









ข้อมูลทาง บรรณานุกรม

รายงาน สถานการณ์ อุบัติเหตุ ทางถนน ของประเทศไทย พ.ศ. 2554

บรรณาธิการ

ศ.นพ. ไพบูลย์ สิริยวงค์ไพศาล

สำนักงานศูนย์เวชศาสตร์ชุมชน โรงพยาบาลรามาริบัติ

คณะทำงาน

ดร.दनัย เรืองสอน

ดร.ปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล

ดร.อภิวรรณ โชติสังกาศ

นายณัฐพงศ์ บุญตอบ

รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์

นางสาวสุพัตรา สำราญจิตร

นายศาสตราวุฒิ พลบูรณ์

นางสาวสาธิตา เตาทอง

นางสาวเอื้ออารีย์ เจนศุภการ

รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เจริญพงศ์

ดร.พลเทพ เลิศวรรณิช

นางนงนุช ตันติธรรม

มูลนิธิไทยโรดส์

มูลนิธิไทยโรดส์

มูลนิธิไทยโรดส์

มูลนิธิไทยโรดส์

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรมทางหลวง

สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

คณะผู้ทรงคุณวุฒิ

นพ.วิทยาชาติบัญชาชัย

นางสาวศิริกุล กุลเลียบ

นางพญาดา ประสงค์เสนา

ดร.สุเมธ องกิตติกุล

โรงพยาบาลขอนแก่น

โรงพยาบาลขอนแก่น

กรมทางหลวง

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

หน่วยงานที่จัดทำ

มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

สนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.)

พิมพ์ครั้งที่ 1 กันยายน 2556

หน่วยงานที่จัดพิมพ์

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

1168 ซอยพหลโยธิน 22 แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ 02-511-5855 โทรสาร 02-939-2122 www.roadsafetythai.org

Email: info@roadsafetythai.org

บอก กล่าว

ถามว่า ช่างคืออะไร นิทานตาบอดคลำช้างสอนเราว่า คนตาบอดแต่ละคนที่ได้คลำ ต่างให้คำตอบไม่เหมือนกัน ครั้นนำคำตอบนั้นมาเรียบเรียงอย่างเป็นระบบจากจุดที่คนตาบอดยืนเมื่อกำลังคลำ ก็จะได้ภาพเค้าโครงของช้างใกล้เคียงกับความจริงมากขึ้น แต่ถึงที่สุดส่วนที่คนตาบอดคลำได้ หรือแม้แต่ที่คนตาดีมองเห็นก็ไม่ใช่ทั้งหมดที่ประกอบเป็นช้าง ยิ่งไม่ต้องพูดถึงแต่ละห่วงชีวิตการเติบโตของช้าง รูปร่างและพฤติกรรมของมัน ก็ต่างไป แม้แต่ในวัยเดียวกัน ต่างสถานที่และโอกาสพฤติกรรมของมันก็ต่างออกไป นี่คือตัวอย่างของสรรพสิ่งตามธรรมชาติอันมีความซับซ้อนและเป็นพลวัตร

ฉันได้ก็ฉันนั้น ณ จุดที่เรายืนอยู่ในปัจจุบัน เราก็ไม่อาจพรรณนาความปลอดภัยทางถนนได้จบสิ้น จึงต้องอาศัยตัวชีวิต อันเปรียบได้ดั่งประสบการณ์ของคนตาบอดแต่ละคน เมื่อนำมาปะติดปะต่อกัน ก็พอให้เห็นเค้าโครงที่น่าจะมีความหมายต่อการกำหนดจังหวะก้าวและทิศทางที่จะพัฒนาความปลอดภัยทางถนนให้มั่นคงขึ้นเรื่อยๆ ต่อไป

ตัวชีวิต 12 ประการในรายงานนี้ และบทความเจาะลึกสถานการณ์ในประเด็นสำคัญ 5 บท เป็นผลจากความเพียรร่วมกันของกลุ่มนักวิชาการด้วยการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องของ สสส. และ มสช./ศวปถ. คุณค่าของงานชิ้นนี้หาได้อยู่ที่เอกสารโดยลำพังแต่อยู่ที่ ผู้สนใจนำไปใคร่ครวญ หาความหมายและแปลงสู่การปฏิบัติแล้วสะท้อนกลับ เพื่อยกระดับความรู้ความเข้าใจอันเป็นฐานสำคัญของการใช้ความรู้เพื่อทำให้ถนนเมืองไทยปลอดภัยสำหรับทุกคน

บทสรุป ผู้บริหาร

เอกสารชิ้นนี้นำเสนอการคลี่คลายสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปีที่ 8 นับจากปี พ.ศ. 2546 อันเป็นจุดหักเหสำคัญในประวัติศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของเมืองไทย นั่นคือ กำเนิดศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อันเป็นกลไกนโยบายระดับชาติถัดจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ (กปอ.) ในอดีต

ความแตกต่างที่อาจมีความหมายสำคัญระหว่างสองกลไกดังกล่าว คือ ในยุค ศปถ. ความพร้อมทางงบประมาณ กำลังคน และองค์ความรู้ น่าจะมากกว่ายุค กปอ. เช่นเดียวกับเจตจำนงทางการเมืองก็มีความต่อเนื่องชัดเจนมากกว่า สะท้อนให้เห็นบริบทที่ต่างกันระหว่างสองยุค ตัวอย่างที่เด่นชัดคือ ความตื่นตัวทางสากลจนเกิดแรงผลักดันเป้าหมายเพิ่มความปลอดภัยทางถนนเป็นสองเท่าร่วมกันภายในปีพ.ศ. 2563 ซึ่งรัฐบาลไทยก็ได้ขานรับอย่างเป็นทางการ

ถ้าเปรียบเทียบการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนใน 8 ปีที่ผ่านมา โดยเทียบเคียงกับองค์ความรู้ในสากล ย่อมกล่าวได้ว่า พัฒนาการนั้นเป็นไปถูกทิศทางแต่ยังมีข้อกังขาเกี่ยวกับระดับความก้าวหน้า เนื่องจากไฟนำทางยังบิดเบี้ยวชวนให้สับสนว่า ตกลงขนาดและแนวโน้มความสูญเสียร่างกายและชีวิตลดลงหรือคงที่หรือเพิ่มขึ้น

