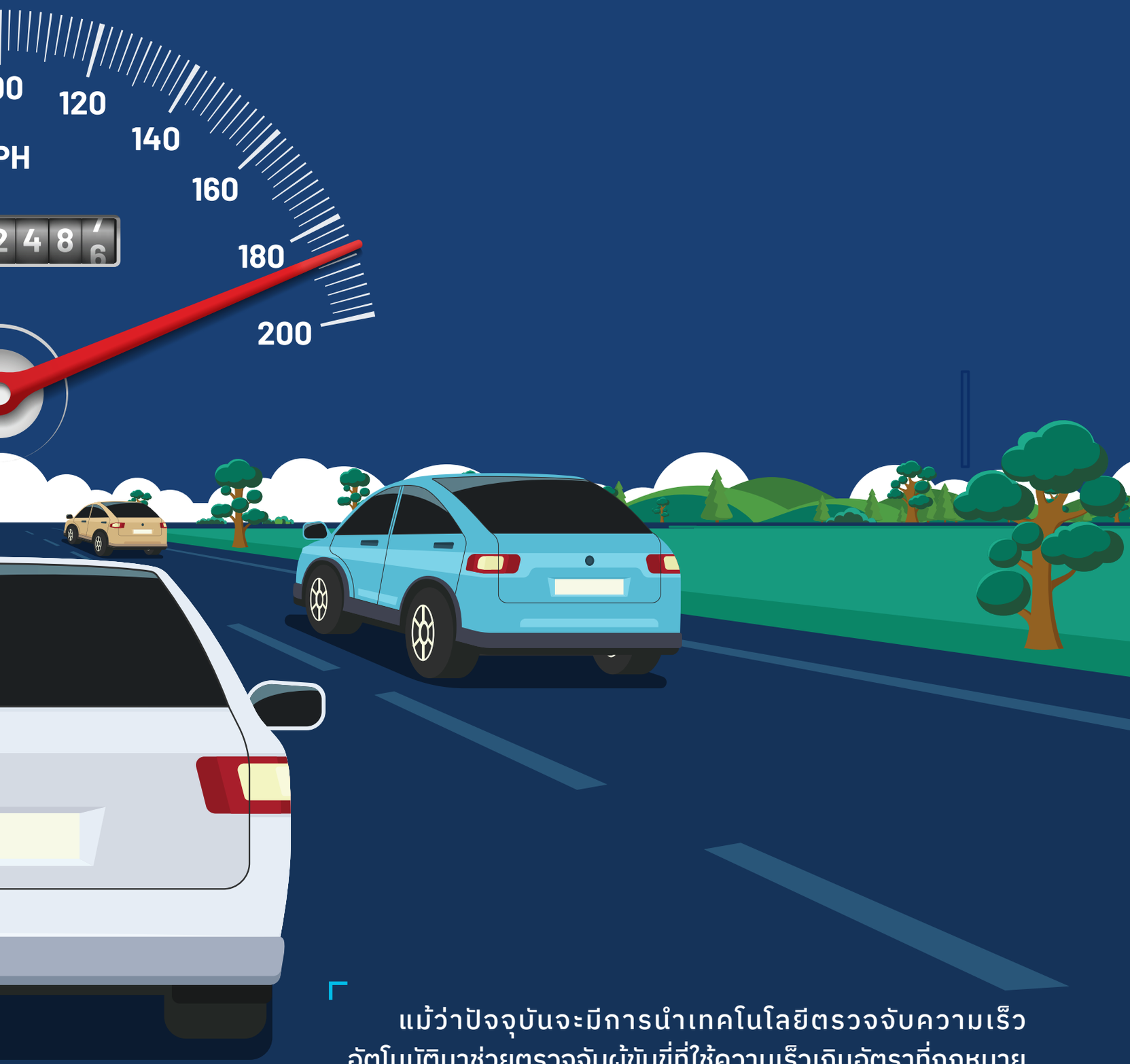
สัดส่วนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์



แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

04 การใช้ความเร็ว





แม้ว่าปัจจุบันจะมีการนำเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมาช่วยตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จนทำให้ตัวเลขสถิติการตรวจจับความเร็วบนทางหลวงเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัว แต่ก็ดูเหมือนว่าสถานการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับความเร็วยังคงไม่มีแนวโน้มลดลงหรือเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ตลอดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

การใช้ความเร็ว

ตลอด 10 ปีที่ผ่านมา คงยากที่จะปฏิเสธได้ว่า “พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด” ยังคงถือเป็นหนึ่งในพฤติกรรมเสี่ยงหลักสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย แม้ว่าหน่วยงานต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องพยายามผลักดันมาตรการต่างๆ ออกมาเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าว



ในปี 2563-2564
มีอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วคิดเป็นสัดส่วนสูงถึง

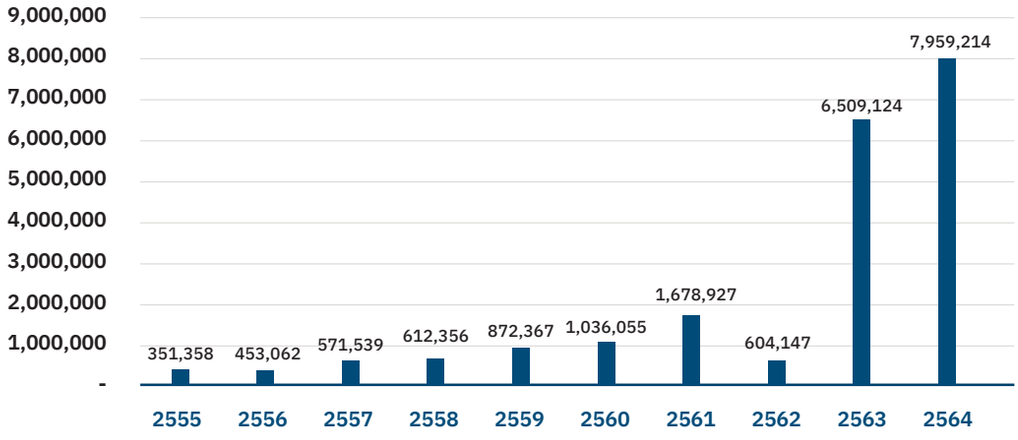
77-79%

โดยเฉพาะในภาคของการบังคับใช้กฎหมายที่ได้มีการลงทุนนำเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมาช่วยตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและดูเหมือนจะได้ผลเกินคาดจนทำให้ตัวเลขสถิติการตรวจจับความเร็วบนทางหลวงเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัวในช่วงปี 2563-2564 ซึ่งตัวเลขผู้กระทำผิดที่มีจำนวนสูงถึง 6-7 ล้านคน สะท้อนเห็นถึงพฤติกรรมการขับขี่ของคนไทยที่ส่วนใหญ่ยังคงใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและยังคงพบเห็นอยู่เป็นจำนวนมากบนท้องถนนได้อย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าตัวเลขการตรวจจับผู้กระทำผิดจากการใช้ความเร็วบนทางหลวงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างผิดหูผิดตา ในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมานั้น แต่ก็ดูเหมือนจะไม่ได้ส่งผลทำให้อุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีสาเหตุจากการใช้ความเร็วลดลงอย่างที่ควรจะเป็น กลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2563-2564 พบว่า มีอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วคิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 77-79 และส่งผลทำให้มีผู้เสียชีวิต คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 69-74 นอกจากนี้ สถิติตัวเลขการมาชำระค่าปรับใบสั่งความเร็วทั่วทั้งประเทศ ในปี 2562 ที่พบว่ามีจำนวนผู้กระทำผิดมาชำระค่าปรับเพียง 2.1 ล้านใบ จากการออกใบสั่งความเร็วทั้งสิ้น 11.8 ล้านใบ หรือคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 18 เท่านั้น จึงอนุมานได้ว่า การตรวจจับผู้กระทำผิดจากการใช้ความเร็วบนทางหลวงยังไม่เพียงพอในแง่การสร้างแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่ลดความเร็ว

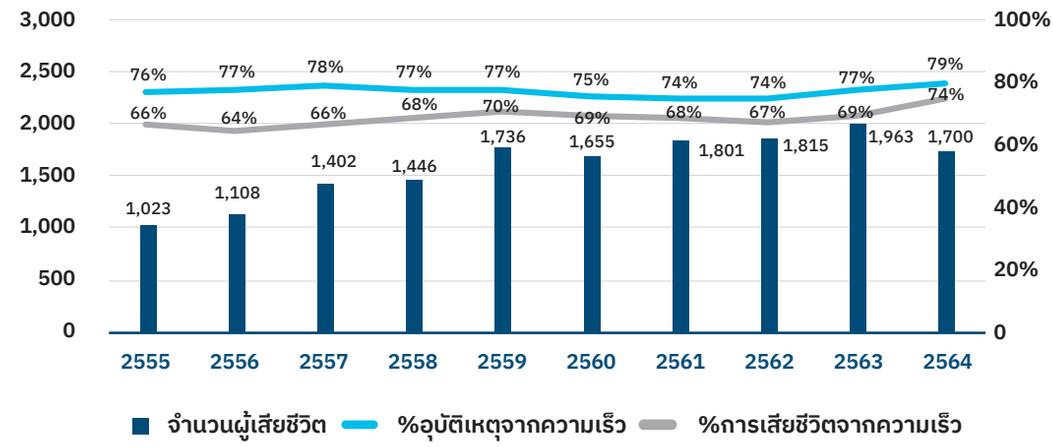
การแก้ปัญหาเรื่องความเร็วข้างต้น แสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดในการแก้ไขปัญหาด้วยการบังคับใช้กฎหมายข้อจำกัดนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของความพยายามแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในอีกหลายมิติอันอาจจัดกลุ่มปัจจัยเป็นปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

สถิติการตรวจจับความเร็วบนทางหลวง ปี 2555-2564



แหล่งข้อมูล: สถิติการตรวจจับความเร็วบนทางหลวง ปี 2555-2564 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

แนวโน้มอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วบนทางหลวง ปี 2555-2564



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

สถิติการออกใบสั่งความเร็วทั่วประเทศ ปี 2562



ผู้กระทำผิดที่มาชำระค่าปรับ
18%

ผู้กระทำผิดที่ไม่มาชำระค่าปรับ
82%

ใบสั่งความเร็วทั้งสิ้น
11.8 ล้านใบ

มาชำระค่าปรับ
2.1 ล้านใบ

ไม่มาชำระค่าปรับ
9.7 ล้านใบ

แหล่งข้อมูล: สถิติการออกใบสั่งความเร็วทั่วประเทศ ปี 2562 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

05 ดื่มแล้วขับ



แม้ว่าตัวเลขสถิติอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแล้วขับในภาพรวมมีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นตลอดช่วง 10 ปีที่ผ่านมา แต่อุบัติเหตุดื่มแล้วขับก็ยังคงเป็นที่สนใจของสังคม และมีการผลักดันปรับแก้บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดให้มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงความพยายามในการผลักดันให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ในทุกกรณีของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตลอดทั้งปี ทั่วทั้งประเทศ


SAFELY
AIRPORT

ดื่มแล้วขับ

จากสถิติตัวเลขคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติล่าสุด ในช่วงระหว่างปี 2563-2564 พบว่า มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากดื่มแล้วขับขี่ลดลงเหลือเพียงกว่า 800 คดี หรือคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยเพียงร้อยละ 0.86 ของคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด เช่นเดียวกันกับตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุที่มีมูลเหตุสันนิษฐานมาจากการดื่มแล้วขับบนทางหลวง ลดลงเหลือต่ำกว่า 200 ครั้ง หรือคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยเพียงร้อยละ 0.84 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทั้งหมด

และหากพิจารณาแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุที่มีมูลเหตุสันนิษฐานมาจากการดื่มแล้วขับบนทางหลวง ตลอดช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ยังคงพบว่าส่วนใหญ่ยังคงเกิดขึ้นบนทางสายรอง (ทางหลวงหมายเลข 4 หลัก) และมักเกิดในช่วงเวลากลางคืน

แม้ว่าสถานการณ์ในภาพรวมมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด แต่อุบัติเหตุดื่มแล้วขับก็ยังคงเป็นที่สนใจของสังคมในปัจจุบันและมีการผลักดันปรับแก้บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดให้มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งล่าสุดได้มีการแก้กฎหมายดื่มแล้วขับ มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ รวมทั้งพักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่ต่ำกว่า 6 เดือน สำหรับผู้ที่มี

■ ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปีบริบูรณ์ หรือ ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (ใบอนุญาตแบบ 2 ปี) ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2550 ออกความในพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถือเป็น **“ผู้เมาสุรา”**



ดื่มแล้วขับ

จนทำให้ผู้อื่น “ถึงแก่ความตาย”

จำคุก 3-10 ปี ปรับตั้งแต่

60,000 -200,000 บาท



■ ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่น้อยกว่า 6 เดือน

นอกจากนี้ ยังมีการปรับปรุงบทลงโทษสำหรับผู้ที่เมาแล้วขับตามกฎหมายเพิ่มเติม ได้แก่

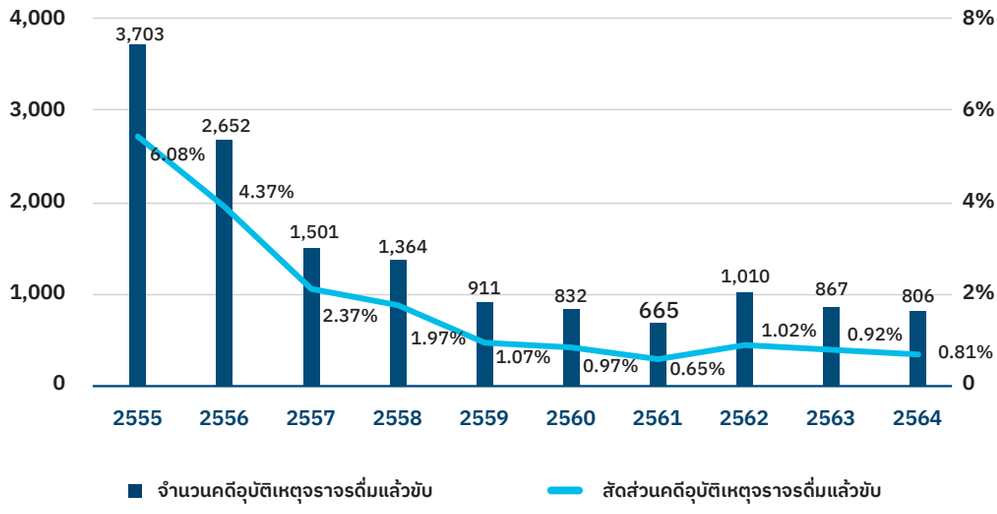
■ ดื่มแล้วขับ หรือ การปฏิเสธเป่า มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 10,000 - 20,000 บาท ระงับใบอนุญาตขับรถไม่น้อยกว่า 6 เดือน และศาลสามารถสั่งพักใบอนุญาตขับรถ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และสามารถยึดรถไว้ไม่เกิน 7 วัน

■ ดื่มแล้วขับจนทำให้ผู้อื่น “**บาดเจ็บ**” จำคุกตั้งแต่ 1-5 ปี ปรับ 20,000-100,000 บาท และถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

■ ดื่มแล้วขับจนทำให้ผู้อื่น “**บาดเจ็บสาหัส**” จำคุก 2-6 ปี ปรับ 40,000-120,000 บาท ระงับใบอนุญาตขับรถไม่น้อยกว่า 2 ปี

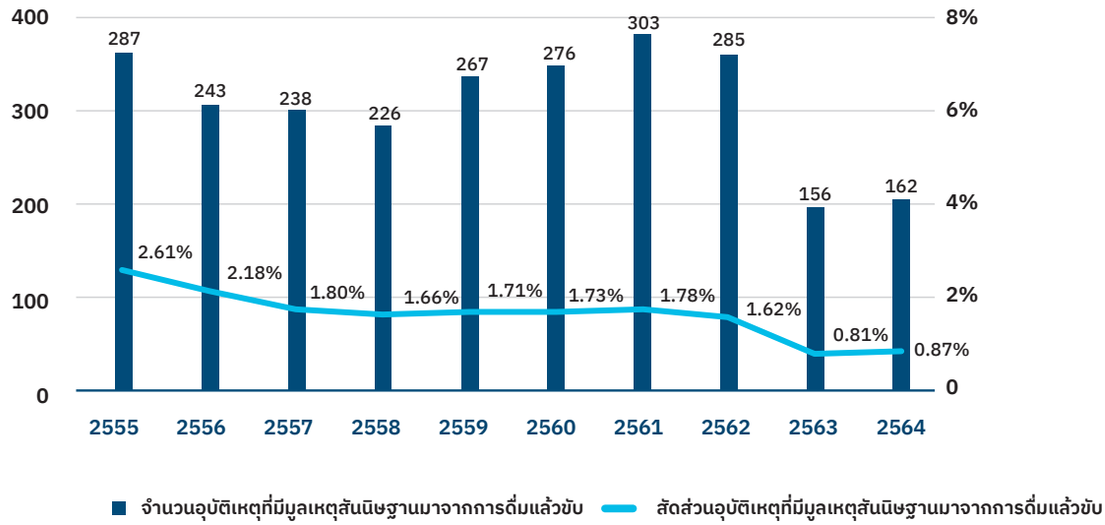
■ ดื่มแล้วขับจนทำให้ผู้อื่น “**ถึงแก่ความตาย**” จำคุก 3-10 ปี ปรับตั้งแต่ 60,000-200,000 บาท และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถทันที

แนวโน้มจำนวนและสัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจร ที่มีสาเหตุมาจากดื่มแล้วขับ ปี 2555-2564



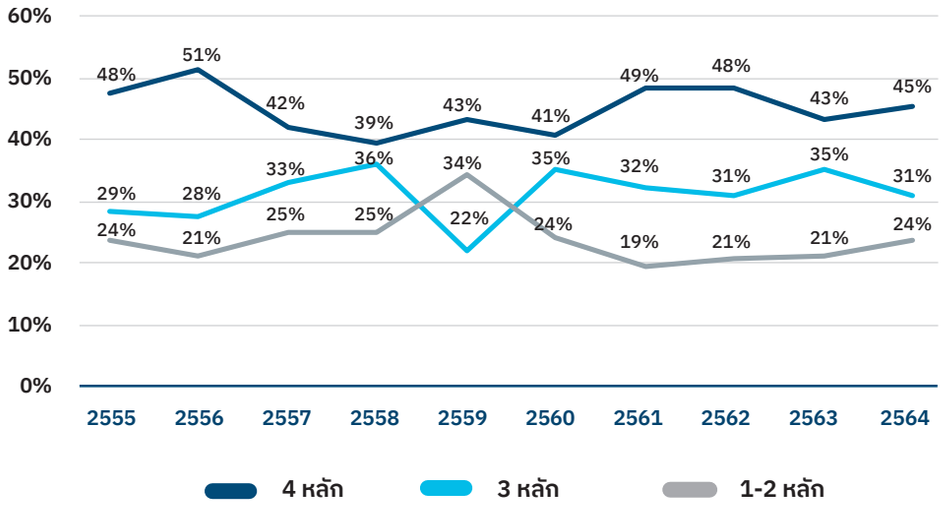
แหล่งข้อมูล: คดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2555-2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สถิติอุบัติเหตุที่มีมูลเหตุสันนิษฐานมาจากการดื่มแล้วขับ บนทางหลวง ปี 2555-2564



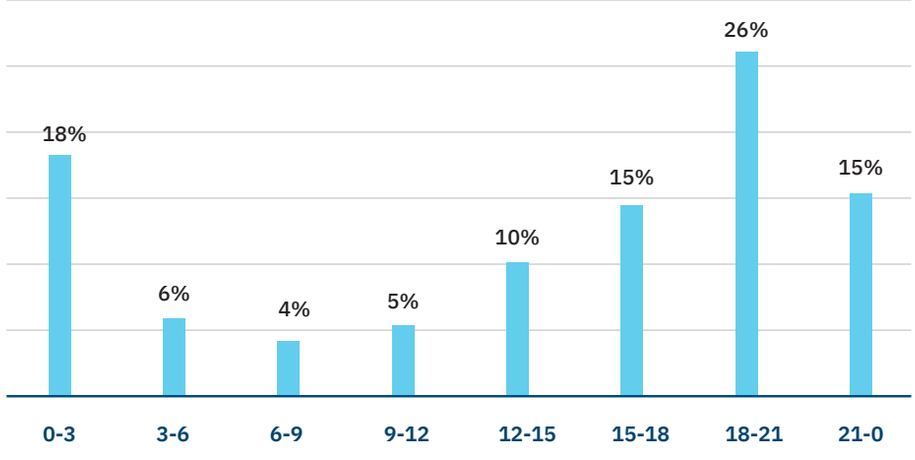
แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

สัดส่วนอุบัติเหตุดื่มแล้วขับบนทางหลวง ปี 2555-2564 จำแนกตามประเภททางหลวง



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

อุบัติเหตุดื่มแล้วขับบนทางหลวงสายรอง (4 หลัก) ปี 2555-2564 จำแนกตามช่วงเวลา



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

06 ง่วงแล้วขับ



ในขณะที่สถิติอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากพฤติกรรมเสี่ยงง่วงแล้วขับ ในภาพรวมมีแนวโน้มลดลง แต่ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงกลับพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถขนส่งหรือรถโดยสารสาธารณะที่ต้องเดินทางในช่วงเวลากลางคืน เช่น กลุ่มผู้ขับขี่รถปิคอัพขนส่ง รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถบรรทุก ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น และเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุหลับในมากกว่ากลุ่มผู้ใช้รถอื่นๆ หลายเท่าตัว



ง่วงแล้วขับ

แม้ว่าสถิติอุบัติเหตุหลับในบนทางหลวงในภาพรวมดูเหมือนจะมีแนวโน้มลดลงในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา แต่พฤติกรรมเสี่ยงง่วงแล้วขับหรือภาวะหลับในขณะขับขี่ ก็ยังคงเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งในสภาวะสังคมในปัจจุบันที่ผู้คนจำนวนมากตกอยู่ในเงื่อนไขการหักโหมทำงานหนักจนพักผ่อนไม่เพียงพอ



ดังปรากฏสถิติระหว่างปี 2555-2564 ที่สะท้อนให้เห็นว่า กลุ่มผู้ใช้รถปิคอัพ รถโดยสารขนาดใหญ่และรถบรรทุก ยังคงเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักของการเกิดอุบัติเหตุประเภทนี้มากกว่ากลุ่มผู้ใช้รถอื่นๆ หลายเท่าตัว และยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกตามช่วงเวลา จะพบว่า ในช่วงเวลา 04:00 น. ถึง 05:00 น. เป็นช่วงเวลาที่จำนวนอุบัติเหตุและมีจำนวนเสียชีวิตแบบไม่มีคู่กรณีบ่งชี้ว่าน่าจะเกิดจากการหลับในสูงกว่าช่วงเวลาอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด อุบัติเหตุชนิดไม่คู่กรณีส่วนใหญ่จะเป็นการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะ หลุดออกนอกเส้นทางแล้วเกิดการพลิกคว่ำ หลุดออกนอกเส้นทางแล้วไปชนกับต้นไม้หรืออุปกรณ์ข้างทาง เป็นต้น ซึ่งส่งผลทำให้เกิดความรุนแรงค่อนข้างสูง

ภาวะหยุดหายใจขณะหลับ หรือ Sleep Apnea ถือเป็นอีกหนึ่งสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุหลับใน เนื่องจาก ภาวะหยุดหายใจเป็นช่วงๆ ขณะนอนหลับ ส่งผลให้เกิดการตื่นตัวของสมองบ่อยครั้ง โดยมักจะไม่รู้สึกตัวหรือจำไม่ได้ การหลับลักษณะเช่นนี้อาจทำให้ไม่สามารถนอนหลับได้ตามปกติ แม้จะมีเวลาในการนอนหลับอย่างเต็มที่ก็ตาม ในปัจจุบัน คาดว่าประชากรทั่วโลกเกือบ 14% หรือประมาณ 1 พันล้านคนประสบกับ **“ภาวะหยุดการหายใจขณะหลับแบบอุดกั้น** (Obstructive Sleep Apnea, OSA)” ในขณะที่ประชากรไทยประมาณ 11% กำลังประสบปัญหากับภาวะดังกล่าวเช่นกันและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี

ภาวะหยุดหายใจขณะหลับกับความเสี่ยงในการขับขี่บนท้องถนน

- **“การหลับใน/ง่วงซึม”** ในขณะขับขี่เป็นหนึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อันเป็นผลมาจากผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมเบรกหรือพวงมาลัยได้ และมีการใช้ความเร็วในอัตราสูงขณะเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- การมีอาการง่วงมากผิดปกติในเวลากลางวัน (Excessive Daytime Sleepiness, EDS) พบบ่อยครั้งในกลุ่มประชากรทั่วไป อันมีผลพวงจากคุณภาพการนอนหลับ ทั้งจากภาวะปัญหาการอดนอน หรือการนอนหลับที่ผิดปกติ
- ภาวะหยุดหายใจขณะนอนหลับแบบอุดกั้น (Obstructive Sleep Apnea, OSA) มักพบในกลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุก รถโดยสารและผู้มีอาชีพขับรถเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปบนท้องถนน ภาวะนี้บั่นทอนความสามารถในการจดจ่อ การตอบสนองและทักษะการตัดสินใจลดลงในขณะขับขี่เป็นเวลานาน
- ความเสี่ยงหรือโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้มากถึง 2-3 เท่า เนื่องจากความล้าและการหลับในขณะขับขี่รถ

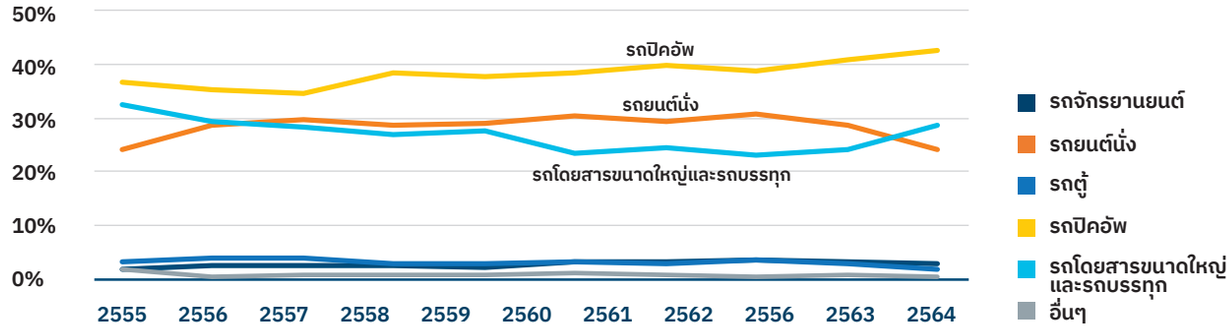


04:00 น. - 05:00 น.

เป็นช่วงเวลาที่มีการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับในและมีจำนวนการเสียชีวิตสูงกว่าช่วงเวลาอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด

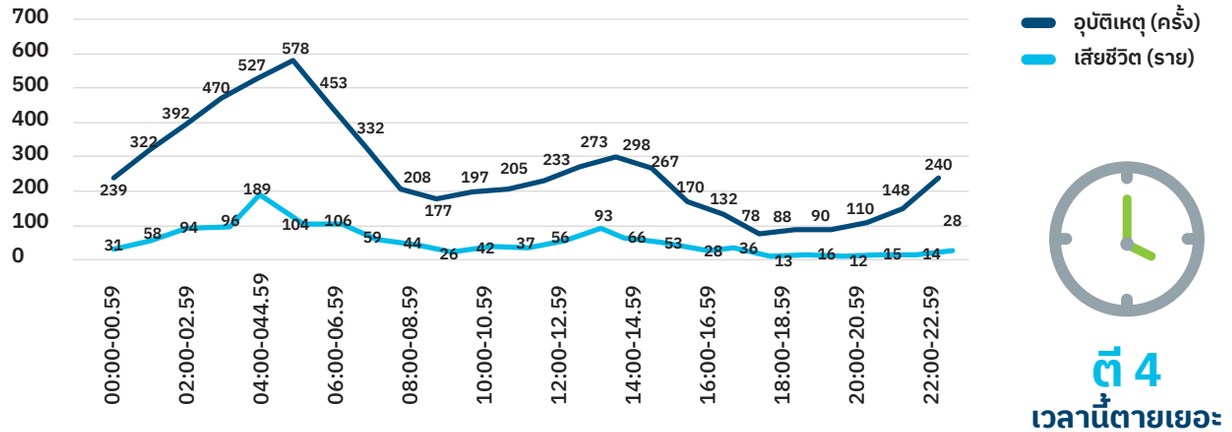


สัดส่วนอุบัติเหตุที่อาจเกี่ยวข้องกับการหลับในบนทางหลวง ปี 2555-2564 จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

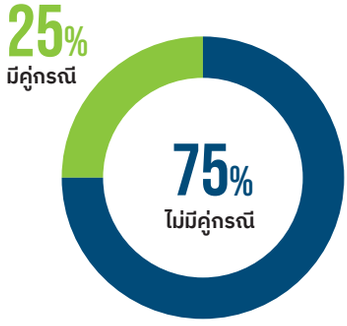
จำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตที่อาจเกี่ยวข้องกับการหลับในบนทางหลวง ในกลุ่มรถปิคอัพ รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถบรรทุก ปี 2555-2564 จำแนกตามช่วงเวลา



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ตี 4
เวลานี้ตายเยอะ เพราะหลับใน

สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกี่ยวข้องกับการหลับในบนทางหลวง ในกลุ่มรถปิคอัพ รถโดยสารขนาดใหญ่และรถบรรทุก ปี 2555-2564 จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ



ส่วนใหญ่ เกิดอุบัติเหตุ คันเดียว ไม่มีคู่กรณี

แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



ตัวอย่างมาตรการและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุหลับในจากภาวะหยุดหายใจขณะหลับ

■ การตรวจประเมินศักยภาพของผู้ขับขี่ เป็นการตรวจวินิจฉัยความผิดปกติระหว่างการนอนหลับ Polysomnography (PSG) หรือ Sleep Test โดยให้ผู้ป่วยทดสอบการนอนหลับเป็นเวลาหนึ่งคืน พร้อมทั้งบันทึกข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนอนหลับของร่างกาย เพื่อประเมินความรุนแรงของภาวะการณ์หยุดหายใจขณะนอนหลับ ตลอดจนเพื่อหาแนวทางในการรักษาต่อไป ในความเป็นจริงโอกาสเข้าถึงบริการตรวจวินิจฉัยดังกล่าวยังจำกัดมากเนื่องจากจำนวนหน่วยบริการเช่นนี้ยังมีจำกัด

■ เทคโนโลยีเพื่อป้องกันภาวะหลับในขณะขับรถ เป็นการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในรูปแบบต่างๆ มาช่วยป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุหลับในเกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น อุปกรณ์ตรวจสอบความเมื่อยล้า (Guardian System) อุปกรณ์ช่วยเตือนหลับในขณะขับรถด้วยสัญญาณสมอง (Alertz) อุปกรณ์แหวนป้องกันการหลับใน (Stop Sleep) เทคโนโลยีทางด้านวิศวกรรม เส้นจราจรแบบสันนูน (Profile Marking)

การตรวจประเมินศักยภาพของผู้ขับขี่



วินิจฉัยความผิดปกติระหว่างการนอนหลับ Polysomnography (PSG) หรือ Sleep Test

ตัวอย่างเทคโนโลยีเพื่อป้องกันภาวะหลับในขณะขับรถ



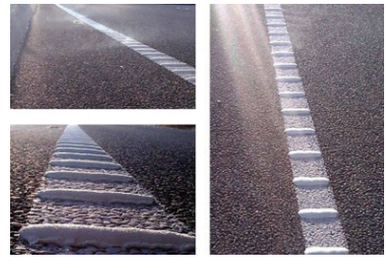
อุปกรณ์ตรวจสอบความเมื่อยล้า (Guardian System)



อุปกรณ์แหวนป้องกันการหลับใน
(Stop Sleep)



อุปกรณ์ช่วยเตือนหลับในขณะขับรถ
ด้วยสัญญาณสมอง (Alertz)



เทคโนโลยีทางด้านวิศวกรรม เส้นจราจร
แบบสันนูน (Profile Marking)

07 การสวมหมวกนิรภัย





การผลักดันให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียง 100% ตามเป้าหมายโลกในปี 2573 นั้น ดูเหมือนจะเป็นโจทย์สำคัญที่ท้าทายสำหรับประเทศไทยอีกครั้ง เพราะตลอด 10 ปีที่ผ่านมา สถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมของประเทศไทย ดูเหมือนยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ชัดเจน

การสวมหมวกนิรภัย

คงยากที่จะปฏิเสธได้ว่า “หมวกนิรภัย” ถือเป็นอุปกรณ์พื้นฐานสำคัญของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บและเพิ่มโอกาสการรอดชีวิตจากอุบัติเหตุ ดังนั้น การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ถือว่าเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย



ในปี 2562 พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมทั้งประเทศ

45%

จึงมุ่งเน้นไปที่การรณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยให้ได้ใกล้เคียง 100% จึงเป็นอีกหนึ่งความพยายามที่ทุกภาคส่วนร่วมมือกันและพยายามผลักดันให้เกิดขึ้นให้ได้ตามเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) แต่ผลจากการสำรวจโดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย Road Safety Watch ล่าสุดในปี 2562 พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในภาพรวมทั้งประเทศอยู่ที่ร้อยละ 45 แบ่งออกเป็นกลุ่มผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 52 ส่วนผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 21

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระหว่างบริเวณชุมชนเมืองและชุมชนชนบทก็ยังคงมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยการสวมหมวกนิรภัยในเขตชุมชนเมืองหลัก (เช่น กรุงเทพมหานคร และพื้นที่ชุมชนเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของจังหวัด) พบว่ามีแนวโน้มปรับตัวขึ้นเล็กน้อย โดยเป็นผลมาจากการประกาศของผู้บัญชาการตำรวจนครบาลในช่วงปลายปี 2560 ที่จะเอาจริงในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยและผลักดันให้ “**กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100%**” ส่งผลทำให้การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้โดยสารในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 54 ถึง 55 ในช่วงปี 2561-2562 จากเดิมที่มีอัตราเฉลี่ยร้อยละ 38 ถึง 45 ในขณะแนวโน้มการสวมหมวกนิรภัยในเขตชุมชนชนบทค่อนข้างคงที่ ที่อัตราเฉลี่ยร้อยละ 28 ถึง 31 ส่วนหนึ่งเนื่องจากอัตราส่วนจำนวนตำรวจต่อประชากรในภูมิภาคน้อยกว่าในกทม.หลายเท่า

สำหรับสถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในแต่ละช่วงอายุ ข้อมูลจากการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยทั่วประเทศล่าสุด ในปี 2562 การสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นคิดเป็นอัตราการสวมค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มผู้ใหญ่ โดยกลุ่มวัยรุ่นมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่ากลุ่มผู้ใหญ่ คือ ร้อยละ 20 และ 48 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มเด็กที่นั่งโดยสารยังมีการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมาก เพียงร้อยละ 8 เท่านั้น เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของการสวมหมวกนิรภัยทั้ง 3 กลุ่มช่วงอายุ ตั้งแต่ปี 2553-2562 ก็จะพบว่า ในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มการสวมหมวกนิรภัยลดลงเล็กน้อย ในขณะที่กลุ่มผู้ใหญ่และกลุ่มเด็ก มีแนวโน้มค่อนข้างคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่ ปี 2555 เป็นต้นมา



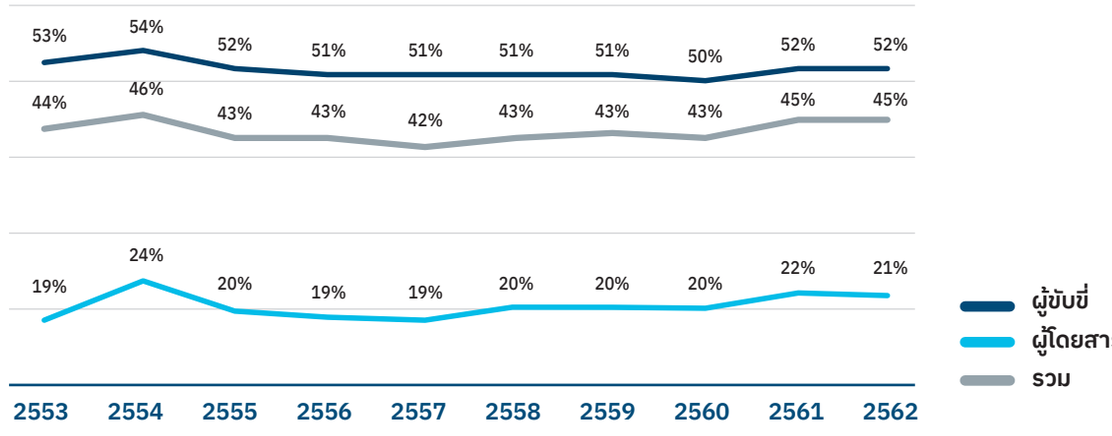
ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020)

12

เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

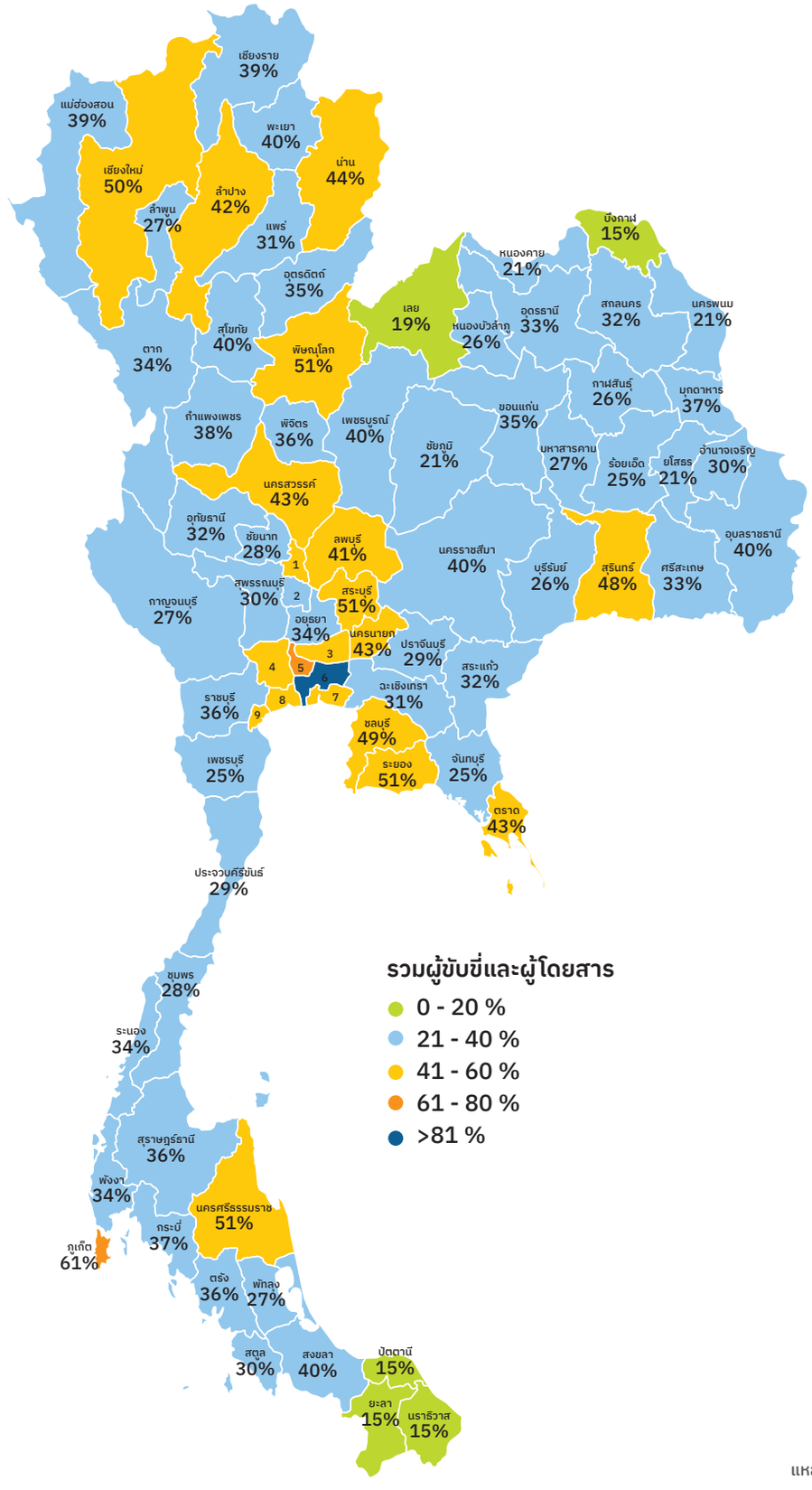
ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียง 100%

อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี 2553-2562



แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch

อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี 2562 รายจังหวัด



การสวมหมวกนิรภัย
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
ปี พ.ศ. 2562

45%

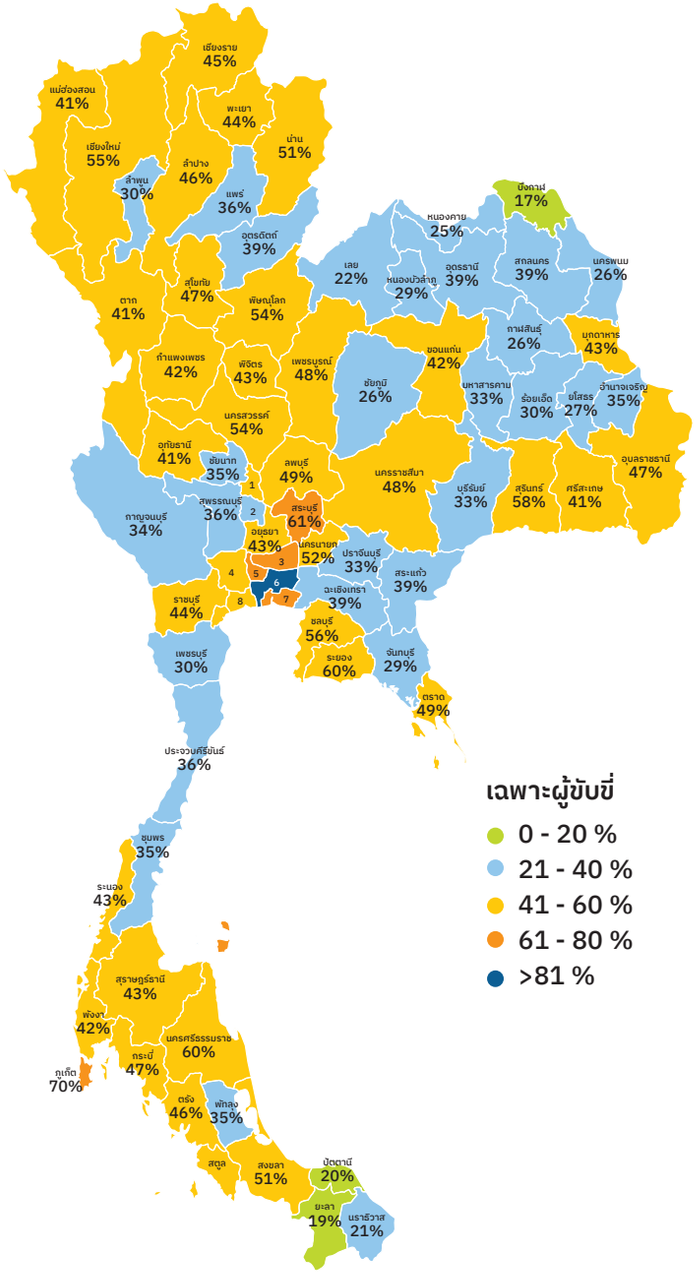
การสวมหมวกนิรภัย
ของผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์
ปี พ.ศ. 2562