ไฟนำทางในที่นี้คือระบบสารสนเทศ ซึ่งประกอบด้วยหลายแหล่งต่างมีวัตถุประสงค์เฉพาะและวิธีดำเนินการเฉพาะไม่เหมือนกัน อย่างไรก็ตาม น่ายินดีว่าเริ่มปรากฏแสงสว่างปลายอุโมงค์ นั่นคือความพยายามปรับมาตรฐานนิยามตัวแปร และบูรณาข้อมูลจากหลายแหล่งเพื่อให้เกิดภาพรวมอย่างเป็นเอกภาพมากขึ้น ตลอดจนการส่งเสริมให้ข้อมูลถูกนำไปใช้มากขึ้น ถ้าเจตจำนงทางนโยบายแรงกล้าและต่อเนื่องเพียงพอเชื่อว่าจะมีความก้าวหน้าอย่างมีนัยสำคัญในไม่ช้า

ภายใต้แสงไฟอันชวนให้สับสนนั้น ภาพที่ปรากฏกลับเผยให้เห็นแบบแผนการเปลี่ยนแปลงที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

เยาวชน (15-24ปี) เพศชาย มอเตอร์ไซด์ ผู้ใช้แรงงาน ยังคงเป็นเหยื่อผู้โดดเด่นหน้าเดิมแห่งความสูญเสียบนถนน โดยมีความเร็วและสุราเป็นเหตุ นำเสริมด้วยความเมินเฉยต่อการปกป้องตนเองด้วยหมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัย เสริมด้วยการละเลยต่อการกลั่นกรองความพร้อมผู้ขับขี่ด้วยกระบวนการสอบใบขับขี่ ทั้งหมดนี้สะท้อนโอกาสพัฒนาไกล และกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มข้น จริงจัง ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะบนถนนสายรองและในชนบท

นอกจากพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว ความบกพร่องทางกายภาพของถนนก็มีส่วนสำคัญต่อความสูญเสีย โดยเฉพาะบนถนนสายประธานในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่า ถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และกรมทางหลวงชนบทไม่มีความบกพร่อง ในสองกรณีหลังนี้ความเฝ้าระวังคือไม่มีระบบเฝ้าระวังความปลอดภัยของกายภาพถนน (ยกเว้น กทม.) บ่งชี้ว่า การให้ความสำคัญในเรื่องนี้ยังมีจำกัดมาก หรือ/และ เป็นผลจากขีดจำกัดทางงบประมาณ เพราะรัฐบาลยังไม่ยอมเพิ่มสัดส่วนงบประมาณให้ อปท. ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ทำนองเดียวกัน งบประมาณปรับปรุงถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทอาจไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มจำนวนยานยนต์อย่างรวดเร็วต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อนโยบายรถคันแรกมีผลในปีพ.ศ. 2555

ส่วนทางกับการเพิ่มจำนวนยานยนต์ส่วนบุคคลและผิวจราจร ปรากฏหลักฐานบ่งชี้ว่า ระบบโดยสารสาธารณะถูกละเลยมาช้านาน จึงเกิดคำถามต่อกรมการขนส่งทางบกในฐานะกลไกนโยบายและกำกับดูแล ว่าได้วางดุลกลไกตลาดเพียงพอหรือไม่ เหตุใดคุณภาพบริการรถโดยสารสาธารณะจึงถดถอยดังเห็นได้จากปริมาณระยะทางให้บริการของ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ลดลง ในขณะที่บริการรถโดยสารเพิ่มขึ้น ทั้งๆ ที่มาตรการกีดกันรถและควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารมีจำกัดมาก ปริมาณอุบัติเหตุรวม บขส. มากกว่า รถ บขส. กว่า 10 เท่า ต่อเนื่องกันมาอย่างน้อย 6 ปี เป็นหลักฐานอีกชิ้นที่บ่งชี้ความบกพร่องตอบสนองบทบาทควบคุมกำกับความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก ทั้งๆ ที่ได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปีละประมาณ 500 ล้านบาทติดต่อกันมา 9 ปี

สุดท้าย รายงานชิ้นนี้ได้นำเสนอ บทความเจาะลึกสถานการณ์ในประเด็นสำคัญ 5 บท โดย 4 บท วิเคราะห์ปัญหาระบบคมนาคมขนส่งที่เน้นชนรกรมากกว่าชนคน ได้แก่วัยรุ่นกับอุบัติเหตุ จุดกลับรถอันตราย รถโดยสารสาธารณะ และปัญหาของระบบสารสนเทศซึ่งขาดเอกภาพ และการเชื่อมโยงเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ รวมทั้งคุณภาพของสถานประกอบการในเชิงบวก บทวิเคราะห์การเปิดไฟหน้าจักรยานยนต์เวลากลางวันเผยให้เห็นความก้าวหน้าในการดำเนินนโยบายนี้โดยมีกฎหมายแห่งความสำเร็จคือการแทรกแซงกลไกตลาดด้วยนโยบายของ คปถ. ผ่านการมีส่วนร่วมของอุตสาหกรรมจักรยานยนต์ และองค์ความรู้สากล และได้ชี้แจงวิสัยเกี่ยวกับประสิทธิผลของความก้าวหน้านี้ต่อความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะ

1. ระยะสั้น

- 1.1 สร้างเอกภาพของระบบสารสนเทศด้วยการกำหนดนิยามการตายจากอุบัติเหตุจราจรให้ตรงกันทุกหน่วยงาน พร้อมทั้งปรับปรุงมาตรฐานการรวบรวมและบันทึกข้อมูลให้สอดคล้องกับนิยามนั้น
- 1.2 กำหนดให้ทุกหน่วยงานที่รับผิดชอบระบบสารสนเทศ เปิดเผยข้อมูลดิบเพื่อส่งเสริมการนำไปใช้ประโยชน์อย่างกว้างขวางโดยเฉพาะการบูรณาการข้อมูลหลายแหล่งเพื่อประมวลผลรวมของสถานการณ์ได้แม่นยำมากขึ้น
- 1.3 ปรับโครงสร้างกรมการขนส่งทางบกโดยแยกบทบาทกำหนดนโยบายออกจากบทบาทกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจนำไปสู่ประสิทธิภาพการดำเนินงานทั้งสองได้ดียิ่งขึ้น
- 1.4 ขยายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการลงทุนและดำเนินการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้เทคโนโลยีถ่ายภาพและสิ่งปรับทางโปรเจกต์หรือตัดบัญชีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ความโปร่งใสในการบังคับใช้กฎหมายและลดภาระงบประมาณแผ่นดิน
- 1.5 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบังคับใช้กฎหมายด้วยการให้รางวัลนำจับผู้ประกอบการธุรกิจโดยสาร/ขนส่ง และผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎความปลอดภัย
- 1.6 เพิ่มสัดส่วนงบประมาณปรับปรุงถนนโดยเน้นความปลอดภัยให้แก่หน่วยงานรับผิดชอบทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น

2. ระยะยาว

นำแนวคิด Transit Oriented Development มาใช้พัฒนาเมืองและระบบขนส่ง อันจะเกิดประโยชน์พร้อมกันหลายด้าน ได้แก่ ความสะอาดปลอดภัย และประหยัดพลังงานในการคมนาคมขนส่ง การใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม



សារប័ណ្ណ

ข้อมูลทางบรรณานุกรม	8
บอกกล่าว	9
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	10
สารบัญ	12
ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน	14
การเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	16
ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน	20
อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล	24
ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	28
กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บ	34
การใช้ความเร็ว	38
เมาแล้วขับ	44
การใช้อุปกรณ์นิรภัย	50
การคมนาคมขนส่งทางถนน	56
ความปลอดภัยของการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ	60
การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์	64
จุดอันตรายและจุดเสี่ยงบนถนน	70
บทความเจาะลึกสถานการณ์ในประเด็นสำคัญ	76
ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์เวลากลางวัน	78
วัยรุ่น..อุบัติเหตุ..การตายก่อนวัยอันควร	84
มหันตภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ	96
จุดกลับรถอันตราย	112
ฆ่าและปัญหาและข้อจำกัดของระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	124
แกะรอยปีแห่งการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% พ.ศ.2554	134

ตัวชี้วัด

ความปลอดภัย
ทางถนน



๑

การเสียชีวิตและบาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุทางถนน

๒

ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
ทางถนน

๓

อุบัติเหตุทางถนน
ในช่วงเทศกาล



๔

ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนน

๕

กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ
และการบาดเจ็บ

๖

การใช้ความเร็ว



๗

เมาแล้วขับ



๘

การใช้อุปกรณ์นิรภัย



๙

การคมนาคมขนส่ง
ทางถนน



๑๐

ความปลอดภัยของการเดิน
ทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ



๑๑

การเดินทางด้วย
รถจักรยานยนต์



๑๒

จุดอันตราย
และจุดเสี่ยงบนถนน



๑

การเสียชีวิต และบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุ ทางถนน

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยปีละกว่าหมื่นราย และอีกกว่าแสนรายได้รับบาดเจ็บสาหัสต้องรักษาตัวในโรงพยาบาล อย่างไรก็ตาม ตัวเลขความสูญเสียที่แท้จริงอาจสูงมากกว่านี้ เนื่องจากระบบจัดเก็บและรายงานข้อมูลที่มีอยู่ยังมีข้อจำกัด ดังนั้นการตรวจสอบและบูรณาการข้อมูลจากหลายแหล่ง จะช่วยให้ทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มของปัญหาที่ใกล้เคียงกับข้อเท็จจริงมากยิ่งขึ้น

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยปีละกว่าหมื่นราย และอีกกว่าแสนรายได้รับบาดเจ็บสาหัสต้องรักษาตัวในโรงพยาบาล แต่จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของอุบัติเหตุและความสูญเสียที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในปี 2554 ซึ่งมีผู้เสียชีวิตลดลงต่ำกว่าหมื่นรายเป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษที่ผ่านมา (รูปที่ 1-1) เช่นเดียวกับข้อมูลของสาธารณสุขที่ระบุว่าจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มที่ลดลง (รูปที่ 1-2)

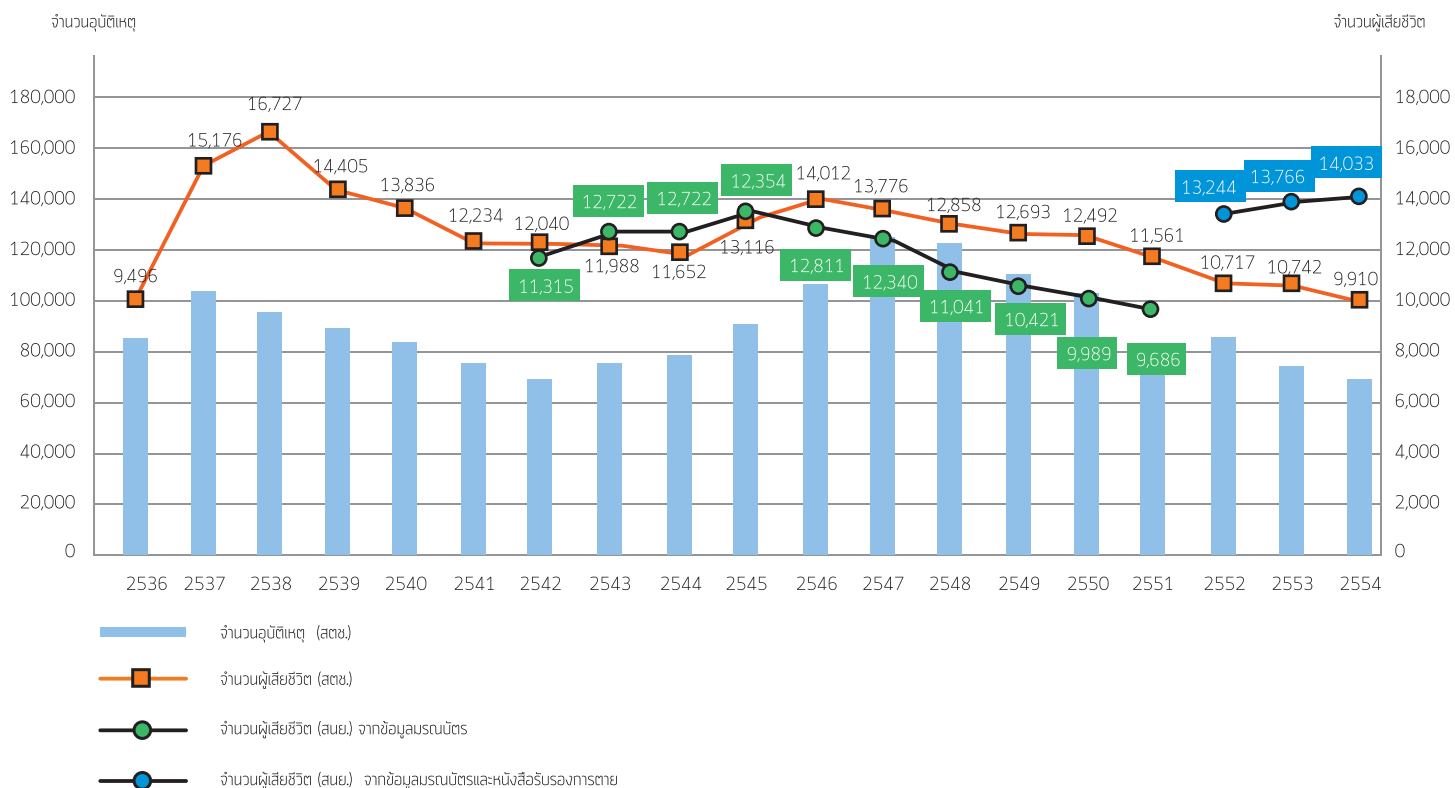
แต่เมื่อไม่นานมานี้ การพัฒนาระบบการรายงานตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข ได้เปิดเผยถึงสถานการณ์และแนวโน้มของความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน ซึ่งเป็นไปในทางตรงกันข้าม