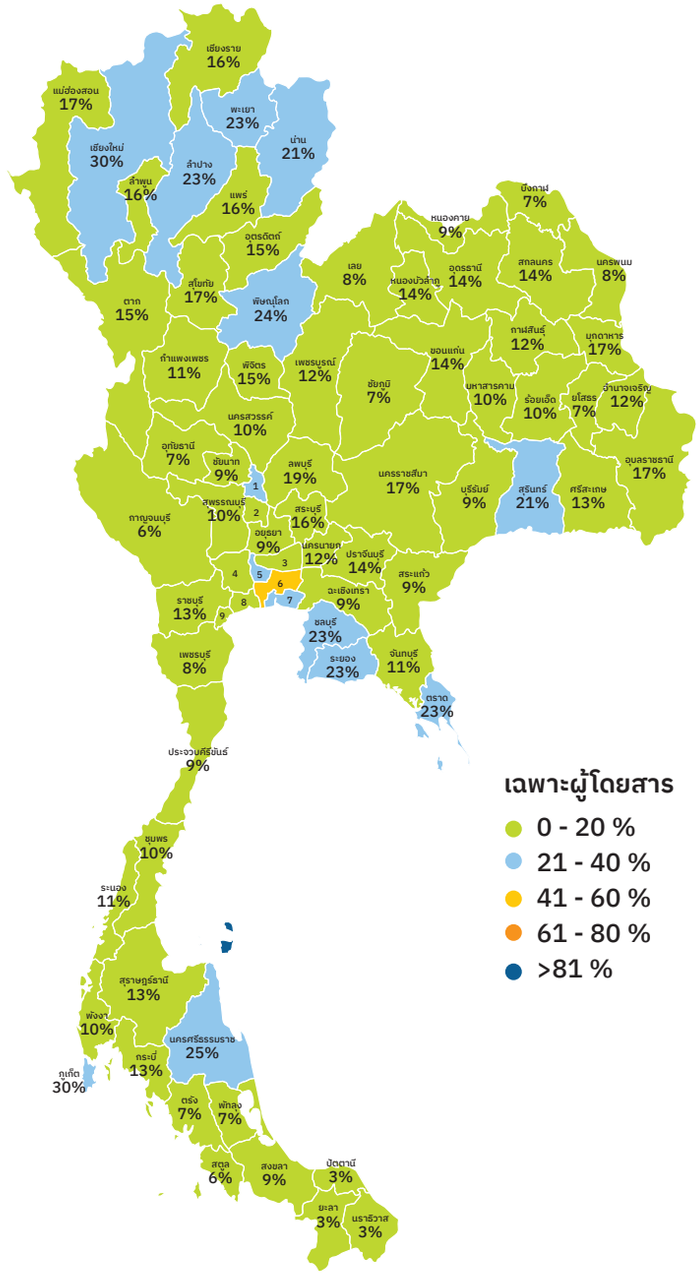
52%

การสวมหมวกนิรภัย
ของผู้โดยสาร
รถจักรยานยนต์
ปี พ.ศ. 2562

21%

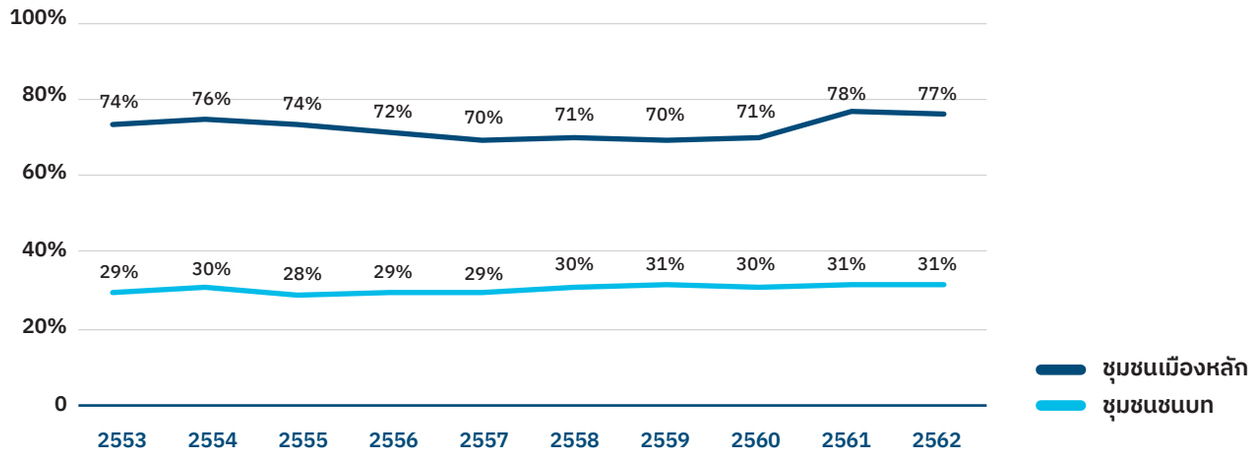
แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch


เชียงราย 45%
แม่ฮ่องสอน 41%
พะเยา 44%
เชียงใหม่ 55%
น่าน 51%
ลำปาง 46%
ลำพูน 30%
แพร่ 36%
อุตรดิตถ์ 39%
ตาก 41%
สุโขทัย 47%
พิษณุโลก 54%
กำแพงเพชร 42%
พิจิตร 43%
เพชรบูรณ์ 48%
หนองคาย 25%
บึงกาฬ 17%
เลย 22%
หนองบัวลำภู 29%
อุดรธานี 39%
สกลนคร 39%
นครพนม 26%
ชัยภูมิ 26%
ขอนแก่น 42%
กาฬสินธุ์ 26%
มุกดาหาร 43%
มหาสารคาม 33%
ร้อยเอ็ด 30%
ยโสธร 27%
อำนาจเจริญ 35%
นครสวรรค์ 54%
อุทัยธานี 41%
ชัยนาท 35%
ลพบุรี 49%
นครราชสีมา 48%
อุบลราชธานี 47%
สิงห์บุรี 33%
สุรินทร์ 58%
ศรีสะเกษ 41%
สุพรรณบุรี 36%
สระบุรี 61%
กาญจนบุรี 34%
อยุธยา 43%
นครนายก 52%
ปราจีนบุรี 33%
สระแก้ว 39%
ราชบุรี 44%
ฉะเชิงเทรา 39%
ชลบุรี 56%
เพชรบุรี 30%
ระยอง 60%
จันทบุรี 29%
ตราด 49%
ประจวบคีรีขันธ์ 36%
ชุมพร 35%
ระนอง 43%
สุราษฎร์ธานี 43%
พังงา 42%
นครศรีธรรมราช 60%
กระบี่ 47%
ภูเก็ต 70%
ตรัง 46%
พัทลุง 35%
สตูล
สงขลา 51%
ปัตตานี 20%
ยะลา 19%
นราธิวาส 21%
เฉพาะผู้ขับขี่
0 - 20 %
21 - 40 %
41 - 60 %
61 - 80 %
>81 %


เชียงราย 16%
แม่ฮ่องสอน 17%
พะเยา 23%
เชียงใหม่ 30%
น่าน 21%
ลำปาง 23%
ลำพูน 16%
แพร่ 16%
อุตรดิตถ์ 15%
ตาก 15%
สุโขทัย 17%
พิษณุโลก 24%
กำแพงเพชร 11%
พิจิตร 15%
เพชรบูรณ์ 12%
หนองคาย 9%
บึงกาฬ 7%
เลย 8%
หนองบัวลำภู 14%
อุดรธานี 14%
สกลนคร 14%
นครพนม 8%
ชัยภูมิ 7%
ขอนแก่น 14%
กาฬสินธุ์ 12%
มุกดาหาร 17%
มหาสารคาม 10%
ร้อยเอ็ด 10%
ยโสธร 7%
อำนาจเจริญ 12%
นครสวรรค์ 10%
อุทัยธานี 7%
ชัยนาท 9%
ลพบุรี 19%
นครราชสีมา 17%
อุบลราชธานี 17%
สิงห์บุรี 9%
สุรินทร์ 21%
ศรีสะเกษ 13%
สุพรรณบุรี 10%
สระบุรี 16%
กาญจนบุรี 6%
อยุธยา 9%
นครนายก 12%
ปราจีนบุรี 14%
สระแก้ว 9%
ราชบุรี 13%
ฉะเชิงเทรา 9%
ชลบุรี 23%
เพชรบุรี 8%
ระยอง 23%
จันทบุรี 11%
ตราด 23%
ประจวบคีรีขันธ์ 9%
ชุมพร 10%
ระนอง 11%
สุราษฎร์ธานี 13%
พังงา 10%
นครศรีธรรมราช 25%
กระบี่ 13%
ภูเก็ต 30%
ตรัง 7%
พัทลุง 7%
สตูล 6%
สงขลา 9%
ปัตตานี 3%
ยะลา 3%
นราธิวาส 3%
เฉพาะผู้โดยสาร
0 - 20 %
21 - 40 %
41 - 60 %
61 - 80 %
>81 %


มากกว่า 80%
61-80%
41-60%
21.40%
น้อยกว่า 21%

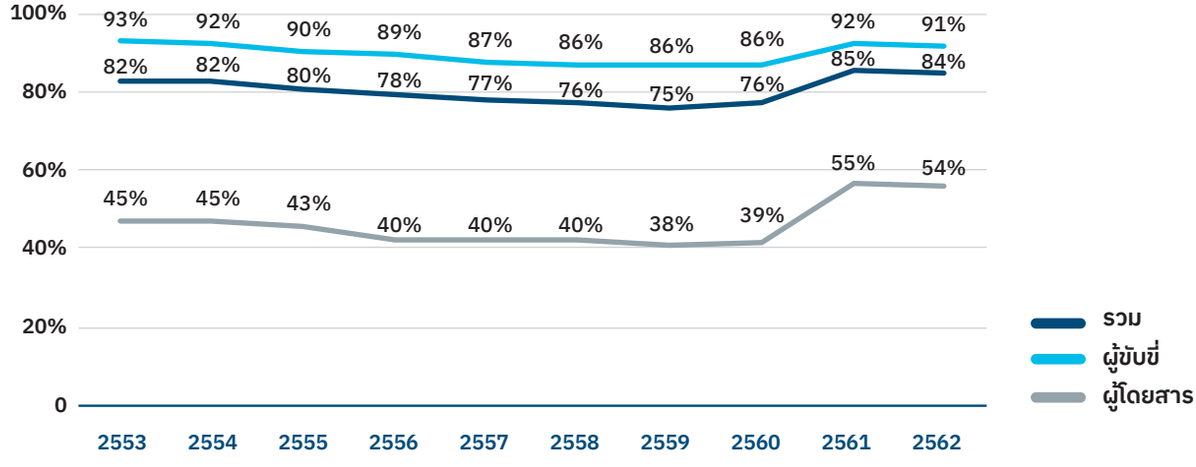
แนวโน้มอัตราการสวมหมวกนิรภัยของประเทศไทย ปี 2553-2562 จำแนกตามพื้นที่



แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch

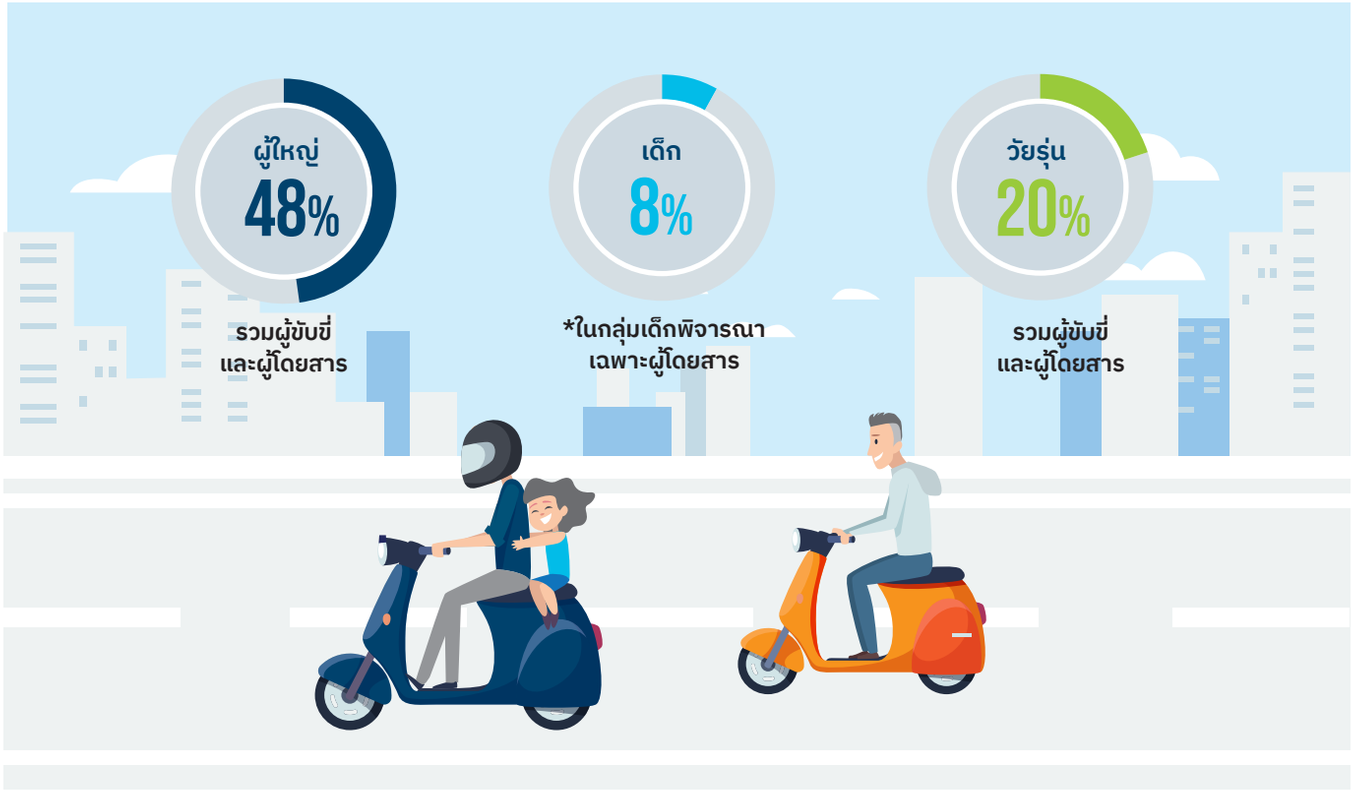


อัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี 2553-2562



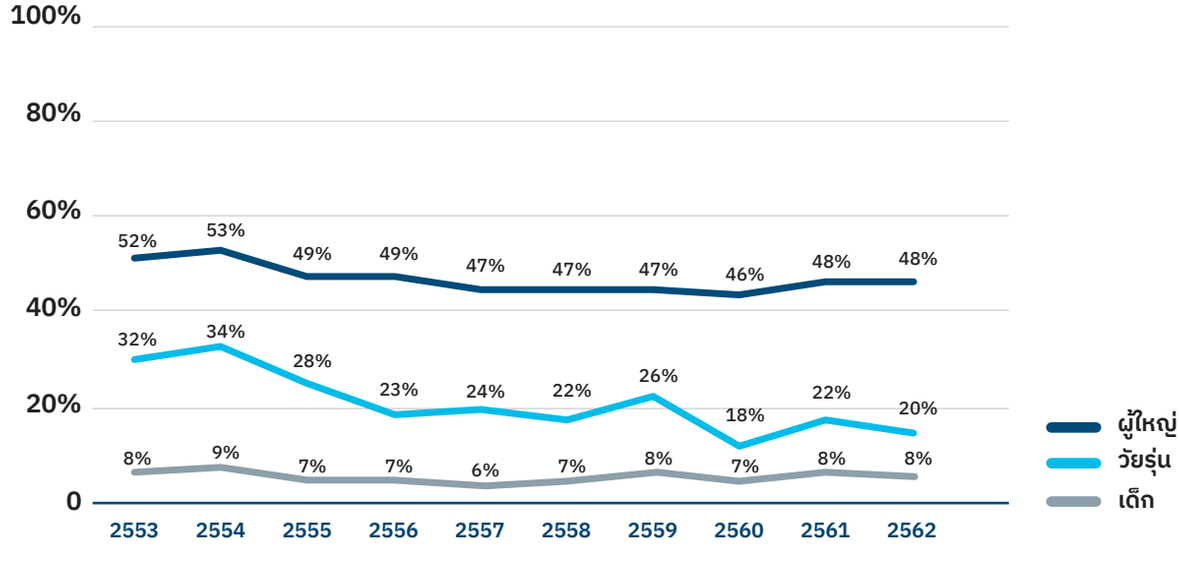
แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch

อัตราการสวมหมวกนิรภัยของประเทศไทย ปี 2562 จำแนกตามช่วงอายุ



แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch

แนวโน้มอัตราการสวมหมวกนิรภัยของประเทศไทย ปี 2553-2562 จำแนกตามช่วงอายุ



แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch

08 ความปลอดภัย ของการใช้รถจักรยานยนต์





ข้อค้นพบจากการศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เชิงลึก กว่า 1,200 เคส ถือเป็นอีกหนึ่งองค์ความรู้ที่สำคัญ และมีประโยชน์ต่อการกำหนดแนวทางและมาตรการต่างๆ ทั้งในระดับปฏิบัติและระดับนโยบาย สำหรับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยในอนาคต

ความปลอดภัย ของการใช้รถจักรยานยนต์

คงยากที่จะปฏิเสธได้ว่า รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะอีกประเภทหนึ่งที่นิยมใช้กันในประเทศไทย จนทำให้จำนวนรถจักรยายนต์จดทะเบียนสะสมพุ่งขึ้นไปมากกว่า 21 ล้านคัน หรือคิดเป็นร้อยละ 70 ของยานพาหนะทุกประเภท

ในขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ดูเหมือนมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย ดังเช่นข้อมูลตัวเลขผู้เสียชีวิตจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (ตำรวจ สาธารณสุข และประกันภัย) ซึ่งล่าสุดในปี 2564 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 51 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด และเมื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงพื้นที่เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างของสถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในแต่ละจังหวัด ก็พบว่า จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม 10,000 คัน สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ สมุทรปราการ นนทบุรี และปทุมธานี และต่ำสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภูเก็ต และสตูล



อย่างไรก็ตาม ผลจากการศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เชิงลึก จากกรณีศึกษา 1,200 เคส ในช่วงระหว่างปี 2559-2564 จากการเก็บข้อมูลในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และมหาวิทยาลัยในเครือข่าย เป็นอีกหนึ่งข้อมูลเชิงลึกที่น่าสนใจและสะท้อนให้เห็นถึงสาเหตุหลักสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย อาทิเช่น

■ ร้อยละ 50 เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure) รองลงมาได้แก่ ความผิดพลาดในการตัดสินใจเมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Decision Failure) และความผิดพลาดในการควบคุมรถ (Reaction Failure) ส่วนในอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงถึงขั้นมีผู้เสียชีวิตนั้น พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure) สูงถึงร้อยละ 62

■ ร้อยละ 25 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความไม่ตั้งใจในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Attention Failure) และร้อยละ 42 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด เกิดจากการทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Faulty in Traffic Strategy)

■ ร้อยละ 48 เป็นการชนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่หลบหลีกหรือเบรคเพื่อหลีกเลี่ยงการชนแต่อย่างใด (Collision Avoidance) และมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 60 ในอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิต

■ รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตที่พบบ่อยมากที่สุด ได้แก่ รูปแบบการชนแบบชนตัดหน้า โดยร้อยละ 80 เป็นการชนรถยนต์ที่เลี้ยวตัดหน้า โดยรถจักรยานยนต์วิ่งมาทางตรง รองลงมาได้แก่ ชนท้าย โดยร้อยละ 65 เป็นรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถยนต์คันอื่น

■ ร้อยละ 41 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุไม่มีใบอนุญาตขับขี่ แต่ในกลุ่มผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 50 เป็นการชนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่หลบหลีกหรือเบรคเพื่อหลีกเลี่ยงการชน แสดงให้เห็นถึงการขาดทักษะในการหลีกเลี่ยงการชน

■ ร้อยละ 90 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ (ทั้งมีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่) เรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์จากเพื่อน/สมาชิกในครอบครัวหรือฝึกด้วยตนเอง ซึ่งยังขาดการเรียนรู้ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย

■ กลุ่มวัยรุ่นช่วงอายุ 15-24 ปี เป็นกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความผิดพลาดในการควบคุมรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะทักษะการใช้เบรกเพื่อชะลอความเร็วหรือเพื่อหยุดรถ

■ ในกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่มีการใช้ความสูงกว่ากว่า 80 กม./ชม. พบว่ามีโอกาสในการเสียชีวิตสูงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน มีแนวโน้มที่จะรุนแรงมากกว่า

■ มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ สอดคล้องข้อมูลที่ว่า มากกว่าร้อยละ 60 ของผู้ที่เสียชีวิตไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และในกรณีอุบัติเหตุที่มีการเสียชีวิตเนื่องจากบาดเจ็บที่ศีรษะ มากกว่าร้อยละ 70 ไม่สวมหมวกนิรภัย

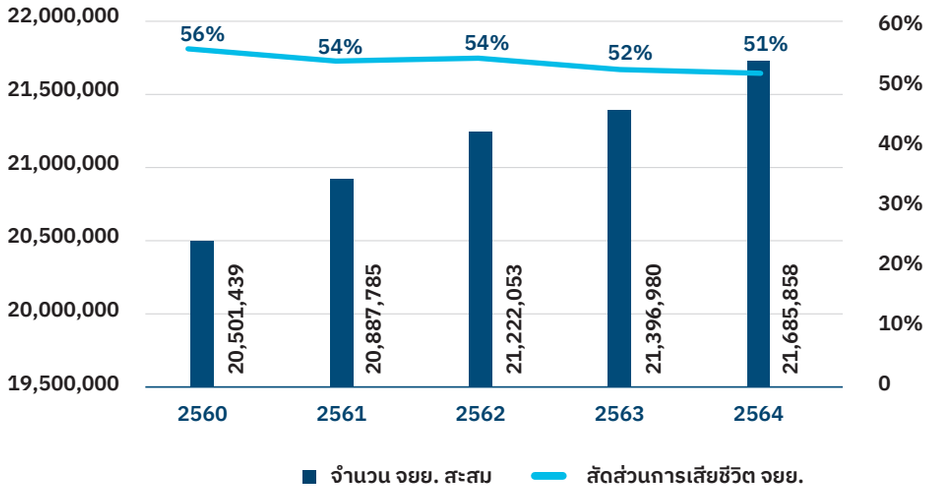
■ สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยร่วมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สูงถึงร้อยละ 40 และอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูงมักเกิดขึ้นบนถนนในเขตชานเมืองและชนบท

■ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดบนถนน 4 ช่องจราจร เป็นการเกิดบนไหล่ทางสูงถึงร้อยละ 23 และเป็นอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตถึงร้อยละ 30 แสดงให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัยในการสัญจรบนไหล่ทางของรถจักรยานยนต์

50%

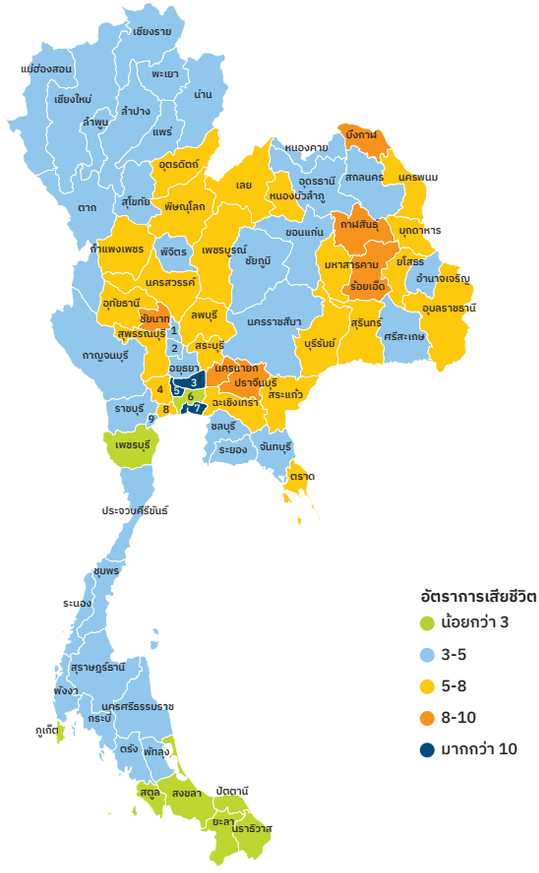
เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure)

จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม และสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ปี 2560-2564



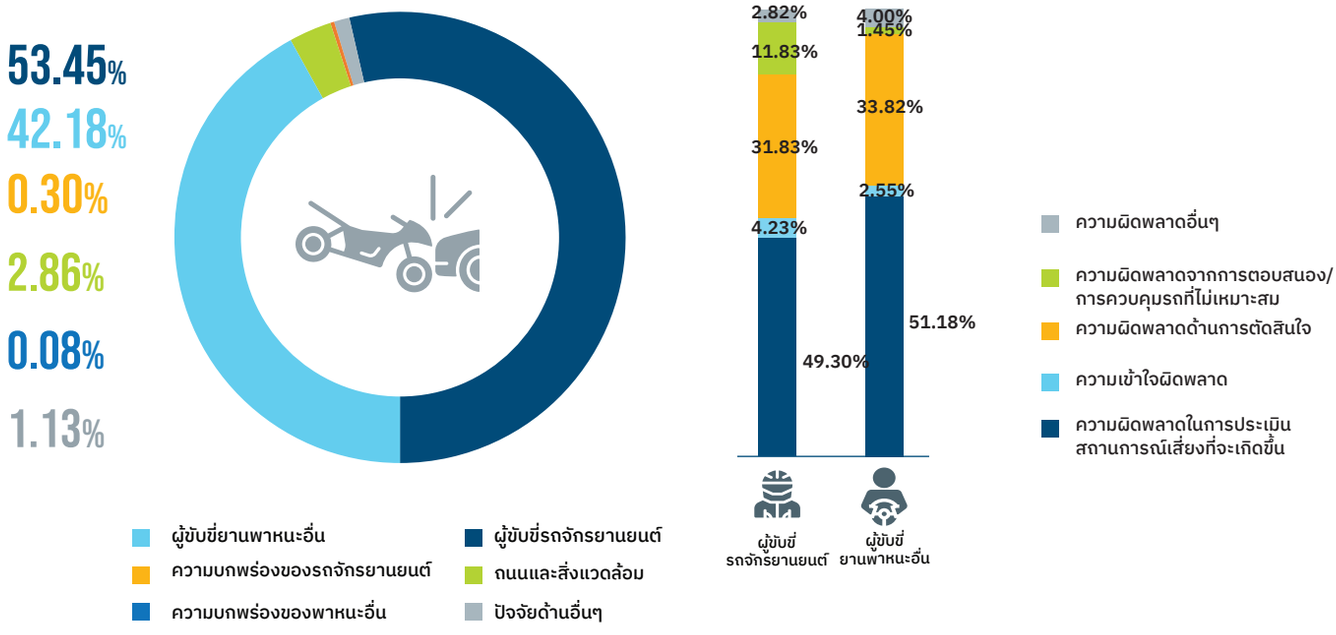
แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ปี 2555-2556 กรมการขนส่งทางบก

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์ จดทะเบียนสะสม 10,000 คัน ปี 2564



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ปี 2564 กรมการขนส่งทางบก

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



แหล่งข้อมูล: การสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 1,200 เคส ระหว่างปี 2559-2564
ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

ตัวอย่างสถานการณ์ตามประเภทความผิดพลาดจากผู้ขับขี่ จากผลการศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เชิงลึก 1,200 เคส*

ความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์เสี่ยง (Perception Failure)	**ไม่รับรู้ต่อสถานการณ์โดยรอบขณะขับขี่** • ไม่มองด้านหน้าขณะขับขี่ • ขับผ่านสี่แยกโดยไม่สังเกตรถจากทิศทางอื่นๆ • ไม่สังเกตรถทิศทางอื่นเมื่อเลี้ยว/แซง/เปลี่ยนช่องจราจร • สูญเสียการรับรู้ชั่วคราวหรือประสิทธิภาพการรับรู้ต่อสถานการณ์ต่างๆ ลดลง
ความผิดพลาดด้านการตัดสินใจ (Decision Failure)	**ตัดสินใจผิดพลาด** • ฝ่าฝืนกฎจราจร • ไม่มีการคาดการณ์อันตรายที่อาจเกิดขึ้น • ไม่ลดความเร็วขณะเข้าโค้ง • ไม่หลีกเลี่ยงการชนเพราะคิดว่าไม่น่าจะชน • ไม่หักหลบหลุมเพราะไม่คิดว่าหลุมจะลึก
ความผิดพลาดจากการตอบสนอง/ควบคุมรถ (Reaction Failure)	**การควบคุมรถผิดพลาด** • บิดคันเร่ง ทั้งที่ตั้งใจจะเบรก • หักหลบมากเกินไป • ใช้เบรกหน้าหรือเบรกหลังไม่เหมาะสม • ตอบสนองช้า
ความผิดพลาดอื่นๆ/เข้าใจผิด (Other Failure)	**เข้าใจผิด ตีความผิด** • รถบรรทุกชิดซ้าย จึงไม่คิดว่าจะตีวงเพื่อกลับรถ • รถข้างหน้าเปิดไฟกระพริบก่อนเข้าทางแยกจึงไม่ทราบว่าจะตรงหรือเลี้ยว

* หมายเหตุ : ตัวอย่างสถานการณ์ตามประเภทความผิดพลาดจากผู้ขับขี่ เป็นข้อมูลสถานการณ์ที่ได้มาจากการสอบถามข้อมูลจากผู้ประสบเหตุโดยตรง ตามแนวทางและวิธีการในการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในเชิงลึก (Motorcycle Accident Investigation) ของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

แหล่งข้อมูล: การสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 1,200 เคส ระหว่างปี 2559-2564
ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)

09 รถจักรยานยนต์ บิ๊กไบค์



สถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ที่ดูเหมือนกำลังจะมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น หน่วยงานต่างๆ ทุกภาคส่วนก็พยายามกำหนดแนวทางหรือออกมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ในอนาคต การออกกฎระเบียบในการขอและออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์โดยเฉพาะ ถือเป็นอีกหนึ่งมาตรการสำคัญที่จะช่วยควบคุมและคัดกรองผู้ขับขี่ให้ใช้รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์

รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (Big Bike) หรือจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 400 ซีซี ดูเหมือนกำลังได้รับความนิยมจากกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์คนไทยและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน



คนวัยทำงาน 25-35 ปี มีแนวโน้ม
ที่จะเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์

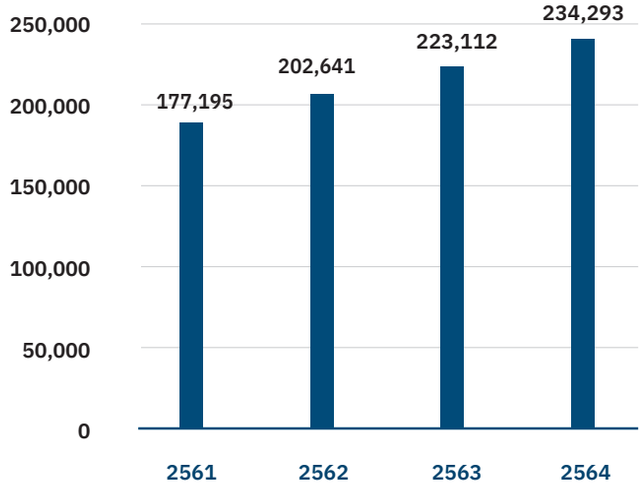
>400CC

มากกว่า
กลุ่มช่วงอายุอื่นๆ



ข้อมูลสถิติการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สะสมของกรมขนส่งทางบก ล่าสุดในปี 2564 พบว่า มีจำนวนรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์จดทะเบียนสะสมทั้งสิ้น 234,293 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2561 ถึง 57,098 คัน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละกว่า 14,000 คัน

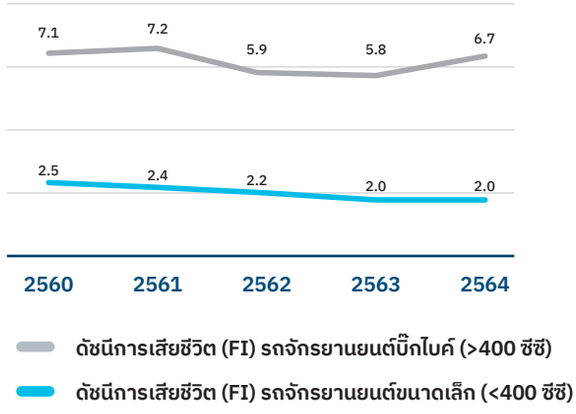
จำนวนรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (>400 ซีซี) จดทะเบียนสะสม ทั่วประเทศ ปี 2561-2564



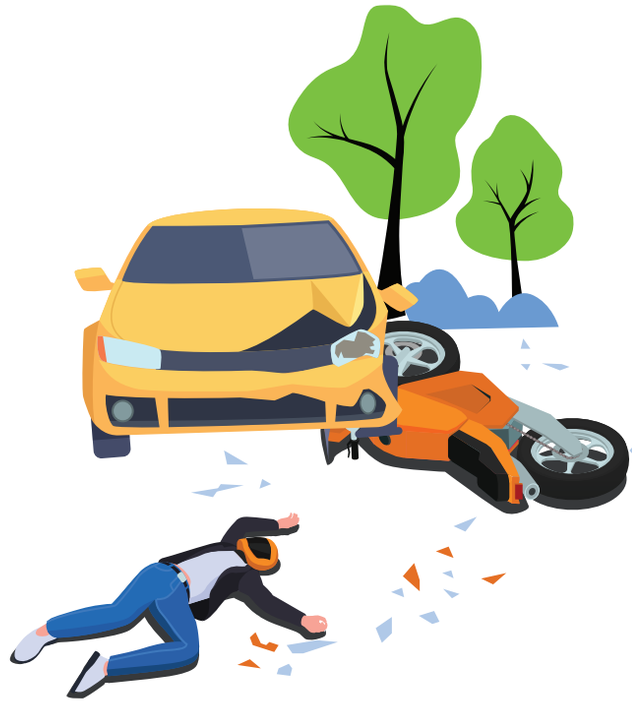
แหล่งข้อมูล : จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียน (สะสม) ทั่วประเทศ ปี 2561-2564 กรมการขนส่งทางบก

เมื่อวิเคราะห์หาค่าดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) หรือ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรวมผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ โดยอาศัยข้อมูลจำนวนผู้ประสบภัยจากรถ ระหว่างปี 2560-2564 ของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ก็สะท้อนให้เห็นได้ชัดว่า สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (>400 ซีซี)มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นไปในทิศทางเดียวกันกับจำนวนตัวเลขของรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ความรุนแรงของรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (<400 ซีซี) กลับมีแนวโน้มลดลง นอกจากนี้ กลุ่มช่วงอายุคนวัยทำงาน (25-35) ดูเหมือนจะเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักและมีแนวโน้มที่จะเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (>400 ซีซี) มากกว่ากลุ่มช่วงอายุอื่นๆ

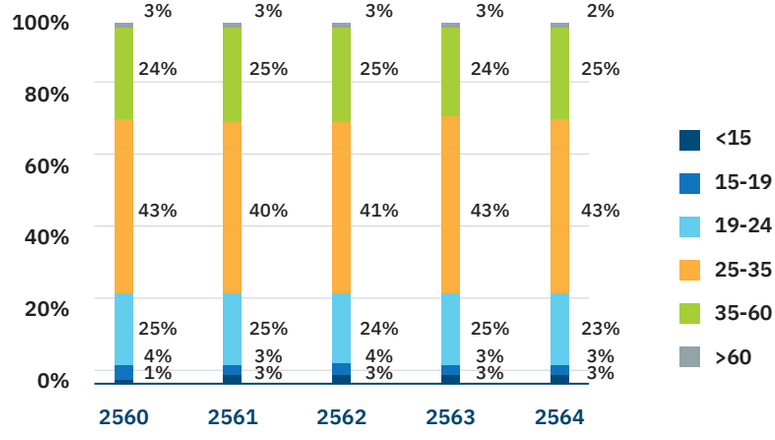
แนวโน้มดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) ระหว่างอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ (>400 ซีซี) กับ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (<400 ซีซี) ปี 2561-2564



แหล่งข้อมูล: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC)
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด



สัดส่วนผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ ปี 2561-2564 จำแนกตามช่วงอายุ



แหล่งข้อมูล: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC)
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในขณะที่สถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ที่ดูเหมือนกำลังจะมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น หน่วยงานต่างๆ ทุกภาคส่วน ก็พยายามกำหนดแนวทางหรือออกมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ในอนาคต รวมไปถึงกรมการขนส่งทางบก ในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์โดยตรง ก็ได้มีการกำหนดแนวทางเฉพาะในการขอและออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 35 กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมีขนาดความจุของกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 400 ซีซี ขึ้นไป เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน โดยกำหนดแนวทางการดำเนินการดังนี้

แนวทางที่ 1: ในระยะสั้น

ตามกฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563 ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 โดยทางกรมการขนส่งทางบกอยู่ในระหว่างพิจารณาประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการอบรมและทดสอบผู้ขอรับหรือขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ที่ประสงค์จะขับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ จะต้องขอรับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

- ขณะนี้ร่างประกาศฯ ได้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นแล้ว และอยู่ระหว่างการแก้ไขเพิ่มเติมร่างประกาศให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ ก่อนเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบต่อไป

แนวทางที่ 2: ในระยะยาว

การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อให้สามารถควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ ให้มีคุณภาพและมาตรฐานต่อไป

ซึ่งมีหลักการดังนี้

- กำหนดชนิดใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์
- กำหนดขอบเขตการใช้ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวหรือส่วนบุคคล
- เพิ่มเติมบทกำหนดโทษสำหรับผู้ขับรถที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ

กำหนดให้ใบรับรองแพทย์ที่จะนำมาใช้ประกอบการขอรับหรือขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล ต้องแสดงให้เห็นว่าผู้นั้นไม่มีโรคประจำตัว หรือสภาวะของโรคที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

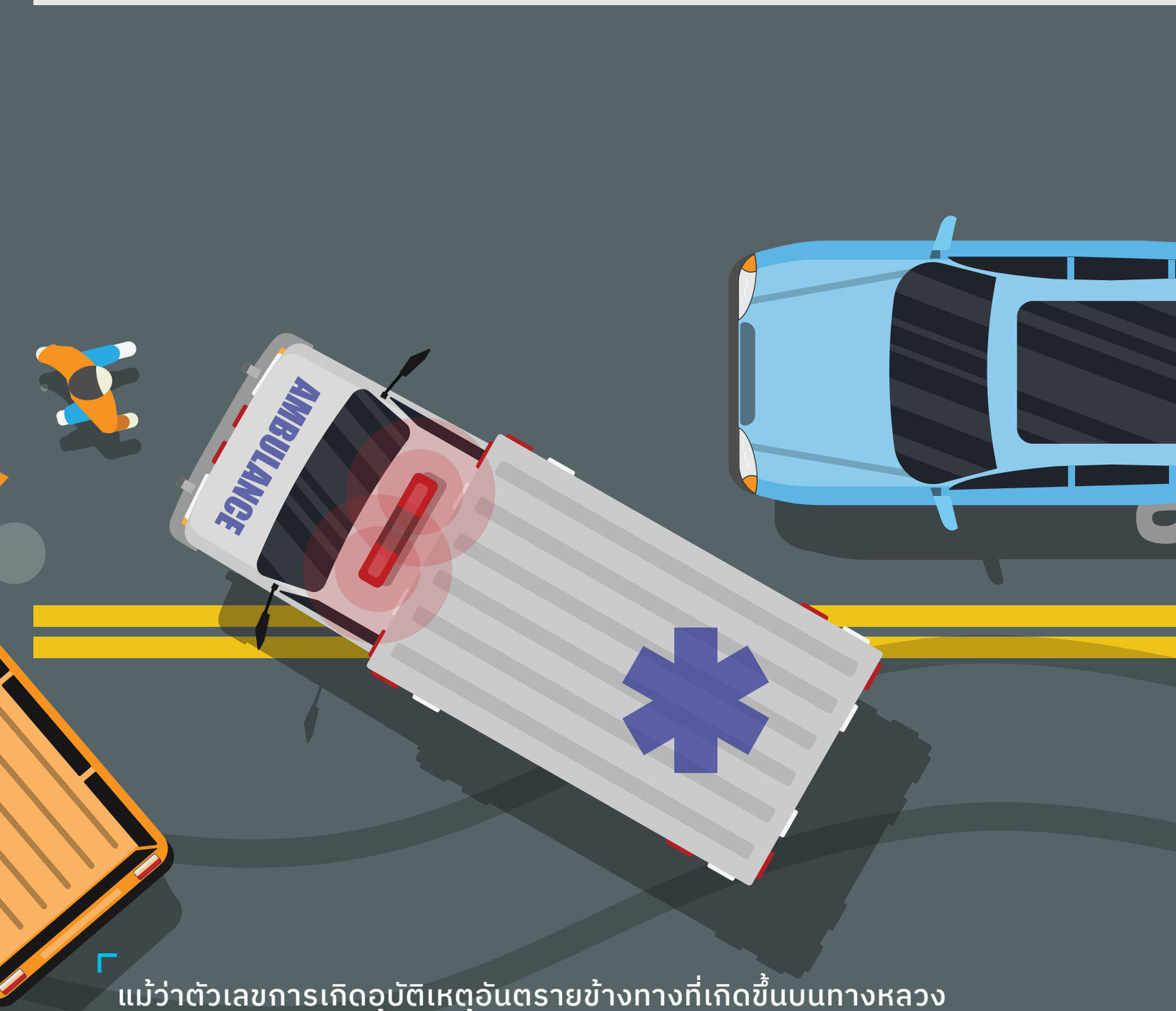
ผู้ที่จะขับรถจักรยายนยนต์ที่มีกำลังสูง (Big Bike) หรือรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า400CCต้องผ่านการอบรมและทดสอบการขับรถเพิ่มเติม

ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถจะต้องใช้ใบรับรองแพทย์ประกอบในการดำเนินการขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถทุกชนิด



10 อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

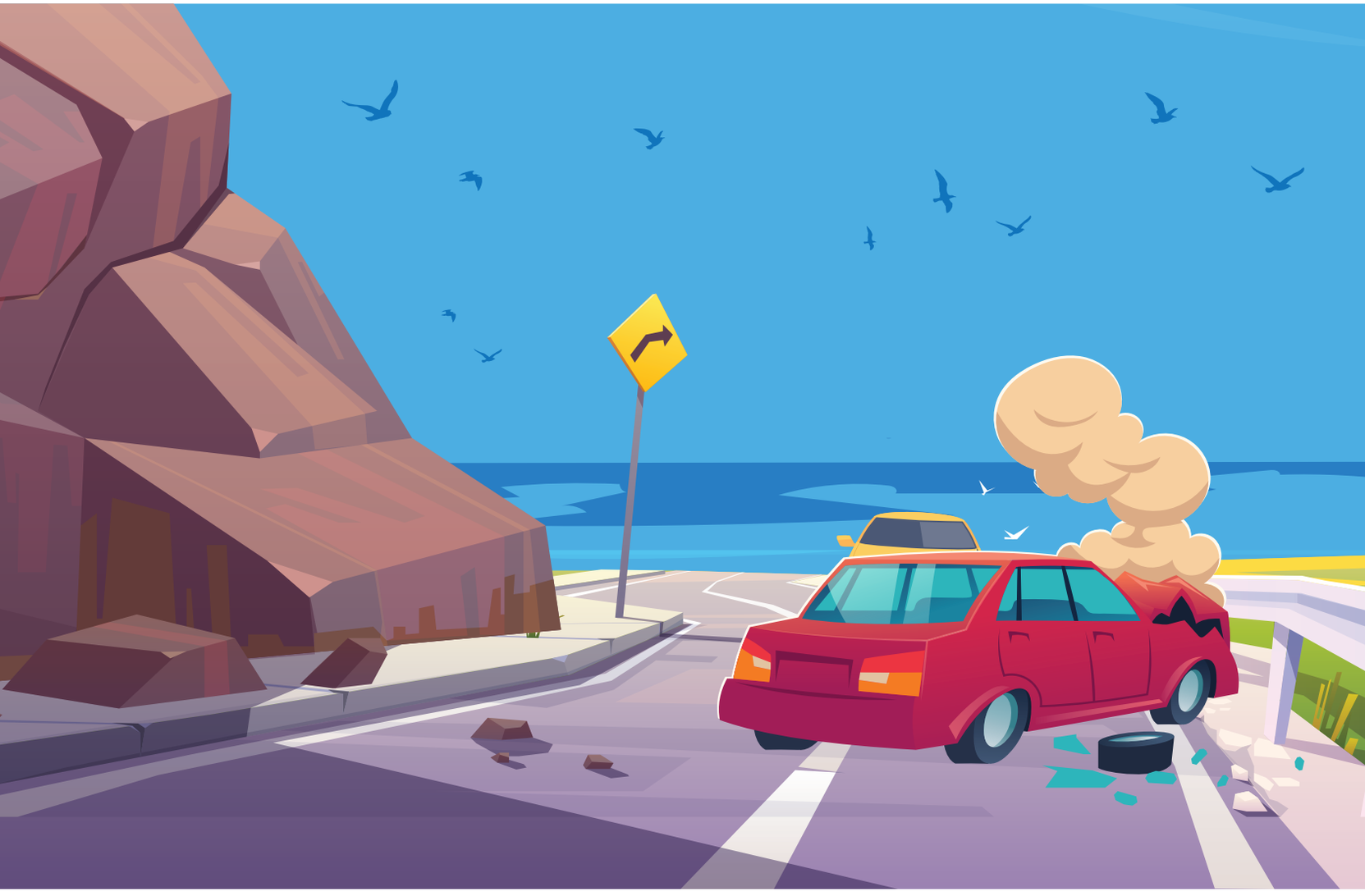


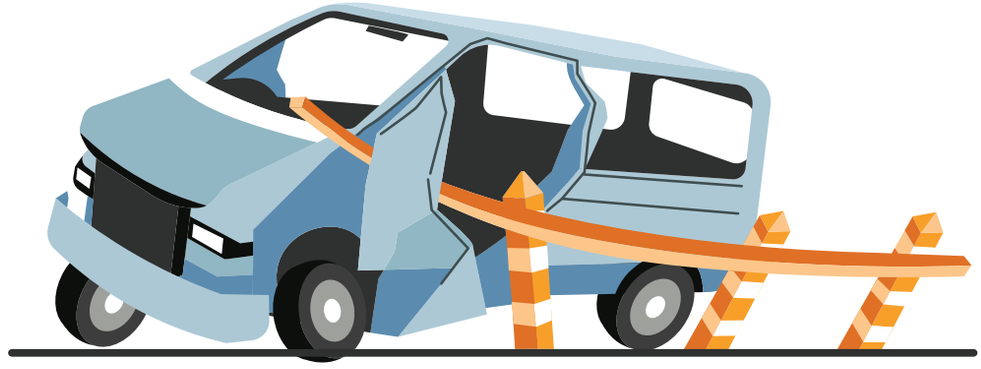


แม้ว่าตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่เกิดขึ้นบนทางหลวงจะกลับมามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุอันตรายข้างทางบนทางหลวงยังคงมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่เกิดขึ้นบนทางหลวงอย่างเห็นได้ชัด อันเป็นผลมาจากการดำเนินนโยบายแก้ไขปัญอุบัติเหตุที่เป็นรูปธรรมของกรมทางหลวงที่ผ่านมา

อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

สถานการณ์อุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ดูเหมือนว่าจะมีแนวโน้มกลับมาเพิ่มสูงขึ้น โดยล่าสุดใน ปี 2564 มีอุบัติเหตุอันตรายข้างทางเกิดขึ้นบนทางหลวงกว่า 11,000 ครั้ง หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59 ของอุบัติเหตุทุกประเภทที่เกิดขึ้นบนทางหลวง







อุบัติเหตุอันตราย ข้างทางเป็นส่วนใหญ่

83%

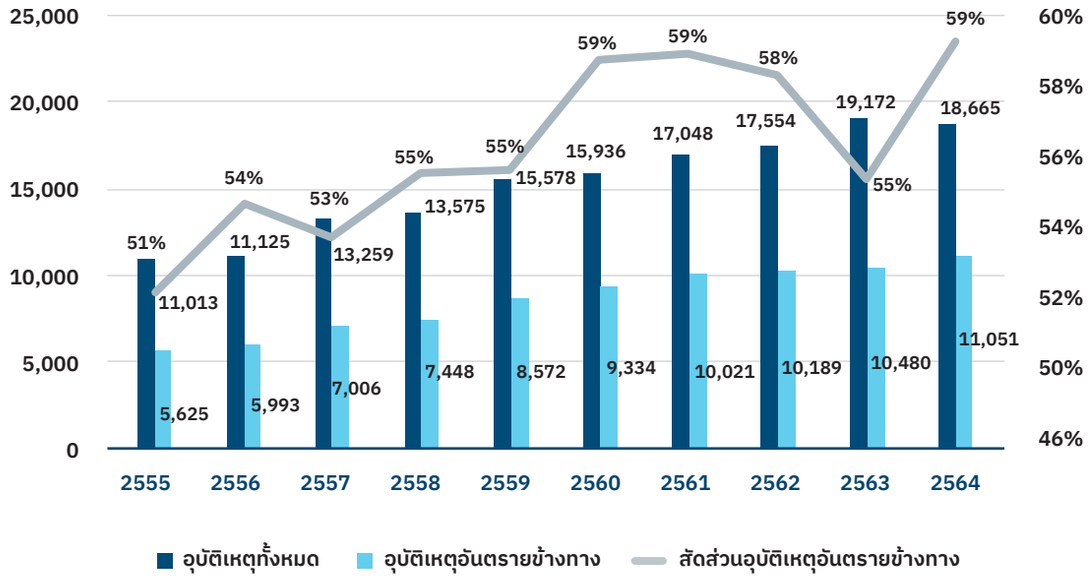
มีมูลเหตุสันนิษฐาน ส่วนใหญ่ระบุว่า เกิดจากการขับรถเร็ว

โดยลักษณะของอุบัติเหตุอันตรายข้างทางส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 72 เป็นลักษณะที่รถยนต์เสียหลักหลุดออกนอกเส้นทางพุ่งเข้าชนวัตถุข้างทาง เช่น ต้นไม้ เสาไฟ เสาป้าย แท่งคอนกรีต รองลงมาคือลักษณะการพลิกคว่ำที่มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 โดยรถกระบะและรถเก๋ง ยังคงเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 46 และ 23) และมูลเหตุสันนิษฐานส่วนใหญ่ระบุว่าเกิดจากการขับรถเร็ว (ร้อยละ 83)

แม้ว่าตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่เกิดขึ้นบนทางหลวงจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่ดูเหมือนว่าความรุนแรงของอุบัติเหตุประเภทดังกล่าวยังคงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเห็นได้จากตัวเลขดัชนีความรุนแรง (Severity Index) หรือ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ของอุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่ลดลงอย่างต่อเนื่องตลอด 5 ปีที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จจากการดำเนินนโยบายแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เป็นรูปธรรมของกรมทางหลวง ที่มีการทุ่มงบประมาณกว่า 1,500 ล้านบาท ติดตั้งราวกันอันตรายเพื่อป้องกันและลดความรุนแรงจากรถที่เสียหลักตกออกนอกเส้นทางบริเวณจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนทางหลวงทั่วประเทศ และหากลองประมาณการมูลค่าความสูญเสียที่ลดลงไปได้ จากการลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิต 190 ราย และผู้บาดเจ็บ 936 ราย ตั้งแต่ปี 2559 จนถึงปัจจุบัน

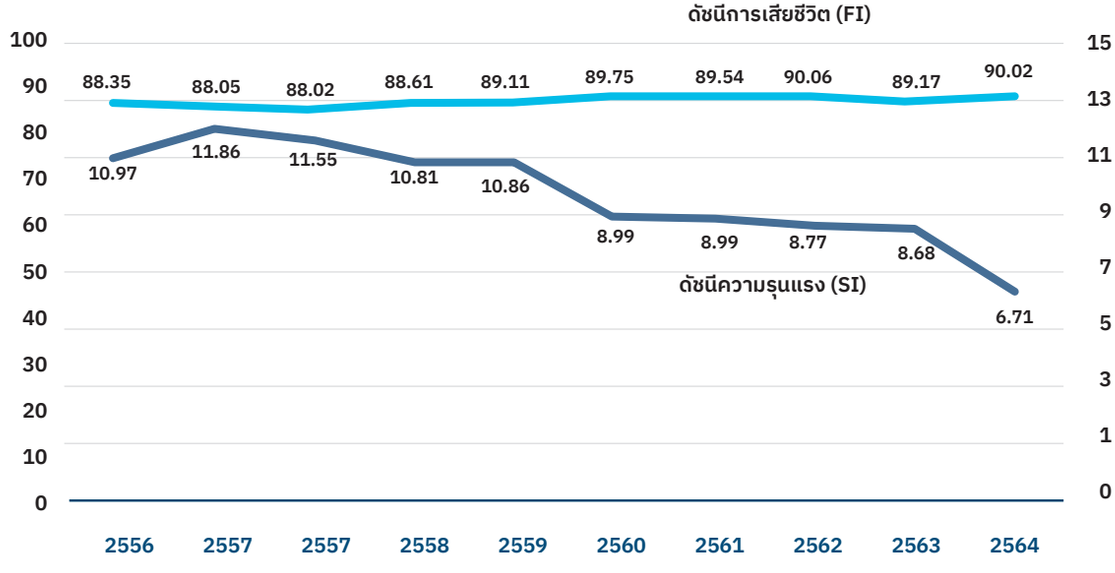
โดยใช้ข้อมูลมูลค่าชีวิตจากการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ในปี 2560 ที่ประเมินการเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 10 ล้านบาทต่อราย และการบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 3 ล้านบาท ก็จะพบว่า นโยบายการติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนทางหลวงทั่วประเทศนั้น สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงโดยคิดเป็นมูลค่าได้ถึง 4,700 กว่าล้านบาท

สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุอันตรายข้างทางบนทางหลวง ปี 2555-2564



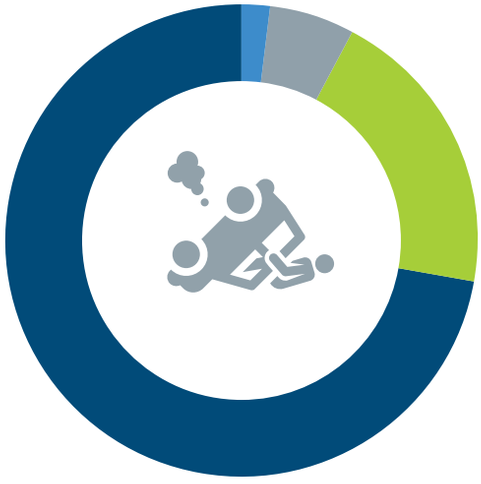
แหล่งข้อมูล: คดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2555-2564 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

แนวโน้มดัชนีความรุนแรง (Severity Index) และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) อุบัติเหตุอันตรายข้างทางบนทางหลวง ปี 2555-2564

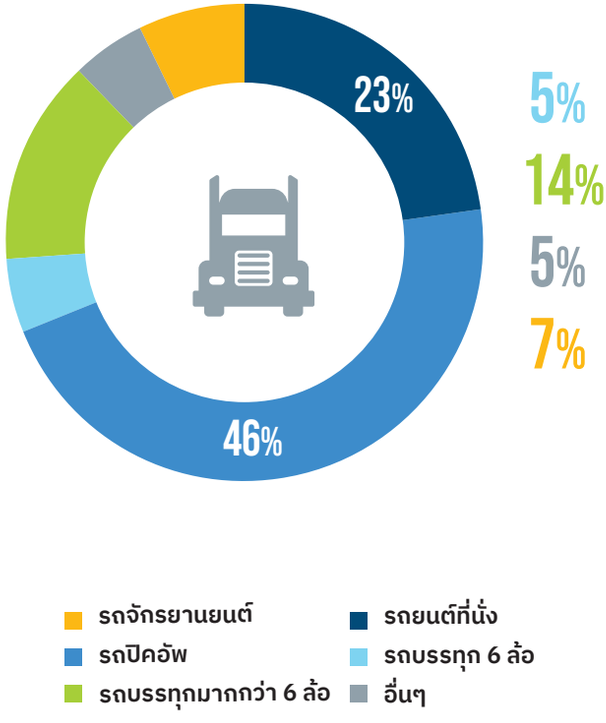


แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2555-2564
สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

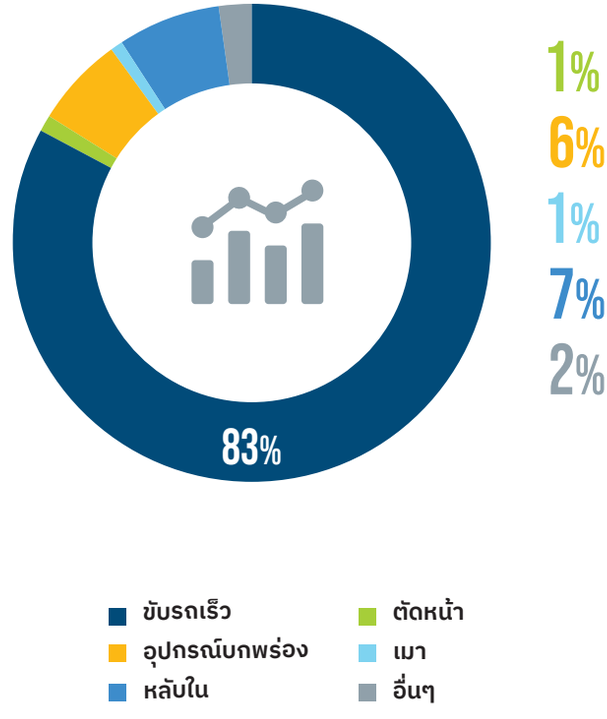
ลักษณะของอุบัติเหตุอันตรายข้างทางบนทางหลวง ปี 2564



ประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ



มูลเหตุที่สันนิษฐาน



แหล่งข้อมูล: ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

11 อุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน





แม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับทางถนนที่เกิดขึ้นมีจำนวนค่อนข้างน้อยในแต่ละปี แต่ด้วยความรุนแรงที่เกิดขึ้นค่อนข้างสูง ทำให้อุบัติเหตุรถไฟชนกับยานพาหนะอื่นยังคงเป็นที่สนใจของสังคมในปัจจุบัน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) และไม่มีอุปกรณ์กั้นเพื่อความปลอดภัย และเกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะหรือรถกระบะที่มีการบรรทุกผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

อุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

จากสถิติข้อมูลของกรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย ดูแลรับผิดชอบ เส้นทางรถไฟกว่า 4 พันกิโลเมตร ล่าสุดในปี 2563 มีจุดตัดทางรถไฟกับถนน ทั้งจุดตัดที่ได้รับอนุญาตและจุดตัดที่ไม่ได้รับอนุญาต รวมทั้งสิ้นกว่า 2,600 แห่ง ทั่วประเทศ



เมื่อจำแนกตามลักษณะหรือประเภทจุดตัด พบว่า มีจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือที่เรียกว่า **“ทางลักผ่าน”** กว่า 600 แห่ง (ร้อยละ 23 ของจุดตัดทางรถไฟทั้งหมด) จึงเป็นจุดที่ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย เช่น เครื่องกั้นถนนรูปแบบต่างๆ ชุดป้ายเตือนทางรถไฟ หรือสัญญาไฟเตือนให้ระวังรถไฟ เป็นต้น ให้แก่ผู้คนที่สัญจรผ่านไปในบริเวณดังกล่าว ทำให้จุดตัดทางรถไฟกับถนนที่มีลักษณะเป็นทางลักผ่าน ในช่วงระหว่างปี 2558-2563 เกิดอุบัติเหตุขึ้นทั้งหมด 176 ครั้ง (ร้อยละ 44 จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนทั้งหมด 396 ครั้ง) ทั้งนี้รถยนต์ 4 ล้อ ยังคงเป็นยานพาหนะที่เกิดการชนกับรถไฟมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53 โดยเป็นรถต่างถิ่นหรือไม่ใช่คนในพื้นที่ถึงร้อยละ 60 ยิ่งไปกว่านั้น จากสถิติอุบัติเหตุระหว่างปี 2559-2563 พบว่า มีจุดตัดที่เป็นทางลักผ่านถึง 27 แห่ง เกิดอุบัติเหตุซ้ำมากกว่า 2 ครั้ง ในรอบ 5 ปี ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้น เนื่องจากมีการบดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น มีปริมาณการสัญจรสูงเนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งชุมชน

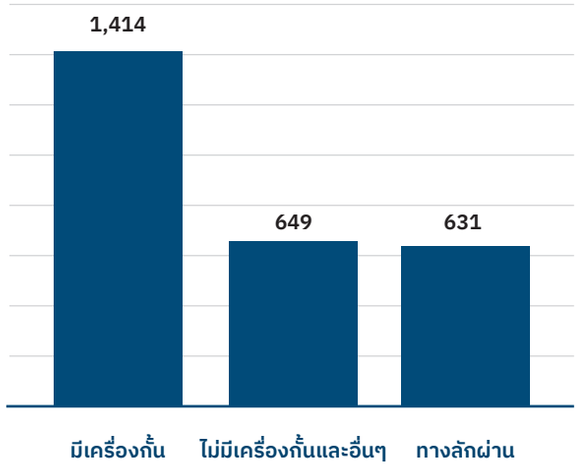


หน่วยงานทั้งสองได้มีการดำเนินการแก้ไขเพื่อลดอุบัติเหตุทางรถไฟและถนนเบื้องต้นในช่วงปี 2558 ที่ผ่านมา โดยให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ดำเนินการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายเตือนรถไฟ สัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา และเนินชะลอความเร็ว จนทำให้แนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนมีแนวโน้มดีขึ้นในช่วงปี 2561-2563 นอกจากนี้ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนกับทางรถไฟอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน กรมการขนส่งทางรางการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ได้เริ่มมีการดำเนินงาน **“โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ”** ตั้งแต่ ปี 2563 เป็นต้นมา ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการศึกษา

ในช่วงระหว่างปี 2558-2563 เกิดอุบัติเหตุขึ้นทั้งหมด 176 ครั้ง หรือคิดเป็นสัดส่วน

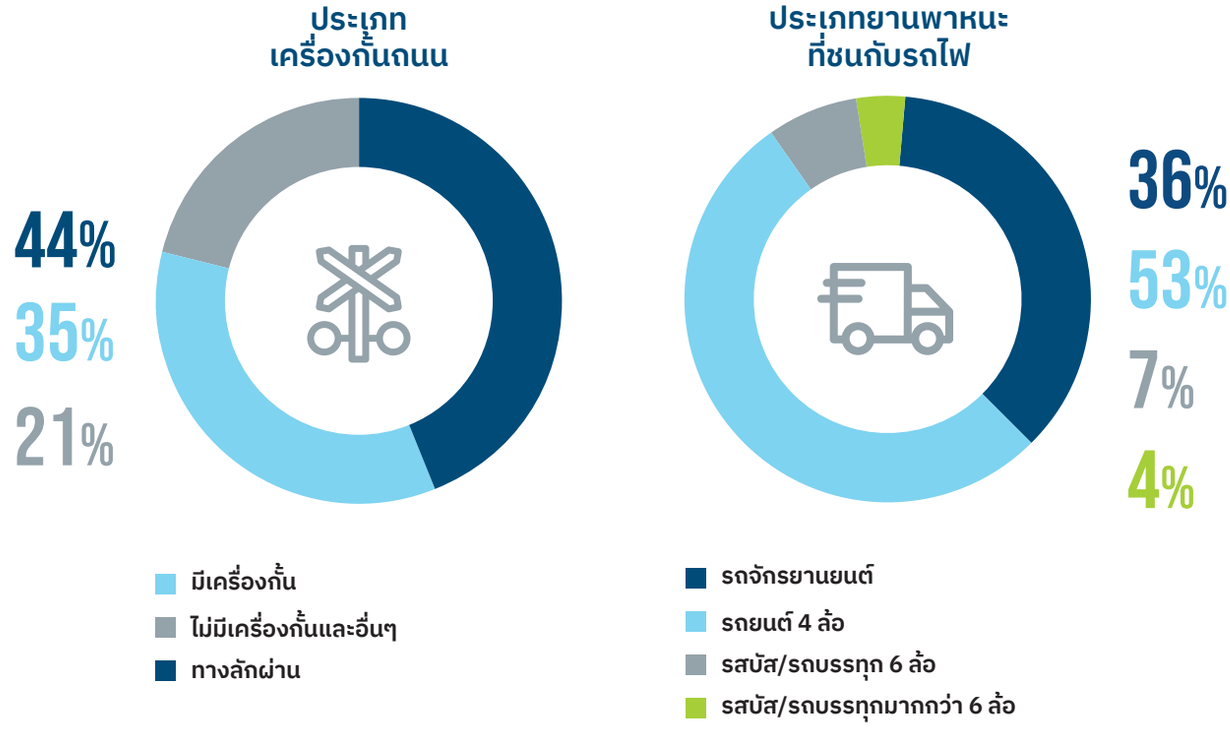
44%

จำนวนจุดตัดทางรถไฟกับทางถนน (แห่ง) ปี 2563 จำแนกตามประเภทเครื่องกั้นถนน



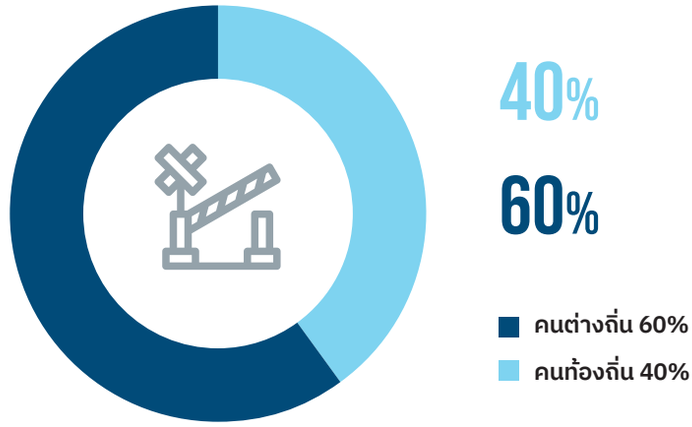
แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับทางถนน ปี 2558-2563



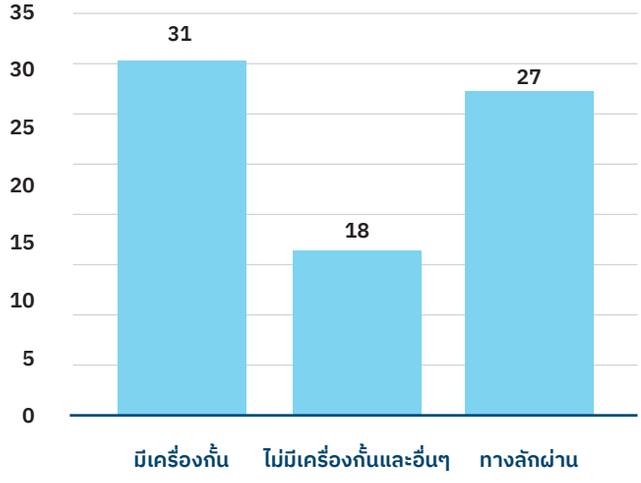
แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับทางถนน ปี 2559-2563 จำแนกตามการจดทะเบียนยานพาหนะ



แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

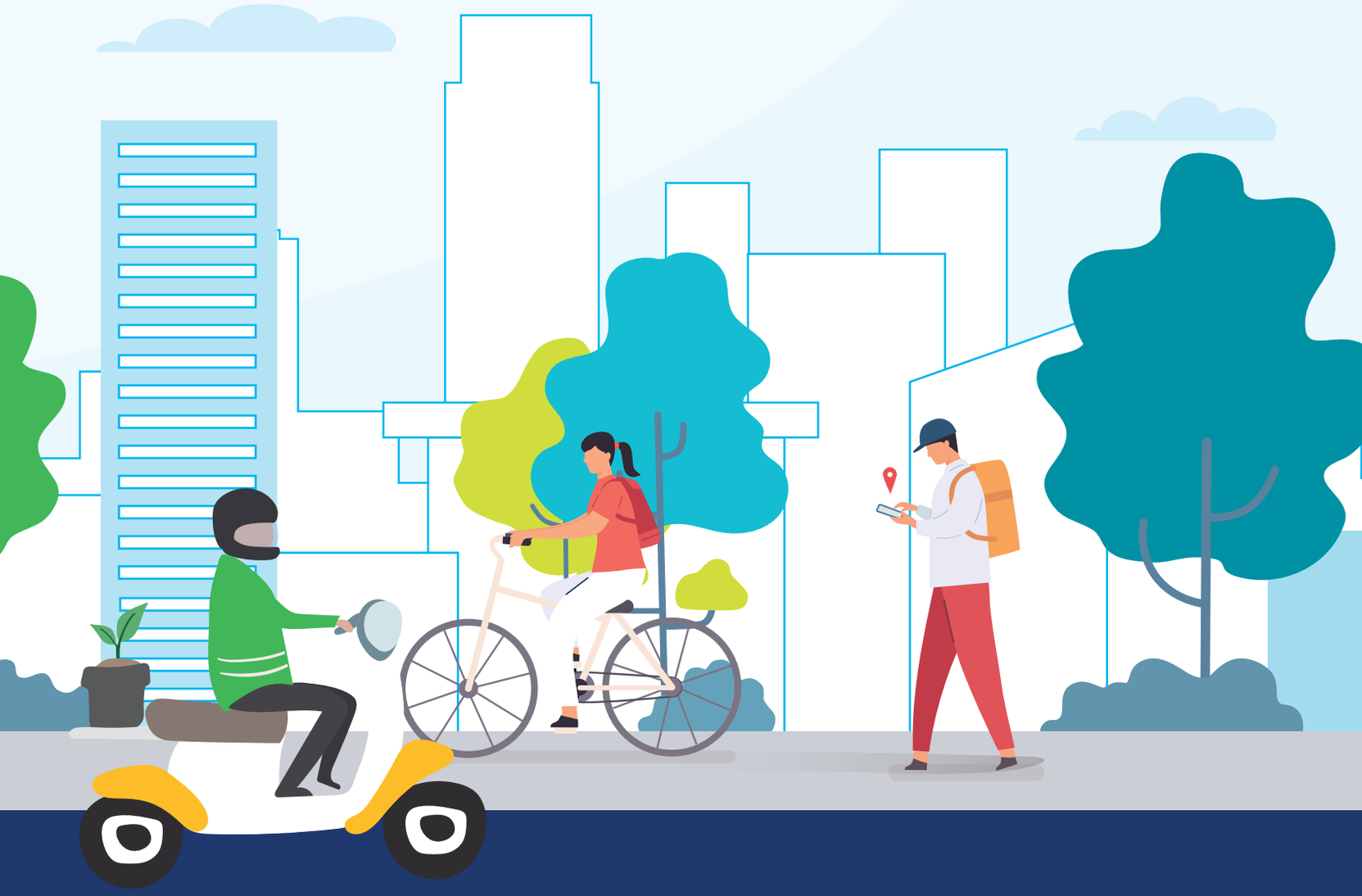
จำนวนจุดตัดทางรถไฟกับทางถนน (แห่ง) ที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 2 ครั้ง ปี 2559-2563 จำแนกตามประเภทเครื่องกั้นถนน



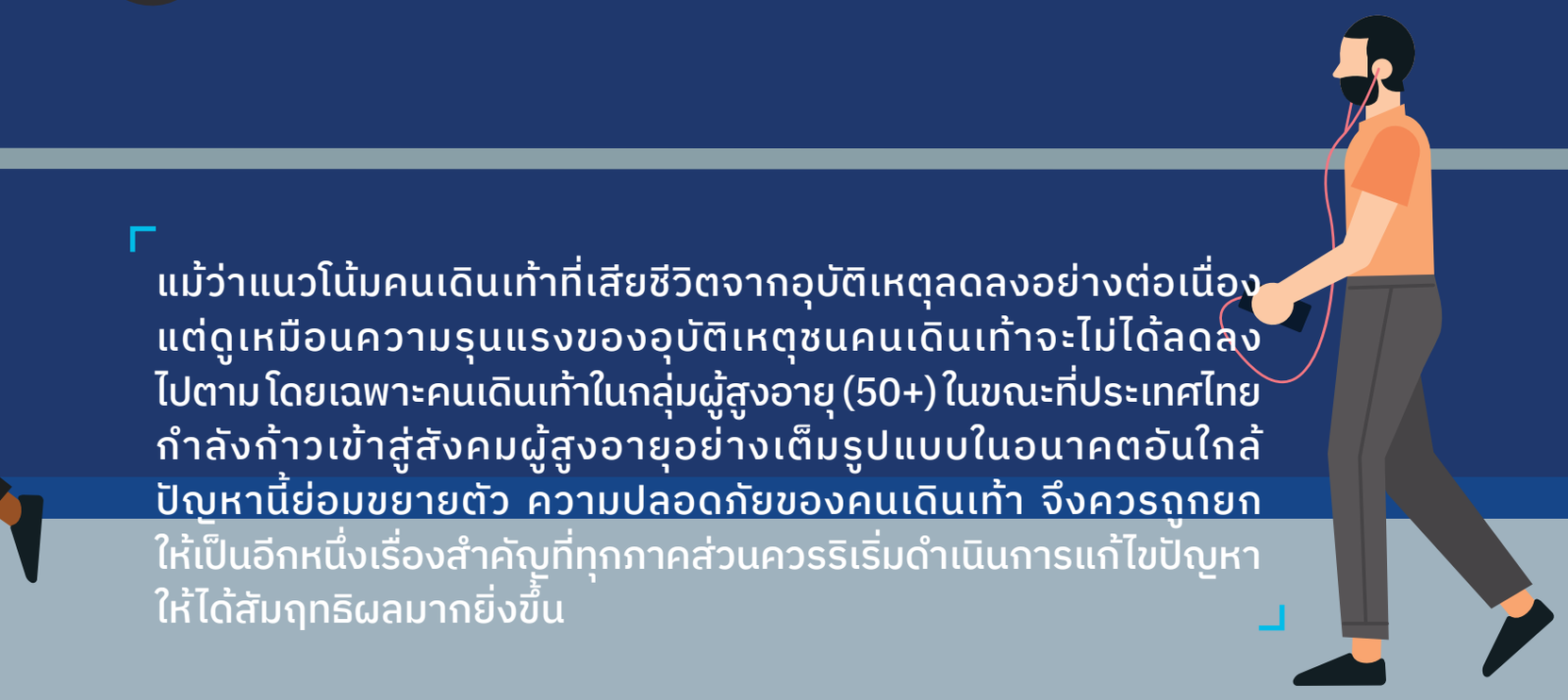
แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)

12 ความปลอดภัยของคนเดินเท้า





แม้ว่าแนวโน้มคนเดินเท้าที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ดูเหมือนความรุนแรงของอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าจะไม่ได้ลดลงไปตามโดยเฉพาะคนเดินเท้าในกลุ่มผู้สูงอายุ (50+) ในขณะที่ประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเต็มรูปแบบในอนาคตอันใกล้ ปัญหานี้ย่อมขยายตัว ความปลอดภัยของคนเดินเท้า จึงควรถูกยกให้เป็นอีกหนึ่งเรื่องสำคัญที่ทุกภาคส่วนควรริเริ่มดำเนินการแก้ไขปัญหาให้ได้สัมฤทธิผลมากยิ่งขึ้น



ความปลอดภัยของคนเดินเท้า

“คนเดินเท้า” ถือเป็นกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (Vulnerable Road Users) กลุ่มหนึ่งที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มผู้ใช้ถนนอื่นๆ สถิติข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร ตั้งแต่ปี 2554-2563 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า มีคนเดินเท้าที่ได้รับอุบัติเหตุเฉลี่ยปีละ 2,500 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 7 ราย ซึ่ง 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดกับคนเดินเท้าทั้งหมด เกิดขึ้นในพื้นที่ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) หรือในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร





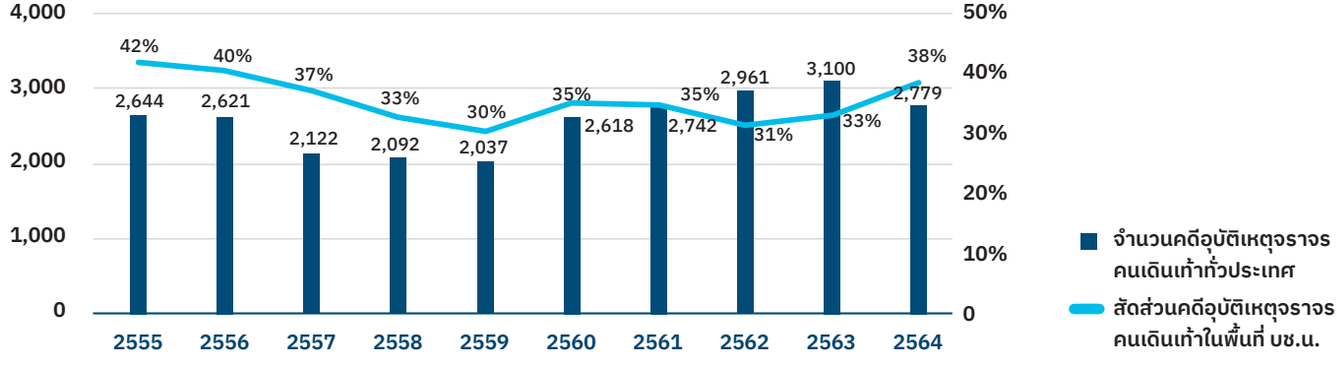
นอกจากนี้ ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมานั้น (ปี 2555-2564) มีคนเดินเท้าเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รวมทั้งสิ้น 6,739 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 1.84 ราย และดูเหมือนจะมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดในปี 2564 มีคนเดินเท้าเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพียง 352 ราย แต่เป็นที่น่าตกใจอย่างยิ่งเมื่อทำการวิเคราะห์ลงไปในรายละเอียดของแต่ละกลุ่มช่วงอายุ พบว่าคนเดินเท้าในกลุ่มผู้สูงอายุ (50+) มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มช่วงอายุอื่นๆ และเป็นเพียงกลุ่มเดียวที่ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมา

เมื่อพิจารณาความรุนแรงของอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าดูเหมือนจะมีแนวโน้มความรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง ระหว่างปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ระบุว่า อุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวงที่เกิดขึ้นเฉลี่ยเกินครึ่งนึง (มากกว่าร้อยละ 50) เป็นอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต โดยเฉพาะข้อมูลล่าสุด ปี 2564 พบว่า สัดส่วนอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวงที่มีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 65 ซึ่งสอดคล้องกับค่าดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ของอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวงที่ดูเหมือนแนวโน้มจะมีความรุนแรงเพิ่มอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วง 5 ปีหลัง (2560-2564) ที่บ่งชี้ให้เห็นว่า ในทุกๆ อุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวง 100 ครั้ง มักจะทำให้มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยสูงถึง 66 ราย สอดคล้องกับข้อเท็จจริงว่า **“ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด”** ยังคงเป็นมูลเหตุที่สันนิษฐานสำคัญอันดับแรกของอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 70 และดูเหมือนจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา

อุบัติเหตุ ชนคนเดินเท้าบนทางหลวง 100 ครั้ง มักจะทำให้มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยสูงถึง

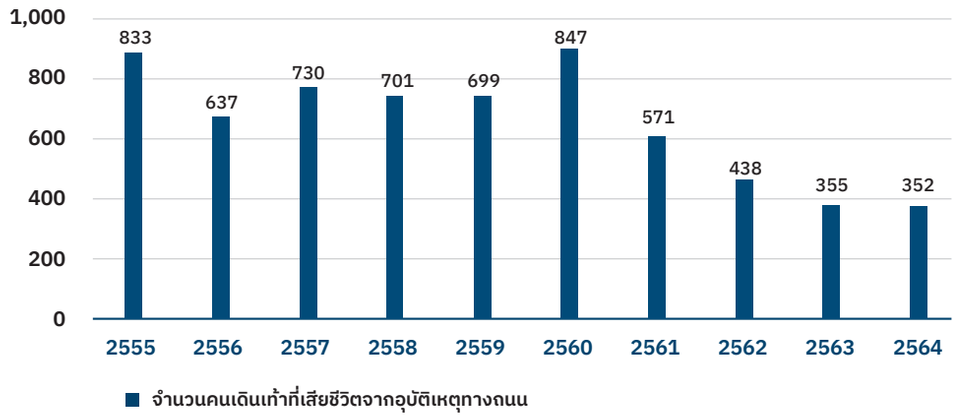
66 ราย

สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า ปี 2554-2563



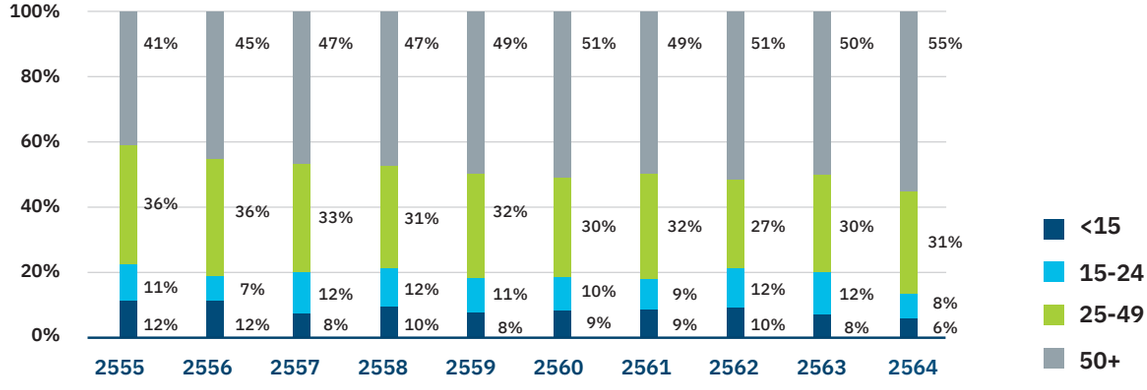
แหล่งข้อมูล: สถิติข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2553-2563 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จำนวนคนเดินเท้าที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2554-2563



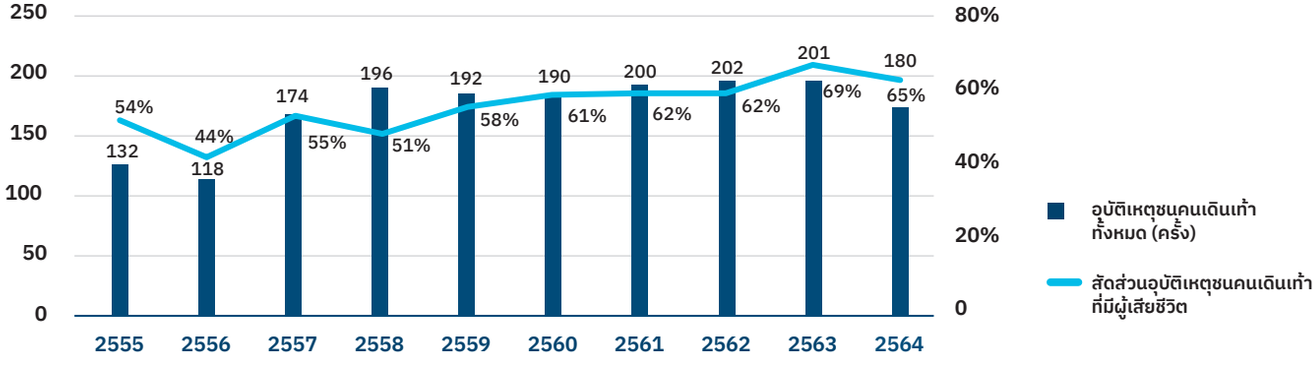
แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

สัดส่วนคนเดินเท้าที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2554-2563 จำแนกตามช่วงอายุ



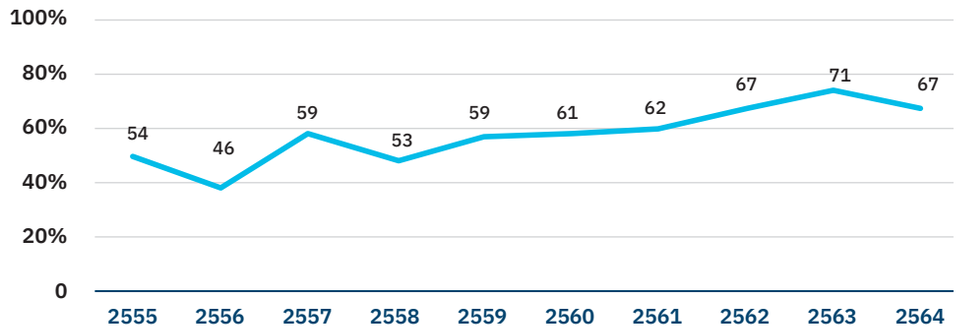
แหล่งข้อมูล: ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

จำนวนและสัดส่วนอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวง ปี 2554-2563



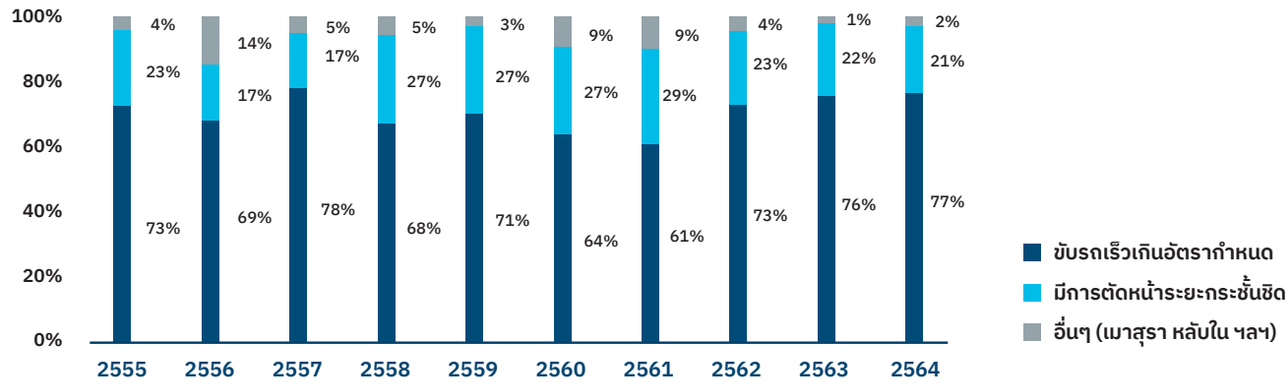
แหล่งข้อมูล: สถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) อุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวง ปี 2555-2564



แหล่งข้อมูล: สถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

สัดส่วนอุบัติเหตุชนคนเดินเท้าบนทางหลวง ปี 2555-2564 จำแนกตามมูลเหตุที่สันนิษฐาน



แหล่งข้อมูล: สถิติข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง ปี 2555-2564 สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

บทความ
เจาะลึกประเด็นที่สำคัญ



01

ถอดบทเรียนจาก
การสืบสวนสาเหตุ
การเกิดอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์



02

ต้นตอของความสูญเสีย
อนาคตของชาติ ช่องว่าง
แห่งการป้องกันที่ล้มเหลว
กรณีศึกษา :การสอบสวน
สาเหตุการบาดเจ็บและ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ในกลุ่มเด็กและเยาวชนไทย



03

“โอกาส” “ความเสี่ยง”และ “ความท้าทาย”ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ (Food Delivery) กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



04

ระบบเบรก ABS/CBS อุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์



05

การจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

บทความ
เรื่อง



ถอดบทเรียน จากการสืบสวน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์

ศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์
ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

ในอดีตที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างสูงในประเทศไทย โดยจากตัวเลขทางสถิติของกรมการขนส่งทางบก ในปี พ.ศ.2564 รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนมีจำนวนทั้งสิ้นมากกว่า 22 ล้านคัน คิดเป็นมากกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนพาหนะทุกประเภทที่จดทะเบียน

พ.ศ. 2545-2564
อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์มีปริมาณสูงถึง

40%

ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด

ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายประการ อาทิเช่น ความสะดวกรวดเร็วและความคล่องตัว ความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายของการเดินทาง ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ตลอดจนถึงข้อโดดเด่นทางด้านราคาที่ทำให้รถจักรยานยนต์ มักถูกพิจารณาว่า เป็นยานพาหนะส่วนบุคคลอันดับแรกที่สามารถหามาขับขี่ได้สำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลางหรือผู้ขับขี่ที่เป็นกลุ่มวัยรุ่น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น การใช้รถจักรยานยนต์ก็แฝงไว้ด้วยอันตรายที่มักจะถูกมองข้ามโดยกลุ่มผู้ใช้ นั่นคือ ความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่ที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะทราบดีถึงความเสี่ยงของการใช้รถจักรยานยนต์ แต่ความนิยมในการใช้งานก็ไม่ได้ลดน้อยลงแต่อย่างใด ด้วยข้อโดดเด่นของมันนี่เอง จนปฏิเสธไม่ได้ว่ารถจักรยานยนต์นั้นเป็นสิ่งจำเป็นต่อการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนไทยมานานมากแล้ว โดยเฉพาะในต่างจังหวัดที่มีข้อจำกัดด้านการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ หรือในกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ที่เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่สามารถหาซื้อมาใช้ได้โดยสะดวก

จากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นประเภทยานพาหนะที่มีตัวเลขของการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด โดยในช่วงปี พ.ศ. 2545-2564 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์มีปริมาณสูงถึงร้อยละ 40 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด ซึ่งจากข้อมูลทางสถิติที่รายงานโดยกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข พบว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าว จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์มีจำนวนสูงถึงร้อยละ 40 และ 80 ของจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในประเทศไทยตามลำดับ และตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี

ในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา บริษัทผู้ผลิตรถจักรยานยนต์และหน่วยงานวิจัยต่างๆ ในต่างประเทศได้พยายามทำการเก็บข้อมูล เพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาแนวทางในการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2563 ทางบริษัทเอเชียน ฮอนด้า บริษัทฮอนด้ามอเตอร์ และบริษัทยามาฮ่ามอเตอร์ ประเทศญี่ปุ่น จึงได้สนับสนุนให้ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ร่วมกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ทำการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในเชิงลึก ในโครงการวิจัยที่ชื่อว่า “Motorcycle Accident Investigation: Micro Study Analysis” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเข้าใจถึงรูปแบบและลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ และหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ข้อค้นพบที่ได้รับจากโครงการนี้ได้ก่อให้เกิดองค์ความรู้ที่เป็นประโยชน์อย่างมากมายในการนำไปสนับสนุนการกำหนดมาตรการและนโยบายในประเด็นที่สำคัญเพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และนำไปรณรงค์ให้สังคมตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อไป

โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือก เป็นกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์มากกว่า

60%

อย่างไรก็ตาม ปริมาณข้อมูลที่เก็บได้จากกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ยังมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดในประเทศไทย ซึ่งมีรูปแบบที่หลากหลายและเกี่ยวพันกับเหตุปัจจัยหลายชนิด ทำให้ไม่สามารถตอบคำถามถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในบางรูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมในประเภทของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รูปแบบต่างๆ เพื่อให้ครอบคลุมสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ได้หลากหลายมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ในโครงการดังกล่าวที่ได้มีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกของรถจักรยานยนต์ 1,000 กรณีนั้น ไม่ได้แสดงถึงสภาพการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยโดยภาพรวม แต่มีการกำหนดขอบเขตและคัดเลือกลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่ทำการเก็บข้อมูล โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือกเป็นกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์มากกว่าร้อยละ 60 โดยมุ่งเน้นศึกษากรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีความรุนแรงสูงอย่างน้อยร้อยละ 30 โดยควบคุมให้เป็นการเก็บกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เสียหลักหรือล้มเองเพียงร้อยละ 10 เนื่องจากได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในภาพรวมทั้งประเทศมาจากฐานข้อมูลของบริษัทกลางฯ และพบว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่จะเป็นการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ชนกับรถยนต์คันอื่น จึงเป็นที่มาของการกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกกรณีอุบัติเหตุตามที่ได้กล่าวมาเบื้องต้น ต่อมาในปีพ.ศ. 2564 ศูนย์วิจัยฯ จึงได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)ให้ดำเนินการเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เพิ่มขึ้นอีก 200 กรณี เป็นการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทุกประเภทที่เกิดขึ้น โดยเน้นกรณีอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงตั้งแต่ ระดับ AIS มากกว่า 2 ขึ้นไป เพื่อเพิ่มความหลากหลายของกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