ชวนให้เกิดคำถามว่า สถานการณ์จริงในเรื่องนี้คืออะไรกันแน่ ปราศจากความรู้อันจริง ความพยายามยกระดับความปลอดภัยทางถนน อาจหลงทาง และการใช้ทรัพยากรก็จะมีสิ้นเปลืองโดยเปล่าประโยชน์

เมื่อนำข้อมูลสถิติการเสียชีวิตจากมรณบัตรตั้งแต่ปี 2552 มาตรวจสอบและเปรียบเทียบกับแหล่งข้อมูลจากหนังสือรับรองการตายโดยอ้างอิงหมายเลขประจำตัวประชาชน รวมถึงชื่อและนามสกุล พบว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีตัวเลขภาพรวมที่สูงกว่ารายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติราว 30-40 เปอร์เซ็นต์ และยังมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ 1-2) ทั้งนี้ ยังพบว่าความขัดแย้งของตัวเลขการเสียชีวิตจากสองแหล่งนี้มีทิศทางแตกต่างกันในแต่ละจังหวัด ซึ่งการศึกษาเจาะลึกให้เข้าใจที่มาของตัวเลขที่ต่างกันอย่างนั้น น่าจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบข้อมูล

สถิติอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (รูปที่ 1-3)

ข้อค้นพบดังกล่าวบ่งชี้ถึงความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพข้อมูลแต่ละแหล่ง และการบูรณาการด้านข้อมูลในการติดตามเฝ้าระวังสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและยังช่วยจุดประเด็นข้อสงสัย (ทั้งเก่าและใหม่) ที่ควรค่าต่อการนำมาทบทวน วิเคราะห์ และหาข้อสรุป อาทิเช่น จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่แท้จริงในแต่ละปีคือเท่าใด หากมีการนำข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ มารวมตรวจสอบและเปรียบเทียบกับ เช่น ข้อมูลประกันภัยจะได้ผลเป็นอย่างไร หรือควรใช้ข้อมูลจากแหล่งใดในการติดตามและประเมินสถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงอะไรเป็นปัจจัยที่สามารถอธิบายความแตกต่างในการรายงานข้อมูลระดับจังหวัด ฯลฯ

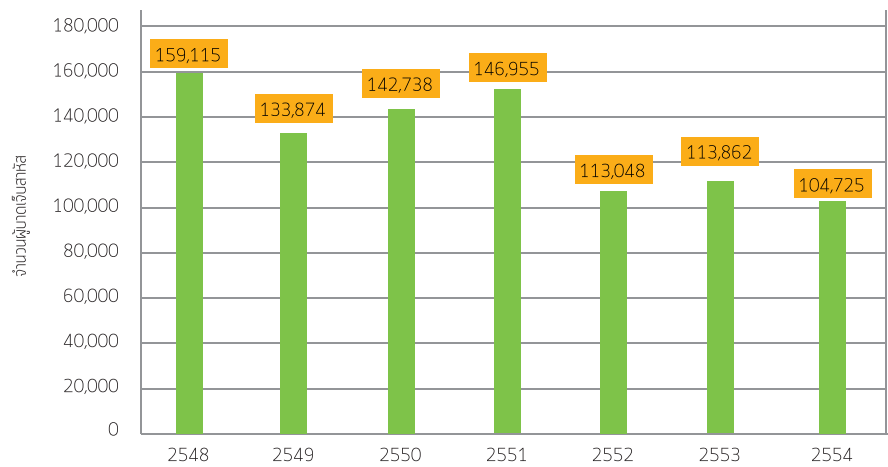


รูปที่ 1-1 แนวโน้มจำนวนอุบัติเหตุทางถนนและผู้เสียชีวิต พ.ศ. 2536 - 2554

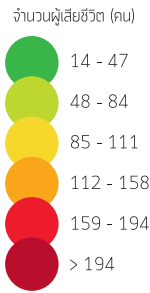
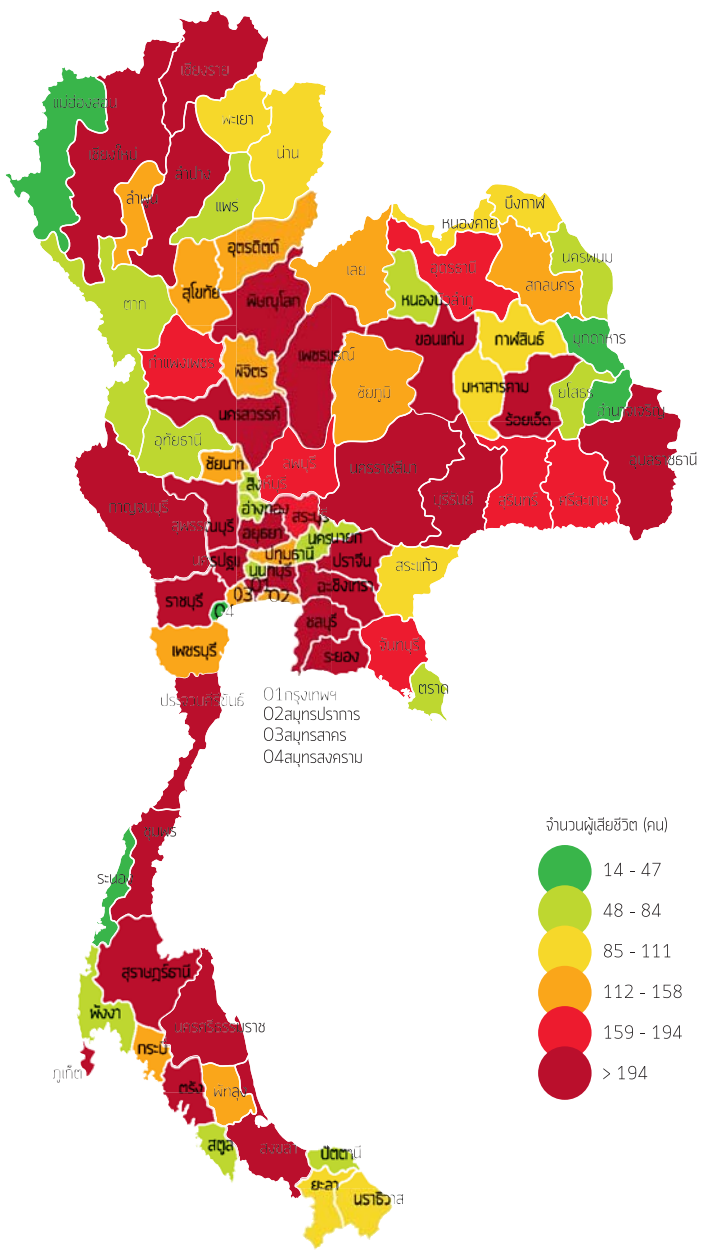
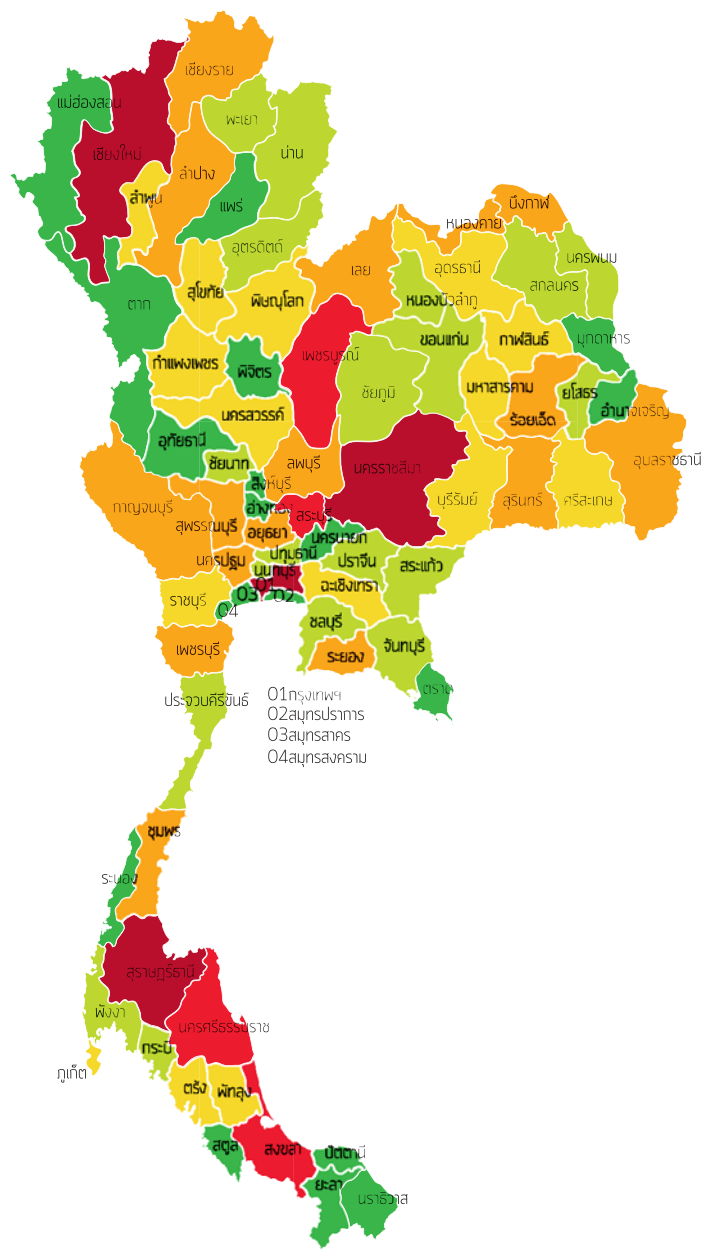
แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร ปี 2536 - 2554)

และ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข

(ข้อมูลจากมรณบัตร ปี 2542 - 2551 และข้อมูลจากมรณบัตรร่วมกับหนังสือรับรองการตาย ปี 2552 - 2554)



รูปที่ 1-2 แนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2548 - 2554
แหล่งข้อมูล : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



รูปที่ 1-3 ความแตกต่างของการรายงานตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2553 จำแนกรายจังหวัด
แหล่งข้อมูล : (ซ้าย) สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ขวา) สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัด กระทรวงสาธารณสุข



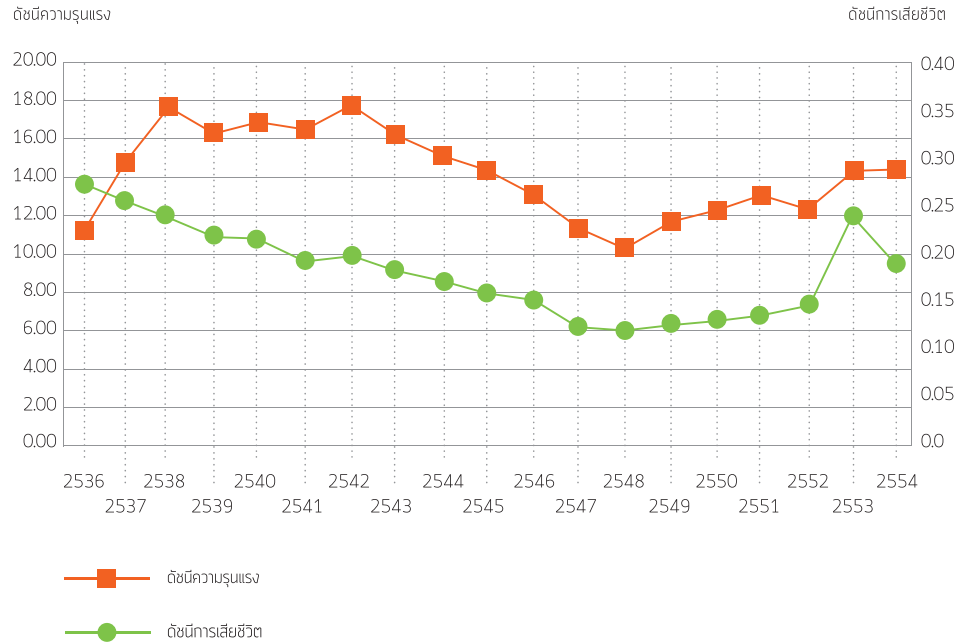
๒

ความรุนแรง ของอุบัติเหตุ ทางถนน

ตัวเลขสถิติดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิต
ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา
ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล บ่งชี้ว่าความ
รุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่เข้าชั้น
วิกฤตและดูเหมือนว่าจะยังไม่ได้ได้รับความสนใจเท่า
ที่ควร