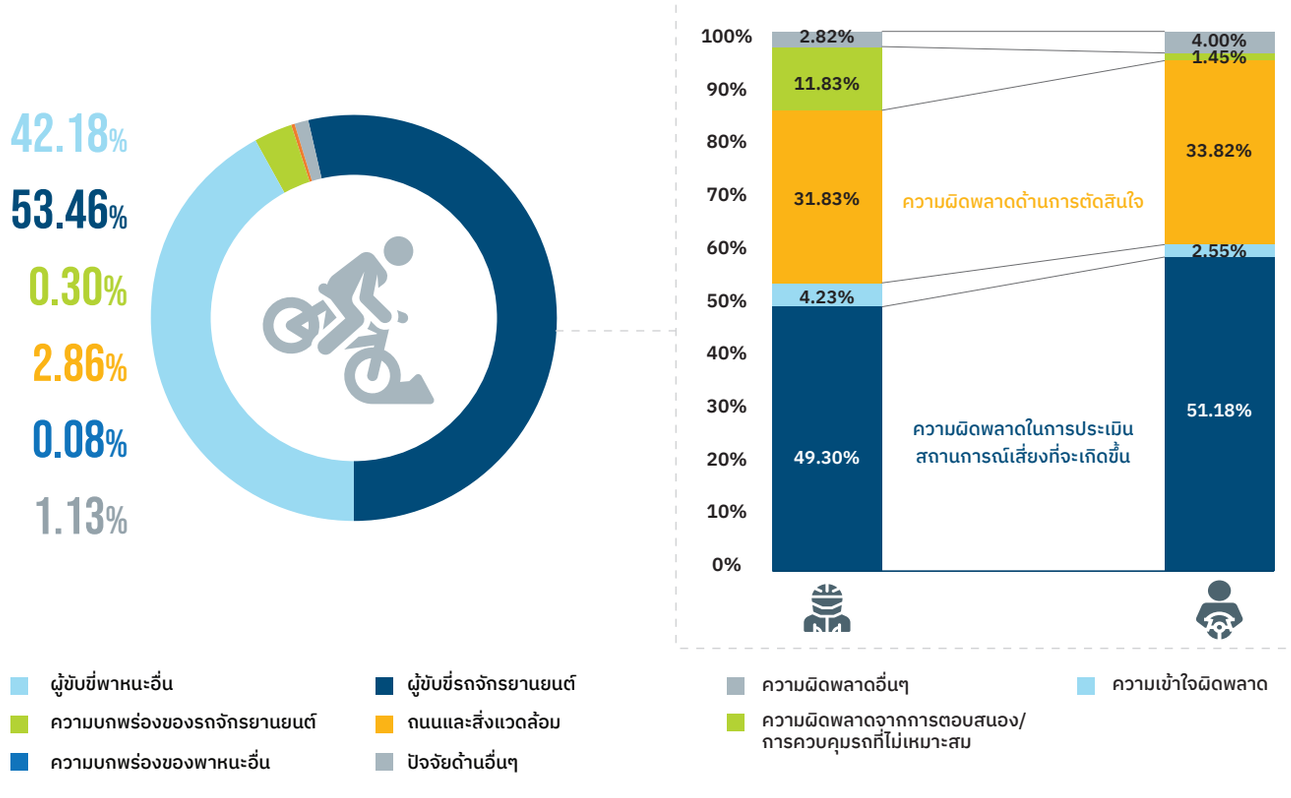
ที่ผ่านมา ศูนย์วิจัยฯ จึงได้นำข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เก็บได้จากทั้ง 2 โครงการมาวิเคราะห์ร่วมกัน ในจำนวนทั้งหมด 1,200 กรณี และทำให้ได้ข้อค้นพบที่น่าสนใจดังนี้

1. สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้นเกิดจากทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นคู่กรณี ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน แต่สาเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น พบว่า ร้อยละ 50 เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure) รองลงมาได้แก่ ความผิดพลาดในการตัดสินใจเมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Decision Failure) และความผิดพลาดในการควบคุมรถ (Reaction Failure) ส่วนในอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงถึงขั้นมีผู้เสียชีวิตนั้น พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure) สูงถึงร้อยละ 62 (รูปที่ 1)

2. นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 25 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความไม่ตั้งใจในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Attention Failure) และร้อยละ 42 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดเกิดจากการทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Faulty in Traffic Strategy)

รูปที่ 1 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

รูปที่ 1 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



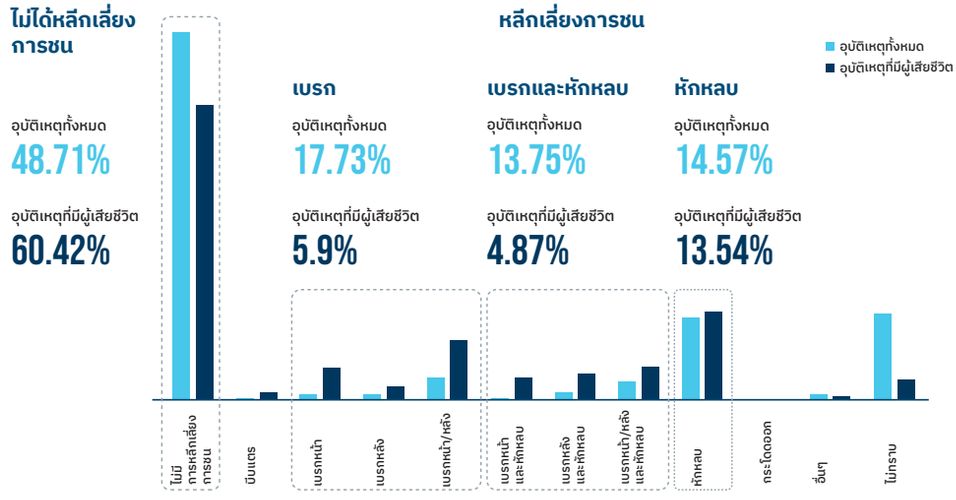
48%

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นการชนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่หลบหลีกหรือเบรก

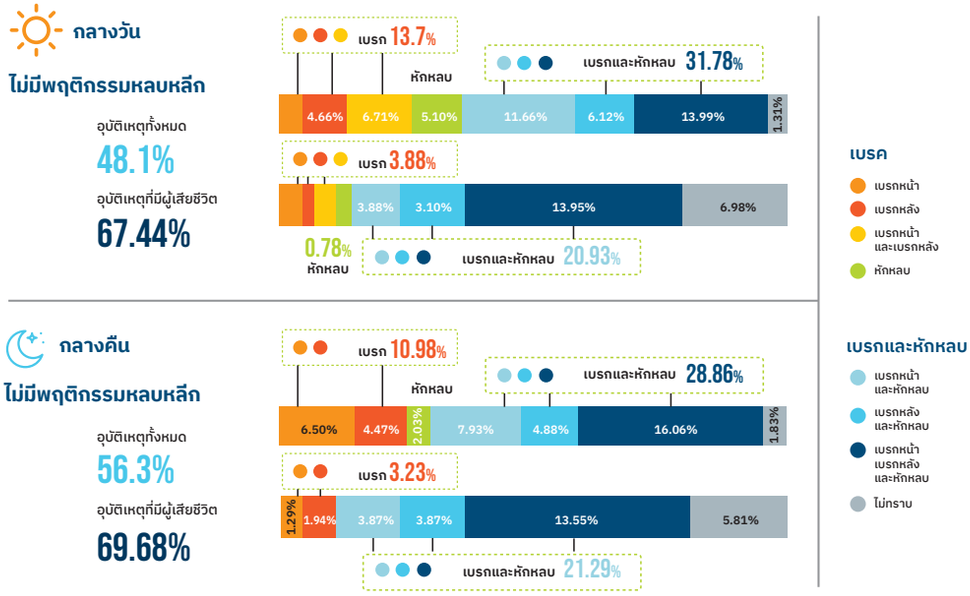
3. ในส่วนของผู้ขับรถยนต์ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 42 โดยผู้ขับขี่รถยนต์ก็มีความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์ (Perception Failure) เช่นเดียวกัน โดยพบว่ามีความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์สูงถึงร้อยละ 58 รองลงมาเป็นความผิดพลาดในการตัดสินใจเมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Decision Failure) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนหนึ่งก็เกิดจากสาเหตุที่มาจากความผิดพลาดในการขับขี่ของผู้ขับรถยนต์ด้วยเช่นเดียวกัน

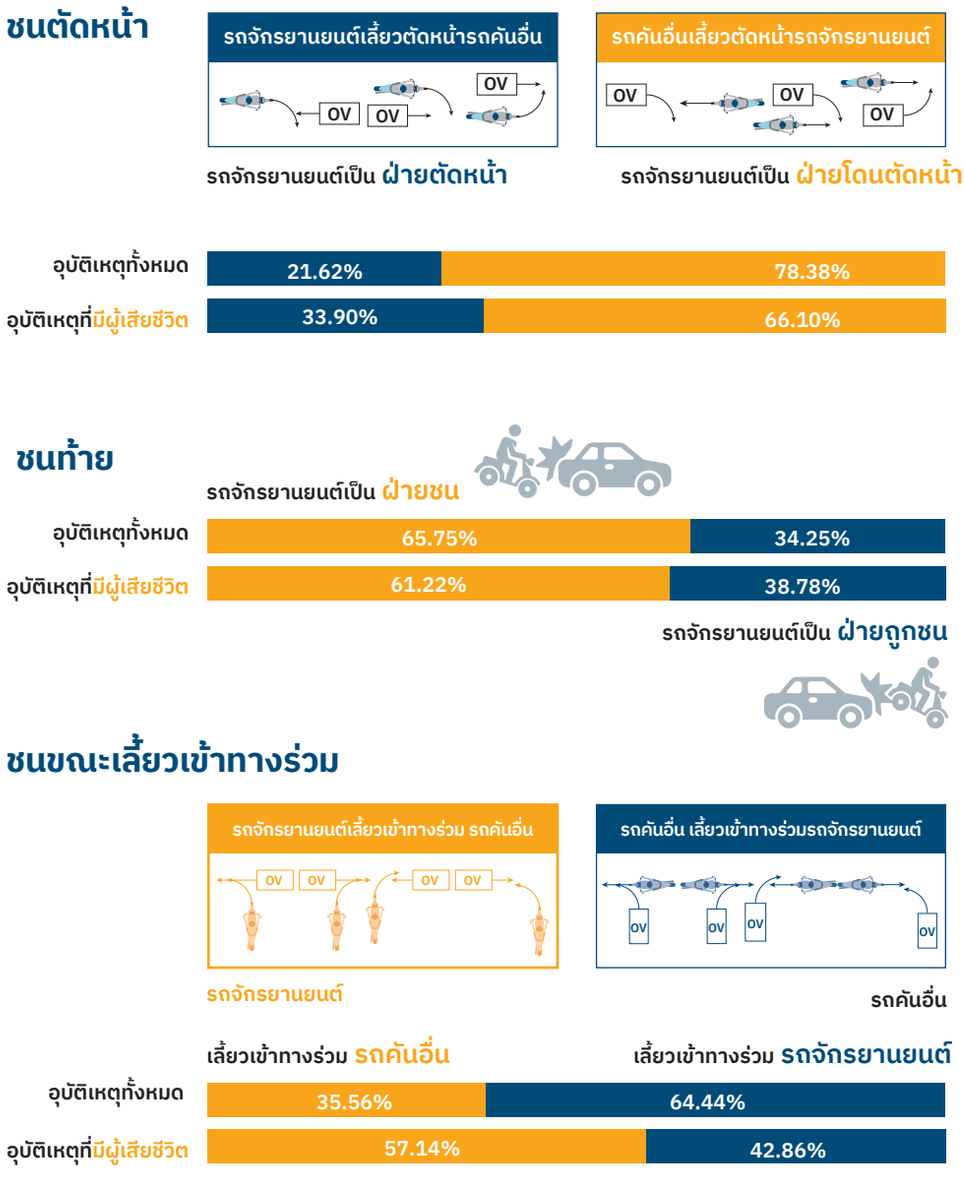
4. ร้อยละ 48 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เป็นการชนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่หลบหลีกหรือเบรก เพื่อหลีกเลี่ยงการชนแต่อย่างใด (Collision Avoidance) และมีสัดส่วนที่สูงมากถึงร้อยละ 60 ในอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิต (รูปที่ 2) โดยส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจาก ไม่สามารถหลบหลีกหรือเบรกได้ทันเพราะเกิดเหตุการณ์กระทันหัน คือรับรู้ว่าเกิดอุบัติเหตุก็ต่อเมื่อมีการชนเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มนี้ ก็คือผู้ขับขี่ที่อยู่ในสภาพปกติ ไม่ได้มีอาการง่วงหรือเมาแต่อย่างใด นอกจากนี้ก็ยังขับขี่อยู่ในช่วงความเร็วปกติด้วย คือตั้งแต่ 30-60 กม.ต่อชม. จากข้อมูลยังพบว่าในเวลากลางคืน ผู้ขับขี่ไม่มีการหลบหลีกเพื่อหลีกเลี่ยงการชน มากกว่าในเวลากลางวัน ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ 70 สำหรับในเวลากลางคืน (รูปที่ 3)

รูปที่ 2 พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์



รูปที่ 3 พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการชนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนเปรียบเทียบกับในเวลากลางวัน





รูปที่ 4 รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตที่พบบ่อยมากที่สุด

5. รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตที่พบบ่อยมากที่สุด (รูปที่ 4) ได้แก่ รูปแบบการชนแบบชนตัดหน้า โดยร้อยละ 78 เป็นการชนรถยนต์ที่เลี้ยวตัดหน้า โดยรถจักรยานยนต์วิ่งมาทางตรง รองลงมาได้แก่ ชนท้าย โดยร้อยละ 65 เป็นรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถยนต์คันอื่น และอันดับสามได้แก่ ชนขณะเลี้ยวเข้าทางร่วม ซึ่งร้อยละ 65 เป็นรูปแบบรถคันอื่นเลี้ยวเข้าทางร่วมรถจักรยานยนต์ แต่ในกลุ่มอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจะพบว่า รถจักรยานยนต์เลี้ยวเข้าทางร่วมรถคันอื่นมีสัดส่วนสูงกว่า ถึงร้อยละ 57 ทั้งนี้ผลสรุปข้อนี้อาจเป็นผลมาจากการเลือกประเภทตัวอย่างกรณีอุบัติเหตุที่ทำการเก็บข้อมูล เพราะส่วนใหญ่ของจำนวนกรณีอุบัติเหตุที่เก็บมา จะเน้นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูง จึงได้เลือกตัวอย่างกรณีอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ชนกับผู้ขับรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุที่พบเห็นมากที่สุดมักจะเป็นกรณีอุบัติเหตุที่มีรถยนต์คันอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

ในกลุ่มเยาวชน อายุ 15-24 ปี ยังมีสัดส่วนผู้ขับขี่ที่ ไม่มีใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงถึง

54%

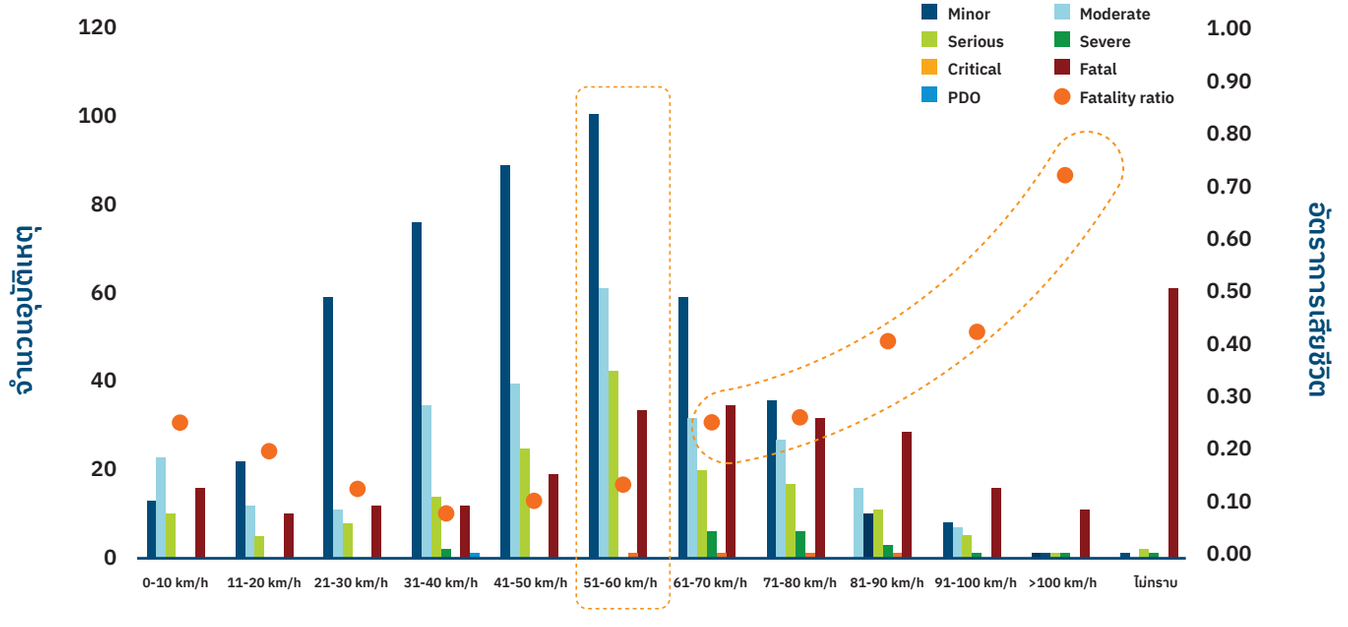
6. ร้อยละ 41 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุไม่มีใบอนุญาตขับขี่ แต่ถึงกระนั้นก็ตาม ในกลุ่มผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 50 เป็นการชนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่หลบหลีกหรือเบรกเพื่อหลีกเลี่ยงการชนเช่นเดียวกัน ดังนั้นข้อมูลชี้ให้เห็นว่า ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะมีใบอนุญาตขับขี่ แต่ก็ยังคงขาดทักษะในการหลีกเลี่ยงการชนอยู่ดี

7. มากกว่าร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้น เกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ผ่านการอบรมขับขี่ปลอดภัยมาก่อน แต่เรียนรู้วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์มาจากครอบครัว เพื่อน หรือหัดขับขี่เอง และในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีใบอนุญาตขับขี่ มากกว่า ร้อยละ 90 ก็มีการเรียนรู้วิธีในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาจากครอบครัว เพื่อน หรือหัดขับขี่เอง เช่นกัน

8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ผู้ขับขี่ในกลุ่มวัยรุ่น อายุ 15-24 ปี แต่ ผู้ขับขี่ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี และกลุ่มอายุสูงกว่า 64 ปี จะมีโอกาสที่เมื่อประสบอุบัติเหตุแล้วจะมีความเสี่ยงสูงถึงขั้นเสียชีวิต นอกจากนี้ยังพบว่าความผิดพลาดในการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-24 ปี จะเป็นความผิดพลาดในด้านการควบคุมรถจักรยานยนต์มากกว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ใหญ่ โดยเฉพาะความผิดพลาดด้านการใช้เบรกเพื่อชะลอความเร็ว หรือหยุดรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

9.เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้ความเร็วในการขับขี่สูงกว่า 80 กม.ต่อชม. เมื่อประสบอุบัติเหตุจะมีโอกาสในการเสียชีวิตสูงอย่างมีนัยสำคัญ (รูปที่ 5) โดยถ้าเกิดเหตุในเวลากลางคืน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะมีความรุนแรงมากกว่า

รูปที่ 5 ความเร็วในการเดินทางก่อนเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์



10. มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ว่า มากกว่าร้อยละ 60 ของผู้เสียชีวิต ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และในกรณีอุบัติเหตุที่มีการเสียชีวิตเนื่องจากบาดเจ็บที่ศีรษะ พบว่ามากกว่าร้อยละ 70 ไม่สวมหมวกนิรภัย

11. สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยร่วมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 40 และพบว่ามักเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูงบนถนนในเขตชานเมืองและชนบท และส่วนใหญ่เป็นถนนสายรอง โดยร้อยละ 24 เกิดบนทางร่วมทางแยก นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุที่มีความเกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพทางถนน ได้แก่ ปัญหาวิสัยทัศน์ไม่ชัดเจน (แสงสว่างไม่เพียงพอ เส้นถนนไม่ชัดเจน) ร้อยละ 29 รองลงมา ได้แก่ ปัญหาระยะการมองเห็นถูกบดบัง ร้อยละ 27 ปัญหาระยะการมองเห็นถูกบดบังด้วยรถคันอื่น ร้อยละ 20 และ ปัญหาพื้นผิวจราจรที่ไม่สมบูรณ์ ร้อยละ 14

12. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดบนถนนขนาด 4 ช่องจราจร เป็นการเกิดอุบัติเหตุบนไหล่ทางสูงถึงร้อยละ 23 และเป็นอุบัติเหตุที่ความรุนแรงถึงขั้นมีผู้เสียชีวิตถึงร้อยละ 30 นั่นหมายถึงความไม่ปลอดภัยในการสัญจรบนไหล่ทาง ทั้งๆ ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักใช้ช่องทางนี้ในการเดินทางเนื่องจากเป็นช่องจราจรที่ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่า

นอกจากข้อค้นพบในภาพรวมจากการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเชิงลึกทั้งหมด 1,200 กรณี ฐานข้อมูลชุดนี้ยังสามารถนำมาวิเคราะห์เจาะลึกในเชิงประเด็นที่สำคัญได้อีกด้วย เช่น อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน หรืออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากความผิดพลาดด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุของผู้ขับขี่

60%

เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เสียชีวิต เนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน

จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเชิงลึกทั้งหมด 1,200 กรณี พบว่า ในกลุ่มเยาวชนอายุ 15-24 ปี มีสัดส่วนในการเกิดอุบัติเหตุในช่วงกลางคืนสูงถึงร้อยละ 44 และมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับสูงถึง ร้อยละ 12 ในกลุ่มเยาวชนที่ประสบอุบัติเหตุนี้ยังพบว่ามีสัดส่วนการไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 60 และเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ นอกจากนี้ ในกลุ่มเยาวชนอายุ 15-24 ปี ยังมีสัดส่วนผู้ขับขี่ที่ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงถึงร้อยละ 54 อีกด้วย ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงมากกว่าผู้ขับขี่ในกลุ่มที่มีอายุมากกว่า24 ปี ข้อค้นพบที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน คือมักจะเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากความผิดพลาดในการคาดการณ์สถานการณ์เสี่ยง สูงถึงร้อยละ 44 ซึ่งความผิดพลาดรูปแบบนี้มักจะพบในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ใหญ่เช่นเดียวกัน แต่ความผิดพลาดอีกประเภทหนึ่งที่โดดเด่นในกลุ่มของผู้ขับขี่เยาวชน คือความผิดพลาดในการควบคุมรถเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นนั่นเอง สันนิษฐานได้ว่าเกิดจากประสบการณ์ในการขับขี่ที่ยังน้อยอยู่ของกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน ที่ไม่สามารถควบคุมรถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้น จากข้อค้นพบดังกล่าว ทำให้เกิดคำถามถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลา

กลางคืน ซึ่งมีสภาพแวดล้อมและปัจจัยเสี่ยงที่มากกว่าในเวลากลางวัน จึงอาจนำมาสู่ข้อควรพิจารณาว่า ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชนอายุยังไม่ถึง 18 ปี ถ้ามีใบขับขี่ก็จะเป็นเพียงใบขับขี่ชั่วคราว ควรให้มาขับขี่บนท้องถนนได้ในเวลากลางคืนหรือไม่ สมควรให้มีการจำกัดการใช้งานรถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ขับขี่เยาวชนในช่วงเวลากลางคืนหรือไม่ และจากข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความผิดพลาดในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน ยังแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องเร่งฝึกทักษะการขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ที่เป็นกลุ่มเยาวชนให้มากขึ้นโดยมุ่งเน้นทักษะในการคาดการณ์อุบัติเหตุและทักษะในการควบคุมรถเมื่อต้องเผชิญกับสภานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่งข้อค้นพบและข้อเสนอแนะนี้ได้ปรากฏในงานวิจัยก่อนหน้านี้ว่า[1] การอบรมทักษะการขับขี่โดยมุ่งเน้นทักษะในการคาดการณ์อุบัติเหตุจะช่วยลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ควรสนับสนุนให้กลุ่มเยาวชนได้ผ่านกระบวนการทดสอบเพื่อได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพ นอกจากนี้การไม่สวมหมวกนิรภัย และดื่มแล้วขับ ก็ยังคงเป็นพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ ที่พบบ่อยในกลุ่มผู้ขับขี่เยาวชน จึงจำเป็นที่จะต้องมีมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

พฤติกรรมเสี่ยงที่พบบ่อยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตในเวลากลางคืน คือดื่มแล้วขับ ซึ่งพบในสัดส่วนที่สูงถึง

28%

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน

เห็นได้ชัดว่าอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน ก่อให้เกิดความรุนแรงที่สูงกว่าในเวลากลางวันหลายเท่าตัว เมื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เจาะรายประเด็นนั้นพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่พบบ่อยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตในเวลากลางคืน คือดื่มแล้วขับ ซึ่งพบในสัดส่วนที่สูงถึง ร้อยละ 28 ซึ่งในเวลากลางวันจะพบเพียงแค่ร้อยละ 11 ความเร็วก็เป็นอีกปัจจัยเสี่ยงหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน โดยพบว่าในเวลากลางคืน มีการใช้ความเร็วสูงขณะขับขี่ทำให้ ความเร็วขณะชนก็สูงตามไปด้วย โอกาสเสียชีวิตจึงมากกว่าในเวลากลางวันถึงสองเท่า และยังพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนยังมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าในเวลากลางวันอีกด้วย นอกจากนี้อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์รุนแรงที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพราะรถจักรยานยนต์ถูกชนโดยรถยนต์คันอื่นมากกว่าเวลากลางวัน ซึ่งอาจเกิดจากพฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถยนต์และพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนสูงกว่าในเวลากลางวัน ทำให้เพิ่มโอกาสในการชนกันระหว่างรถยนต์และรถจักรยานยนต์มากกว่าและส่งผลต่อความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนกันเกิดขึ้น ดังนั้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนจำเป็นต้องควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญให้ได้ ซึ่งก็คือพฤติกรรมเมาแล้วขับ และพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่ ในเวลากลางคืนยิ่งพบพฤติกรรมการไม่หลบหลีกเมื่อเกิดการชนมากกว่าในเวลากลางวัน หรือหมายถึงผู้ขับขี่ไม่ได้มีความพยายามที่จะหลีกเลี่ยงการชนใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการเบรกหรือหักหลบ ซึ่งอาจเกิดจากปัญหาด้านทัศนวิสัยที่มองเห็นได้ไม่ชัดในเวลากลางคืน เมื่อรู้ตัวก็ชนเสียแล้ว ซึ่งปัญหาทัศนวิสัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน อาจเกิดจากแสงสว่างจากไฟหน้ารถที่ไม่เพียงพอต่อการมองเห็นสำหรับเบรกรถเพื่อหลีกเลี่ยงการชน หรืออาจเกิดจากปัญหาการมองไม่เห็นแนวถนนในเวลากลางคืน เช่น เส้นจราจรไม่ชัดเจน ขาดหลักนำทาง รวมถึงปัญหาการมองเห็นตัวรถจักรยานยนต์ ที่มักมองไม่เห็นโดยรถยนต์ในเวลากลางคืน ดังนั้นการออกแบบและติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อช่วยเพิ่มการมองเห็นให้กับตัวรถจักรยานยนต์รอบคัน โดยเพิ่มเติมจากไฟหน้าและไฟท้าย ก็จะช่วยเพิ่มการมองเห็นของรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนได้

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากความผิดพลาดด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุของผู้ขับขี่

ความผิดพลาดด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุของผู้ขับขี่ คือความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่ไม่รับรู้ต่อสถานการณ์โดยรอบ เช่น ไม่จดจ่อกับมุมมองด้านหน้า ไม่มองดูกระจกข้างก่อนเปลี่ยนช่องจราจร ขับขี่ผ่านทางแยกโดยไม่มองรถในทิศทางอื่น ขับขี่ผ่านทางข้ามโดยไม่สังเกตคนข้ามแซงโดยไม่มองรถด้านหน้าและด้านหลัง ไม่สังเกตรถคันอื่นก่อนทำการเลี้ยว เปลี่ยนช่องจราจรหรือกลับรถ ทำให้ชนกับยานพาหนะคันอื่น เป็นต้น ในอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากความผิดพลาดด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุของผู้ขับขี่นั้น ข้อค้นพบได้ชี้ชัดว่าส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่กลุ่มเยาวชนอายุ 15-24 ปีที่เกิดอุบัติเหตุจากความผิดพลาดประเภทนี้มากที่สุด และกลุ่มอาชีพที่พบความผิดพลาดด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ได้แก่กลุ่มพนักงานบริษัทและนักเรียน ทำให้สามารถมองเห็นกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจนว่ากลุ่มใดสมควรได้รับการอบรมทักษะในเรื่องนี้ก่อนเป็นอันดับแรก โดยผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ยังคงมีความผิดพลาดประเภทนี้อยู่ ซึ่งไม่ได้ต่างจากผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เท่าไรนัก นั่นสะท้อนให้เห็นว่าถึงจะมีหรือไม่มีใบขับขี่ ก็ยังขาดทักษะด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุอยู่ดี ทั้งๆที่เป็นทักษะที่สำคัญและมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการเกิดอุบัติเหตุ

จากข้อค้นพบในเรื่องนี้ ทำให้เห็นว่าทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุ เป็นทักษะที่จำเป็นต้องฝึกฝนให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน นักเรียน และพนักงานบริษัท

จากข้อค้นพบในเรื่องนี้ ทำให้เห็นว่า ทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุ เป็นทักษะที่จำเป็นต้องฝึกฝนให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน นักเรียน และพนักงานบริษัท โดยควรจัดให้มีการอบรมและรณรงค์ในเรื่องของทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง อาจผ่านทางมาตรการองค์กร ทั้งในกลุ่มผู้ที่มีใบขับขี่และยังไม่มีใบขับขี่ และสมควรเร่งปรับปรุงรูปแบบและเนื้อหา ในการอบรมและทดสอบ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมการสอนทักษะด้านนี้เป็นสำคัญ เพราะกระบวนการอนุมัติใบขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันไม่ได้มีเงื่อนไขให้ผ่านการสอนหรือฝึกให้มีทักษะในการคาดการณ์อุบัติเหตุของผู้ขับขี่เลย

บทสรุป

เป็นที่ทราบกันดีว่ารถจักรยานยนต์ยังคงเป็นสิ่งจำเป็นในการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนไทยในปัจจุบัน การลดปริมาณการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์นั้นคงทำได้ยากตราบใดที่ยังไม่มีรูปแบบการเดินทางอื่นที่มีข้อโดดเด่นกว่าการใช้รถจักรยานยนต์มาเป็นทางเลือก โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชานเมืองและพื้นที่ชนบทที่แทบจะไม่มีทางเลือกในการเดินทางอื่นให้เห็นเลย ดังนั้นเราจึงต้องยอมรับว่ารถจักรยานยนต์ก็ยังคงต้องมีการใช้งานกันอยู่ต่อไป แต่เราจะทำอย่างไรให้การใช้รถจักรยานยนต์นั้นมีความปลอดภัยมากขึ้นกว่าเดิม ถ้าอ้างอิงจากองค์ความรู้ที่ได้รับจากการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เชิงลึกในโครงการนี้นั้น สามารถนำมากำหนดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ชัดเจนและมีหลักฐานเชิงประจักษ์ที่สามารถรองรับเหตุผลของการกำหนดมาตรการและนโยบายเหล่านี้ได้ อาทิเช่น

1. เร่งฝึกอบรบทักษะในการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมถึงผู้ขับรถยนต์ เพราะทักษะดังกล่าวส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง แต่ที่ผ่านมาประเทศไทยไม่เคยมีการนำทักษะนี้มาใช้ในการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์มาก่อนทั้งๆ ที่ในต่างประเทศได้ให้ความสำคัญต่อทักษะนี้เป็นอันดับแรกในการอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย

2. จัดการความเร็วโดยมุ่งเน้นการจัดการความเร็วของรถยนต์ เพราะโดยทั่วไป อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นนั้น รถจักรยานยนต์ไม่ได้ใช้ความเร็วที่สูงมากนัก แต่เมื่อเกิดการชนกับรถยนต์ที่วิ่งมาด้วยความเร็วสูง ความแตกต่างของความเร็วทำให้เกิดความเร็วขณะชนที่สูงตามไปด้วย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต และก็มักเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต

3. ถนนสามารถช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกแบบถนนเพื่อลดจุดตัดกระแสจราจร เช่น ทางแยก จุดกลับรถ ทางเข้าออกซอย แนวคิดเรื่องการจัดลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy System) การจัดการทางเข้าออก (Access Management) และการใช้ลักษณะทางกายภาพของถนนในการลดความเร็วของกระแสจราจรในเขตชุมชน (Traffic Calming) นอกจากนี้ความปลอดภัยของถนนในรูปแบบพื้นฐานก็ยังคงมีความสำคัญมาก เช่น การปรับปรุงเส้นและแนวถนน และการติดตั้งหลักนำทางให้เห็นแนวถนนที่ชัดเจนอยู่เสมอ การปรับปรุงระยะการมองเห็นตามทางแยก และการบำรุงรักษาสภาพผิวถนนให้อยู่ในสภาพที่ดี ไม่มีเศษหินทราย หรือ หลุมบ่อ ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลื่นล้มได้

4.ปรับปรุงการมองเห็นของรถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงเพื่อเพิ่มระยะการมองเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เอง ได้แก่ การปรับปรุงไฟส่องสว่างหน้ารถให้เพิ่มระยะการมองเห็นที่เหมาะสมกับระยะหยุดอย่างปลอดภัย หรือการปรับปรุงเพื่อเพิ่มการมองเห็นของตัวรถจักรยานยนต์รอบคัน โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ซึ่งโดยปกติแล้วรถยนต์คันอื่นจะสามารถมองเห็นรถจักรยานยนต์ได้จากไฟหน้ารถและไฟท้ายซึ่งมีเพียงอย่างละดวง ถ้าไฟชำรุดจะไม่มีโอกาสมองเห็นรถจักรยานยนต์ในระยะไกลได้เลย ดังนั้นการติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับตัวรถจักรยานยนต์จะทำให้มองเห็นตัวรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืนได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้รถขนาดใหญ่ที่มักจะเป็นคู่กรณีกับรถจักรยานยนต์และทำให้เกิดการเสียชีวิต ได้แก่รถบรรทุกนั้นควรให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มการมองเห็นในจุดอับ (Blind Spots) ของรถขนาดใหญ่ และกวดขันการติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสงท้ายรถบรรทุก รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการชนด้านท้ายและด้านข้างของรถบรรทุก (Underride Protection)

5.จากการสืบสวนฯ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ยังคงพบว่าหมวกนิรภัยนั้นสามารถช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นมาตรการต่างๆที่ใช้ในการรณรงค์หรือส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยก็ยังคงจำเป็นต้องทำอย่างต่อเนื่องและเข้มข้นต่อไป ก็จะสามารถช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลงได้

เอกสารอ้างอิง

1. Woratanarat, P., Ingsathit, A., Chatchaipan, P., and Suriyawongpaisal, P., “Safety Riding Program and Motorycle-Related Injuries in Thailand, Accident Analysis and Prevention, Vol. 58, pp. 2013) 121-115)

บทความ
เรื่อง



ต้นตอของความสูญเสียอนาคตของชาติ

ช่องว่างแห่งการป้องกันที่ล้มเหลว กรณีศึกษา การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนไทย

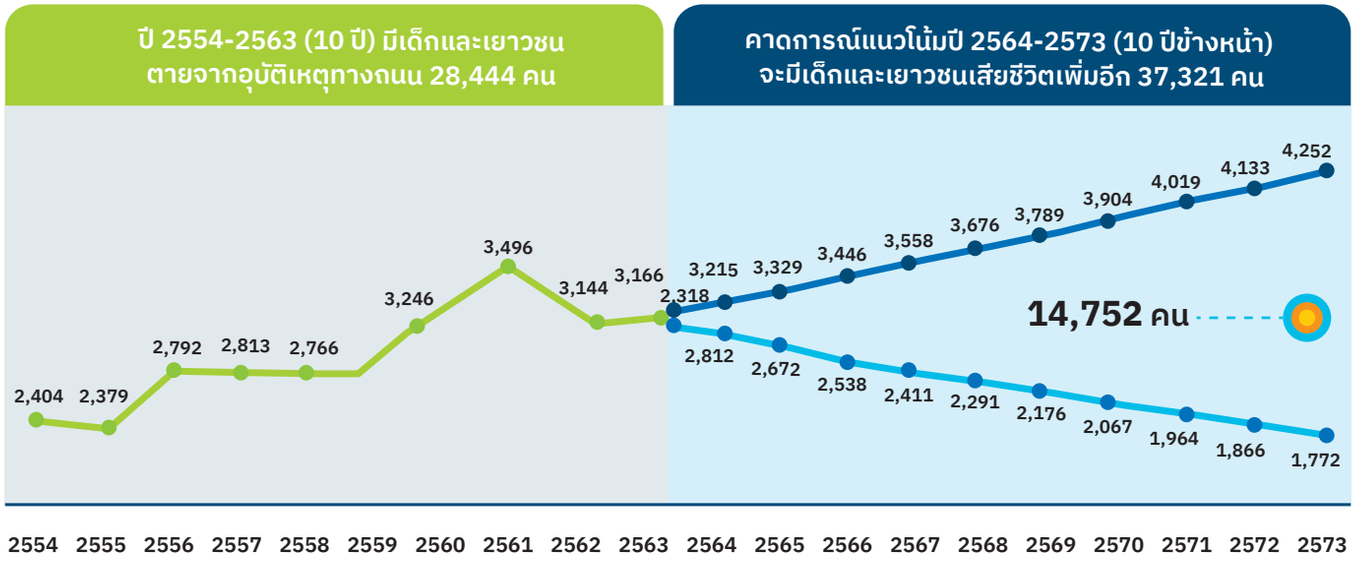
ดร.ปัญญ์ จันทร์พาณิชย์
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค

บทนำ

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (ปี2554 – 2563) มีเด็กและเยาวชนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 28,444 คน

การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสังคมที่สร้างความสูญเสียให้กับคนไทยมาอย่างยาวนาน และยังมองไม่เห็นแสงสว่างที่ปลายอุโมงค์ว่าจะมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนช่วงอายุ 10 - 19 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา (ปี 2554 - 2563) มีเด็กและเยาวชนช่วงอายุ 10 - 19 ปี เดินทางแล้วไม่ได้กลับบ้านถึง 28,444 คน หรือเฉลี่ยปีละ 2,844 คน โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น หากไม่มีการยกระดับแผนงานการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กและเยาวชนไทย เป็นวาระเร่งด่วนในระดับชาติ และในอีก 1 ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (ปี 2564-2573) จากค่าประมาณการแนวโน้มการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน แบบการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time Series) พบว่า จะมีเด็กและเยาวชนไทยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 37,321 คน

การประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน 10-19 ปี โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)



ถ้าสามารถลดการตายได้ปีละ 5% ใน 10 ปี จะช่วยชีวิตเด็กและเยาวชนได้ 14,752 คน

แหล่งข้อมูล : ฐานข้อมูลการบูรณาการการตายจากอุบัติเหตุจราจร 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

จากการวิเคราะห์สถานการณ์เบื้องต้น พบว่า ยังมีช่องว่างของมาตรการการป้องกันการบาดเจ็บและตาย ที่ใช้เฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน ประเทศไทยใช้มาตรการป้องกันการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุทางถนนหลายมาตรการ แต่มาตรการส่วนใหญ่มักมุ่งเป้าจัดการกับปัญหาในภาพรวม และในเชิงประเด็นพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถเร็ว และการดื่มแล้วขับ เป็นต้น แต่ในกลุ่มเสี่ยงสูงที่เป็นเด็กและเยาวชน ยังไม่มีแผนงานและมาตรการเฉพาะทั้งในระดับชาติ และในระดับพื้นที่ ปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชน มีหลายสาเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น การผลิตนักขับมือใหม่ลงสู่ท้องถนน ใบอนุญาตขับขี่ไม่ใช่สิ่งจำเป็นสำหรับเยาวชน ทักษะการขับขี่ การมีพฤติกรรมเสี่ยงด้วยวัยคึกคะนอง การมีทัศนคติอันตรายและการไม่ได้เรียนรู้และการฝึกขับขี่อย่างไม่ถูกต้องรวมถึงการบังคับใช้กฎหมายซึ่งมีข้อจำกัดในกลุ่มเด็กและเยาวชน หรือแม้กระทั่งสิ่งแวดล้อมทางสังคม เช่น การโฆษณาที่กระตุ้นอารมณ์และพฤติกรรมเสี่ยง การที่ผู้ปกครองซื้อรถให้กับเด็กและเยาวชนและยินยอมให้ขับขี่ ทั้งที่จำเป็นและไม่จำเป็น เป็นต้น

เยาวชนไทย ที่เกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

86%

โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บสำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้จักรยานยนต์ที่มีประสิทธิผล ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) โดยมีการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์เก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2562 - มีนาคม 2563 อายุน้อยกว่า 20 ปี จำนวน 147 คน จากการเกิดเหตุ 115 เหตุการณ์ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบใน Program Investigation online เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการ (Need Assessment) นำไปสู่การวิเคราะห์ปัจจัยสาเหตุเชิงลึก เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย มีการเก็บข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปตามหลักระบาดวิทยาการบาดเจ็บ ได้แก่ พฤติกรรมส่วนบุคคล ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์ภาพรวมตามหลักแนวคิด Haddon's Matrix ได้แก่ เหตุการณ์ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ แยกตามคน รถ ถนน

2. ข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์ ได้แก่ อาชีพ ขนาดเครื่องยนต์ ประสบการณ์การขับขี่ อายุที่เริ่มหัดขับรถ คนที่สอนขับรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ การผ่านการอบรมขับขี่ปลอดภัย อุปนิสัย และการดำเนินชีวิตของวัยรุ่น และนโยบายของสถานศึกษา

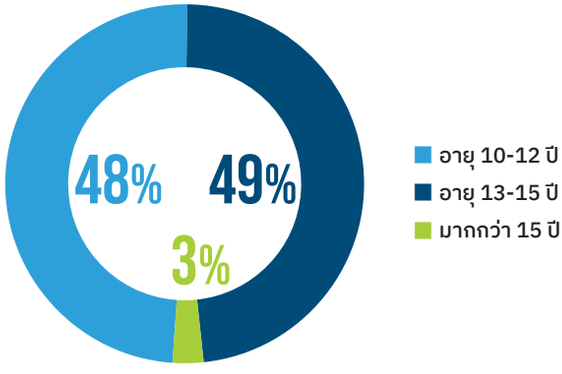
3. วิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บและตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี ตามกรอบการศึกษา โดยใช้แนวคิด Swiss cheese Model ได้แก่ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เงื่อนไข ที่ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแล และปัจจัยด้านองค์การปัจจัยด้านนโยบายในระดับพื้นที่

4. วิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บและตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี ตามแนวคิด SHELL Model ได้แก่ ปัจจัยด้านกฎระเบียบ (Software) ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านคนขับรถ และปัจจัยด้านคนขับรถร่วมทาง

มีประเด็นข้อค้นพบจากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

1. เราผลิตนักขับมือใหม่ลงสู่ท้องถนนกันอย่างไร หรือจะปล่อยเป็นเรื่องของเวรกรรม...โดยไร้การควบคุมดูแล เด็กไทยเริ่มเข้าสู่วงการนักขับมือใหม่บนท้องถนน ตั้งแต่อายุ 10 - 12 ปี โดยไม่มีการควบคุมดูแลการฝึกหัดการขับขี่และการเรียนรู้ที่มีคุณภาพ

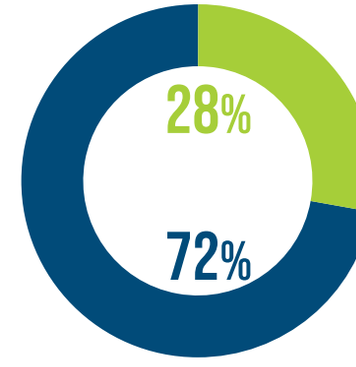
อายุที่เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์



อายุเด็กไทยที่เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์

- 48% อายุ 10-12 ปี
- 49% อายุ 13-15 ปี
- 3% และมากกว่า 15 ปี

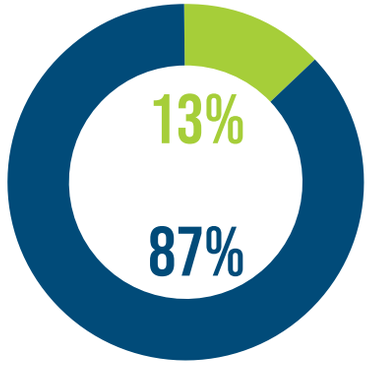
การเรียนรู้การฝึกขับรถ



ส่วนใหญ่เรียนรู้การฝึกขับรถจากผู้ที่ไม่มีความรู้การขับขี่ที่ได้คุณภาพ

- 72% เรียนรู้จาก พ่อ แม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน
- 28% เรียนรู้ด้วยตนเอง

การฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย

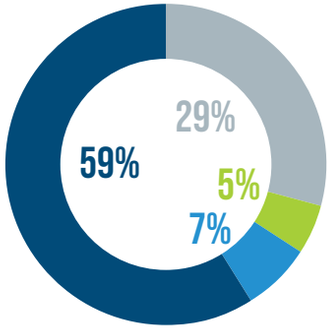


- 87% ไม่ผ่านการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย
- 13% ผ่านการเรียนรู้ขับขี่ปลอดภัย

“และไม่แน่ใจถึงคุณภาพการจัดการเรียนรู้”

การฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ พบว่า เด็กและเยาวชนเริ่มฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ในช่วงอายุ 13 - 15 ปี ร้อยละ 49 รองลงมาอายุ 10 - 12 ปี ร้อยละ 48 ซึ่งเป็นวัยที่ยังไม่สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ได้ และส่วนใหญ่เด็กและเยาวชนจะเรียนรู้การขับขี่จากพ่อแม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน และไปฝึกหัดขับเอง โดยไม่ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพ สิ่งที่ควรพิจารณา คือ การจัดระบบการฝึกอบรมการขับขี่อย่างไร ในกลุ่มอายุที่เหมาะสม การมีหน่วยงานหรือสถาบันการจัดการเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพ รวมถึงหลักสูตรการเรียนรู้และการปลูกฝังทัศนคติที่ดี เพื่อผลิตนักขับรถที่มีคุณภาพลงสู่ท้องถนน

สาเหตุที่ไม่ไปทำใบอนุญาติขับขี่



2. ใบอนุญาตขับขี่สำคัญไฉน...86% เยาวชนไทยที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

86% เยาวชนไทยที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เราจะเพิ่มสัดส่วนการมีใบอนุญาตขับขี่ของเยาวชนไทย ได้อย่างไร...ที่ได้ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ

การมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า เด็กและเยาวชนอายุเกิน 15 ปีขึ้นไป มีใบอนุญาตขับขี่เพียงร้อยละ 9 และอายุยังไม่ถึงเกณฑ์ขอใบอนุญาตขับขี่ร้อยละ 19 โดยประเด็นที่เด็กและเยาวชนไม่ไปทำใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ ไม่สนใจไปทำ ร้อยละ 59 ไม่มีเวลาไปทำร้อยละ 29 ประเด็นที่ควรพิจารณา คือ เด็กและเยาวชนจำนวนมากไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ในประเด็นนี้เราควรจะเพิ่มสัดส่วนของการมีใบอนุญาตขับขี่อย่างมีเป้าหมาย การสร้างความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมี เช่น การนำใบอนุญาตมาใช้ประโยชน์ในการจัดการเชิงการกำหนดเงื่อนไขพฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย เช่น ถ้าไม่มีใบอนุญาตขับขี่ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน เป็นต้น เพราะทุกวันนี้ใบอนุญาตขับขี่เด็กและเยาวชนแทบมองไม่เห็นประโยชน์ของการมีใบอนุญาต และควรเป็นประเด็นที่สำคัญมากที่สุด ที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดการจัดการอย่างมีเป้าหมาย

3. เครื่องยนต์ขนาดไหน...ที่เด็กและเยาวชนไทยเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

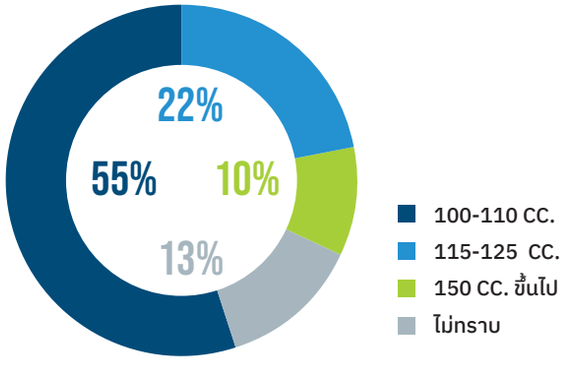
ในขณะที่ข้อมูลเรื่องขนาดเครื่องยนต์ พบว่า ร้อยละของเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยการใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ขนาด 100 - 110 cc. และพบว่า ขนาดของเครื่องยนต์สูงสุดที่ใช้อยู่ที่ 650 cc.

จากผลการสอบสวน พบว่า ยานพาหนะของเด็กและเยาวชนที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีขนาดเครื่องยนต์ 100 - 110 cc. ร้อยละ 55 รองลงมา 115 - 125 cc. ร้อยละ 22 และ 150 cc. ร้อยละ 10 และพบรถจักรยานยนต์ที่มีความจุสูงสุดถึง 650 cc. ขนาดของเครื่องยนต์ก็มีความสำคัญในการนำมาพิจารณาในประเด็นที่ว่ารถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนควรมีความจุของขนาดเครื่องยนต์เท่าไหร่ที่เหมาะสม และใช้ในการกำหนดใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละประเภท และรถจักรยานยนต์ประเภทใดที่ควรห้ามเด็กและเยาวชนนำมาใช้ขับขี่ และอีกประเด็นคือ การทำประกันภัย พบว่ารถจักรยานยนต์ที่เกิดเหตุ มี พ.ร.บ.ประกันภัยภาคบังคับ ร้อยละ 44 ไม่มี ร้อยละ 25 และไม่ทราบว่ามีหรือไม่ ร้อยละ 31 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเกือบครึ่งหนึ่ง ของรถจักรยานยนต์ที่เยาวชนใช้อยู่ ไม่มี พ.ร.บ. ภาคบังคับ ซึ่งก็จะมีผลต่อการรักษาพยาบาลด้วย

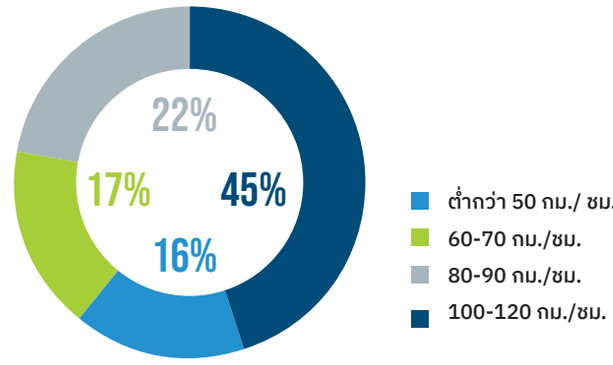
4. เด็กและเยาวชนไทยที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นวัยซ่า...ซิ่ง...เมา... และไม่สวมหมวกนิรภัย...

- เด็กและเยาวชนไทยขับรถเร็วโดยประมาณการเกิน 100 กม./ชม. ในขณะเกิดเหตุถึง 45%
- เด็กและเยาวชนไทย ดื่มแล้วขับ 22%
- ใช้หมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและไม่หลุดขณะเกิดเหตุเพียง 5%

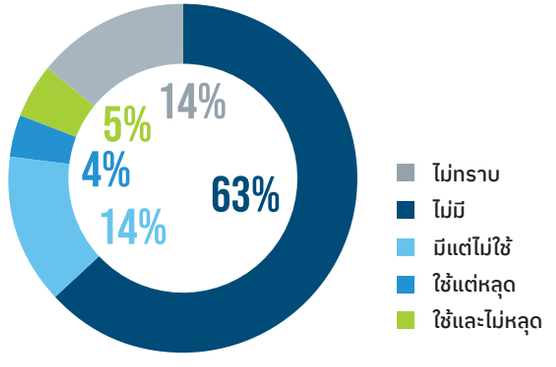
ขนาดของเครื่องยนต์



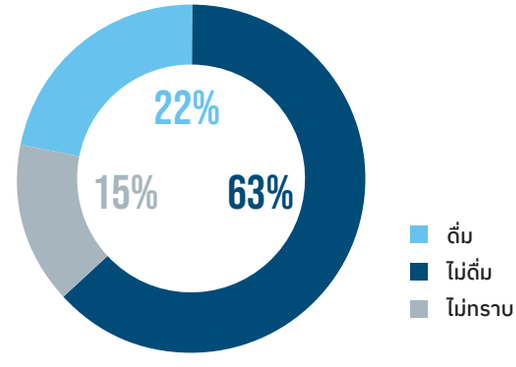
ความเร็ว



การใช้หมวกนิรภัย



การดื่มแล้วขับ



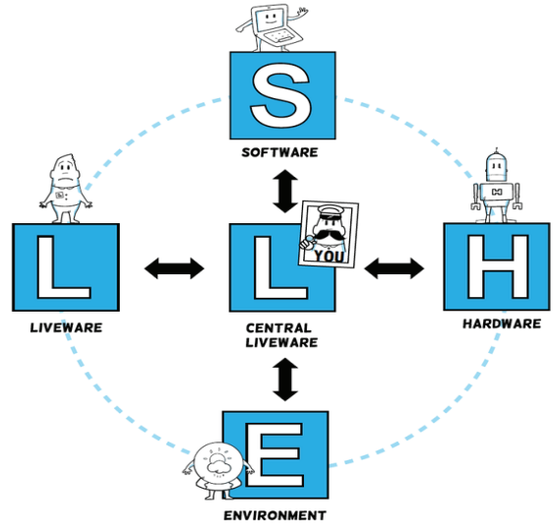
5. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของเด็กและเยาวชนไทย เกิดจาก...การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบ หรือความผิดพลาดที่ไม่ได้เรียนรู้...กันแน่

ขยายมุมมองของปัญหาให้ชัดมากขึ้นว่า...อะไร คือ สาเหตุที่เรามองข้าม และไม่ให้ความสำคัญ โดยใช้แบบจำลอง SHELL Model

แบบจำลอง SHELL Model เป็นอีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งได้ถูกนำมาประยุกต์ใช้ในด้านความปลอดภัยที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่าง คน กับ องค์ประกอบอื่นในระบบการบิน โดยในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับ และได้กำหนดเป็นข้อแนะนำจาก ICAO ในการพัฒนาบุคลากรภาคการบิน ตั้งแต่ พ.ศ.2535 ที่เน้นให้เกิดกระบวนการการประเมินความเสี่ยง การคิดวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุ เป็นการสร้างกระบวนการคิด (Mindset) ให้คำนึงถึงภัยอันตรายที่ต้องพึงระมัดระวังและหลีกเลี่ยง โดยไม่สร้างความเสี่ยงโดยไม่จำเป็น เป็นการสร้างทักษะการประเมินความตระหนักรู้ต่อความเสี่ยง (Situation Awareness) เพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดภัยอันตราย

โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

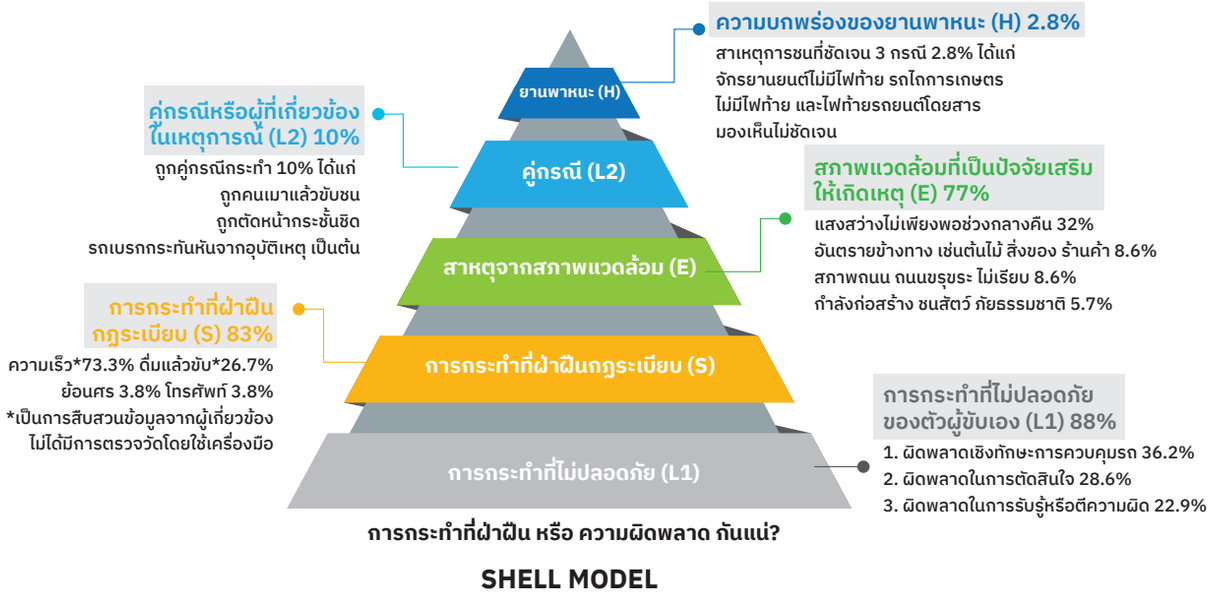
การเก็บข้อมูลและวิเคราะห์เหตุการณ์โดยใช้แบบจำลอง SHELL เพื่อแสดงให้เห็นถึงปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุ และจัดทำรายงานการสืบสวนและให้ข้อเสนอแนะการแก้ไขป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุทำนองเดียวกันเกิดขึ้นซ้ำ



แบบจำลอง SHELL Model

องค์ประกอบ SHELL	ความหมาย
S = Software ข้อมูล เอกสารที่ใช้เพื่อการขับขี่ขององค์การบริษัท หน่วยงาน ฯลฯ	เอกสารเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรล่าสุด กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับด้านจราจร นโยบาย คู่มือ คำแนะนำขององค์การ บริษัท เอกสารเกี่ยวกับการฝึกอบรมใบอนุญาต
H = Hardware ยานพาหนะ	ยานพาหนะ อุปกรณ์ เครื่องมือและการบำรุงรักษาเทคโนโลยี (ตามการออกแบบที่ได้รับการรับรองและมาตรฐานกำหนด)
E = Environment สภาพ/เงื่อนไขสิ่งแวดล้อมขณะเกิดเหตุ	สภาพอากาศ สภาพทางอุตุนิยมวิทยา แสงสว่าง เสียง ภูมิประเทศ สภาพถนนและป้ายเตือน ฯลฯ
L = Central Liveware ผู้ขับขี่	อายุ ทัศนคติ การศึกษา อาชีพ ใบอนุญาตขับขี่ การฝึกอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ สุขภาพร่างกายและจิตใจ สายตา การใช้ยา ประวัติการรักษา ระยะทาง ระยะเวลาการขับขี่ การนอนหลับพักผ่อน ความเครียด การรับประทานอาหาร การดื่มน้ำ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กาแฟ และบุหรี่ ฯลฯ
L = Liveware ผู้เกี่ยวข้องในเหตุการณ์	ผู้มีส่วนร่วมในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น การสื่อสาร ความเป็นผู้นำระหว่างการขับขี่ บรรทัดฐานทางสังคม (พฤติกรรมที่สังคมคาดหวัง)

การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุน้อยกว่า 20 ปี ตามแบบจำลอง SHELL Model



การกระทำที่ฝ่าฝืน หรือ ความผิดพลาด กันแน่?

SHELL MODEL

จากการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุน้อยกว่า 20 ปี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ จากเหตุการณ์อุบัติเหตุในกรณีที่เป็นผู้ขับขี่ 105 เหตุการณ์ ตามแบบจำลอง SHELL Model พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีปัจจัยที่เห็นสาเหตุที่ซับซ้อนที่มีทั้งสาเหตุหลักและสาเหตุรองตามแนวแบบจำลอง 5 ด้าน โดยจากการวิเคราะห์โดยภาพรวม พบว่า การกระทำที่ไม่ปลอดภัยที่เกิดจากความผิดพลาดมากที่สุด คือ ตัวผู้ขับขี่เอง (L: Central Liveware) ร้อยละ 88 ได้แก่ ผิดพลาดเชิงทักษะควบคุมรถ ผิดพลาดในการตัดสินใจ และผิดพลาดในการรับรู้หรือตีความผิด และรองลงมาเป็นการกระทำที่เกิดจากฝ่าฝืนกฎระเบียบ (S = Software) พบร้อยละ 83 ได้แก่ ความเร็วเกินกำหนด การดื่มแล้วขับ ขับขี่ย้อนศร และโทรศัพท์ตามลำดับ ปัจจัยด้านสภาพ/เงื่อนไขแวดล้อมขณะเกิดเหตุ (E = Environment) พบร้อยละ 77 ได้แก่ แสงสว่างไม่เพียงพอช่วงกลางคืน อันตรายข้างทาง เช่น ต้นไม้ สิ่งของข้างทาง สภาพถนน และกำลังก่อสร้าง ชนสัตว์ ภัยธรรมชาติ โดยเป็นข้อสังเกตว่า ส่วนใหญ่ เป็นปัจจัยร่วมหรือส่งเสริมให้เกิดเหตุ หรือสภาพแวดล้อมไม่ใช่สาเหตุนำของการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง

ปัจจัยที่เกิดจากคู่กรณีหรือผู้เกี่ยวข้องในเหตุการณ์ (L = Liveware) พบว่า มีเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่มาจากถูกคู่กรณีกระทำ พบร้อยละ 10 และปัจจัยด้านความบกพร่องของยานพาหนะ (H = Hardware) พบน้อยมากเพียงร้อยละ 2.8 เช่น รถจักรยานยนต์ไม่มีไฟท้าย รถไถการเกษตรไม่มีไฟท้าย และไฟท้ายรถยนต์โดยสารมองเห็นไม่ชัดเจน นอกจากนี้มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ได้แก่ การดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ไม่มีกระจกมองหลัง การแต่งซิ่ง เป็นต้น

สรุปประเด็นข้อค้นพบ ปัจจัยที่ทำให้เกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดมาจาก 2 ปัจจัยหลัก คือ ตัวผู้ขับขี่เอง (L: Central Liveware) และการกระทำที่เกิดจากฝ่าฝืน (S = Software) และมีข้อสังเกต คือ ปัจจัยด้านการกระทำที่เกิดจากการฝ่าฝืนจะเป็นปัจจัยเสริมให้การกระทำที่ผิดพลาดมีโอกาสเกิดขึ้นสูง โดยเฉพาะความเร็วและการดื่มแล้วขับ สิ่งที่ควรคำนึงถึงคือ วิธีการแก้ปัญหาและการเข้าถึง กลุ่มเด็กและเยาวชน การแก้ปัญหาการกระทำที่ฝ่าฝืนคือ การบังคับให้กฎหมาย แต่มีข้อจำกัดโดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายในกลุ่มเด็กและเยาวชนซึ่งมีความละเอียดอ่อน รวมถึงความครอบคลุมของการบังคับใช้และวิธีการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การควบคุมความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่ยังมีการดำเนินการน้อย ข้อเสนอเพื่อการพิจารณา คือ การปรับพฤติกรรมของตัวผู้ขับขี่เอง (L: Central Liveware) โดยการปรับวิธีการเรียนรู้ที่แตกต่างจากปัจจุบัน ที่ตัวผู้ขับขี่เองเรียนรู้การขับขี่จากผู้ปกครอง ญาติพี่น้อง และเพื่อน หรือฝึกหัดขับขี่เอง ให้เป็นการเรียนรู้โดยใช้แบบจำลอง SHELL Model จะทำให้ผู้เรียนมองเห็นประเด็นได้รอบด้าน เป็นหลักการเรียนรู้ที่ทำให้เด็กและเยาวชนมีทักษะการคิดวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัยเป็นหลักตั้งแต่เริ่มที่จะหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้ได้เรียนรู้การขับขี่ปลอดภัยที่เป็นทักษะจำเป็นและสร้างกระบวนการคิด การขับขี่มีภัยอันตรายที่ต้องระมัดระวัง และมีทักษะการประเมินความตระหนักรู้หรือความเสี่ยง (Situation Awareness) เพื่อหลีกเลี่ยงการกระทำที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุ การเรียนรู้การเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนนเปรียบเสมือนการเรียนว่ายน้ำ ไม่เพียงการฝึกสอนให้ว่ายน้ำเป็น แต่เป็นการสอนการเรียนรู้การเอาชีวิตรอดจากภัยอันตรายทางน้ำด้วยเช่นกัน

6. ชั้นแห่งการป้องกันที่ล้มเหลวโดยการวิเคราะห์ Swiss Cheese Model

Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง โดย ศ.เจมส์ เรียสัน (James Reason) เป็นการอธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้นักสืบสวนสามารถเก็บรวบรวมข้อมูล บันทึก สืบค้น วิเคราะห์รายละเอียดเกี่ยวกับข้อบกพร่อง หรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย ซึ่งมีการดำเนินงานหรือปฏิบัติการที่ซับซ้อน โดยได้อธิบายความผิดพลาดของปัญหาเชิงระบบไว้ 4 ระดับ ได้แก่

1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นการกระทำที่ผู้ขับขี่ได้กระทำลงไป จนกลายเป็นความผิดพลาดก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การกระทำที่เกิดจากความผิดพลาด และการกระทำที่ฝ่าฝืน

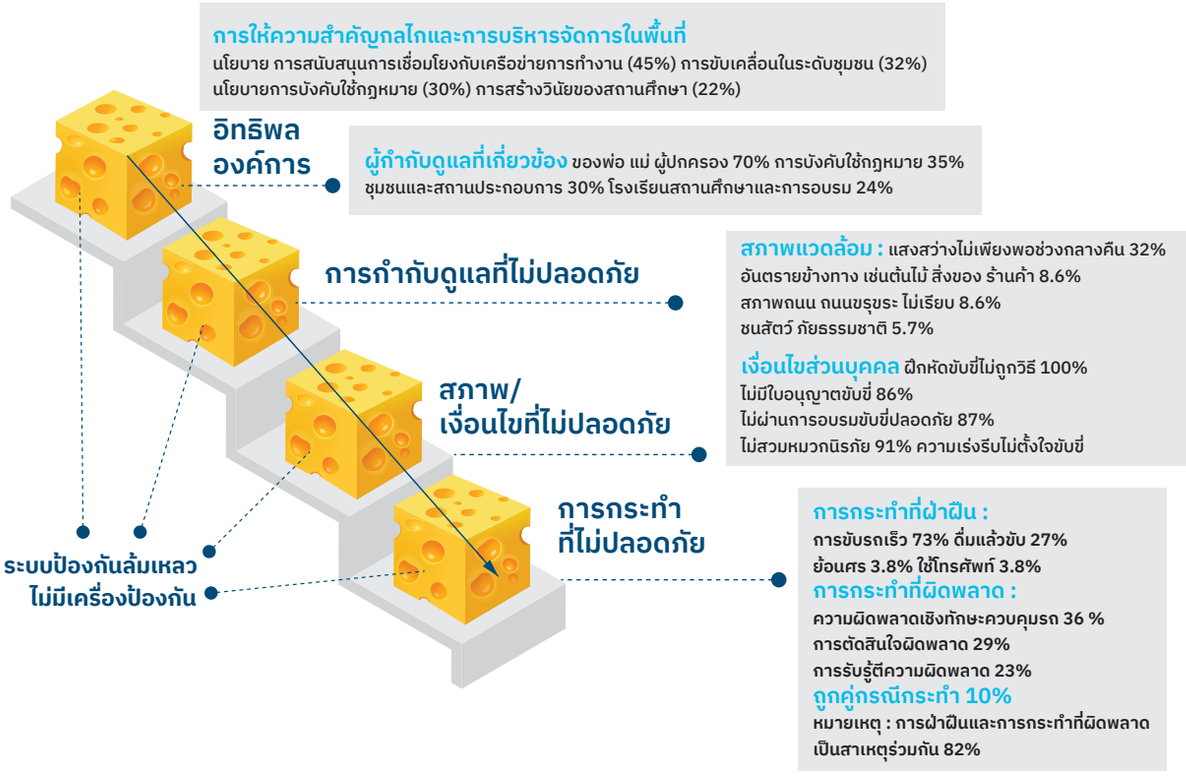
2) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) หมายถึง มีปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้น มีทั้งสภาพเงื่อนไขที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และมีการปล่อยปละละเลย หรือไม่มีกฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัยของชุมชนและสถานศึกษา

3) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) เป็นการกำกับดูแลการขับขี่ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ของผู้ที่มีหน้าที่หรือผู้ที่ใกล้ชิด เช่น ผู้ปกครอง ครู เจ้าหน้าที่ตำรวจ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และอื่น ๆ แล้วแต่กรณี ส่งผลต่อการขับขี่ทำให้เกิดความผิดพลาดหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

4) อิทธิพลองค์การ (Organization Influence) เป็นการละเลยไม่เห็นความสำคัญของฝ่ายนโยบายของผู้บริหารในหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงกลไกการทำงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศปถ.จังหวัด, ศปถ.อำเภอ, พชอ. และนโยบายของสถานศึกษา เป็นต้น

การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยใช้ Swiss Cheese Model

รูปที่ 3



จากข้อมูลการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและตายจากการใช้รถจักรยานยนต์

ในกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุน้อยกว่า 20 ปี วิเคราะห์ปัจจัยเชิงลึกโดยใช้ Swiss cheese model การวิเคราะห์ช่องว่างของปัญหาตามแนวคิด Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง ที่มีอยู่ 4 ระดับ ได้แก่ 1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย 2) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย 3) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย และ 4) อิทธิพลองค์การ มีประเด็นข้อเสนอพิจารณาดังนี้

■ ระดับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) พบว่า ส่วนใหญ่ผิดพลาดเชิงทักษะการขับขี่ ร้อยละ 36.2 รองลงมาเป็นการผิดพลาดในการตัดสินใจ ร้อยละ 28.6 และผิดพลาดการรับรู้สถานการณ์โดยรอบ ร้อยละ 22.9 และในด้านการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบ ได้แก่ ความเร็ว ดื่มแล้วขับ การย้อนศร โทรศัพท์ ตามลำดับ จากการวิเคราะห์จะเห็นว่า กระทำที่ผิดพลาดจากตัวผู้ขับขี่เองและการกระทำที่เกิดจากฝ่าฝืนจะมีส่วนเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกัน โดยเฉพาะประเด็น “**ความเร็ว**” จะส่งผลต่อทักษะการขับขี่ การตัดสินใจ และการรับรู้ ส่วนการดื่มจะมีผลต่อทักษะการขับขี่

■ ระดับสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) พบว่า การเกิดเหตุของเด็กและเยาวชนเกิดจากปัจจัยสภาพเงื่อนไขด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพ เช่น กลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ รองลงมาเป็นจุดอันตรายทางโค้ง ทางแยก จุดกลับรถ และอันตรายข้างทาง เช่น ต้นไม้ สิ่งของ ร้านค้าข้างทาง รวมถึงสภาพถนน ส่วนเงื่อนไขส่วนบุคคลที่เป็นปัจจัยเสริม ได้แก่ การมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย อายุน้อย เพิ่งฝึกหัดขับขี่ การไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ความรีบเร่งในการเดินทาง เช่น ยืมรถเพื่อนมาต้องรีบเอาไปคืน การรีบเร่งเกรงว่าจะไปไม่ทันโรงเรียน รีบไปกินหมูกระทะกับเพื่อน รีบเร่งไปเตะฟุตบอลกับเพื่อน เป็นต้น สภาพเงื่อนไขในวิธีปฏิบัติพบว่า มีพฤติกรรมการขับขี่แบบไม่ตั้งใจขับขี่ เช่น การขับรถแข่งกัน การขับรถหยอกล้อกัน การขับรถตีคู่กัน การโทรศัพท์ขณะขับขี่ เป็นต้น ซึ่งพบว่า ระดับสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัยส่วนใหญ่เป็นเพียงสาเหตุปัจจัยเสริมที่ส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

การเกิดเหตุของเด็กและเยาวชนเกิดจากปัจจัยสภาพเงื่อนไขด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพ เช่น กลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ รองลงมาเป็นจุดอันตรายทางโค้ง ทางแยก จุดกลับรถ และอันตรายข้างทาง

■ ระดับการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) พบว่า ข้อมูลเหตุการณ์ส่วนใหญ่จะมีส่วนเชื่อมโยงถึงการกำกับดูแลของพ่อแม่ ผู้ปกครอง ร้อยละ 69.5 รองลงมาเป็นการบังคับใช้กฎหมายร้อยละ 35.2 ชุมชนและสถานประกอบการ ร้อยละ 30.5 และโรงเรียน ร้อยละ 17.1 ในการวิเคราะห์เชิงคุณภาพการดำเนินการในกลุ่มผู้กำกับดูแลเรายังให้ความสำคัญการบังคับกฎหมายมาเป็นหลักจากข้อมูลมีประมาณร้อยละ 20 ของสถานศึกษาที่มีการดำเนินการด้านความปลอดภัย ความเข้มข้นขึ้นอยู่กับบริบทของสถานศึกษาแต่ละแห่ง ส่วนนโยบายของกระทรวงศึกษาธิการมีข้อสั่งการตรงไปยังสถานศึกษาทุกแห่ง แต่วิธีการและแผนการติดตามขาดความชัดเจน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่ให้ความรู้และองค์ความรู้ด้านวิชาการที่ทันยุคสมัย และในส่วนการเข้าถึงผู้ปกครองและชุมชน พบว่า การเข้าถึงและดำเนินการน้อยมาก ทั้งด้านการสร้างการรับรู้สถานการณ์และการสื่อสารความเสี่ยงและการปรับเปลี่ยนค่านิยมทางสังคม

■ ระดับอิทธิพลองค์การ (Organization Influence) พบว่า จากการสนทนากลุ่มในพื้นที่เกิดเหตุของเด็กและเยาวชน ส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะให้ความเห็นในด้านการบริหารจัดการนโยบายการสนับสนุนกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ เช่น ศปถ.จังหวัด, ศปถ.อำเภอ และ พชอ. ถึงร้อยละ 42.9 รองลงมาเป็นการขับเคลื่อนการทำงานในระดับชุมชน เทศบาล/อบต. ร้อยละ 30.5 และนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย ร้อยละ 28.6 และนโยบายการดำเนินงานการสร้างวินัยการเรียนรู้ของสถานศึกษา และการสร้างค่านิยม ร้อยละ 22.4 เช่น การจัดการเรียนรู้ การสร้างวินัยจราจร การปล่อยให้เด็กขับรถเป็นเรื่องที่ปกติของสังคม การไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

บทสรุปการวิเคราะห์ โดยใช้แนวคิด 2 แบบ ได้แก่ การวิเคราะห์ แนวคิด แบบจำลอง SHELL และ Swiss Cheese Model พบว่า แบบจำลอง SHELL จะเป็นการพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีความละเอียดเพิ่มขึ้น จากเดิมจะเพียงพิจารณา 3 ด้าน คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยมีประเด็นค้นหาสาเหตุเชิงลึกในระเอียดเพิ่มเติมในประเด็นด้านคนออกมา เป็น 3 ด้าน ได้แก่ ประเด็นการฝ่าฝืนกฎหมาย กฎระเบียบ หรือเรียกกว่า Software และ ตัวผู้ขับขี่เอง เรียกว่า Central Liveware และคู่กรณี หรือเรียกกว่า Other Liveware ทำให้การวิเคราะห์ด้านคนมีความละเอียดมากขึ้น และเจาะจงไปที่การพิจารณาการกระทำที่ไม่ปลอดภัยที่เป็นสาเหตุหลักของเกิดอุบัติเหตุทางถนน นำมาสู่การเชื่อมโยงการวิเคราะห์แบบ Swiss Cheese Model โดย Swiss Cheese Model เป็นการวิเคราะห์ปัญหาเชิงระบบ ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ระดับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ระดับสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) ระดับการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) และ ระดับอิทธิพลองค์การ (Organization Influence) โดยการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้นจะเชื่อมโยงการวิเคราะห์เชิงลึก

ตามแบบจำลอง SHELL ทำให้ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพในประเด็นเชิงลึก ทั้งการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและเชื่อมโยงไปสู่เงื่อนไขของการกระทำนั้น และการกระทำนั้นเกิดจากการกำกับดูแลอย่างไรและบกพร่องอย่างไรในเชิงนโยบายขององค์กรและเชิงกระบวนการทำงาน จนเป็นสาเหตุข้อบกพร่องเชิงระบบจนนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุนั้น

7. การวิเคราะห์นโยบายการแก้ปัญหาในระดับชาติ

แก้ปัญหาการการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนจากการใช้รถจักรยานยนต์ จะพบว่า การทำงานในระดับชาติยังเน้นการแก้ปัญหาปลายเหตุ เช่น การแก้ปัญหาพฤติกรรมการขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การดื่มแล้วขับ เป็นต้น จากการวิเคราะห์สถานการณ์เบื้องต้น พบว่า ยังมีช่องว่างของมาตรการการป้องกันการบาดเจ็บและตายที่ใช้เฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน ประเทศไทยใช้มาตรการป้องกันการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุทางถนน หลายมาตรการ แต่มาตรการส่วนใหญ่มักมุ่งเป้าจัดการกับปัญหาในภาพรวม แต่ในกลุ่มเสี่ยงสูงที่เป็นเด็กและเยาวชน ยังไม่มีแผนงานและมาตรการเฉพาะทั้งในระดับชาติและในระดับพื้นที่ ปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชน มีหลายสาเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น การผลิตนักขับมือใหม่ลงสู่ท้องถนน ใบอนุญาตขับขี่ไม่ใช่สิ่งจำเป็นสำหรับเยาวชน ทักษะการขับขี่ การมีพฤติกรรมเสี่ยงด้วยวัยคึกคะนอง การมีทัศนคติอันตราย และการไม่ได้เรียนรู้อย่างมีคุณภาพ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายซึ่งมีข้อจำกัดในกลุ่มเด็กและเยาวชน หรือแม้กระทั่งสิ่งแวดล้อมทางสังคม เช่น การโฆษณาที่กระตุ้นอารมณ์และพฤติกรรมเสี่ยง การที่ผู้ปกครองซื้อรถให้กับเด็กและเยาวชนและยินยอมให้ขับขี่ทั้งที่จำเป็นและไม่จำเป็น เป็นต้น

นโยบายการแก้ปัญหาการการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนมีความชัดเจนที่ปรากฏในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 โดยมีการกำหนดเป้าหมาย **“ลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ร้อยละ 5 ต่อปี”** แต่มีประเด็นการนำไปใช้ในทางปฏิบัติ ดังนี้

- ยังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงหรือคณะทำงานภายใต้กลไกในระดับชาติที่กำหนดเป้าหมายในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยตรง ในการขับเคลื่อนแบบบูรณการให้เกิดการทำงานเพื่อบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บท
- ไม่มีการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการระดับชาติ ทั้งการกำกับติดตาม ประเมินผลผลิตและผลลัพธ์ ไม่มีการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์ร่วมกัน รวมถึงไม่มีการถ่ายทอดนโยบายไปสู่การปฏิบัติตามแผนในระดับพื้นที่ ซึ่งพบว่า ส่วนใหญ่จะแยกส่วนการทำงานตามงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน
- งบประมาณสนับสนุนไม่ชัดเจนในการแก้ปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ ทำให้ไม่สามารถวัดผลผลิตและผลลัพธ์ได้ชัดเจนเช่นกัน
- ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ ที่ควรพิจารณา
  - ลดการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชน หรือการสร้างข้อจำกัดให้เยาวชนเข้าถึงจักรยานยนต์ได้ช้าลง เช่น การตั้งเงื่อนไขในการอนุญาตให้นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน อายุต่ำกว่า 15 ปี ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน หรือถ้าไม่มีใบอนุญาตขับขี่ก็ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ การกำหนดช่วงเวลาในการขับขี่ เป็นต้น การเพิ่มสัดส่วนการมีใบอนุญาตขับขี่อย่างมีคุณภาพสำหรับเด็กและเยาวชน

■ การพัฒนาหลักสูตรและรูปแบบวิธีการเรียนรู้ การจัดการเรียนรู้ การฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ และการเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพครูและวิทยากรผู้จัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย การจัดศูนย์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนประจำจังหวัด

■ การพัฒนากฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก ควรกำหนดให้สถานศึกษาทุกแห่งต้องจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และกำหนดให้มีการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนนในทุกสถานศึกษา และมีครูผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างมีคุณภาพ และพัฒนาวิธีการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมในกลุ่มเด็กและเยาวชน

■ การพัฒนาด้านการสื่อสารความเสี่ยงต่อสังคมที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย เช่น กลุ่มผู้ปกครองได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี เช่น School Bus, School Zone เป็นต้น

8. รูปแบบวิธีการเรียนรู้การฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ควรเป็นอย่างไร

การฝึกหัดนักขับขี่ให้มีคุณภาพ ไม่เพียงเรียนรู้การขับรถให้เป็นเท่านั้น การมีทัศนคติและทักษะขับขี่เพื่อเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนนเป็นสิ่งจำเป็น ควรมีการฝึกอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กและเยาวชนอย่างเป็นระบบ เนื่องจากส่วนใหญ่เด็กและเยาวชนจะเรียนรู้การขับรถจาก พ่อแม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน และไปฝึกหัดขับเอง โดยไม่ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยภายใต้หลักสูตรที่มีคุณภาพ จึงควรปรับมุมมองการเรียนรู้ให้มีความชัดเจนมากขึ้นเพื่อการจัดการเรียนรู้ความปลอดภัยในเชิงรูปธรรม จากสาเหตุเบื้องต้นนำไปสู่สาเหตุเชิงลึก ซึ่งในหลายประเทศได้นำแนวคิด Hazard Perception มาใช้ในการอบรมและการสอบใบอนุญาตขับขี่ เช่น สวีเดน อังกฤษ เนเธอร์แลนด์ ญี่ปุ่น เป็นต้น

การเปรียบเทียบสาเหตุเบื้องต้นกับสาเหตุเชิงลึกในการออกแบบหลักสูตรการจัดการเรียนรู้

สาเหตุเบื้องต้น	สาเหตุเชิงลึก	พื้นฐานแนวคิด
ประมาท	การรับรู้อันตรายและความเสี่ยง และคาดการณ์	Hazard Perception
ไม่ระวัดระวัง	ความผิดพลาดในการรับรู้สถานการณ์โดยรอบ	Perception Failure
ขาดสติ คึกคะนอง	ความผิดพลาดในการตัดสินใจ	Decision Failure
ขับรถไม่เป็น (ไม่ชำนาญ)	ความผิดพลาดในทักษะควบคุมรถ	Reaction Failure
ไม่มีความตระหนักฯ	ไม่ประเมินความเสี่ยงขณะขับขี่	Risk assessment
ไม่มีวินัย	ฝ่าฝืนกฎหมาย ข้อกำหนดองค์กร	Laws /regulations
หลับใน	ความเหนื่อยล้า	Fatigue

ประเด็นพิจารณาเพื่อเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในระดับชาติ

ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

1. ควรมีนโยบายระดับชาติในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการแก้ปัญหาให้ชัดเจน และเสนอให้กลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ควรเร่งดำเนินการอย่างจริงจัง ควรมีการขับเคลื่อนอย่างมีแผนงาน มีการกำหนดเป้าหมาย วิสัยทัศน์ มีกลไกการทำงานและเจ้าภาพชัดเจนเช่น คณะอนุกรรมการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนในระดับชาติ และระดับจังหวัดภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือภายใต้การกำกับดูแลของสำนักนายกรัฐมนตรีเพื่อการกำกับดูแลตามนโยบายของรัฐบาล

2. นโยบายการพัฒนารูปแบบวิธีการเรียนรู้การฝึกหัดขับขี่ยานพาหนะ มีการพัฒนาหลักสูตรและรูปแบบวิธีการจัดการเรียนรู้และประสบการณ์ ทักษะการคิดวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนากระบวนการคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยอันตรายบนท้องถนน (Hazard Perception) มีทักษะการประเมินความตระหนักรู้หรือประเมินความเสี่ยง (SituationAwareness/ Risk assessment) และทักษะการตัดสินใจ (Decision Making) รวมถึงการพัฒนาศักยภาพครูและวิทยากรผู้จัดการเรียนรู้ และควรมีศูนย์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนประจำจังหวัด

3. นโยบายการส่งเสริมการมีใบอนุญาตขับขี่ในกลุ่มเยาวชนในระดับประเทศ ควรมีนโยบายส่งเสริมให้เยาวชนที่อายุถึงเกณฑ์มีใบอนุญาตขับขี่ โดยพบว่า เยาวชนที่เกิดอุบัติเหตุมีใบอนุญาตขับขี่เพียง ร้อยละ 9 เท่านั้น และสาเหตุที่ไม่ไปทำใบอนุญาตขับขี่ คือ อายุไม่ถึงเกณฑ์และไม่สนใจไปทำ ดังนั้น จึงควรสร้างค่านิยมให้ใบอนุญาตขับขี่มีคุณค่าและมีความสำคัญ โดยการนำใบอนุญาตขับขี่มาใช้ประโยชน์ นำมากำหนดเงื่อนไขพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยเพื่อสร้างกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เช่น ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน เป็นต้น

4. การพัฒนาด้านกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก ควรมีการแก้ไขกำหนดให้สถานศึกษาทุกแห่งต้องจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และกำหนดให้มีการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนนในทุกสถานศึกษา และมีครูผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างมีคุณภาพ ซึ่งมีกรณีตัวอย่างการพัฒนาด้านกฎหมายของประเทศเกาหลีใต้ที่สามารถลดการตายของเด็กจากอุบัติเหจุทางถนนลงได้ 50% ภายใน 10 ปี

5. การพัฒนามาตรการและการสื่อสารความเสี่ยงต่อสังคมที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย เช่น กลุ่มผู้ปกครอง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การมีมาตรการพิเศษต่างๆ เพื่อลดการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชน หรือการสร้างข้อจำกัดให้เยาวชนเข้าถึงรถจักรยานยนต์ได้ช้าลง เช่น การตั้งเงื่อนไขในการอนุญาตให้เยาวชนขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น อายุต่ำกว่า 15 ปี ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน หรือถ้าไม่มีใบอนุญาตขับขี่ก็ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ การกำหนดช่วงเวลาในการขับขี่ การพัฒนาวิธีการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมในกลุ่มเด็กและเยาวชน เช่น ตำรวจส่งข้อมูลให้สถานศึกษาเพื่อตัดคะแนนความประพฤติหากทำผิดกฎจราจร แทนการจ่ายค่าปรับ รวมถึงการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี เช่น School Bus, School Zone เป็นต้น

6. ควรมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ข้อเสนอทั้งหมดข้างต้นเกิดขึ้นได้จริงเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง และจะสามารถจัดทำแผนงาน เป้าหมาย ผลผลิต และผลลัพธ์ได้อย่างชัดเจนจากงบประมาณที่ได้รับสนับสนุน รวมถึงการมีคณะทำงานขับเคลื่อน

■ ประเด็นพิจารณาเพื่อเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในด้านการจัดการเรียนรู้เพื่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน (Traffic Safety Education School)

1. ด้านนโยบายควรมีกำหนดนโยบายระดับชาติ เสนอให้กลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ควรเร่งดำเนินการอย่างจริงจัง โดยมีการประกาศเป็นนโยบายของรัฐบาลหรือระดับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ มีการขับเคลื่อนอย่างมีแผนงาน มีการกำหนดเป้าหมาย มีกลไกการทำงาน ตัวชี้วัดทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับพื้นที่ เช่น ศึกษาธิการจังหวัด เขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา เขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา รวมถึงสถาบันการศึกษาภายใต้สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา หรือมีการขับเคลื่อนการดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของสำนักนายกรัฐมนตรีเพื่อการกำกับการทำงานตามนโยบายของรัฐบาล

2. การพัฒนารูปแบบการจัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนและการฝึกหัดขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มเด็กและเยาวชน ประกอบด้วย

- การพัฒนาหลักสูตรและรูปแบบวิธีการจัดการเรียนรู้และประสบการณ์ ทักษะการคิดวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนากระบวนการคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยอันตรายบนท้องถนน (Hazard Perception) มีทักษะการประเมินความตระหนักรู้หรือประเมินความเสี่ยง (Situation Awareness/ Risk assessment) และทักษะการตัดสินใจ (Decision Making)
- การพัฒนาศักยภาพครูและวิทยากรผู้จัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน (Train the Trainer)
- กำหนดให้มีการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนนในทุกสถานศึกษา และมีครูผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างมีคุณภาพ (Safety Teacher Team)
- พัฒนาการจัดศูนย์การเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนประจำจังหวัด/อำเภอ (Road Safety Learning Center)

3 พัฒนากลไกการทำงานเชื่องโยงกับกลไกการทำงานในระดับชาติและระดับจังหวัด ภายใต้การทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ควรมีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนในระดับชาติและระดับจังหวัด เพื่อร่วมกันบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นเพื่อร่วมกันบูรณาการการทำงาน ได้แก่

- การจัดตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของสถานศึกษาที่ประกอบด้วยภาคีในพื้นที่
- การปรับปรุงสภาพแวดล้อมหน้าสถานศึกษาให้ปลอดภัย (School Zone)
- การจัดการความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน (School Bus)
- การจัดศูนย์การเรียนรู้ประจำจังหวัด/อำเภอ (Road Safety Learning Center)
- จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้การทำงาน เครือข่ายการทำงาน (network) กิจกรรมเสริมพลังการทำงานมอบรางวัลดีเด่นด้านการจัดการความปลอดภัย ทั้งระดับสถานศึกษา ระดับหน่วยงาน ระดับบุคคล และระดับนักเรียนนักศึกษา เป็นต้น
- การแก้ปัญหาด้านสังคมอื่นๆ

4. ควรมีการกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดการทำงานและติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย อาทิ เช่น

- ร้อยละของสถานศึกษาดำเนินการความปลอดภัยทางถนนได้ตามแผนที่กำหนด
- จำนวนครูและวิทยากรทางการศึกษา ผ่านการพัฒนาศักยภาพครูและวิทยากรผู้จัดการเรียนรู้ (Train the Trainer)
- จำนวนหรือร้อยละของนักเรียนที่ผ่านการฝึกอบรม “ทักษะชีวิต การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” ตามหลักสูตรที่กำหนด
- ร้อยละของนักเรียนที่ผ่านเกณฑ์การประเมินความรอบรู้ในการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้น
- จำนวนหรือร้อยละพนักงานขับรถรับส่งนักเรียน ได้รับการฝึกอบรมความปลอดภัยตามหลักสูตรที่กำหนด
- ร้อยละของรถรับส่งนักเรียนได้รับการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (School Bus)
- ร้อยละของสถานศึกษาได้ปรับปรุงสภาพแวดล้อมหน้าสถานศึกษาให้ปลอดภัย (School Zone)
- จำนวนหรือร้อยละของสถานศึกษาที่ดำเนินการให้นักเรียนที่ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนต้องสวมหมวกนิรภัย (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90)
- จำนวนหรือร้อยละของสถานศึกษาที่ดำเนินการให้นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนมีใบอนุญาติขับขี่ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90)
- จำนวนหรือร้อยละของสถานศึกษาที่ดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของสถานศึกษาที่ประกอบด้วยภาคีในพื้นที่

5. ควรมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนสถานศึกษา ให้ดำเนินงานในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะสามารถจัดทำแผนงาน เป้าหมาย ผลผลิต และผลลัพธ์ได้อย่างชัดเจนจากงบประมาณที่ได้รับสนับสนุน รวมถึงติดตามประเมินผล โดยการสนับสนุนงบประมาณจากส่วนกกลางหรือจากกองทุนต่างๆ เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) หรือจากงบประมาณจากหน่วยงานในท้องถิ่น เช่น เทศบาลนคร เทศบาลเมือง องค์การบริหารส่วนตำบล เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

1. กองป้องกันการบาดเจ็บ. (2562). การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน สธ., บ.กลางฯ และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
2. ปัญญ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ (2563). โครงการวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บ สำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิผล. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
3 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2562). ระบบรายงานแฟ้มสุขภาพ (43 แฟ้ม). กระทรวงสาธารณสุข.
4. สุวรรณ ภู่เต็ง. คู่มือสืบค้นและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย (SAFETY INVESTIGATION). กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
5. สุวรรณ ภู่เต็ง และคณะ. ทักษะคิด ฝ่าวิกฤตอุบัติเหตุทางถนน. (2561). บริษัทเซฟตี้ อินฟินิตี้ จำกัด. โรงพิมพ์มติชนปากเกร็ด นนทบุรี.
6. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2562). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2564-2560. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. กรุงเทพฯ

บทความ
เรื่อง



“โอกาส” “ความเสี่ยง” และ “ความท้าทาย”

ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ฟู้ดเดลิเวอรี่ (Food Delivery) กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

มูลนิธิไทยโรดส์

“โอกาส” ของ “ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่” (Food Delivery Platform)

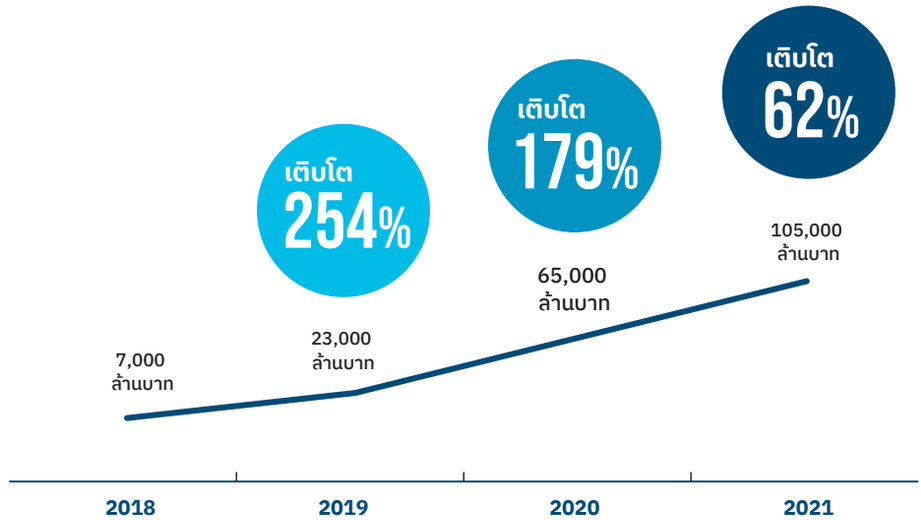
แม้ว่า วิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในประเทศไทย ได้เข้ามาซ้ำเติมระบบเศรษฐกิจไทย และส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้นั้น แต่กลับพบว่า กลายเป็น “**โอกาส**” ของ “**ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่**” (Food Delivery Platform) ซึ่งได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของกลุ่มร้านอาหารและชีวิตของคนไทยเป็นอย่างมาก ผลสืบเนื่องจากประกาศของศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด-19 (ศบค.)[1] เพื่อยกระดับมาตรการป้องกันและควบคุมโรคผ่านมาตรการล็อกดาวน์ “อยู่บ้าน หยุดเชื้อ เพื่อชาติ” พร้อมทั้งขอความร่วมมือจากหน่วยราชการและภาคเอกชนทั่วประเทศปฏิบัติตามนโยบาย Work From Home นั้น

จากผลประเมินของศูนย์วิจัยกสิกรไทย[2,3] พิจารณาว่าทั้งปี 2564 มีปริมาณการสั่งอาหารจัดส่งถึงบ้านจำนวนไม่น้อยกว่า 120 ล้านครั้ง หรือเพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่าตัว เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 ในช่วงเวลาก่อนสถานการณ์การระบาดฯ คิดเป็นจำนวน 35-45 ล้านครั้ง ขณะที่ ธุรกิจจัดส่งอาหารไปยังที่พัก (Food Delivery) ปี 2564 เติบโตกว่า 46.4% โดยทิศทางตลาดในปี 2565 คาดว่าจะปรับขึ้นจากการจัดโปรโมชั่นกระตุ้นตลาดต่อเนื่อง พร้อมขยายฐานร้านค้าและกลุ่มลูกค้าใหม่ไปสู่พื้นที่ต่างจังหวัดมากขึ้น ส่งผลให้ดัชนีจำนวนครั้งในการสั่งอาหารในปี 2565 จะอยู่ที่ 477 (ฐาน 100 ที่ปี 2561) ถือเพิ่มขึ้น 2.9% อีกทั้ง ข้อมูลจาก EIC[4] วิเคราะห์ธุรกิจฟู้ดเดลิเวอรี่ไทยที่มองว่าจะเติบโตถึง 105,000 ล้านบาท

ธุรกิจจัดส่งอาหารไปยังที่พัก (Food Delivery) ปี 2564 เติบโตกว่า

46%

มูลค่าตลาด Food Delivery ประเทศไทย



รูปที่ 1 มูลค่าตลาด Food Delivery ประเทศไทย (ที่มา: Marketeer, พฤศจิกายน 2021)

การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ในประเทศไทย อาทิ Grab, Foodpanda, Line Man, Get/ Gojek, Skootar, Robinhood เป็นต้น ถือเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ก่อให้โอกาสทางอาชีพได้ ในสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่รุนแรงมากขึ้นและมาตรการต่าง ๆ ของภาครัฐ ได้ส่งเสริมและตอบสนองให้ธุรกิจแพลตฟอร์มส่งอาหาร กลายเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อ **"ชีวิตวิถีใหม่"** (New Normal) นั้น ซึ่งหนึ่งในผู้เล่นที่มีบทบาทสำคัญและผลักดันธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่เป็นอย่างมาก คือ ผู้มีรถจักรยานยนต์ที่สามารถปฏิบัติงานผ่านแพลตฟอร์มด้วยโทรศัพท์มือถือ โดยเหตุผลและเงื่อนไขที่ว่าการเข้าสู่อาชีพนี้[5] ใช้ต้นทุนไม่มาก ค่าตอบแทนสูง มีรูปแบบการทำงานที่ยืดหยุ่น เป็นต้น

"กองทัพไรเดอร์รับส่งอาหาร" กลุ่มเสี่ยงหน้าใหม่ท่ามกลางโควิด

66%

ของไรเดอร์จำนวน 1,136 คน พบว่ามากกว่าครึ่งหนึ่งเคยประสบอุบัติเหตุ 1-4 ครั้ง

■ สถานการณ์ปัญหา และความเสี่ยง ต่ออุบัติเหตุทางถนน : "ความเสี่ยง" ของ "กองทัพไรเดอร์ท่ามกลางวิกฤต โควิด"

อย่างไรก็ตาม **"โอกาส"** ที่จะสร้างการเติบโตและสร้างมูลค่าผ่านกลยุทธ์ต่างๆ ของธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่นั้น ได้สร้างความกังวลใจเป็นอย่างมากต่อหน่วยงานที่ดำเนินการขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะประเด็น **"กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์"** ด้วยเหตุที่ว่ามีสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74[6] ถึงแม้ว่า ในปี 2563 จะมีแนวโน้มอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงมากถึงร้อยละ 10.4[7] หรือเทียบเท่ากับ 17,831 ราย เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตของปี 2562 อยู่ที่ 19,904 ราย เนื่องจากผลพลอยได้ของมาตรการล็อกดาวน์และเคอร์ฟิว คือ ห้ามออกนอกเคหสถานตามช่วงเวลาที่กำหนดและจำกัดการเดินทางในบางพื้นที่ รวมถึงการงดการจำหน่ายและงดดื่มสุราในร้าน

ทว่าภายใต้สถานการณ์และมาตรการควบคุมโรคต่าง ๆ ตามแผนที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ กลับสะท้อนให้เห็นถึงปรากฏการณ์ **"ความเสี่ยง"** ของ **"กองทัพไรเดอร์"** คือ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของค่ายผู้ให้บริการตามแพลตฟอร์มรับส่งอาหาร กลายเป็น **"กลุ่มเสี่ยงหน้าใหม่ท่ามกลางโควิด"** ซึ่งยืนยันได้จากผลการสำรวจของแหล่งข้อมูล ดังนี้

1. Rocket Media Lab[8] ได้สำรวจไรเดอร์ส่งอาหารระหว่างเดือนมีนาคม ถึง กรกฎาคม 2564 พบว่า

■ ผลสำรวจไรเดอร์ส่งอาหาร จำนวน 1,136 คน พบว่า มากกว่าครึ่งหนึ่งของไรเดอร์เคยประสบอุบัติเหตุ 1-4 ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ 66

■ ประเด็นชั่วโมงการทำงานในแต่ละวัน พบว่า ร้อยละ 38 ของไรเดอร์ทำงาน 6-8 ชั่วโมงต่อวัน และรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 37 ที่ทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน

2. สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย[9] ได้ทำการสำรวจสภาพการทำงานและหลักประกันทางสังคมของไรเดอร์ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดในปี 2564 พบว่า

■ ไรเดอร์จำนวน 435 คน พบว่า 1 ใน 3 ของไรเดอร์เคยประสบอุบัติเหตุขณะทำงาน หรือเป็นร้อยละ 34

■ ด้านสภาพการทำงานและการคุ้มครองทางสังคม พบว่า มากกว่าร้อยละ 45 ทำงานเกินสัปดาห์ละ 60 ชั่วโมง ซึ่งเป็นชั่วโมงการทำงานเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดใน พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน

3. ศูนย์ฉุกเฉิน 24 ชั่วโมง โรงพยาบาลเลิดสิน[10] ได้เก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเลิดสินในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา (ปี 2564) พบว่า

■ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 111 ราย พบว่า 1 ใน 3 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของธุรกิจแพลตฟอร์มรับส่งอาหาร โดยมีผู้ขับขี่จำนวน 22 ราย (59.5%) ยึดงานส่งอาหารบนแพลตฟอร์มเป็นอาชีพหลัก

■ ไรเดอร์ใช้เวลาขับขี่บนท้องถนนประมาณ 6 ชั่วโมงต่อวัน และมีระยะทางเฉลี่ย 40 กิโลเมตรต่อวัน

■ พฤติกรรมเสี่ยงร่วมในขณะเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีหน้าจอโทรศัพท์มือถือเปิดค้าง จำนวน 32 ราย (86.5%) มีการใช้โทรศัพท์มือถือด้วยมือข้างเดียวจำนวน 18 ราย (48.6%) และมีใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อพูดคุย จำนวน 14 ราย (37.8%) อีกทั้ง มีการใช้ความเร็วในขณะขับขี่มากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมากถึง 20 ราย (54%)

เมื่อพิจารณาความสำคัญของสถานการณ์ปัญหาในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ข้างต้น โดยเฉพาะแนวโน้มจากความเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น ซึ่งอาจเป็นผลจากพฤติกรรมการขับขี่ สภาพการทำงานในสภาวะเสี่ยงอันตราย รวมถึงแนวทางการหนุนเสริมด้วยรางวัลและบทลงโทษของผู้ประกอบการต่อผู้ขับขี่ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ มูลนิธิไทยโรดส์ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงได้จัดทำ **“โครงการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี** 2564” โดยการสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างเดือนมิถุนายน ถึง กรกฎาคม 2564 ด้วยวิธีการสังเกต (Observational Survey) เพื่อสะท้อนรูปแบบพฤติกรรมที่เกิดขึ้นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ที่ครอบคลุมใน 4 ประเด็นหลัก ได้แก่

1.การสวมหมวกนิรภัย
2.การใช้มือจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์
3.การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
4.การหยุดรถบริเวณเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร

จากผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2564 ซึ่งมีข้อค้นพบที่น่าสนใจ ดังนี้

1) การสวมหมวกนิรภัย

กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 5,507 ราย พบว่า (รูปที่ 2)

- 92% สวมหมวกนิรภัย
- 52% ใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มใบเปิดหน้า
- 67% มีการใช้สายรัดและล็อคคางอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ มีการใช้สายรัดและล็อคคางอย่างเหมาะสมสูงถึง 90%

2) การใช้มือจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 7,320 ราย ซึ่งจำแนกตามลักษณะของพฤติกรรมจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์ (รูปที่ 3)

2.1 กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ที่มีพฤติกรรมจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์ด้วยมือทั้งสองข้าง จำนวน 6,526 ราย พบว่า

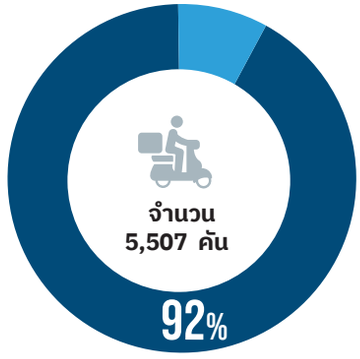
- 89% ไม่ทำกิจกรรมอื่นๆ ร่วมในขณะขับขี่
- 1 ใน 10 มีการใช้โทรศัพท์มือถือและใช้อุปกรณ์เสริมในขณะขับขี่

2.2 กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ที่มีพฤติกรรมจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์ด้วยมือเพียงข้างเดียว จำนวน 794 ราย พบว่า

- 89% ทำกิจกรรมอื่นๆ ร่วมในขณะขับขี่
- 8% มีการใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีอุปกรณ์เสริมในขณะขับขี่
- 3% กระทำทั้งสองพร้อมกัน คือ ทำกิจกรรมอื่นและใช้โทรศัพท์มือถือแบบไม่มีอุปกรณ์เสริมร่วมด้วย

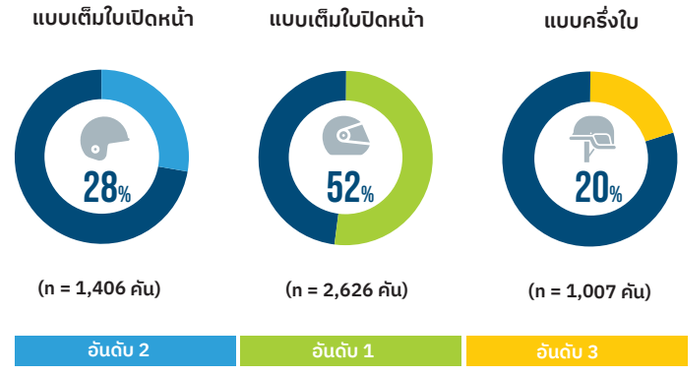
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย จากกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

รูปที่ 2



สวมหมวกนิรภัย
5,039 คัน

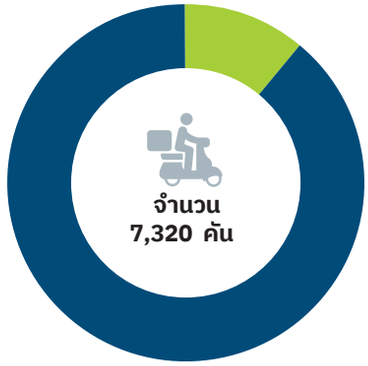
ประเภทของหมวกนิรภัย



รูปแบบการใช้สายรัดและตัวล็อคคาง	ประเภทของหมวกนิรภัย			
	แบบเต็มใบเปิดหน้า	แบบเต็มใบปิดหน้า	แบบครึ่งใบ	รวม
ใช้สายรัดและตัวล็อคอย่างเหมาะสม	868 (62%)	1,608 (61%)	911 (90%)	3387 (67%)
สายรัดค้างติดกับและตัวล็อค แต่ไม่ได้ล็อคคางอย่างเหมาะสม	230 (16%)	100 (7%)	59 (6%)	899 (18%)
ไม่ได้ใช้สายรัดค้าง	208 (15%)	100 (7%)	33 (3%)	577 (11%)
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	100 (7%)	72 (3%)	4 (0%)	176 (3%)
รวม	1,406 (100%)	2,626 (100%)	1,007 (100%)	5,039 (100%)

พฤติกรรมการใช้มือจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

รูปที่ 3



89%

6,526 คัน

1. มีพฤติกรรมควบคุมรถด้วย 2 มือ 100%

1.1 ไม่ทำกิจกรรมอื่น ๆ ร่วมในขณะขับขี่ 89% (5,839 คัน)
1.2 มีการใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีอุปกรณ์เสริม ในขณะขับขี่ 11% (687 คัน)

11%

794 คัน

2. มีพฤติกรรมควบคุมรถด้วยมือข้างเดียว 100%

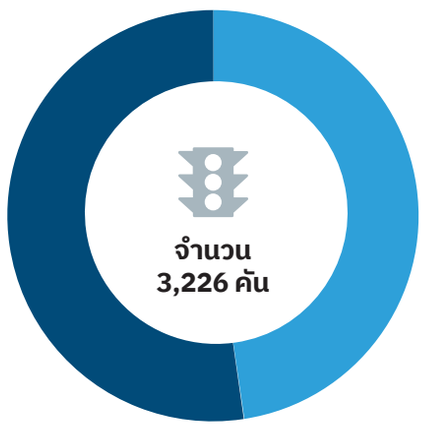
2.1 ทำกิจกรรมอื่นๆ ร่วมในขณะขับขี่ 89% (708 คัน)
2.2 มีการใช้โทรศัพท์มือถือโดยไม่มีอุปกรณ์เสริม ในขณะขับขี่ 8% (67 คัน)
2.3 กระทำทั้งสองพร้อมกัน คือ ทำกิจกรรมอื่น และใช้โทรศัพท์มือถือแบบไม่มีอุปกรณ์เสริมร่วมด้วย 3% (20 คัน)

3) การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 3,226 ราย พบว่า 1 ใน 3 ของผู้ขับขี่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (38%) (รูปที่ 4)

พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

รูปที่ 4



38% มีพฤติกรรม ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
1,234 คัน

62% ไม่มีพฤติกรรม ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
1,992 คัน

4) การจอดล้ำเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด 1,920 ราย โดยจำแนกพื้นที่สำรวจตามลักษณะทางกายภาพ

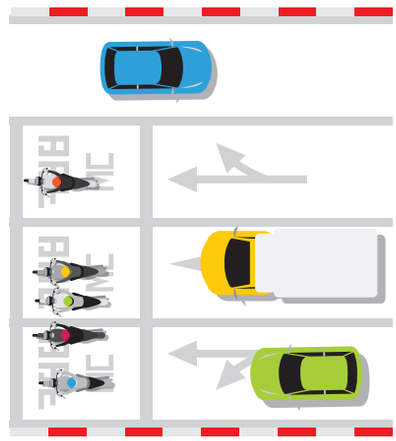
4.1 บริเวณที่มีเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ (จยย.) และเส้นทางข้ามม้าลายในบริเวณทางแยก จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ จำนวน 1,340 ราย (รูปที่ 5) พบว่า 56% มีพฤติกรรมจอดรถล้ำเส้นแนวหยุด (Stop Line) และช่องหยุดรถจักรยานยนต์ (จยย.)

- 1 ใน 3 มีพฤติกรรมจอดรถทับเครื่องหมายจราจรทางข้ามม้าลาย

พฤติกรรมจอดล้ำเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ และเส้นทางข้ามม้าลายในบริเวณทางแยก ขณะรอสัญญาณไฟจราจร

กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่
1,340 คัน

หยุดบนเส้นทางข้าม (ทางม้าลาย)
289 คัน



ลักษณะทางกายภาพ
- มีเครื่องหมายเส้นแนวหยุด (Stop Line)
- มีช่องหยุดรถจักรยานยนต์ (จยย.)
- มีเส้นทางข้ามทางม้าลาย

จอดล้ำ
56%
(748 คัน)
เส้นแนวหยุด (Stop Line)/ ช่องหยุดรอจักรยานยนต์ (จยย.)

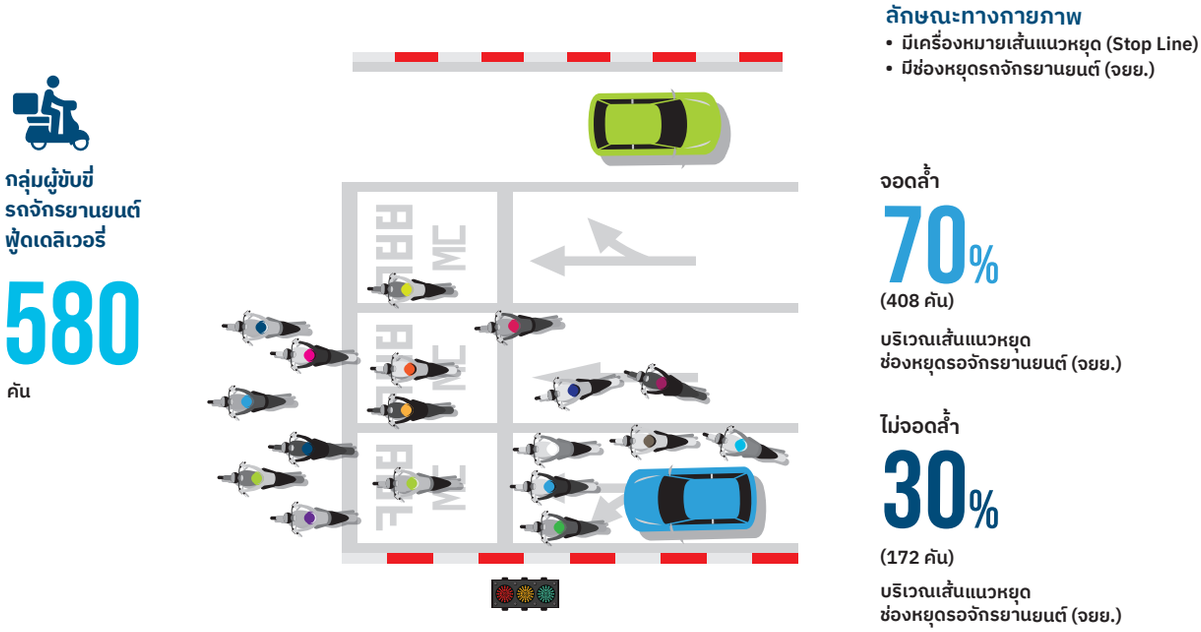
ไม่จอดล้ำ
44%
(592คัน)
บริเวณเส้นแนวหยุด(Stop Line)/ ช่องหยุดรอจักรยานยนต์ (จยย.)

รูปที่ 5

4.2 บริเวณที่มีเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ (จยย.) ในบริเวณทางแยก จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ จำนวน 580 ราย (รูปที่ 6) พบว่า

- 70% มีพฤติกรรมจอดรถล้ำเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ (จยย.)

พฤติกรรมจอดล้ำเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ในบริเวณทางแยก ขณะรอสัญญาณไฟจราจร



รูปที่ 6

แนวทางการขับเคลื่อนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา: “ความท้าทาย” ของ “ภาครัฐ” “ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่” และ “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่”

จากสถานการณ์ปัญหาในปัจจุบันและการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ข้างต้น ซึ่งถือเป็น “ความท้าทาย” ต่อการกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่นับวันจะมีมากและยากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของภาครัฐหรือหน่วยงานด้านถนนปลอดภัย ในภาคผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ รวมถึงผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ เพื่อให้ทุกฝ่ายเตรียมรับมือกับความท้าทายที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งกำหนดแนวทางจัดการเพื่อสร้างความตระหนักและให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้นต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันของทุกฝ่าย ดังนั้น จึงนำมาสู่ข้อเสนอแนะการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ฟู้ดเดลิเวอรี่ ผ่านแนวทางการขับเคลื่อนทั้ง 4 ประเด็นหลัก ดังนี้ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1

1) การสวมหมวกนิรภัย

แนวทางการขับเคลื่อนประเด็น “พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย”

ภาครัฐ / หน่วยงานด้านถนนปลอดภัย	ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่
เป้าประสงค์ 1 ■ การกำหนดและดำเนินนโยบาย “**มาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100%**” ทั้งในและนอกเวลาปฏิบัติงาน เพื่อผลักดันในการดำเนินมาตรการ รวมถึงการติดตามและประเมินผลในภาพรวมขององค์กร	■ การกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับการปฏิบัติงาน โดยสวมหมวกนิรภัย 100% ขณะขับขี่ **แนวทางขับเคลื่อน** ■ กำหนดเป็นกฎระเบียบข้อบังคับการปฏิบัติงาน โดยให้ยินยอมลงลายอักษรเพื่อรับทราบเกี่ยวกับกฎระเบียบการบังคับให้สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่	■ ได้รับทราบถึงกฎระเบียบข้อบังคับการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะประเด็นเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ผ่านการยินยอมลงลายอักษรก่อนเข้าทำงาน เพื่อสร้างความเข้าใจและยอมรับข้อตกลงร่วมกันทั้งสองฝ่าย
เป้าประสงค์ 2 ■ การสร้างความตระหนัก สร้างจิตสำนึก และนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ผ่านการสร้างความเข้าใจและการรับรู้ถึงข้อกฎหมาย ความเสี่ยงและผลที่ตามมาของการไม่สวมหมวกนิรภัย	■ การสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับประเภทหมวกนิรภัยและการเลือกใช้อย่างเหมาะสมและถูกต้อง รวมถึงเน้นย้ำอันตรายและความเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย **แนวทางขับเคลื่อน** ■ จัดทำข้อมูลความสำคัญของหมวกนิรภัย ประเภทหมวกนิรภัย และมาตรฐานที่ได้การรับรอง การใช้งานหมวกอย่างถูกต้องและเหมาะสม ข้อควรระวังในการใช้หมวกนิรภัย วิธีการเก็บรักษา เพื่อจัดทำเป็นเนื้อหาสำหรับปฐมนิเทศพนักงานขับขี่ใหม่ ■ จัดทำโปรแกรมระบบยืนยันตัวตน เพื่อตรวจสอบการแต่งกายและการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและเหมาะสมก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละรอบที่จัดส่งอาหาร ■ ชี้แจงตัวบทกฎหมายความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก	■ ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและการเลือกใช้อย่างเหมาะสมและถูกต้องต่อตนเองและผู้อื่นในอนาคตได้ ■ ได้รับทราบความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2563)[11] ■ บทมาตรา 122 วรรคหนึ่ง, มาตรา 148: ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย จำนวนค่าปรับ 400 บาท ■ บทมาตรา 122 วรรคสาม, มาตรา 148: ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกเพื่อป้องกันอันตรายที่ไม่เป็นไปตามกฎกระทรวงหรือใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายไม่เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง จำนวนค่าปรับ 400 บาท

2) การใช้มือจับแฮนด์เพื่อควบคุมรถจักรยานยนต์

แนวทางการขับเคลื่อนประเด็น “พฤติกรรมการใช้มือจับแฮนด์ควบคุมรถจักรยานยนต์”

ภาครัฐ / หน่วยงานด้านถนนปลอดภัย	ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่
เป้าประสงค์ 1 ■ การกำหนดกฎหมายและกำกับดูแลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบการติดต่อสื่อสารกรณีเหตุเร่งด่วนระหว่างองค์กร ผู้ขับขี่และผู้บริโภค เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่	■ การพิจารณาทดสอบและกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับการปฏิบัติงาน ระหว่างเจ้าหน้าที่ศูนย์ให้ความช่วยเหลือ (คอลเซ็นเตอร์) ผู้ขับขี่และผู้บริโภค สำหรับการติดต่อสื่อสารกรณีเหตุเร่งด่วน **แนวทางขับเคลื่อน** ■ จัดทำระบบคัดกรองแอปพลิเคชันที่ไม่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับเป็น Silent Mode ในขณะทำงาน ■ จัดทำข้อความแจ้งลูกค้าที่ต้องการต่อสายโดยตรงถึงผู้ขับขี่ เพื่อสร้างความตระหนักและขอความร่วมมือในการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่มากขึ้น ■ เปิดช่องทางสื่อสาร-ติดต่อเฉพาะนอกเหนือเวลาทำงานตามระบบ หรือเปิดระบบศูนย์ช่วยเหลือตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อหลีกเลี่ยงหรืองดใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ ■ กรณีทางองค์กรต้องการให้ผู้ขับขี่ติดต่อกลับด่วน ควรมีข้อความแจ้งเตือนและปิดระบบงดส่งงานชั่วคราวตามช่วงเวลาที่นัดหมายของทั้งสองฝ่าย	■ ได้รับทราบถึงกฎระเบียบข้อบังคับการปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัดในเรื่องการติดต่อประสานงานเหตุเร่งด่วนระหว่างเจ้าหน้าที่ ผู้ขับขี่และผู้บริโภคผ่านทางโทรศัพท์มือถือ โดยกำหนดเป็นกฎระเบียบข้อบังคับที่ชัดเจน และผ่านการยินยอมลงลายอักษรก่อนเข้าทำงาน เพื่อสร้างความเข้าใจและยอมรับข้อตกลงร่วมกัน

(→มีต่อ)

(→ต่อ)

แนวทางการขับเคลื่อนประเด็น “พฤติกรรมการใช้มือจับแฮนด์ควบคุมรถจักรยานยนต์”

ภาครัฐ / หน่วยงานด้านถนนปลอดภัย

เป้าประสงค์ 2

- การส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย และสร้างการรับรู้ผ่านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงของการสูญเสียสมาธิในการขับขี่ และการใช้มือเพียงข้างเดียวจับแฮนด์ควบคุมรถจักรยานยนต์

ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่

- การสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับอันตรายและความเสี่ยงของการสูญเสียสมาธิในการขับขี่ และการใช้มือเพียงข้างเดียวจับแฮนด์ควบคุมรถจักรยานยนต์

แนวทางขับเคลื่อน

- จัดหาผู้เชี่ยวชาญหรือหน่วยงานที่สามารถให้องค์ความรู้ด้านทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้สำหรับใช้มือจับแฮนด์ควบคุมรถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัย รวมถึงเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินหรือเหตุจำเป็นที่ต้องใช้โทรศัพท์มือถือ และ/หรือทำกิจกรรมอื่นๆ มีวิธีการรูปแบบใดเพื่อลดความเสี่ยงต่อตนเองและผู้อื่นได้
- จัดทำสื่อเผยแพร่ความรู้ประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจเรื่องพฤติกรรมการใช้มือจับแฮนด์ควบคุมรถจักรยานยนต์อย่างเหมาะสมและถูกต้อง รวมทั้งบทกฎหมายความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก
- ออกแบบและทดสอบการใช้อุปกรณ์เสริมที่เหมาะสมและปลอดภัยต่อการปฏิบัติงานในขณะขับขี่ การสนับสนุนอุปกรณ์เสริม เช่น อุปกรณ์หูฟัง/ Small Talk/ Bluetooth แท่นติดตั้งโทรศัพท์มือถือ หมวกนิรภัยที่เชื่อมต่อระบบสั่งงานด้วยเสียง[12]

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

- ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอันตรายและความเสี่ยงของการสูญเสียสมาธิในการขับขี่ต่อตนเองและผู้อื่นบนท้องถนน
- ได้รับทราบความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522[13]
- มาตรา 43(9) ระบุว่า ห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น เช่น สมอลล์ทอล์คบูลทูธ ทั้งนี้กำหนดโทษผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษ ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
- การใช้โทรศัพท์ในกรณีรถติดหรือติดไฟแดงนั้น ถือว่ามีความผิดในทุกกรณี เพราะถือว่ายังอยู่ระหว่างการขับขี่เครื่องยนต์ยังติดอยู่ ผู้ขับยังต้องควบคุมรถอยู่
- หากผู้ใดมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ให้จอดข้างทางในบริเวณที่จอดได้หรือจอดในปั๊มน้ำมัน หรือให้ใช้อุปกรณ์เสริมช่วยคุยโทรศัพท์ เช่น หูฟัง บลูทูธ หรือใช้วิธีวางโทรศัพท์แล้วเปิดลำโพงคุยได้ แต่ห้ามคุยโทรศัพท์แบบหนีบไว้กับคอหรือให้ผู้อื่นถือให้

3) การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

แนวทางการขับเคลื่อนประเด็น “พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก”

ภาครัฐ / หน่วยงานด้านถนนปลอดภัย

เป้าประสงค์ 1

- การกำหนดกฎหมายและมาตรการควบคุมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบของแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ เพื่อส่งเสริมและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะด้านพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่

- การพิจารณาทดสอบและกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับการปฏิบัติงานระหว่างองค์กรและผู้ขับขี่ สำหรับการส่งเสริมและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะด้านพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก เพื่อเป็นแบบแผนและสร้างความปลอดภัยแก่กลุ่มผู้ปฏิบัติงานในขณะขับขี่

แนวทางขับเคลื่อน

- จัดทำระบบอัลกอริทึมออกแบบและวางแผนด้านเวลา พื้นที่และสภาพอากาศที่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่ เช่น ระบบคำนวณเวลา สภาพอากาศ และสภาพปริมาณจราจรแบบ Real-Time เพื่อแจ้งเตือนผู้บริโภคถึงความล่าช้าในการรับอาหารและสินค้า
- พิจารณาและกำหนดกลยุทธ์การตลาดที่ไม่เอื้อต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ เช่น โปรโมชั่นการันตีเวลาได้รับสินค้า การเพิ่มค่าบริการเพื่อได้รับสินค้าเร็วขึ้น เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

- ได้รับทราบถึงกฎระเบียบข้อบังคับปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด โดยกำหนดเป็นกฎระเบียบข้อบังคับที่ชัดเจน และผ่านการยินยอมลงลายอักษรก่อนเข้าทำงาน เพื่อสร้างความเข้าใจและยอมรับข้อตกลงร่วมกันทั้งสองฝ่าย

(→มีต่อ)

(→ต่อ)

แนวทางการขับเคลื่อนประเด็น “พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก”

ภาครัฐ / หน่วยงานด้านถนนปลอดภัย

เป้าประสงค์ 2

- การส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย โดยการจัดประชุมสื่อสารและชี้แจงถึงตัวกฎหมายและบทลงโทษแก่ผู้ประกอบการและ ผู้ขับขี่ รวมถึงสร้างการรับรู้ผ่านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่

- การสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับอันตรายและความเสี่ยงจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

แนวทางขับเคลื่อน

- จัดหาผู้แทนสถานีตำรวจในพื้นที่หรือเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก พร้อมขอความร่วมมือให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเหมาะสมและเคร่งครัด
- จัดทำสื่อเผยแพร่ความรู้ ประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
- มีบทลงโทษหรือมาตรการตักเตือนขององค์กร และบทกฎหมายความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกสำหรับผู้ฝ่าฝืนฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
- หารือและร่วมมือระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการเกี่ยวกับการแบ่งปันข้อมูลเพื่อกำกับและควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นของผู้ขับขี่ เช่น ข้อมูลจากระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Automated Red Light Running Enforcement Cameras)

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่

- ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ **“การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก”** อย่างเหมาะสมและถูกต้อง
- บทลงโทษเพื่อตักเตือน/ ระงับสัญญาณชั่วคราว/ ระงับการใช้งานถาวรของระบบแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่
- ได้รับทราบความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรแห่งชาติ พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2563)[14]
- บทมาตรา 21 วรรคหนึ่ง, มาตรา 152: ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่เจ้าพนักงานจราจรแสดงให้ทราบ จำนวนค่าปรับ 500 บาท
- บทมาตรา 22, มาตรา152: ในขณะขับรถกระทำการ ดังต่อไปนี้
  1) ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน
  2) ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า **“หยุด”** มีจำนวนค่าปรับ 500 บาท

4) การจอดล้ำเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร

แนวทางการขับเคลื่อนประเด็น “พฤติกรรมการจอดล้ำเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร”

ภาครัฐ / หน่วยงานด้านถนนปลอดภัย	ผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่
เป้าประสงค์ 1 ■ การส่งเสริมและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย โดยการจัดประชุมสื่อสารและชี้แจงถึงตัวกฎหมายและบทลงโทษแก่ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ รวมถึงสร้างการรับรู้ผ่านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงจากการจอดล้ำเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร	■ การสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับประเภท “เส้นแนวหยุด” และ “ช่องหยุดรถจักรยานยนต์” เพื่อการหยุดรถอย่างเหมาะสมและถูกต้อง รวมถึงเน้นย้ำอันตรายและความเสี่ยงจากการจอดล้ำเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร **แนวทางขับเคลื่อน** ■ จัดหาผู้แทนสถานีตำรวจในพื้นที่หรือเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ “เส้นแนวหยุด” และ “ช่องหยุดรถจักรยานยนต์” พร้อมขอความร่วมมือให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเหมาะสมและเคร่งครัด ■ จัดทำสื่อเผยแพร่ความรู้ประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจเรื่อง “เส้นแนวหยุด” และ “ช่องหยุดรถจักรยานยนต์” รวมทั้งบทกฎหมายความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก ■ หารือและร่วมมือระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการเกี่ยวกับการแบ่งปันข้อมูลเพื่อกำกับและควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นของผู้ขับขี่ เช่น ข้อมูลจากระบบไฟจราจรอัจฉริยะทางม้าลาย	■ ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ “เส้นแนวหยุด” และ “ช่องหยุดรถจักรยานยนต์” อย่างเหมาะสมและถูกต้อง ■ ได้รับทราบความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522[15, 16] ■ กรณีที่ผู้ใช้รถไม่จอดหรือหยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย มีความผิดตามกฎหมาย มาตรา 21: “ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่ แสดงให้ทราบ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร” ส่วนโทษ มีการกำหนดไว้ตามมาตรา 152 “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท” ■ กรณีการหยุด หรือ จอดรถทับทางม้าลาย ทำให้คนเดินถนนไม่ได้รับความสะดวกและเสี่ยงอันตรายแล้ว ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 57 ระบุว่า ห้ามจอดรถทับทางม้าลายหรือทางข้าม หรือในระยะ 3 เมตรจากทางม้าลายหรือทางข้าม ฝ่าฝืนมีโทษปรับ 500 บาท

สรุป

ปฏิเสธไม่ได้ว่าท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในประเทศไทย ได้สร้าง “โอกาส” หนุนเสริมให้ธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่เติบโตอย่างก้าวกระโดด พร้อมทั้งข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบเชิงลบต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามมา โดยเฉพาะ “ความเสี่ยง” ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ในกรุงเทพมหานคร ดังเช่นผลสำรวจในการศึกษา ทั้ง 4 ประเด็นหลัก ได้แก่ พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย (8%) พฤติกรรมจับแฮนด์ด้วยมือเพียงข้างเดียวในขณะขับขี่ (11%) พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (38%) และพฤติกรรมจอดล้ำเส้นแนวหยุดขณะรอสัญญาณไฟจราจร ซึ่งจำแนกตามลักษณะทางกายภาพที่มีเครื่องหมายจราจรทางข้ามม้าลาย พบว่า 56% มีพฤติกรรมจอดรถล้ำเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ และ 1 ใน 3 จอดทับทางข้ามม้าลาย ในขณะที่บริเวณไม่มีทางข้ามม้าลาย พบมากถึง 70% มีพฤติกรรมจอดล้ำเส้นแนวหยุดของช่องหยุดรถจักรยานยนต์ขณะรอสัญญาณไฟจราจร

ช่วงที่ผ่านมา มีประเด็นถกเถียงและตั้งข้อสังเกตในกลุ่มนักวิชาการด้านถนนปลอดภัย[17, 18] เกี่ยวกับการเติบโตของธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ที่สะท้อนถึงแนวโน้มอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ที่เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ภาครัฐ[19] ได้เร่งพิจารณาเรื่องการแก้ไขปัญหาผู้ใช้แรงงานบนแพลตฟอร์มที่ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและเข้าถึงสิทธิตามกฎหมายอย่างรอบด้าน ในขณะเดียวกัน กลุ่มผู้ประกอบธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ในประเทศไทยยังคงนิ่งนอนใจต่อสถานการณ์ปัญหา โดยเฉพาะการสร้างแรงจูงใจ[20] ผ่านระบบสะสมแต้มรอบการทำงานและเพิ่มค่าตอบแทน (Incentive) เพื่อรีดประสิทธิภาพและประสิทธิผลของผู้ขับขี่ให้ได้มากที่สุด จนกระทั่งผลกระทบจากรูปแบบการทำงานของแพลตฟอร์มทำให้ผู้ขับขี่กลายเป็นกลุ่มเสี่ยงสูงที่จะต้องทำงานในสภาพความเสี่ยงสูงต่ออุบัติเหตุและไม่ได้รับความคุ้มครองสิทธิที่พึงได้นั้น

อีกมุมหนึ่งของผลการศึกษาข้างต้น เสมือนกระจกสะท้อนปัญหาความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฟู้ดเดลิเวอรี่ ซึ่งถือเป็นหนึ่งใน **“ความท้าทาย”** ที่กำลังรับมืออยู่ในขณะนี้ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผู้ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ในส่วนของผู้ประกอบการธุรกิจแพลตฟอร์มผู้ออกแบบ พัฒนาและรับผิดชอบต่อรูปแบบโครงสร้างการทำงานของระบบแพลตฟอร์ม และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ฟู้ดเดลิเวอรี่ผู้ซึ่งจำยอมและจำนนต่อสถานการณ์ความเสี่ยงทุกรูปแบบบนท้องถนนในขณะปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตาม เพื่อหาทางออกอย่างจริงจังร่วมกันเกี่ยวกับแนวทางการขับเคลื่อนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มิใช่เพียงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่ต้องแบกรับความเสี่ยงและผลกระทบที่ตามมา หรือจะต้องเป็นผู้ตัดสินใจกำหนดอยู่ฝ่ายเดียว

ในขณะที่ โครงสร้างตลาดธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ระดับโลก ภายใต้การแข่งขันของแต่ละแพลตฟอร์มต่อรูปแบบการดำเนินธุรกิจอย่างดุเดือดในยุคปัจจุบัน โดยแต่ละค่ายแพลตฟอร์ตกำลังพัฒนาและออกแบบนวัตกรรมเทคโนโลยีต่างๆ เพื่อนำมาต่อยอดและปรับเปลี่ยนวิธีการให้ตอบโจทย์พฤติกรรมผู้บริโภคให้มากที่สุด พร้อมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นในอดีต ซึ่งหนึ่งในรูปแบบเทคโนโลยีนวัตกรรมที่เกิดขึ้น คือ การจัดส่งอาหารผ่าน “โดรน” (Drone Food Delivery Services) ซึ่งได้เริ่มทำการทดลองและพัฒนาระบบการขนส่งอาหารผ่านโดรนในบางประเทศ [21, 22, 23, 24] ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งโอกาสทางธุรกิจและกลยุทธ์ใหม่สำหรับธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ในแง่ของการลดต้นทุนขององค์กร การลดเวลาในการจัดส่ง การลดปริมาณจราจรบนท้องถนน และการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรม “โดรน” เพื่อจัดส่งอาหารนั้น[25, 26, 27] ในหลายๆ ประเทศอยู่ในระหว่างกระบวนการพัฒนาและทดสอบอย่างเป็นรูปธรรม ไม่ว่าจะเป็นในด้านกฎหมายกำกับดูแลของรัฐบาล ทั้งการอนุญาตให้ใช้โดรนเพื่อธุรกิจของผู้ประกอบการ ด้านประสิทธิภาพของระบบโครงสร้างปฏิบัติการทั้งด้านการควบคุมระบบและอุปกรณ์ ความเสถียรและแม่นยำ รวมทั้งความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวของบุคคล อีกทั้ง ด้านความเสี่ยงในการจัดส่ง ทั้งปัจจัยสภาพแวดล้อมของเมือง ประเภทอาหารและการออกแบบผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสม การยอมรับและความพึงพอใจของผู้บริโภค เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นโจทย์ท้าทายใหม่ของทุกภาคส่วน ในการเรียนรู้และปรับเปลี่ยนวิธีการรับมือให้สอดคล้องกับการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมธุรกิจแพลตฟอร์มฟู้ดเดลิเวอรี่ที่กำลังเกิดขึ้นทั่วโลกในปัจจุบัน

เอกสารอ้างอิง

1 กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. (2563) “ประกาศจากราชกิจจานุเบกษา ข้อสั่งการไวรัสโควิด19-” สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2565 จาก http://report.dopa.go.th/covid19/ratchkitja.html

2 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2564) “โควิด19- และมาตรการควบคุมการระบาด คาดทั้งปี 2564 มูลค่าตลาดจัดส่งอาหารขยายตัวร้อยละ 24.4-18.4” สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2565
จาก https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/food-delivery-z3256.aspx

3 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2564) “Food Delivery ปี 2565 ขยายตัวต่อเนื่อง ผู้ให้บริการแอพพลิเคชั่นรุกพื้นที่ต่างจังหวัดขยายฐานลูกค้าใหม่” สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2565
จาก https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/Food-Delivery-z3289.aspx

4 Marketeer online. (2564) “โอกาส ความท้าทาย Food Delivery 2022” สืบค้นเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2565 จาก https://marketeeronline.co/archives/238397

5 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด19-” สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศูนย์ประสานงานเพื่อการวิจัยแรงงานแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

6 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมคมนาคม. (2563) “รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 2562” สืบค้นเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ 2565 จาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/-25630601/06-2563RoadAccidentAna2562_Final.pdf

7 นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (2564) “อุบัติเหตุทางถนน “ภัยเงียบ” ที่ยังอันตรายและท้าทายการจัดการ”
วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 มกราคม-มิถุนายน 2564, สืบค้นเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ 2565 จาก https://www.niems.go.th/1/uploadattachfile/2021/ebook/20210712105218_413145.pdf

8 Pocket Media Lab (2021). “ไรเดอร์ไทย เป็นอยู่ยังไง อยากได้อะไรบ้าง” Pocket Media Lab, สืบค้นเมื่อ 24 กุมภาพันธ์ 2565
จาก https://rocketmedialab.co/rider/?fbclid=IwAR14bO2ale7afWNuUkb7dKFlSK7Oj9fSrkuqXyL0AYRFtpe4Ior7fpWZ2vg

9 อรรคณัฐ วันทนะสมบัติ และอมรรฆ พิทักษ์ธานิน. (2564) อ้างอิงแล้ว

10 นายแพทย์ธนภัทร อยู่ยั่งยืน และแพทย์หญิงอลิสา ยาณะสาร. (2564), “Comparative Study: Behaviors of Occupation-related Motorcyclists with Road Traffic Injuries Bang Rak District” PowerPoint, ศูนย์ฉุกเฉิน 24 ชั่วโมง, โรงพยาบาลเลิดสิน.