22 | ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน

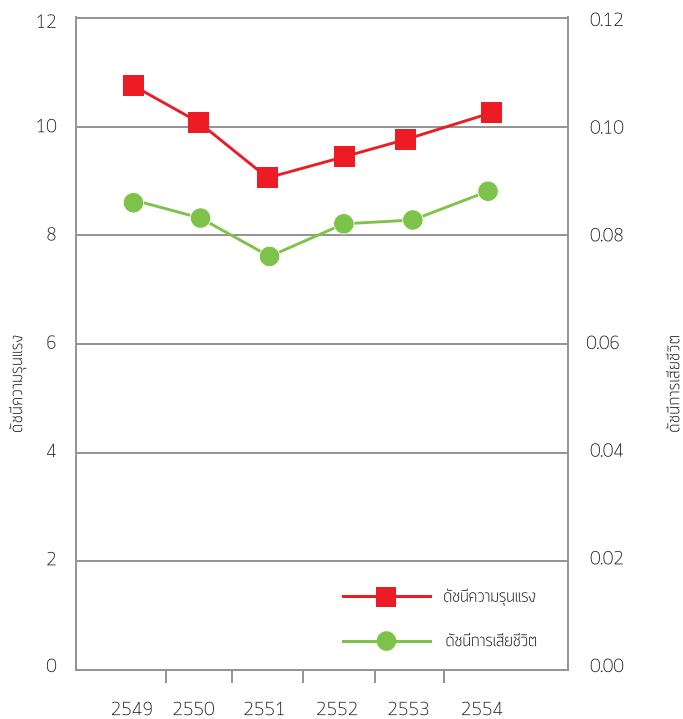
แม้ว่าเป้าหมายสำคัญของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 แต่ปัญหาที่ดูเหมือนจะเข้าขั้นวิกฤตในช่วงหลายปีที่ผ่านมาและดูเหมือนว่าจะยังไม่ได้ได้รับความสนใจเท่าที่ควร คือ ปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล ทั้งที่บังคับใช้ตัวเลขสถิติดัชนีความรุนแรง (Severity index) หรือ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality index) หรือ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรวมผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ โดยเฉพาะพื้นที่หลายจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ยังคงมีความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าจังหวัดในภาคอื่นๆ ทั้งนี้ ความไม่แน่นอนในการจัดเก็บตัวเลขผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บและจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ก็อาจเป็นคำอธิบายแนวโน้มที่ดูเหมือนวนเวียนกันได้เช่นกัน



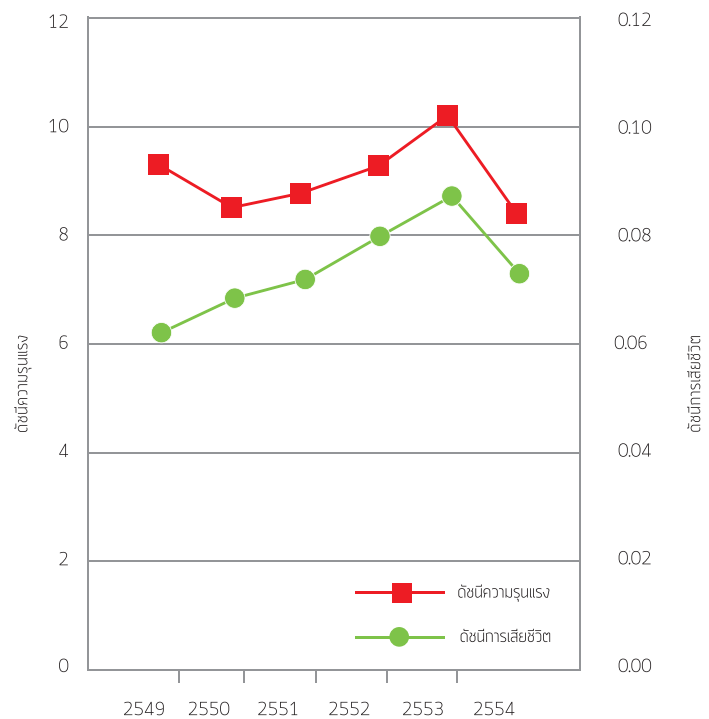
รูปที่ 2-1 แนวโน้มดัชนีความรุนแรง และดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2536 - 2554

แหล่งข้อมูล : สถิติอุบัติเหตุทางจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

7 วันอันตราย เทศกาลปีใหม่

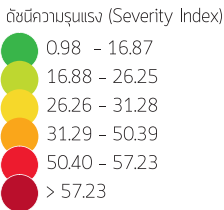
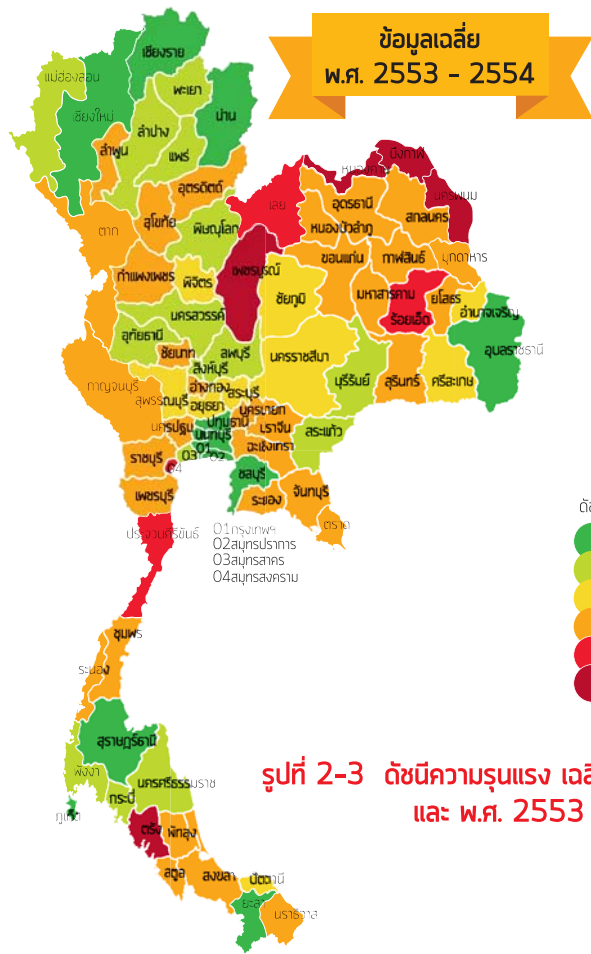
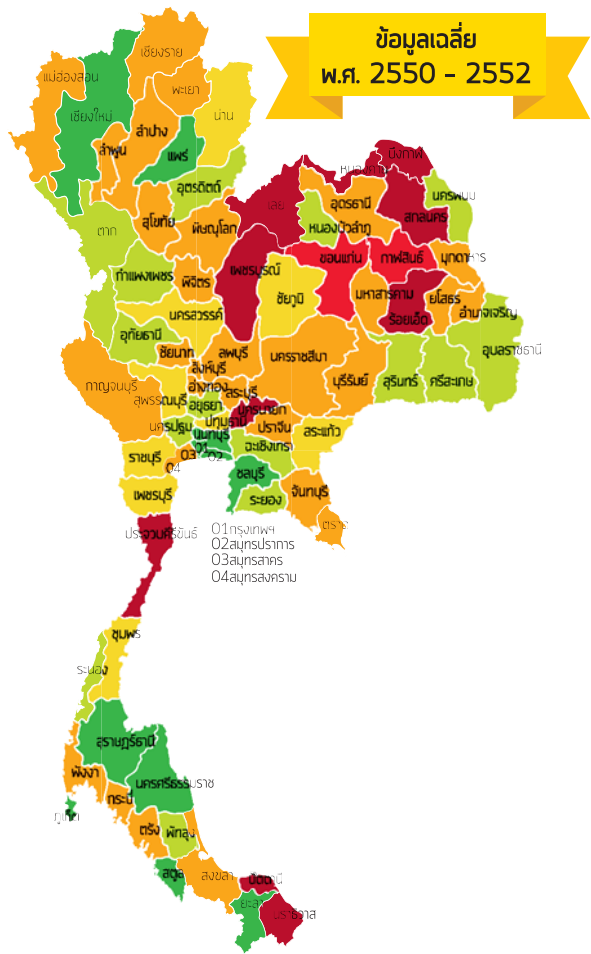