11 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2564) “การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรแห่งชาติ พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2563)”
หน้า 9 เล่ม 137 ตอนพิเศษ 195 ง ราชกิจจานุเบกษา 25 สิงหาคม 2563. สืบค้นเมื่อ 4 มีนาคม 2565 จาก http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2563/E/195/T_0009.PDF

12 Rita Liao. (2022) “New regulation in China to hit food delivery giants’ profit model” สืบค้นเมื่อ 11 พฤษภาคม 2565 จาก https://techcrunch.com/20/02/2022/end-of-chinese-food-delivery-platforms-runaway-growth/

13 กองบังคับการปราบปราม. (2019), “ห้ามใช้โทรศัพท์ ขณะขับรถ ฝ่าฝืนปรับ 1,000-400 บาท!!” กองบังคับการปราบปราม กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อ 9 มีนาคม 2565 จาก https://csd.go.th/6949/

14 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2564) “การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรแห่งชาติ พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2563)” หน้า 9
เล่ม 137 ตอนพิเศษ 195 ง ราชกิจจานุเบกษา 25 สิงหาคม 2563. สืบค้นเมื่อ 14 มีนาคม 2565 จาก http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2563/E/195/T_0009.PDF

15 จส2561) ,100) “โปรดหยุดให้ทาง คนข้ามทางม้าลาย” สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2565 จาก https://www.js100.com/en/site/post_share/view/52316

16 สำนักการจราจรและขนส่ง - สจส. (2020) “พื้นที่จับปรับ หยุดหรือจอดรถทับทางม้าลาย มีความผิด!!” สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2565 จาก https://www.facebook.com/transportation.traffic/posts/2792621127663523

17 ไทยรัฐออนไลน์. (2564) “นักวิชาการเป็นห่วงรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง” สืบค้นเมื่อ 24 มีนาคม 2565 จาก https://www.thairath.co.th/news/society/2075651

18 THE OPENER. (2021) “‘ไรเดอร์’ อาชีพเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุช่วงโควิด19-” สืบค้นเมื่อ 24 มีนาคม 2565 จาก https://theopener.co.th/node/402

19 ภาสกร ญี่นาง. (2564) “วิกฤตสิทธิแรงงานในเศรษฐกิจยุคดิจิทัล: ปัญหาความขัดแย้งระหว่าง “ไรเดอร์” กับแพลตฟอร์มที่รัฐเพิกเฉย” ย้อนแย้ง ยุคสมัย CMU Journal of Law and Social Sciences Vol. 14 No. 1 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
20 ภาสกร ญี่นาง. (2564) อ้างอิงแล้ว.
21 Mariella Moon. (2019) “Uber Eats' delivery drone is a VTOL speedster” สืบค้นเมื่อ 9 พฤษภาคม 2565 จาก https://www.engadget.com/-29-10-2019 uber-eats-delivery-drone.html
22 MAIJA PALMER. (2021) “In a small Irish town, people are ordering coffee and broccoli via drone” สืบค้นเมื่อ 9 พฤษภาคม 2565 จาก https://sifted.eu/articles/drone-deliveries-manna-aero/
23 Pandaily.com/food-delivery-giant-meituan-unveils-drones-for-delivery-service/
24 Bruce Crumley. (2022) “Flytrex launching automated drone delivery service in Texas” สืบค้นเมื่อ 9 พฤษภาคม 2565 จาก https://www.engadget. com/-29-10-2019uber-eats-delivery-drone.html
25 Asish Oommen Mathew, Abhishek Nath Jha, Anasuya K. Lingappa, and Pranshu Sinha. (2021). “Attitude towards Drone Food Delivery Services-Role of Innovativeness, Perceived Risk, and Green Image” Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity. MDPI.
26 Malik Doole, Joost Ellerbroek, Victor L. Knoop and Jacco M. Hoekstra. (2021). “Constrained Urban Airspace Design for Large-Scale Drone-Based Delivery Traffic” Aerospace, MDPI.
27 Jinkyung Jenny Kim a, Insin Kim b and Jinsoo Hwang. (2021) “A change of perceived innovativeness for contactless food delivery services using drones after the outbreak of COVID-19” International Journal of Hospitality Management. Elsevier Ltd.

บทความ
เรื่อง



ระบบเบรก ABS/CBS

อุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัย สำหรับรถจักรยานยนต์

ดร.สุเมธ องกิตติกุล
นายนันทชาติ รัตนบุรี
นายณภัทร ภัทรพิศาล
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

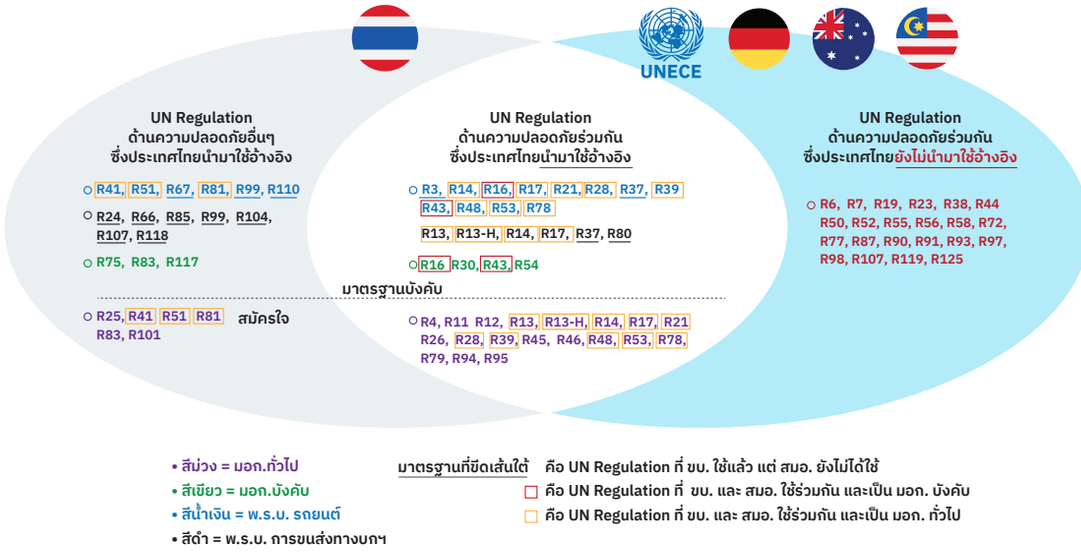
1. รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นพาหนะที่อันตรายที่สุดบนถนนของไทย

ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลกในปี 2559 [1] โดยแม้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยจะมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะในปี 2563–2564 ที่มีการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรน่า 2019 แต่หากพิจารณาสัดส่วนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกลับพบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเสียชีวิตมากขึ้น (จากร้อยละ 65 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 79 ในปี 2564) [8] แสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมากที่สุดต่อเนื่องกันมากว่าสามสิบปี และมีแนวโน้มความรุนแรงมากขึ้น

2. การเสียชีวิตของผู้ใช้จักรยานยนต์: การผสมโรงกันของความผิดพลาดของผู้ขับขี่และมาตรฐานรถจักรยานยนต์

อ้างอิงการศึกษาจากโครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ ดำเนินการโดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ภายใต้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย [2] ซึ่งทำการศึกษาเชิงลึกกรณีอุบัติเหตุกว่า 1,000 กรณีศึกษา ระหว่างปี 2559-2563 พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มาจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ใช้ยานพาหนะอื่นๆ ที่เป็นคู่กรณี (คิดเป็นร้อยละ 94 ของอุบัติเหตุที่ทำการศึกษา) โดยเป็นความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์เสี่ยงร้อยละ 49 และความผิดพลาดในการตัดสินใจ ร้อยละ 32 อย่างไรก็ตามยังพบว่า ร้อยละ 13 เป็นความผิดพลาดจากการตอบสนองหรือควบคุมรถที่ไม่เหมาะสม องค์ประกอบสำคัญโดยเฉพาะคือ ระยะเบรกที่เหมาะสม และมาตรฐานระบบห้ามล้อ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงทักษะในการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ จะพบว่า ร้อยละ 45 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการหลีกเลี่ยงการชนโดยการเบรกและหักหลบ โดยหากพิจารณาที่ช่วงอายุของผู้ประสบเหตุจะพบว่ากลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนอายุ 15–24 ปี มีความผิดพลาดในการใช้เบรกเพื่อชะลอความเร็วหรือเพื่อหยุดรถสูงกว่าค่าเฉลี่ยของผู้ประสบเหตุในกลุ่มอายุอื่นๆ ประเด็นดังกล่าวจึงนำมาสู่คำถามที่น่าสนใจว่า เพราะเหตุใด การใช้เบรกและการหักหลบที่เกิดขึ้นในปัจจุบันจึงยังไม่สามารถลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ระบบห้ามล้อที่ได้มาตรฐานจะมีส่วนช่วยในการลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของผู้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้ที่ยังมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย ได้อย่างไร



รูปที่ **1**

ภาพรวมการนำ UN Regulation ภายใต้ความตกลงฯ 1958 มาใช้บังคับในประเทศไทยเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาต่างประเทศ

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2564)

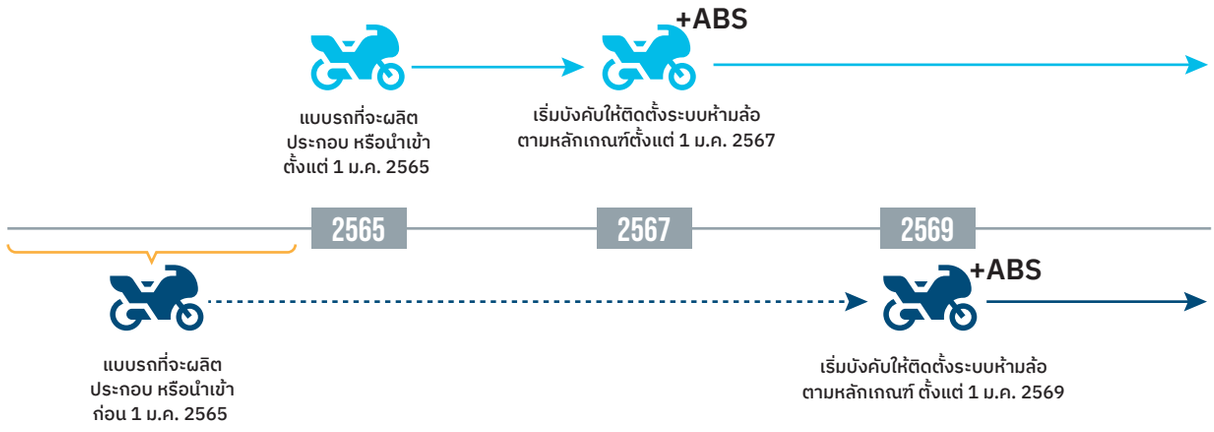
3. มาตรฐานที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

สำหรับมาตรฐานอุปกรณ์ส่วนควบของยานพาหนะนั้น จะมีมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในสากล ได้แก่ ข้อกำหนดทางเทคนิค (UN Regulation) ของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (UNECE) ภายใต้ Agreement on UN Regulation for Vehicle Type Approval 1958 ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับการอนุมัติรูปแบบยานพาหนะ (Vehicle Type Approval) เพื่อการยอมรับร่วมกันในการรับรองแบบและมาตรฐานยานพาหนะ ทำให้ประเทศภาคีคู่สัญญารวมถึงประเทศต่างๆ ได้นำ UN Regulation ไปบังคับใช้เป็นมาตรฐานภายในประเทศอย่างแพร่หลาย อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณากรณีประเทศไทยพบว่าได้มีการนำ UN Regulations มาใช้อ้างอิงในการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะอยู่บ้าง ทั้งในส่วนของการกำหนดมาตรฐานส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางบก รวมถึงการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ดำเนินการโดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม แต่ยังมีสัดส่วนที่น้อยหากเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ จึงส่งผลให้มาตรฐานยานพาหนะของประเทศไทยยังไม่สอดคล้องกับแนวทางของสากลมากเท่าที่ควร

จากผลการศึกษากฎระเบียบและมาตรฐานยานพาหนะว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานและการตรวจสภาพ [3] ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ซึ่งได้เปรียบเทียบการนำ UN Regulation มาใช้อ้างอิงของประเทศไทยกับประเทศอื่นๆ ได้แก่ ประเทศเยอรมนี ประเทศออสเตรเลีย และประเทศมาเลเซีย โดยพิจารณาเฉพาะกรณี UN Regulation ในด้านความปลอดภัย พบว่าประเทศไทยยังกำหนดมาตรฐานยานพาหนะได้ไม่ครอบคลุม ดังรูปที่ 1

จากรูปที่ 1 เมื่อพิจารณา UN Regulation ด้านความปลอดภัยร่วมกันซึ่งประเทศไทยยังไม่นำมาใช้สำหรับการกำหนดมาตรฐานส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางบกนั้น พบว่ามี UN Regulation ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานของรถจักรยานยนต์โดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

- มาตรฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ส่องสว่าง ได้แก่ R6, R7, R19, R38, R45, R50, R56, R72, R87, R98
- มาตรฐานเกี่ยวกับระบบห้ามล้อ ได้แก่ R90
- มาตรฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์มองด้านหน้า ได้แก่ R46
- มาตรฐานเกี่ยวกับล้อยาง ได้แก่ R75
- มาตรฐานเกี่ยวกับพนักพิงศีรษะ ได้แก่ R25 (เฉพาะรถจักรยานยนต์ที่มี 3 ล้อขึ้นไป)
- มาตรฐานเกี่ยวกับมลพิษทางเสียง ได้แก่ R40



รูปที่ **2** กรอบระยะเวลาการบังคับติดตั้งระบบห้ามล้อตามประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ

ที่มา : สรุปจากประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ สมรรถนะ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบระบบห้ามล้อสำหรับรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2564

ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องยกระดับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ข้างต้นเพิ่มเติม โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ต้องดำเนินการภายใต้อำนาจหน้าที่ของตนต่อไป เพื่อทำให้รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยมีความปลอดภัยและป้องกันการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้

4. การยกระดับมาตรฐานระบบห้ามล้อจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้

สำหรับรถจักรยานยนต์นั้นระบบห้ามล้อถือว่ามีความสำคัญต่อความปลอดภัยอย่างมาก โดยจากการศึกษาในต่างประเทศพบว่าการติดตั้งระบบป้องกันการล็อกของล้อ (Antilock Braking System: ABS) จะช่วยในการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 85 และยังช่วยบรรเทาความรุนแรงจากการบาดเจ็บได้ร้อยละ 8-17 [4] เช่นเดียวกับระบบห้ามล้อร่วม (Combined Brake System: CBS) ก็ยังช่วยลดการเสียชีวิตลงได้ร้อยละ 6-26 [5]

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับระบบห้ามล้อของรถจักรยานยนต์ [6] ที่สอดคล้องกับ UN Regulation No.78 โดยประกาศเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2564 จึงถือเป็นก้าวสำคัญของประเทศไทยในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในประเทศ ซึ่งประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ดังกล่าวบังคับรถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะอย่างใดดังต่อไปนี้ต้องติดตั้งระบบห้ามล้อที่มีระบบ ABS ได้แก่

- รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกินกว่า 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร
- รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังพิกัดต่อเนื่องสูงสุดหรือกำลังสุทธิสูงสุดเกินกว่า 11 กิโลวัตต์
- รถจักรยานยนต์ที่มีอัตราส่วนกำลังต่อมวล เกินกว่า 0.1 กิโลวัตต์ต่อกิโลกรัม

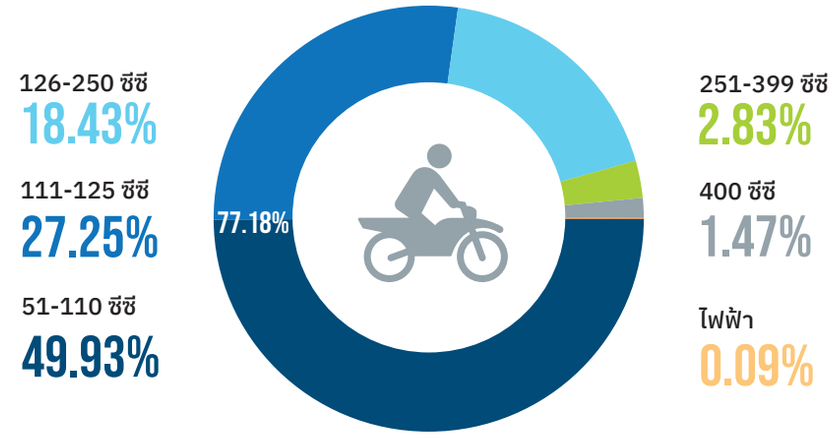
และกรณีรถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น ให้สามารถติดตั้งระบบห้ามล้อแบบ CBS หรือระบบ ABS ของล้อระบบใดระบบหนึ่งหรือทั้งสองระบบก็ได้

ทั้งนี้ การบังคับติดตั้งระบบห้ามล้อตามประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ แบ่งการบังคับใช้เป็น 2 ส่วน คือ กรณีแบบของรถจักรยานยนต์ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ติดตั้งระบบห้ามล้อตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ขณะที่กรณีแบบของรถจักรยานยนต์ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 กล่าวคือ แบบของรถจักรยานยนต์ที่ได้นำเข้ามารับรองแล้วก่อนหน้านี้จะต้องมีการปรับปรุงและให้ผู้ผลิต

รูปที่
3

สัดส่วนโดยเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่จำแนกตามความจุกระบอกสูบ ตั้งแต่ปี 2561-2564

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (2561-2564) วิเคราะห์โดยผู้เขียน



รถจักรยานยนต์ติดตั้งระบบห้ามล้อตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม ไม่รวมถึงกรณีรถจักรยานยนต์ที่ได้มีการใช้งานแล้วอยู่ในปัจจุบัน

เนื่องด้วยประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ ฉบับนี้บังคับเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกินกว่า 125 ลูกบาศก์เซนติเมตรที่จะต้องติดตั้งระบบ ABS ในขณะที่รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบต่ำกว่า ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์สามารถเลือกว่าจะติดตั้งระบบ ABS หรือระบบ CBS ก็ได้ ซึ่งหากพิจารณาข้อมูลการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ใหม่แล้ว [7] พบว่าในแต่ละปีจะมีสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 125 ลูกบาศก์เซนติเมตรลงไปกว่าร้อยละ 77.18 เท่ากับว่าจะมีรถจักรยานยนต์ที่อาจจะไม่ได้ติดตั้งระบบ ABS จึงจะยังไม่ได้ประโยชน์จากการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุและบรรเทาความรุนแรงจากการบาดเจ็บอีกเป็นจำนวนมาก

5. ระบบ ABS: นโยบายที่ช่วยปกป้องชีวิตผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการลงทุนที่คุ้มค่า

เพื่อประเมินความคุ้มค่าของการบังคับใช้ระบบ ABS ในรถจักรยานยนต์ การศึกษานี้จึงได้ทำการวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ของโครงการ หรือ Cost Benefit Analysis โดยทำการประเมินทางเลือกของโครงการเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

- ทางเลือกที่ 1: สำหรับแบบของรถจักรยานยนต์ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป ให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ดำเนินการติดตั้งระบบ ABS เฉพาะรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกินกว่า 125 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปทุกคัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป หรืออาจตีความได้ว่า รถจักรยานยนต์ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าตามแบบที่ได้รับการรับรองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ที่มีความจุกระบอกสูบเกินกว่า 125 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไปทุกคัน จะต้องมีการติดตั้งระบบ ABS ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป (เป็นทางเลือกที่สอดคล้องกับประกาศกรมการขนส่งทางบกฯ)
- ทางเลือกที่ 2: สำหรับแบบของรถจักรยานยนต์ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป ให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ดำเนินการติดตั้งระบบ ABS ในรถจักรยานยนต์ทุกขนาด ทุกคัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป หรืออาจตีความได้ว่า รถจักรยานยนต์ที่ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าตามแบบที่ได้รับการรับรองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ทุกคัน จะต้องมีการติดตั้งระบบ ABS ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ การศึกษานี้เป็นการคาดการณ์ผลประโยชน์จากลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ระหว่างปี 2565–2573 (เพื่อให้สอดคล้องกับทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 พ.ศ. 2564–2573 ของสหประชาชาติ) และคาดการณ์ต้นทุนการติดตั้งระบบ ABS ในรถจักรยานยนต์ใหม่ โดยมีสมมติฐานดังนี้

- ในปี 2565 และ 2566 ยังเป็นช่วงเตรียมความพร้อมของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ในการติดตั้งระบบ ABS ตามแบบของรถจักรยานยนต์ โดยผู้ผลิตรถจักรยานยนต์จะดำเนินการติดตั้งระบบ ABS สำหรับรถจักรยานยนต์อย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป ดังนั้น ผู้เขียนกำหนดให้ในปี 2565 และ 2566 ยังไม่มีการดำเนินการติดตั้งระบบ ABS และรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ช่วงปี 2565 ถึง 2566 จะมีการติดตั้งระบบ ABS ตามทางเลือกของโครงการ ในปี 2567
- อัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสซึ่งเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์คิดจากการหาค่าเฉลี่ยการเติบโตซึ่งเป็นอัตราคงที่ โดยคาดการณ์อัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ต่อปี (ใช้ข้อมูลผู้เสียชีวิตระหว่างปี 2555–2562 เพื่อหาค่าเฉลี่ยการเติบโต) [8] และอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี (ใช้ข้อมูลผู้บาดเจ็บสาหัสระหว่างปี 2560 – 2562 เพื่อหาค่าเฉลี่ยการเติบโต) [9]
- ปริมาณรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นในอัตราคงที่ที่ร้อยละ 2.32 โดยคำนวณจากการเติบโตของรถจดทะเบียนใหม่ในประเทศไทยระหว่างปี 2558–2563 [10] [11] ทั้งนี้ ผู้เขียนกำหนดให้รถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป เป็นรถจักรยานยนต์ที่ผลิตประกอบ หรือนำเข้าตามแบบของรถจักรยานยนต์หลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป
- ค่าประสิทธิผล (Effectiveness) ของการติดตั้งระบบ ABS ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสอยู่ที่ร้อยละ 39 [12]
- มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ 6.7 ล้านบาทและ 2 ล้านบาทต่อราย ตามลำดับ [13]
- ต้นทุนการติดตั้งระบบ ABS อยู่ที่ 5,250 บาท ต่อคัน [14] โดยมีต้นทุนไม่เปลี่ยนแปลงระหว่างช่วงปี 2565–2573

ทั้งนี้ ในการคำนวณจำนวนความสูญเสียที่ลดลงนั้นมีแนวทางดังนี้

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการรักษาชีวิตและป้องกันการบาดเจ็บสาหัสในปีที่ Y = จำนวนความสูญเสียที่ลดลงในปีที่ Y x มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อราย

โดย

จำนวนความสูญเสียที่ลดลงในปีที่ Y = ค่าประสิทธิผล x สัดส่วนของรถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งระบบ ABS ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมทั้งหมด x ประมาณการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสในปีที่ Y

สำหรับการคำนวณต้นทุนในการติดตั้งระบบ ABS มีแนวทางดังนี้

ต้นทุนในการติดตั้งระบบ ABS ในปีที่ Y = ต้นทุนการติดตั้งระบบ ABS ต่อคัน x จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ในปีที่ Y

โดยผลจากการคำนวณความคุ้มค่าในการบังคับใช้ระบบ ABS ในรถจักรยานยนต์ พบว่าในช่วงแรกของการดำเนินการ ผลประโยชน์ต่อต้นทุนจะยังไม่สูงมากนัก แต่จะค่อยๆ เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เมื่อมีจำนวนการติดตั้งระบบ ABS ของรถจักรยานยนต์สะสมในประเทศมากขึ้น โดยในปี 2573 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุนของการติดตั้ง ระบบ ABS จะอยู่ที่กว่า 11.05 เท่า สำหรับทั้งสองทางเลือกของนโยบาย ตามรายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1: สรุปการคำนวณความคุ้มค่าในการบังคับใช้ระบบ ABS ในรถจักรยานยนต์

ปี	จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ติดระบบ ABS สะสมหลังดำเนินมาตรการ		ผลประโยชน์ (รวมการลดลงของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส) (บาท)		ต้นทุนการติดตั้ง GPS (บาท)		อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน
	ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	
2565	-	-	-	-	-	-	-
2566	-	-	-	-	-	-	-
2567	1,117,071	5,463,077	6,542,427,341	31,995,989,058	5,864,621,407	28,681,153,429	1.12
2568	1,506,857	7,369,342	9,118,908,204	44,596,366,440	2,046,378,679	10,007,892,546	4.46
2569	1,905,697	9,319,883	11,906,273,043	58,228,079,907	2,093,908,976	10,240,341,268	5.69
2570	2,313,800	11,315,729	14,913,943,266	72,937,205,213	2,142,543,238	10,478,188,971	6.96
2571	2,731,383	13,357,931	18,152,637,360	88,776,161,519	2,192,307,106	10,721,561,053	8.28
2572	3,158,664	15,447,566	21,634,537,711	105,804,527,249	2,243,226,816	10,970,585,826	9.64
2573	3,595,870	17,585,737	25,373,458,520	124,089,861,278	2,295,329,215	11,225,394,583	11.05

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาที่การลดลงของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจะพบว่า ทางเลือกที่ 2 สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตตลอดช่วงเวลาการดำเนินนโยบาย (ปี 2567–2573) ได้มากกว่าทางเลือกที่ 1 กว่า 13,986 ราย และสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสได้มากกว่า 162,773 ราย ตามรายละเอียดในตารางที่ 2 ดังนั้น แม้ว่าทั้งสองทางเลือกจะมีความคุ้มค่าในการลงทุนที่เท่ากัน แต่การดำเนินการในทางเลือกที่ 2 หรือการติดตั้งระบบ ABS กับรถจักรยานยนต์ใหม่ทั้งหมดทุกรุ่นย่อมช่วยลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้มากกว่า ซึ่งจะส่งเสริมการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงทศวรรษที่ 2 (ปี 2564–2573) ของสหประชาประชาชาติ ซึ่งประเทศไทยต้องการลดการเสียชีวิตลงให้ได้ที่ 12 คนต่อแสนประชากรในปี 2573

ตารางที่ 2 : สรุปการลดลงของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสเปรียบเทียบระหว่าง 2 ทางเลือก

ปี	การลดลงของผู้เสียชีวิต (ราย)			การลดลงของผู้บาดเจ็บสาหัส (ราย)		
	ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ผลต่าง	ทางเลือก 1	ทางเลือก 2	ผลต่าง
2565	-	-	-	-	-	-
2566	-	-	-	-	-	-
2567	181	887	705	2,667	13,042	10,375
2568	265	1,298	1,033	3,675	17,971	14,297
2569	364	1,779	1,415	4,741	23,184	18,444
2570	478	2,337	1,859	5,864	28,677	22,813
2571	610	2,983	2,373	7,043	34,446	27,403
2572	762	3,724	2,963	8,279	40,488	32,209
2573	935	4,573	3,638	9,570	46,801	37,231
รวม			13,986			162,773

สรุป

การติดตั้งระบบ ABS กับรถจักรยานยนต์ทุกขนาดสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตได้และมีความคุ้มค่าในการบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม นโยบายของประเทศไทยในปัจจุบันยังคงใช้บังคับเฉพาะรถจักรยานยนต์บางขนาดเท่านั้น ดังนั้น ภาครัฐจึงควรเร่งดำเนินการผลักดันให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ดำเนินการติดตั้งระบบ ABS ในรถจักรยานยนต์ในทุกขนาดให้ได้เร็วที่สุด เพื่อปกป้องชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เอาไว้ให้ได้มากที่สุด รวมถึงควรผลักดันให้มีการกำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์ในด้านอื่นๆ ที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลเพิ่มเติมอีกด้วย เช่น มาตรฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ส่องสว่าง อุปกรณ์มองด้านหน้า หรือล้อยาง เป็นต้น ทั้งนี้ แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวอาจทำให้ราคาของรถจักรยานยนต์ที่วางจำหน่ายในประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องมีการสื่อสารเกี่ยวกับผลกระทบดังกล่าวไปยังประชาชน แต่ในภาพรวมแล้ว การที่ประเทศไทยมีมาตรฐานรถจักรยานยนต์ที่มีคุณภาพและมีความปลอดภัยสูงขึ้นจะช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลงได้ ซึ่งจะสร้างประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยในระยะยาวได้อย่างมหาศาลต่อไป

เอกสารอ้างอิง

[1] WHO (2018). WHO Global Status Report on Road Safety 2018. [รูปแบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์]. URL: https://www.who.int/publications-detail-redirect/9789241565684.

[2] ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2564). โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ.

[3] สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2564). โครงการศึกษากฎระเบียบและมาตรฐานยานพาหนะว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานและการตรวจสภาพ.

[4] Motorcycle Stability Control – The next generation of motorcycle safety and riding dynamics; Thomas Lich, JSAE 20159834 / SAE 2015-32-XXXX

[5] Evaluating the impact of possible new measures concerning category L vehicles, T L Robinson.

[6] ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ สมรรถนะ และกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบระบบห้ามล้อสำหรับรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2564

[7] กรมการขนส่งทางบก. (2564). สถิติจำนวนรถใหม่ป้ายแดงที่จดทะเบียน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามยี่ห้อรถประเภทรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.12) ระหว่างปี 2561-2564. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2565, URL: https://web.dlt.go.th/statistics/

[8] กรมควบคุมโรค (2564). ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน
(3 ฐาน). สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2565, URL: https://data.go.th/dataset/rtddi.

[9] กระทรวงสาธารณสุข (2564). ฐานผู้ป่วยในจากอุบัติเหตุทางถนนจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Center: HDC).

[10] กรมการขนส่งทางบก. (2564). สถิติจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมทั่วประเทศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2565, URL: https://web.dlt.go.th/statistics/.

[11] ศูนย์สารสนเทศยานยนต์ สถาบันยานยนต์. (2564). สถิติปริมาณรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ (ป้ายแดง) สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2565, URL: https://data.thaiauto.or.th/auto/motorcycle-stat/motorcycle-registration/stat-motorcycle-registration.html.

[12] Australian Government (2017). Regulation Impact Statement Advanced Motorcycle Braking System for Safer Riding. [รูปแบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์]. URL: https://fdocuments.in/document/advanced-motorcycle-braking-system-for-safer-rispmcgovausitesdefaultfilesposts201801.html.

[13] สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2564). โครงการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของอุบัติเหตุทางถนน.

[14] WHO (2019). Addressing Motorcycle Safety in Thailand. Bangkok.

บทความ
เรื่อง



การจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

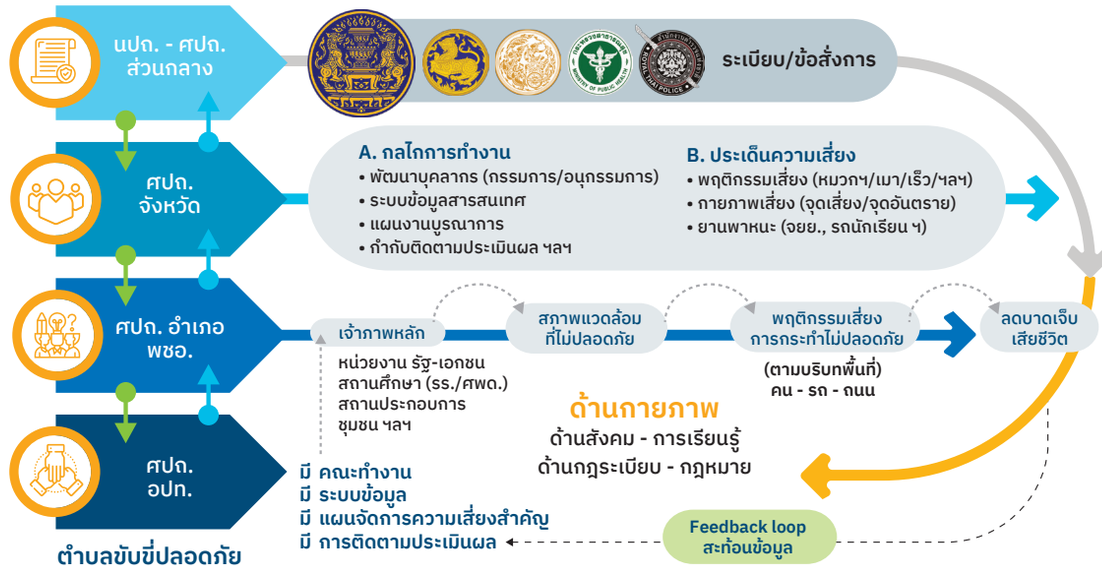
นางสาวเพ็ญนภา พรสุพิกุล
นางสาวศุภรดา ยาวงษ์
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
นายวัฒนดนัย ธนัญชัย
นักวิจัยอิสระ

บทความเรื่อง การจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอบทเรียนการจัดการความปลอดภัยทางถนนของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.ท้องถิ่น) ที่มีการใช้ข้อมูลในการออกแบบและกำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ใน 2 พื้นที่นำร่องคือ จังหวัดอุดรธานี และ จังหวัดร้อยเอ็ด เชื่อกันว่า ศปถ. เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในมิติต่าง ๆ พฤติกรรมของคน สภาพแวดล้อม และการสร้างระบบที่เกี่ยวข้องเช่น ระบบสารสนเทศ ระบบประสานงานฯลฯ

บทความนี้จะวิเคราะห์หาช่องว่างและโอกาสในการพัฒนามิติเหล่านั้นโดยอาศัยมุมมองตามทฤษฎีพลวัตของระบบ (Systems dynamic) เป็นวิธีการหรือเครื่องมือสำหรับทำความเข้าใจพฤติกรรมหรือ การทำงานของระบบที่สลับซับซ้อนมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา โดยศึกษาการทำงานภายในวงจรย้อนกลับและความล่าช้าที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของทั้งระบบ โดยสิ่งที่ทำให้พลวัตของระบบ (Systems dynamic) ต่างจากวิธีอื่น คือ การใช้วงจรย้อนกลับ (Feedback loop) สต๊อก (Stock - องค์ประกอบที่ทำหน้าที่สะสมและเปลี่ยนแปลงได้) และ โฟลว์ (Flow -องค์ประกอบที่เป็นตัวกระทำให้สต๊อคมีการเปลี่ยนแปลง) ทำให้สามารถระบุองค์ประกอบของระบบในผังวงจนย้อนกลับให้เห็นหน้าที่ขององค์ประกอบชัดเจน และนำไปสู่การออกแบบเพื่อปรับปรุงรูปแบบการจัดการระบบและเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย[1] ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนเป็นระบบที่มีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งสภาพแวดล้อม ยานพาหนะ และพฤติกรรมผู้ขับขี่/ใช้รถใช้ถนน รวมถึง การเปลี่ยนแปลงของระบบการจัดการ มาตรการ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่หลายหน่วยงานในประเทศไทยพยายามปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนแต่ยังไม่เกิดวงจรย้อนกลับ (Feedback loop) ที่จะสามารถนำไปทำนายเหตุการณ์เพื่อรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้

กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

ระบบความปลอดภัย (safe system approach)[2, 3] กล่าวถึง ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนนไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบ (System Designer) ทุกภาคส่วน รวมถึง ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความรับผิดชอบต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เหล่านั้น ทั้งนี้ ระบบความปลอดภัย (safe system approach) ให้ความสำคัญกับระบบการจัดการที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูลเพื่อหวังว่าจะสามารถหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงและนำไปสู่การกำหนดแผนและปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อตอบเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนภายในปี 2020 รวมถึง การใช้ข้อมูลขับเคลื่อนให้เกิดการมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบร่วมกัน (Accountability) กับหน่วยงานผู้รับผิดชอบใกล้ชิดกับปัญหามากที่สุด (โดยเฉพาะการก่อสร้างโครงสร้างถนนดูภาพที่ 1) ซึ่งใช้ทรัพยากรจำนวนมาก



รูปที่ 1 โครงสร้างและกลไกการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

โครงสร้างและกลไกการดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละระดับถูกขับเคลื่อนในรูปแบบคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมีการถ่ายทอดนโยบายจากส่วนกลางสู่ภูมิภาค โดยกลไกแต่ละระดับจะมีบทบาทหน้าที่และจุดเน้นในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ดังนี้

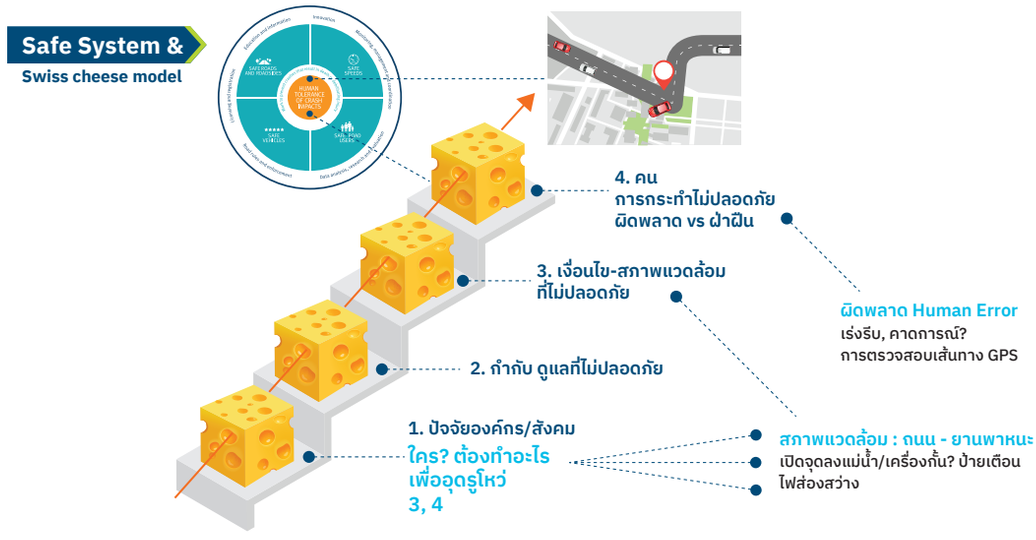
1) โครงสร้างและกลไกระดับอำนวยการ ได้แก่ นปถ. ศปถ. ส่วนกลาง และ ศปถ. จังหวัด มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบาย จัดทำแผนปฏิบัติการ เสนอกฎหมายและกำกับติดตามประเมินผล โดยเน้นที่การดำเนินการในส่วนของกลไกการทำงานสามบทบาทนั้นมากกว่าการปฏิบัติการเพื่อจัดการความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (รูปที่ 1)

2) โครงสร้างและกลไกระดับปฏิบัติการ ได้แก่ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. มีบทบาทสำคัญในการปฏิบัติการเพื่อจัดการความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ท้องถิ่นภายใต้ความรับผิดชอบโดยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้ข้อมูลที่มีแสดงถึงขนาดและลักษณะปัญหาที่ชัดเจนและสามารถสร้างความความตระหนักรู้ให้กับชาวบ้านถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น ข้อมูลจึงนับว่าเป็นกลไกสำคัญ ในการสร้างระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการจัดการความเสี่ยง

อย่างไรก็ตาม โครงสร้างและกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ยังมีข้อจำกัด ดังนี้

1) อุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นปัญหาที่มีความเชื่อมโยงกับหลายปัจจัย และมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปัจจัยที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นพลวัต ดังนั้น นโยบายและมาตรการที่สั่งการลงไปในระดับปฏิบัติการหรือท้องถิ่นในบางครั้งอาจไม่สามารถแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ได้จริง โดยตามทฤษฎีพลวัตของระบบ (Systems dynamic) (Wenhui Zhang และ Hong-guo Xu (2008)) กล่าวว่า ทุกปัจจัยจะมีอิทธิพลต่อระดับความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกันถึงแม้ว่าจะได้รับความสำคัญเท่ากันในทุกปัจจัยก็ตาม

คน/ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถเกิดความผิดพลาดได้ แต่ ความผิดพลาดต้องไม่นำไปสู่ความสูญเสีย



รูปที่ 2 ลักษณะปัญหาเชิงซ้อนในอุบัติเหตุทางถนนโดยพิจารณาตามทฤษฎี Swiss cheese model

2) อุบัติเหตุทางถนนอันมีลักษณะปัญหาเชิงซ้อนดังกล่าวอาจพิจารณาตามทฤษฎี Swiss cheese model[4, 5] ที่วิเคราะห์ความล้มเหลวของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยชี้ให้เห็นถึงความผิดพลาด 2 ประเภท ได้แก่

2.1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยเท่านั้น (หมายเลข 3 และ 4 ตามรูปที่ 2) จึงตำหนิพฤติกรรมของผู้ได้รับบาดเจ็บหรือ/และคู่กรณี (Blame the victim)

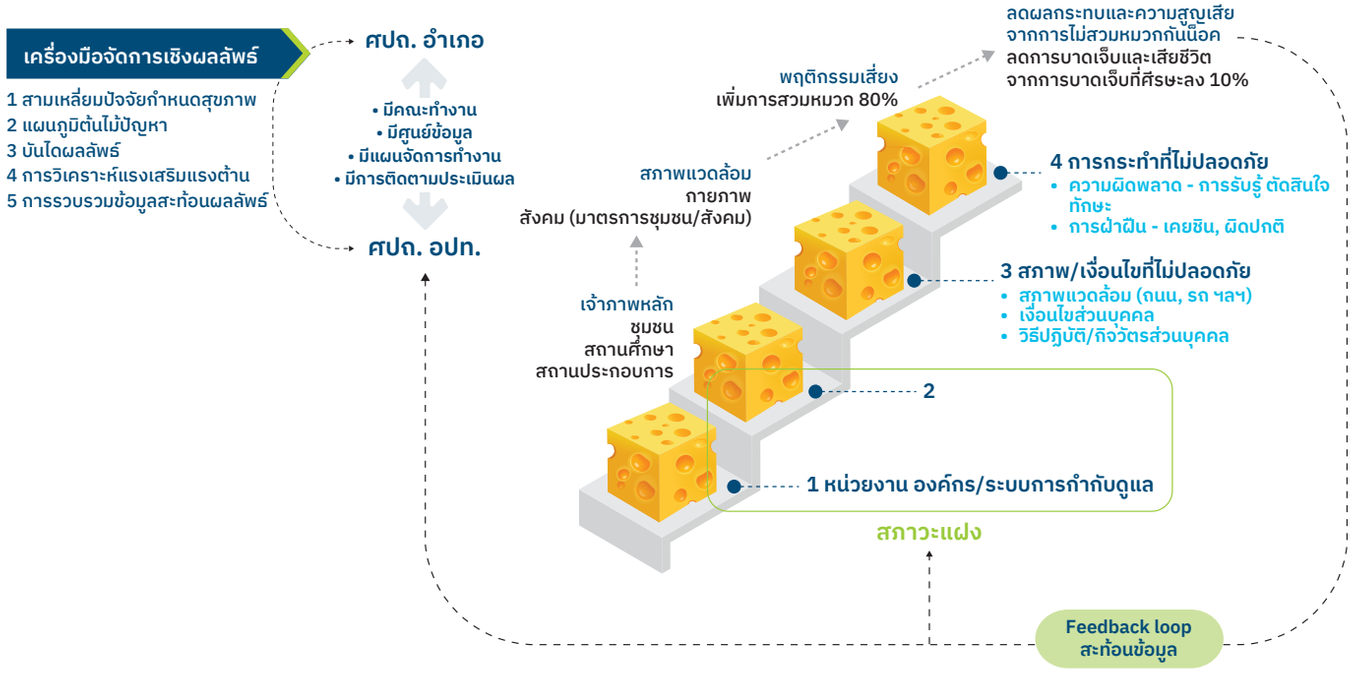
2.2) สภาวะแฝง (หมายเลข 1 และ 2 ตามรูปที่ 2) ซึ่งแสดงถึงคุณลักษณะของระบบที่ละเลยและนำไปสู่ความไม่ปลอดภัย เช่น การกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบออกแบบถนนหรือมาตรฐานยานพาหนะ กฎหมาย และข้อบังคับต่างๆ โดยปกติข้อบกพร่องเหล่านี้จะถูกละเลย ไม่นำมาวิเคราะห์ทำให้ไม่เกิดการแก้ปัญหาในเชิงระบบ