7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์



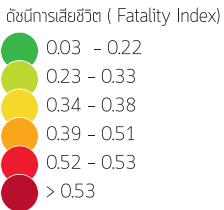
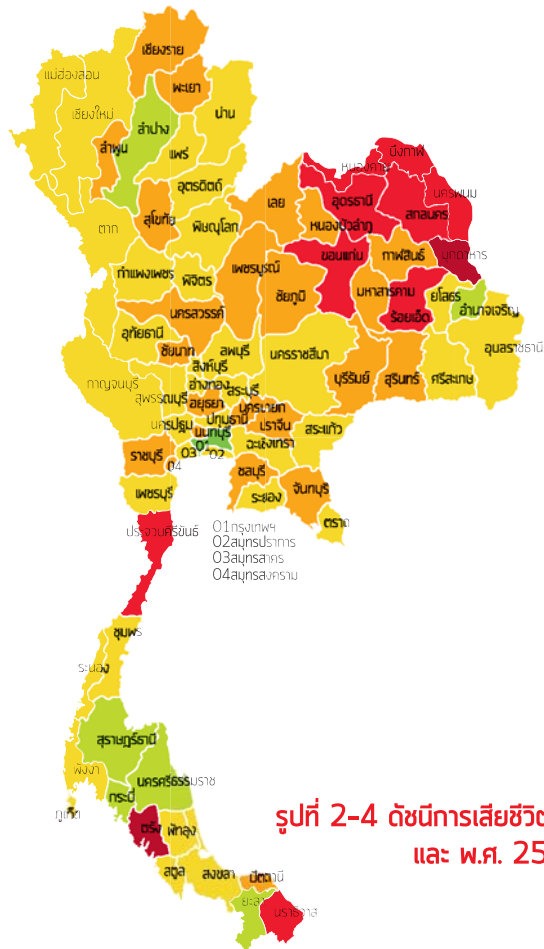
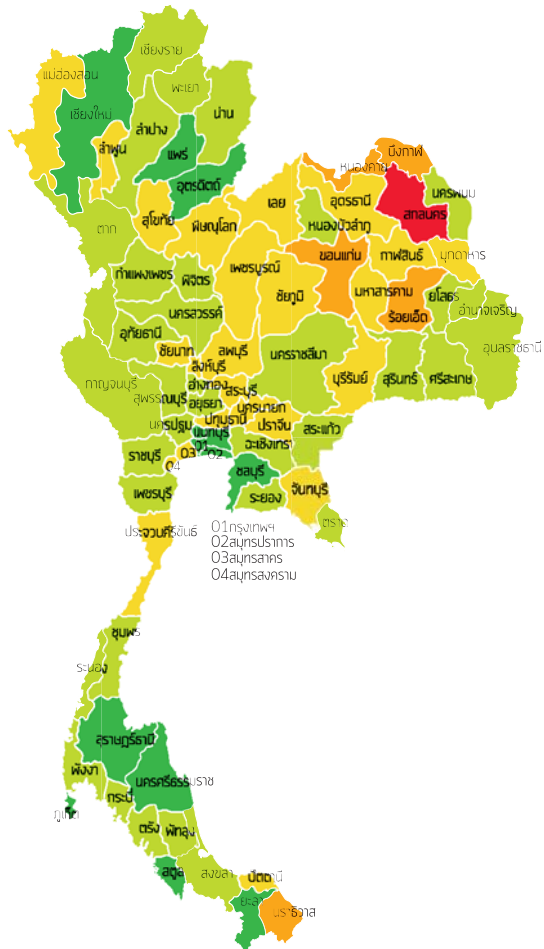
รูปที่ 2-2 แนวโน้มดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2549 - 2554

แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 2-3 ดัชนีความรุนแรง เฉลี่ย พ.ศ. 2550 - 2552 และ พ.ศ. 2553 - 2554 แยกรายจังหวัด

แหล่งข้อมูล: สถิติอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



รูปที่ 2-4 ดัชนีการเสียชีวิต เฉลี่ย พ.ศ. 2550 - 2552 และ พ.ศ. 2553 - 2554 แยกรายจังหวัด

แหล่งข้อมูล: สถิติอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



๓

อุบัติเหตุทาง ถนนในช่วง เทศกาล

ยังคงนำวิธกกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล เพราะด้วยเวลาเพียง 7 วันของช่วงเทศกาลปีใหม่หรือเทศกาลสงกรานต์ในแต่ละปี มักจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมากถึง 300 ถึง 400 ราย แต่อะไรคือสาเหตุทำให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในช่วงสงกรานต์ปี 2554 ลดลงจากปีที่ผ่านมาอย่างมีนัยสำคัญนั้นเป็นคำถามที่ยังไม่มีคำตอบ