อย่างไรก็ตาม เมื่อตัวกระตุ้นของความล้มเหลวทั้ง 2 ประเภทที่ทำงานอยู่นั้นสอดคล้องกับสภาวะที่แฝงอยู่ของระบบ อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ในสามัญสำนึกผู้เกี่ยวข้องมักเข้าใจว่าอุบัติเหตุเป็นไปได้ยาก (ไม่เปิดไฟเวลากลางคืนก็ไม่เห็นเป็นไร ขับแซงไปมาก็ไม่เคยเกิดเรื่อง ฯลฯ) ตามทฤษฎี Swiss Cheese โดยปกติรู (ช่องโหว่ของระบบ) จะเคลื่อนที่ไปรอบๆ เปิดและปิด

จึงมีการป้องกันหลายชั้นในการดำเนินการที่ป้องกันเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ สถานการณ์ที่เป็นอันตรายจะสามารถสร้างความเสียหายได้ก็ต่อเมื่อรูเรียงตัวในแนวเดียวกัน ตัวกระตุ้นให้เกิดอุบัติเหตุจึงทะลวงผ่านไปได้ตลอดระบบ (ตามแบบจำลองก้อนชีส)

3) การดำเนินการข้ามหน่วยงานยังทำได้จำกัด ถึงแม้ว่าจะมีการจัดตั้งโครงสร้างและกลไกในรูปแบบคณะกรรมการในแต่ละระดับ แต่ข้อสั่งการและนโยบายยังไม่สามารถสั่งการข้ามหน่วยงานและข้ามกระทรวงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อสั่งการจากส่วนกลางลงไปสู่พื้นที่ปฏิบัติการแสดงให้เห็นความไม่เป็นเอกภาพภายใต้ระบบบริหารราชการแบบรวมศูนย์ (สั่งการจากบนลงล่าง)

4) การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ยังทำได้จำกัด
เนื่องจากยังขาดข้อมูลในระดับพื้นที่ ซึ่งจำกัดการวิเคราะห์สถานการณ์และรากของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนการกำหนดมาตรการหรือนโยบายจากส่วนกลางสู่ท้องถิ่นจึงอาจไม่ใช่นโยบายที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหาเฉพาะที่



รูปที่ **3** กรอบการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่

5) งบประมาณสนับสนุนสำหรับการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้รับการอนุมัติ เหตุเพราะมีหลายหน่วยงานที่มีบทบาทรับผิดชอบแตกต่างกันไป และในระดับท้องถิ่นเองยังไม่มีการกำหนดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นภารกิจที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องให้ความสำคัญในระดับที่สอดคล้องกับสภาพปัญหา

จากที่กล่าวมาข้างต้น ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงออกแบบเครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชิ้น ได้แก่ (1) สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ (2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา (3) บันไดผลลัพธ์ (4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน และ (5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์) หวังว่าจะช่วยให้เกิดการดำเนินการไปสู่ผลลัพธ์ที่ละก้าวอย่างต่อเนื่อง โดยการใช้ข้อมูลเป็นกลไกสำคัญในการค้นหา สะท้อนปัญหา และนำไปสู่การจัดการความเสี่ยงและปัญหาในระดับพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น สามารถค้นหาสภาวะแฝงที่ทำให้เกิดความล้มเหลวของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่นั้น และกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อปัญหานั้นได้จริง

บทเรียนการดำเนินงานเพื่อพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่โดยใช้เครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์) ภายใต้โครงการพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์ มีดังนี้

บทเรียนการจัดการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุดรธานี

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอำเภอเมืองอุดรธานี ในปีงบประมาณ 2563 พบผู้เสียชีวิต จำนวน 107 ราย (อัตรา 26.02 ต่อแสนประชากร) แยกเป็นเขตเทศบาลนครอุดรธานี 23 ราย (อัตรา 17.66 ต่อแสนประชากร) นอกเขตเทศบาลนครอุดรธานี 84 ราย (อัตรา 29.89 ต่อแสนประชากร) โดยพบการเสียชีวิต จุดเกิดเหตุร้อยละ 50 และเสียชีวิตที่ ER ร้อยละ 13 ในตึกนอนรักษาในช่วง 30 วันร้อยละ 37

ตารางที่ 1

จำนวนผู้เกิดอุบัติเหตุอำเภอเมืองอุดรธานี พ.ศ. 2561 – 2563 จำแนกตามยานพาหนะ

ยานพาหนะ	ปีงบประมาณ 2561		ปีงบประมาณ 2562		ปีงบประมาณ 2563	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	4,385	85.71	4,735	85.52	4,179	48.75
รถกระบะ	126	2.46	89	1.61	107	2.17
รถยนต์	82	1.60	105	1.90	104	2.11
รถสามล้อเครื่อง	97	1.90	98	1.77	87	1.76
คนเดินเท้า	147	2.87	140	2.53	135	2.74
รถบรรทุก	10	0.20	23	0.42	11	0.22
จักรยาน	225	4.40	241	4.35	214	4.34
รถตู้	17	0.33	2	0.04	12	0.24
รถโดยสารขนาดใหญ่	24	0.47	96	1.73	28	0.57
อื่นๆ	3	0.06	8	0.14	54	1.10
รวม	5,116	100.00	5,537	100.00	4,931	100.00

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี

ยานพาหนะที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถจักรยานยนต์ พบว่า ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2563 มีพบรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุถึงมากกว่าร้อยละ 80 โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะ จำนวน 47 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.93

ผู้ประสบเหตุเป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาในตำบล ร้อยละ 32 เป็นผู้ที่อยู่นอกตำบลแต่อยู่ในอำเภอ ร้อยละ 30 ผู้ที่มีภูมิลำเนานอกอำเภอในจังหวัดร้อยละ 25 และผู้ที่มีภูมิลำเนานอกจังหวัด ร้อยละ 13 สำหรับกลุ่มอายุที่เกิดเหตุมากที่สุด ได้แก่ อายุ 20 - 29 ปี ร้อยละ 29 รองลงมาเป็นอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14 ส่วนมากไม่มีคู่กรณี/ชนวัสดุข้างทาง ร้อยละ 27 รองมาเป็นกระบะ และจักรยานยนต์

การเกิดอุบัติเหตุจะเกิดถนนสายหลัก (ทล./ทช.) ร้อยละ 58 ถนนมิตรภาพอุดรธานี-ขอนแก่น (ทล.อด 1) เกิดเหตุมากสุดโดยเฉพาะจุดกลับรถ รองลงมาได้แก่ ถนนนิตโย อุดรธานี-สกลนคร (ทล.อด 2) ซึ่งเป็นทางลักผ่าน

จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอำเภอเมืองอุดรธานีเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาหลักของอำเภอเมืองอุดรธานี โดยเมื่อนำข้อมูลประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในช่วงระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา จำนวน 58 ราย (จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจทั้งหมด 348 ราย) พบว่า เกิดจากความผิดพลาดของตนเอง จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาเกิดจากถนน จำนวน 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 36

ตารางที่ 2

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในช่วงระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา

อุบัติเหตุเกิดจาก	จำนวน (ราย)
ความผิดพลาดของตนเอง	29
ถนน	21
คนขับยานพาหนะคันอื่น	16
ยานพาหนะของตนเอง	6
เด็กตัดหน้ารถ	1
สัตว์ตัดหน้ารถ	1

ดังนั้น อำเภอเมืองอุดรธานีจึงได้กำหนดประเด็นและเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากข้อมูลเชิงปริมาณ และมีการกำหนดพื้นที่ดำเนินการโดยใช้ชุดข้อมูลเชิงปริมาณเช่นกัน (จำนวนการเกิดเหตุและการเสียชีวิต) เมื่อมีการกำหนดประเด็นปัญหาที่ต้องการลดอุบัติเหตุทางถนนแล้วจึงดำเนินการกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 20 คนต่อจำนวนแสนประชากร

นอกจากนี้ อำเภอเมืองอุดรยังได้นำข้อมูลมากำหนดมาตรการขับเคลื่อนการดำเนินงานโดยใช้กลไก ศปถ.อปท. ให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินการตลอดทั้งปี ซึ่งจากบทเรียนการดำเนินงาน พบว่าจุดสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน คือ การพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอให้เข้มแข็งมีการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เป็นพี่เลี้ยงผลักดันให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่งขับเคลื่อนการดำเนินงานเชื่อมโยงกับหมู่บ้าน ชุมชน วัด สถานศึกษา พัฒนาชุดความรู้และข้อเสนอนโยบายที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การจัดการความเสี่ยงรถจักรยานยนต์ และให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

การพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

การดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ของจังหวัดอุดรธานีเน้นที่การจัดการกลไกการทำงานในระดับจังหวัดลงสู่อำเภอ พบว่ามีกระบวนการพัฒนาโดยใช้การจัดการข้อมูล 4 กระบวนการสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3

กระบวนการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

กรอบแนวคิดการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน	กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน	กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเมืองอุดรธานี(ใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น และ Swiss Cheese Model)
มีคณะทำงาน	ใช้โครงสร้าง ศปถ. ในรูปแบบคณะกรรมการไม่มีคณะทำงานข้อมูลหรือคณะทำงานเฉพาะเรื่องที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน	มีการจัดตั้งคณะทำงานข้อมูลโดยให้อำนาจในการปฏิบัติหน้าที่เก็บข้อมูล ณ จุดเกิดเหตุ ทำให้คณะทำงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูลได้ง่ายขึ้น
มีศูนย์ข้อมูล	ไม่มีศูนย์ข้อมูล	ยังไม่เกิดศูนย์ข้อมูล แต่มีการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ผ่านกลไกคณะทำงานข้อมูล
มีแผนการทำงาน	1. จัดทำแผนปฏิบัติราชการโดยอ้างอิงจากแผนเดิมและการทำประชาคมหมู่บ้าน 2. จัดทำแผนตามนโยบายและตัวชี้วัดจากส่วนกลาง 3. บางพื้นที่ไม่มีแผนเรื่องอุบัติเหตุทางถนน	1. ใช้เครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์ในการวิเคราะห์สภาพปัญหาและจัดทำแผน ร่วมกับการใช้การวิเคราะห์ Swiss cheese Model ในการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึก 2. แผนที่จัดทำมีความเฉพาะเจาะจงกับกรแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นตามบริบทของพื้นที่ และรากของปัญหา นำไปสู่การปรับปรุง/แก้ไขในเชิงระบบ
มีการติดตามประเมินผล	มีการรายงานผลไปยังจังหวัด	1. ศปถ.อ. ลงไปติดตามผลการดำเนินงานในระดับท้องถิ่น 2. ใช้กลไกของกระทรวงสาธารณสุข ในการประเมินตามเกณฑ์ DRTI

จากตารางที่ 3 พบว่ากระบวนการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเมืองอุดรธานีจะใช้กลไกการจัดการข้อมูลเป็นแนวทางหลักในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน เริ่มตั้งแต่การสำรวจ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากนั้นนำข้อมูลมาใช้ใน 2 ส่วน ได้แก่ การนำข้อมูลมาสร้างความเข้าใจกับประชาชน การส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ แบบเคาะประตูบ้าน โดยใช้หลักการ Behavior Base Safety จากนั้นมีการติดตามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยโดยใช้ด่านครอบครัว/ชุมชน โดยสรุปแนวทางการจัดการข้อมูลเพื่อพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ดังนี้

1) วิเคราะห์สถานการณ์และกำหนดตัวชี้วัดร่วมในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น - การขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนั้น แต่ละอำเภอจะมีตัวชี้วัดในการทำงานโดยใช้ตัวชี้วัดเดียวกับจังหวัดคือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุไม่เกิน 20 คนต่อแสนประชากร โดยเฉพาะอัตราการเสียชีวิตในกลุ่มรถจักรยานยนต์ไม่เกินร้อยละ 10 ในขณะเดียวกันได้กำหนดตัวชี้วัดการทำงานในระดับอำเภอว่าจะต้องผ่านเกณฑ์ประเมินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านระบบสุขภาพอำเภอ (DHS-RTI) ในระดับดีเยี่ยมอย่างน้อยร้อยละ 75 เป็นต้น ซึ่งในกรอบการดำเนินงานจะมีเรื่องการวางแผนงานที่แต่ละพื้นที่จะเป็นผู้กำหนดเองว่าจะวางแผนการดำเนินงานในเรื่องใด เช่น เรื่องดื่มแล้วขับ การสวมหมวก การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เป็นต้น สำหรับอำเภอเมืองอุดรธานีได้กำหนดแผนการดำเนินงานโดยการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ 3 เครื่องมือ ได้แก่

1.1) เครื่องมือปัจจัยกำหนดสุขภาพ ทำให้ทราบองค์ประกอบของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในท้องถิ่น/ชุมชน

1.2) ต้นไม้ปัญหา ทำให้สามารถว่าในท้องถิ่น/ชุมชนมีปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนอะไรบ้าง และได้คัดเลือกประเด็นปัญหารถจักรยานยนต์มาเป็นประเด็นหลักในการจัดทำแผนการดำเนินงาน

1.3) เครื่องมือ Swiss Cheese Model มาใช้ในการวิเคราะห์ปัญหาในเชิงลึกเพื่อนำไปสู่รากของปัญหาที่แท้จริงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์คือการไม่มีกติกาในการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง และไม่คนในชุมชนไม่สามารถตักเตือนกันได้ เนื่องจากเป็นพฤติกรรมที่ทำจนเคยชินจนเป็นเรื่องปกติ นอกจากนี้ ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วย Swiss Cheese Model ยังสามารถนำไปสื่อสารสร้างความเข้าใจและสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหากับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ยกตัวอย่างเช่น การเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกในเวลากลางคืน คณะทำงานสามารถนำข้อมูลเสนอในการประชุม ศปถ.อปท. และเชิญหน่วยงานที่ดูแลเกี่ยวกับไฟส่องสว่าง และการปรับปรุงถนนเข้ามารับฟังปัญหาและกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาร่วมกันได้

2) การใช้ข้อมูลเพื่อสร้างกลไกการจัดการ – จังหวัดอุดรธานีมีรูปแบบการใช้ข้อมูลเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนเพื่อตอบโจทย์ของกลไกที่ขับเคลื่อนในแต่ละระดับ โดยข้อมูลที่จะใช้ในการขับเคลื่อนในระดับจังหวัด หรืออำเภอ ลักษณะของของข้อมูลเชิงตัวเลขยังคงสำคัญ และข้อมูลจะต้องตรงประเด็น สั้น กระชับ ในขณะที่ข้อมูลการวิเคราะห์เพื่อสร้างเจ้าภาพในชุมชนนั้น ข้อมูลควรจะต้องเป็นเรื่องราว สร้างอารมณ์ร่วม สะท้อนถึงปัญหาเชิงพฤติกรรมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องเป็นปัญหาที่อยู่ใกล้ชาวบ้าน ทำให้เกิดความตระหนักในการวิเคราะห์ และสร้างมาตรการในชุมชนต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1) ข้อมูลในระดับจังหวัด เป็นข้อมูลที่จะต้องนำเสนอให้กับผู้บริหาร ดังนั้น การใช้ข้อมูลจะต้องเป็นข้อมูลที่วิเคราะห์ให้เห็นประเด็นสำคัญก่อน เช่น การเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด เปรียบเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้น เป็นต้น โดยลักษณะการนำเสนอข้อมูลจะต้องสั้น กระชับ และตรงประเด็น อาจนำเสนอเพื่อเปรียบเทียบระหว่างอำเภอเพื่อให้โน้มนำการวิเคราะห์แนวทางการขับเคลื่อนในพื้นที่ที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2.2) ข้อมูลในระดับอำเภอ เป็นทั้งข้อมูลที่จะต้องนำเสนอผู้บริหารและข้อมูลสะท้อนให้ท้องถิ่นเห็นปัญหาและนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไข อีกทั้งยังเป็นข้อมูลที่ทำให้เห็นประเด็นของการขับเคลื่อนในพื้นที่ที่ชัดเจน เช่น ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ (อาจจะเปรียบเทียบกับช่วงนี้ในปีก่อนๆ) สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นข้อมูลโดยย่อขอบเขตลงมาให้เหลือเพียงในระดับอำเภอ ข้อควรระวังคือปริมาณข้อมูลมักมีขนาดเล็ก จนมีความไม่แน่นอนตามหลักสถิติเพิ่มขึ้นมาก จึงไม่ควรสรุปแบบ “ฟันธง”

2.3) ข้อมูลในระดับชุมชน อาจไม่เน้นเรื่องสถิติมากนัก ไม่ต้องมีการเปรียบเทียบ แต่เป็นข้อมูลที่ทำให้เห็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เช่น เมื่อเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ อาจมีการชวนลงพื้นที่เพื่อให้เกิดประสบการณ์ร่วมกันชัดเจนแล้วนำมาสะท้อนในวงประชุมของชุมชน ประสบการณ์ร่วมอาจได้แก่ เรื่องราว มุมมองและความรู้สึกต่อเหตุการณ์สูญเสียที่ครอบครัวผู้ประสบเหตุได้รับ หรือผลกระทบจากการสูญเสียนั้นต่อครอบครัว เพื่อจุดประกายความคิดในการวิเคราะห์ต่อว่าสาเหตุนั้นเกิดขึ้นจากอะไร และแนวทางแก้ไข หรือป้องกันควรเป็นอย่างไร

2.4) การขอความร่วมมือและการใช้เทคโนโลยีเพื่อการเข้าถึงข้อมูลและการใช้ข้อมูลร่วมกัน โดยอำเภอเมืองอุดรธานีนำ Google Data Analytics เข้ามาใช้โดยการทำงานผ่าน Google sheet และใช้คำสั่งให้เกิดการวิเคราะห์ทุกมิติที่เกี่ยวกับงานอุบัติเหตุ ซึ่งเมื่อพื้นที่บันทึกข้อมูลเสร็จ ก็จะขึ้นเตือนในกลุ่มไลน์ทำให้ผู้ที่ต้องใช้ข้อมูลสามารถรับรู้ข้อมูลได้อย่างทันท่วงที แต่ในขณะนี้อยู่ในระหว่างการพัฒนาเครื่องมือให้สมบูรณ์ ซึ่งคาดว่าจะมีประโยชน์อย่างยิ่ง โดยเฉพาะในช่วง 7 วันอันตราย

การทำงานร่วมกับชุมชน โดยให้ผู้นำชุมชน หรือ อสม. ร่วมลงไปสอบสวนเคส หรือลงพื้นที่เกิดเหตุ และนำข้อมูลจากการลงสอบสวนเคสมาวิเคราะห์ร่วมกัน จะทำให้ผู้นำชุมชนเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และเกิดความรู้สึกร่วมที่จะแก้ไขปัญหา

3) การสร้างเจ้าภาพและจัดการความเสี่ยง - เป็นอีกกลไกที่ช่วยให้การขับเคลื่อนสามารถแก้ปัญหาได้ในระดับชุมชน โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ คือ

3.1) การทำให้คนในพื้นที่มองเห็นข้อมูล ทั้งในเชิงตัวเลข และการสูญเสียที่เกิดขึ้น รวมถึงการทำให้พื้นที่เห็นว่าพื้นที่สามารถเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาได้ โดยใช้กระบวนการชวนให้เกิดการทำงานร่วม ตัวอย่างที่ชัดเจนของการทำงานร่วม คือ อำเภอกู่แก้ว ที่เคยเกิดกรณีเสียชีวิต 1 ราย ซึ่งเกิดจากการเมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกกันน็อค และประกอบกับเส้นทางเป็นทางโค้ง สองข้างทางเป็นป่าหญ้า การลงพื้นที่เพื่อสอบสวนเคส จึงได้นำทีม ซึ่งมีผู้นำชุมชนลงไปตรวจในพื้นที่ จากนั้นมาประชุมร่วมกันเพื่อวิเคราะห์สาเหตุ และกำหนดผู้ร่วมแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้นำชุมชนมองเห็นว่าทัศนวิสัยของถนนไม่ดี จึงเป็นเจ้าภาพในการนำชาวบ้านในพื้นที่เข้าช่วยปรับภูมิทัศน์ให้ขับขี่ได้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ในขณะเดียวกัน ตำรวจเองก็มองเห็นเรื่องการเพิ่มการกวดขันเรื่องการเมามากยิ่งขึ้น

3.2) การทำงานร่วมกับชุมชน โดยให้ผู้นำชุมชน หรือ อสม. ร่วมลงไปสอบสวนเคส หรือลงพื้นที่เกิดเหตุ และนำข้อมูลจากการลงสอบสวนเคสมาวิเคราะห์ร่วมกัน จะทำให้ผู้นำชุมชนเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและเกิดความรู้สึกร่วมที่จะแก้ไขปัญหา เช่น ตำบลนาข่า อ.เมือง มีการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้นำชุมชน และ อสม. ที่ลงสอบสวนเคสด้วยจะนำข้อมูลที่ได้ลงสอบสวนเคสด้วยมาประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนักกับคนในชุมชน ผ่านเสียงตามสาย หรือ การเคาะประตูบ้าน มีการประชุมในชุมชนเพื่อหาแนวทางในการป้องกันการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จนกระทั่งเกิดการทำข้อตกลงในชุมชนให้ทุกบ้านต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนสายหลัก

3.3) การเชื่อมโยงการทำงานกับ ศปถ.ท้องถิ่น โดยการหาตัวจริง สร้างเจ้าภาพจริงในพื้นที่ โดยในทีมอนุกรรมการจะนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในท้องถิ่นจากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือ Swiss Cheese model มากำหนดหน่วยงานที่มีบทบาทในการแก้ไขปัญหาหลักตามบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในกฎหมายของหน่วยงานนั้นๆ ซึ่งนอกจากจะได้ผู้ที่ใกล้ชิดปัญหามาเป็นหน่วยงานร่วมในการแก้ปัญหาและยังมีงบประมาณในการแก้ไขด้วย นอกจากการเชื่อมโยงงานไปยังหน่วยงานที่มีบทบาทรับผิดชอบกับปัญหาโดยตรงแล้ว คณะทำงานของอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานียังได้ทำงานร่วมกับกลไก พชอ. เพื่อให้เรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นหนึ่งประเด็นที่จะต้องถูกขับเคลื่อน และ พชอ. จะเป็นผู้นำเสนอข้อมูลให้กับทุกภาคส่วน ทั้งในส่วนหัวหน้าองค์กรและระดับพื้นที่ถึงกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน จากนั้นเป็นการตั้งเป้าหมายร่วมกันในการลดอุบัติเหตุ เสียชีวิตเป็นศูนย์ โดยแต่ละพื้นที่จะเป็นผู้วางแผนในการดำเนินงานของตนเอง เช่น ในช่วง 7 วันอันตรายจะมีการประชุมร่วมขับเคลื่อนโดยจะต้องมีนายอำเภอเป็นประธาน ส่วนหมออนามัยและ สสอ. จะมีบทบาทหน้าที่ในการร่วมกับตำรวจในพื้นที่วิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอในศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเพื่อให้ทุกหน่วยงานได้ทราบถึงปัญหาและกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ดำเนินการตามมาตรการ เช่น การตั้งด่านชุมชน จากนั้นจะมีการติดตามผลและมีการคืนข้อมูลให้ชุมชนได้รับรู้ข่าวสารข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตในระหว่างตั้งด่าน (ซึ่งชุมชนจะคอยรับรู้ว่าเป็นลูกหลานของเขาหรือไม่) จากนั้นภายหลังการตั้งด่านจะมีการสะท้อนข้อมูลพร้อมทั้งร่วมวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และเปิดโอกาสให้ชุมชนได้เข้ามาร่วมเป็นเจ้าภาพในการขับเคลื่อนสร้างความปลอดภัย

4) การสร้างระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบพลวัต

นอกจากการสร้างข้อมูลสะท้อนกลับในระดับท้องถิ่นแล้ว จะต้องมีการสะท้อนข้อมูลไปยังจังหวัด โดยจังหวัดต้องได้รับข้อมูลสะท้อนกลับจากทางพื้นที่ จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์อีกครั้งให้เห็นประเด็นที่สำคัญเพื่อจะชี้ให้ผู้บริหาร และที่ประชุมเห็นชอบ และเกิดการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย หรือติดตามประเมินการทำงานของพื้นที่อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกระตุ้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือ หรือแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

การทำงานของจังหวัดอุดรธานีจะมีการติดตามข้อมูลอุบัติเหตุรายวัน ดูว่าเกิดเหตุกี่รายมีเสียชีวิตหรือไม่ และสาเหตุเกิดขึ้นจากอะไร โดยเน้นเชิงปัจจัยสำคัญในการเกิดเหตุ เพื่อชี้เป้าการเป็นเจ้าภาพรวมในการจัดการในแต่ละเรื่อง โดยการเก็บข้อมูลจะต้องเป็น

(1) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็น สถานการณ์ที่เกิดขึ้น หรือสามารถเอาไปขับเคลื่อนเสนอต่อได้ เช่น สถิติรายปี สัดส่วนของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พื้นที่เกิด ลักษณะของพื้นที่เกิด (ข้อมูลที่สามารถแยกสาเหตุการเกิดว่าเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมคน สภาพแวดล้อม หรือระบบ)

(2) วิเคราะห์ข้อมูลที่จะนำเสนอ โดยสกัดข้อมูลสำคัญที่ทำให้ผู้บริหารเกิดความตระหนักในช่วงเวลาอันสั้น เนื่องจากผู้บริหารมีเวลารับฟังเพียงไม่กี่นาที ดังนั้นข้อมูลที่เกิดขึ้นนี้จะต้องสกัดออกมาให้ตรงประเด็น

(3) ข้อมูลที่เกิดขึ้นนั้นพื้นที่จะต้องแยกแยะก่อนว่า เรื่องใดเป็นเรื่องที่พื้นที่สามารถจัดการได้ก็สามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ทันที แต่เรื่องที่พื้นที่ไม่สามารถจัดการได้จึงค่อยส่งมาที่ส่วนกลาง ซึ่งถ้าเป็นเรื่องที่ยาก เกินกำลังในพื้นที่ ส่วนของจังหวัดจะต้องเป็นผู้ดำเนินการให้ก่อน เช่น เรื่องที่จะต้องประสานยังแขวงการทางของจังหวัดใกล้เคียง เนื่องจากพื้นที่เกิดเหตุอยู่ในความรับผิดชอบของเขา จังหวัดจะต้องเข้าช่วยเหลือ

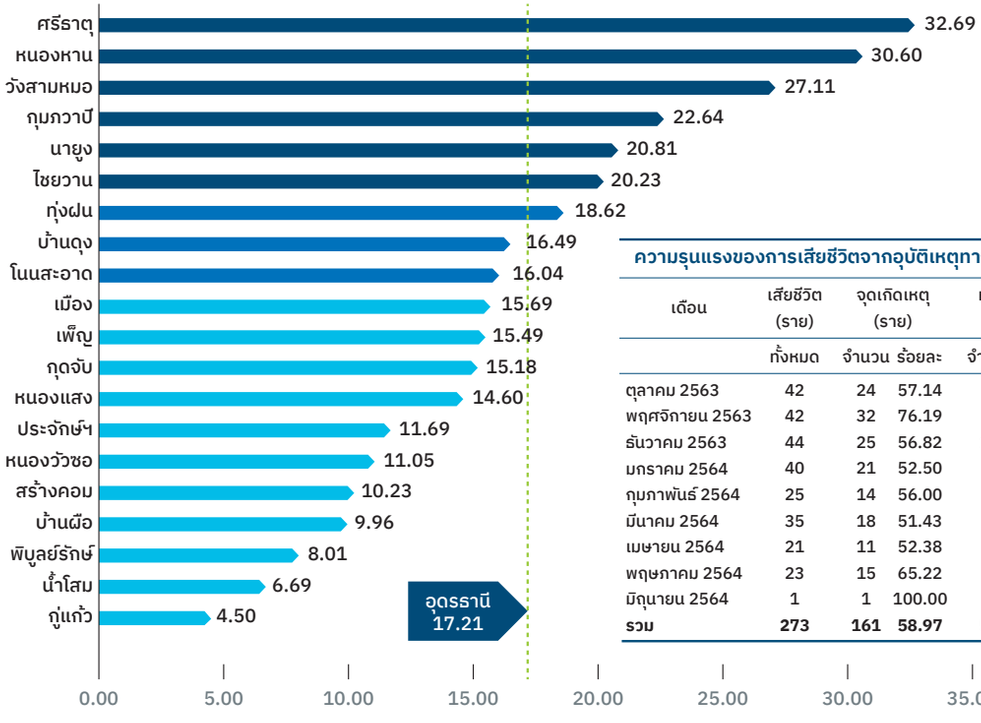
จังหวัดอุดรธานี พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี 15.69 ต่อประชากรแสนราย ซึ่งไม่เกินค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

นอกจากนี้ ส่วนกลางจะต้องดำเนินการเพื่อส่งเสริมคนทำงาน คือ

(1) ทบทวนคำสั่งที่เอื้อให้คนทำงานสามารถมีอำนาจในการตัดสินใจ มีอิสระในการทำงาน โดยไม่ต้องรอหนังสือสั่งการ เช่นเวลาที่คนทำงานออกดูพื้นที่ หรือมีอะไรที่สุ่มเสี่ยงต้องการการจัดการทันที ในสถานการณ์เช่นนี้จะต้องให้อำนาจกับคนทำงานสามารถตัดสินใจได้โดยไม่ต้องรอใด ๆ ทั้งสิ้น และคำสั่งนั้นจะต้องช่วยให้คนทำงานสามารถทำงานแบบได้รับการคุ้มครอง หรือหากเกิดอะไรขึ้นเขาจะได้รับการดูแลช่วยเหลือ เยียวยา

(2) จะต้องทำให้คนทำงานมีความรู้ในด้านที่พึงจะมี ชัดเจน สิ่งนี้จะต้องมีการพัฒนา เช่น การจัดการข้อมูล การกรองข้อมูล เพื่อให้เกิดการสะท้อนข้อมูลให้เร็ว

ผลการดำเนินงาน

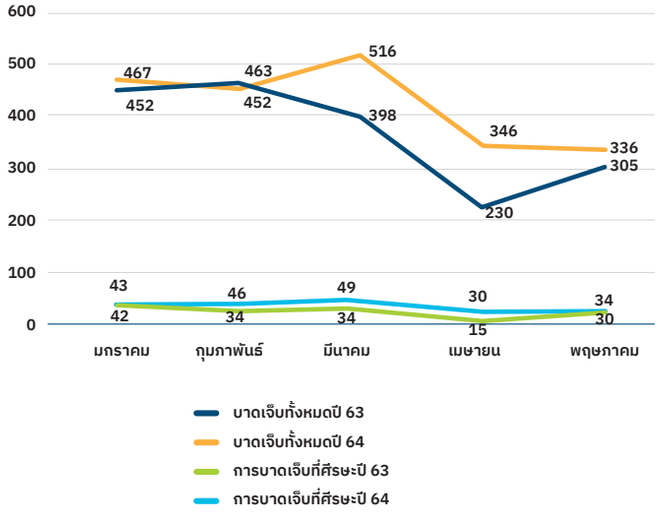


ความรุนแรงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2564

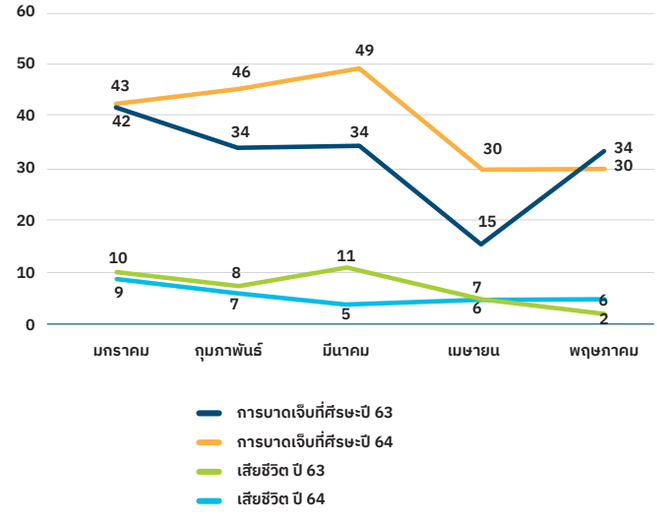
เดือน	เสียชีวิต (ราย)	จุดเกิดเหตุ (ราย)		ห้องฉุกเฉิน (ราย)		ตึกผู้ป่วยติดตาม 30 วัน (ราย)	
	ทั้งหมด	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตุลาคม 2563	42	24	57.14	8	19.05	10	24.81
พฤศจิกายน 2563	42	32	76.19	4	9.52	6	14.29
ธันวาคม 2563	44	25	56.82	12	27.27	7	15.91
มกราคม 2564	40	21	52.50	8	20.00	11	27.50
กุมภาพันธ์ 2564	25	14	56.00	7	28.00	4	16.00
มีนาคม 2564	35	18	51.43	5	14.29	12	34.29
เมษายน 2564	21	11	52.38	5	23.81	5	23.81
พฤษภาคม 2564	23	15	65.22	5	21.74	3	13.04
มิถุนายน 2564	1	1	100.00	0	0.00	0	0.00
รวม	**273**	**161**	**58.97**	**54**	**19.78**	**58**	**21.25**

รูปที่ **4** อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี ปีงบประมาณ 2564 ข้อมูล 3 ฐาน และอื่นๆ (วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง 7 มิถุนายน 2564)

ผลการดำเนินการโครงการฯ ของอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี 15.69 ต่อประชากรแสนราย ซึ่งไม่เกินค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อนำข้อมูลการบาดเจ็บที่ศีรษะมาวิเคราะห์เพิ่มเติม เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของมาตรการที่ดำเนินการ พบว่า จำนวนการบาดเจ็บที่ศีรษะในปี พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564 มีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน (รูปที่ 5) และเมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะในปี พ.ศ. 2563 มีค่าต่ำกว่า พ.ศ. 2564 ยกเว้นเดือนพฤษภาคมที่ในปี พ.ศ. 2564 มีค่าต่ำกว่า พ.ศ. 2563 รูปที่ 6) ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากอัตราการเสียชีวิตในปี พ.ศ. 2564 เกิดมากกว่าในปี พ.ศ. 2563



รูปที่ **5** การเปรียบเทียบจำนวนการบาดเจ็บทั้งหมดและการบาดเจ็บที่ศีรษะในปี 2563 – 2564



รูปที่ **6** การเปรียบเทียบจำนวนเสียชีวิตทั้งหมดและการบาดเจ็บที่ศีรษะปี พ.ศ. 2563 – 2564

นอกจากนี้ หากพิจารณาในมุมมองของการวิเคราะห์ข้อมูลและการกำหนดค่าเป้าหมายแล้ว จะพบว่า ยังไม่มีการนำข้อมูลในระดับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมาตรการ (intermediate outcome) มาวิเคราะห์ร่วมด้วย ทำให้ข้อมูลที่นำมาใช้ยังไม่ครบถ้วน และยังไม่ครอบคลุมเพียงพอสำหรับการกำหนดเป้าหมายและมาตรการ โดยพบว่า ข้อมูลการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้นยังมีอยู่จำกัด ทำให้การนำข้อมูลมาวิเคราะห์อาจทำได้ยาก

บทสรุปในการสร้างความยั่งยืนการจัดการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดอุดรธานีเน้นกลไกเชิงโครงสร้าง ดังนี้

1) ทำงานเชิงข้อมูลอย่างเข้มข้น - การทำงานเรื่องข้อมูลยังเป็นเครื่องมือสำคัญต่อการขับเคลื่อนเพื่อสร้างความตระหนักในทุกส่วน โดยเฉพาะกับผู้บริหาร ดังนั้นข้อมูลที่จะต้องทำงานกับผู้บริหารจะต้องเป็นข้อมูลที่ถูกวิเคราะห์มาแล้ว (ไม่เป็นข้อมูลดิบที่มากมาย) เป็นข้อมูลตัวสำคัญ เช่น อันดับของปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เมื่อเทียบกับตัวชี้วัดกลาง หรือพื้นที่อื่น จำนวนความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อประชากรในพื้นที่ และศปถ. อำเภอจะต้องเป็นผู้ชงข้อมูลเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง และทำให้ผู้บริหารเห็นความสำคัญของเรื่องนี้ แม้ว่าจะเปลี่ยนผู้บริหาร แต่การทำงานในเรื่องนี้ยังคงต้องเข้มข้นต่อไป

2) การจัดตั้งอนุกรรมการในการขับเคลื่อนที่จะเป็นกลุ่มขับเคลื่อนเร็วเพื่อเชื่อมประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งการชงประเด็นให้ผู้บริหารสูงสุดมองเห็นความสำคัญของประเด็น และการเชื่อมประสานการทำงานกับท้องถิ่นในการติดตาม กระตุ้นการดำเนินงาน โดย อนุกรรมการมาจากตัวแทนตามแนวทาง 5 เสาหลัก คือ สาธารณสุข โรงพยาบาล ฝ่ายปกครอง (ส่วนมากคือปลัดฝ่ายความมั่นคง) ตำรวจ (ส่วนมากคือ ผู้ดูแลเรื่องจราจร) โดยในการทำงานนั้น ทีมอนุกรรมการจะเป็นผู้วิเคราะห์ข้อมูลและกำหนดวาระการประชุม โดยข้อมูลในการนำเสนอนั้นเป็นข้อสรุปที่ได้มาจากการดำเนินการของคณะอนุกรรมการในการหารือและดำเนินการแก้ไขปัญหาที่พบในพื้นที่

3) การบรรจุประเด็นเรื่องความปลอดภัยเข้าไปในแผนของการดำเนินงานของอำเภอ และ พชอ. เนื่องจากเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องที่เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตอยู่แล้ว การบรรจุประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในแผน พชอ. จะช่วยทำให้แผนนั้นสามารถกำกับการดำเนินงานของผู้บริหารเช่นกัน หากเปลี่ยนผู้บริหารไปแต่แผนยังคงอยู่ก็จะต้องดำเนินการตามแผน โดยการบรรจุเข้าแผนจึงต้องมีการเชื่อมโยงการทำงานระหว่าง ศปถ. อำเภอ และพชอ. ซึ่งในบางส่วนมีโครงสร้างคนที่เกี่ยวข้องกับ ศปถ. อำเภอ เช่น ตัวแทนจาก สาธารณสุข ฝ่ายปกครอง เป็นต้น ดังนั้น คณะอนุกรรมการจึงจะต้องทำงานเรื่องข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลนั้นทำให้เห็นภาพของความสำคัญในการที่จะต้องขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนน เช่น ความสูญเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของครอบครัวหากเกิดลูกพิการ หรืออัตราการเกิดอุบัติเหตุเปรียบเทียบ เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นข้อมูลสำคัญที่จะทำให้ผู้บริหาร ซึ่งก็คือนายอำเภอเห็นความสำคัญ และบรรจุประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนนนี้เข้าไปในแผนของ พชอ.

บทวิเคราะห์และข้อเสนอแนะ

การจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่จากกรณีศึกษาอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี ที่ใช้เครื่องมือในการพัฒนากลไก ศปถ.อำเภอ มีการใช้ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณเพื่อระบุปัญหาและขอบเขตในการดำเนินงานของแต่ละพื้นที่ที่มีบริบทของปัญหาที่แตกต่างกัน และ มีการใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกโดยการใช้เครื่องมือ Swiss cheese model เพื่อระบุปัจจัยสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงสภาวะแฝงทำให้เกิดข้อผิดพลาดทั้งระบบ แล้วจึงระบุเจ้าภาพรวมในการแก้ไขปัญหา รวมถึงการกำหนดนโยบายและมาตรการที่มีความเฉพาะสำคัญปัจจัยความเสี่ยงนั้นๆ ซึ่งสอดคล้องกับ Alex Kizito และคณะ (2020)[6] ที่ได้อธิบายเกี่ยวกับวัฏจักรของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนว่าทั้งหมด 4 วัฏจักรที่เชื่อมโยงและสัมพันธ์กัน คือ

1) วัฏจักรของการใช้ข้อมูลที่ดีขึ้นอยู่กับคุณภาพของการวิเคราะห์ข้อมูลและความเข้าใจเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากความล้มเหลวของระบบ ซึ่งการเข้าใจสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากความล้มเหลวของระบบจะช่วยเพิ่มคุณภาพในการวิเคราะห์นโยบาย

2) เมื่อคุณภาพการวิเคราะห์นโยบายมีเพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพของนโยบายจะเพิ่มขึ้น และยิ่งทำให้เข้าใจสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากความล้มเหลวของระบบมีมากขึ้น

3) ยิ่งมีการกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิผลมากขึ้นเท่าใด ข้อมูลก็จะยิ่งสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

4) เมื่อมีการใช้นโยบายที่มีประสิทธิภาพ ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจะลดลง และช่วยลดความจำเป็นในการเพิ่มการวิเคราะห์นโยบาย

จากบทเรียนอำเภอเมืองจังหวัดอุดรธานี พบว่า เกิดวัฏจักรของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพียงวัฏจักรที่ 1-2 โดยได้มีการนำข้อมูลเชิงคุณภาพมาวิเคราะห์เพิ่มขึ้น และสามารถกำหนดมาตรการและแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตามที่กำหนดตัวชี้วัดได้จริง ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดนโยบายและมาตรการที่มีประสิทธิภาพในระดับพื้นที่เองแต่กลับพบว่า ข้อมูลในระดับพื้นที่ยังไม่มีความสมบูรณ์ เนื่องจากขาดกระบวนการในการประเมินผลถึงปัจจัยที่ทำให้นโยบายมีประสิทธิภาพ และยังไม่มีระบบจัดเก็บข้อมูลในระดับอำเภอและท้องถิ่นที่ครอบคลุมทุกประเด็นความเสี่ยง รวมถึง การนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีอยู่ในพื้นที่ออกมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การวิเคราะห์ข้อมูลของคณะทำงานในพื้นที่ไม่เข้าใจสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากความล้มเหลวของระบบ จึงทำให้การกำหนดนโยบายและมาตรการในการแก้ปัญหาในพื้นที่ยังเป็นการแก้ปัญหาเชิงเดียวไม่นำไปสู่การแก้ปัญหาเชิงระบบได้ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการผลักดันในเชิงโครงสร้างกลไกการจัดการในภาพรวมของประเทศในการพัฒนารูปแบบการจัดเก็บข้อมูลในระดับอำเภอและท้องถิ่น เพื่อให้เกิดวัฏจักรที่ 3-4 ในการเพิ่มประสิทธิภาพของนโยบายและลดอุบัติเหตุทางถนนได้จริง

นอกจาก การจัดการข้อมูลแล้ว สิ่งที่มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอและท้องถิ่นอีกประการหนึ่งคือ เครือข่ายคณะทำงาน โดยจะพบว่า โครงสร้างเครือข่ายคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอและท้องถิ่นในบางพื้นที่ยังจำกัดอยู่เพียงคณะทำงานที่มาจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนบางแห่งเท่านั้น แต่ประเด็นอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาทางสังคมที่ซับซ้อนและมีความเกี่ยวพันธ์กับทัศนคติ วัฒนธรรม และบริบททางสังคมที่อาจส่งผลต่อการกระทำที่ฝ่าฝืนและนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นที่ไม่อยากโดนเพื่อนล้อ ซึ่งถือว่าเป็นความเสี่ยงทางสังคม (Social risk) ประการหนึ่ง ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งควรจะวิเคราะห์และสร้างเครือข่ายในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่เพื่อนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่ ท้องถิ่น ชุมชน หรือ ในกลุ่มเสี่ยงต่างๆ เช่น เครือข่ายเด็กและเยาวชน

ข้อเสนอแนะเพื่อการสนับสนุนการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ (อำเภอ และ ท้องถิ่น) มีดังนี้

1) การจัดทำแนวทางและพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลในระดับอำเภอและท้องถิ่น เพื่อให้อำเภอและท้องถิ่นสามารถนำข้อมูลในพื้นที่มาใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีประสิทธิภาพ

2) จัดทำแนวทางและระบบในการติดตามประเมินผลนโยบายในการลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

3) วิเคราะห์และจัดตั้งเครือข่ายในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่โดยเฉพาะเครือข่ายเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด

กิตติกรรมประกาศ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนขอขอบคุณคณะทำงานกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ (อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ อำเภอเสลภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด และ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี) ที่ได้ดำเนินการและผลักดันให้เกิดความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ นักวิจัยของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และบริษัท กล้าก้าวอินสไปเรชั่น จำกัด ที่ร่วมถอดบทเรียน ซึ่งจะเป็นแนวทางสำคัญในการต่อยอดแนวทางการดำเนินการพัฒนาให้เกิดกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ที่เข้มแข็งต่อไปในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

1. จุติพร โต๊ะหะ (2556) การประยุกต์ใช้แบบจำลองพลวัตระบบสำหรับการทำนายปริมาณออกซิเจนละลายน้ำในคลองอู่ตะเภา. วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

2. Peter Larsson, and Claes Tingvall (2013)The Safe System Approach – A Road Safety Strategy Based on Human Factors Principles. D. Harris (Ed.): EPCE/HCII 2013, Part II, LNAI 8020, pp. 2013 ,28–19.

3. อำนวย บุญรัตนไมตรี, วัฒนา นนทชิต, นิพนธ์ ไตรสรณะกุล และ ธณกฤษ งามมีศรี (2560) กระบวนทัศน์การจัดการความปลอดภัยทางถนน. วารสารดุษฎีบัณฑิตทางสังคมศาสตร์ ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน 2560)

4. Pete Thomas, Andrew Morris, Rachel Talbot and Helen Fagerlind (2013) Identifying the causes of road crashes in Europe. 57th AAAM Annual Conference. Annals of Advances in Automotive Medicine, September 2013 ,25-22

5. Reason, J. (2000) Human error: models and management. BMJ;70–768 :320

6.Alex Kizito, Kyambogo University, Kampala, Uganda Agnes Rwashana Semwanga (2020) Modeling the Complexity of Road Accidents Prevention: A Systems dynamics Approach. International Journal of Systems dynamics Applications. Volume 9 Issue 2. April-June 2020



รายงานสถานการณ์

อุบัติเหตุทางถนน

ของประเทศไทย

2561- 2564