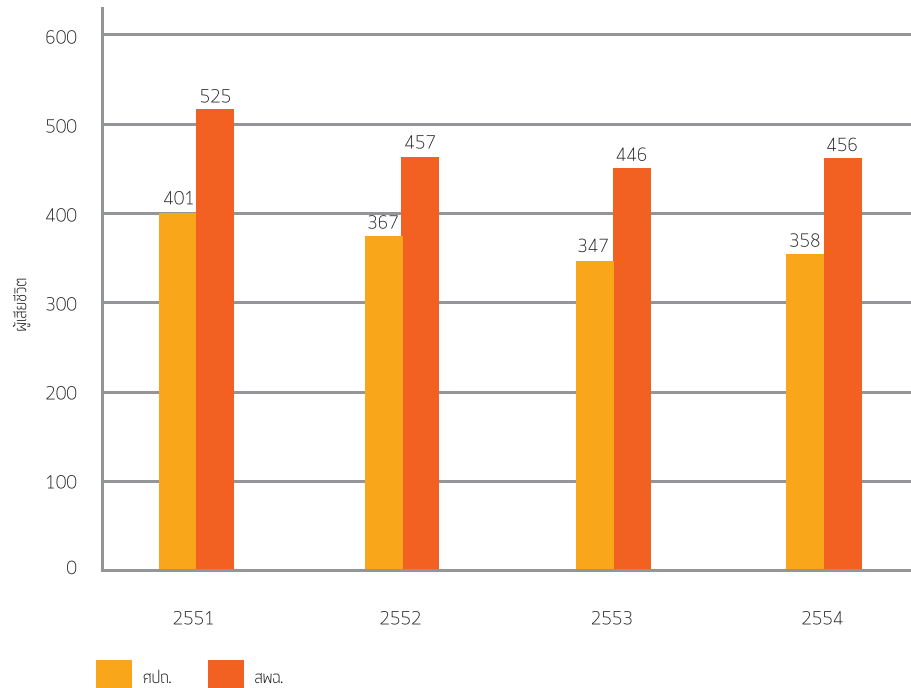
26 | ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน

ถึงแม้ว่าการติดตามและรายงานข่าวอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์แต่ละเทศกาล จะดูเหมือนเป็นเรื่องที่เคยชินกันไปแล้ว แต่เมื่อพิจารณาจากสรุปตัวเลขผู้เสียชีวิตในแต่ละครั้ง จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลยังคงเป็นเรื่องที่น่าวิตกอย่างยิ่ง เพราะด้วยระยะเวลาเพียงแค่สัปดาห์เดียวที่เรียกกันว่าช่วง “7 วันอันตราย” มักจะมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวม โดยเฉลี่ยประมาณ 300 – 400 ราย หรือเทียบได้กับการเสียชีวิต 1 รายในทุกครึ่งชั่วโมง ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่เพิ่มขึ้นสูงถึงสองเท่าจากปกติ

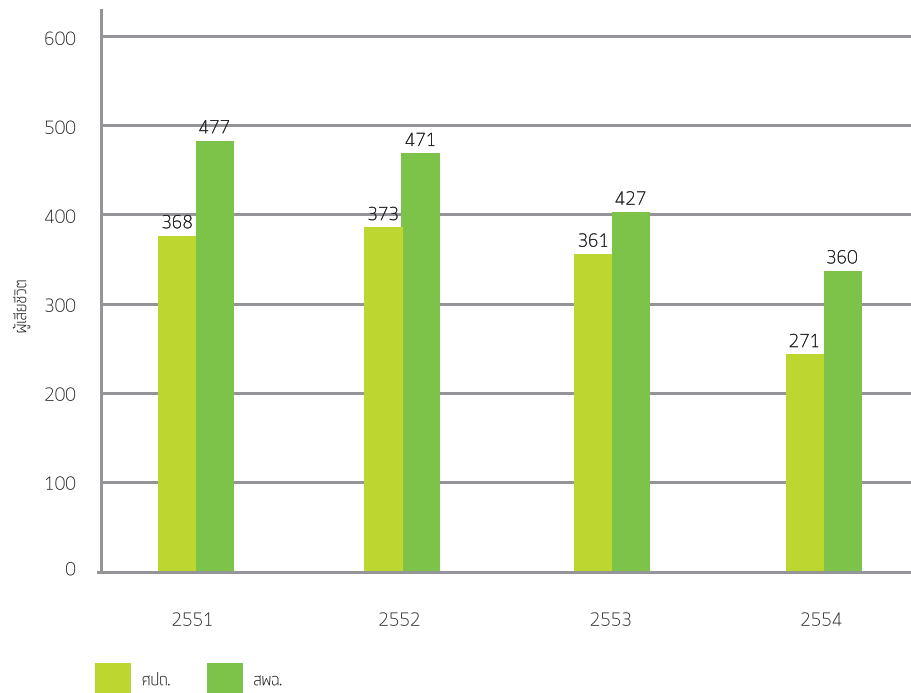
ล่าสุดในช่วงเทศกาลปี พ.ศ. ใหม่ 2554 ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) รายงานตัวเลขผู้เสียชีวิต 358 ราย เพิ่มขึ้นจาก 347 รายในปี 2553 ส่วนตัวเลขผู้บาดเจ็บนั้น ลดลงจาก 3,827 รายในปี 2553 มาอยู่ที่ 3,750 ราย ในขณะที่ข้อมูลสถิติของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ.) มีการรายงานตัวเลขผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บไปในทิศทางเดียวกัน แต่ในจำนวนที่มากกว่า (รูปที่ 3-1) บ่งชี้ว่าในระบบรายงานของ ศปถ. มีอุบัติเหตุบางส่วนไม่ได้ถูกรายงาน และความแตกต่างระหว่างตัวเลขสองแหล่งนี้ ส่วนหนึ่งน่าจะเกิดจากการใช้นิยามการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่แตกต่างกัน

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2554 ข้อมูลจากทั้งสองแหล่งชี้ให้เห็นว่าปัญหามีความรุนแรงน้อยกว่าช่วงเทศกาลปีใหม่ และมีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลดลงจากช่วงสงกรานต์ในปีที่ผ่านมาอย่างเห็นได้ชัด (รูปที่ 3-2) แต่อะไรคือปัจจัยที่ทำให้ตัวเลขความสูญเสียลดลงอย่างมีนัยสำคัญเช่นนั้นจะเป็นผลมาจากความทุ่มเทของผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหา หรือเป็นเพราะปริมาณการเดินทางบนท้องถนนในช่วงนั้นลดลงจากปีก่อน หรือเป็นเพราะปัจจัยอื่น

ปีใหม่



สงกรานต์



รูปที่ 3-1 แนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปี พ.ศ. ใหม่ และ สงกรานต์

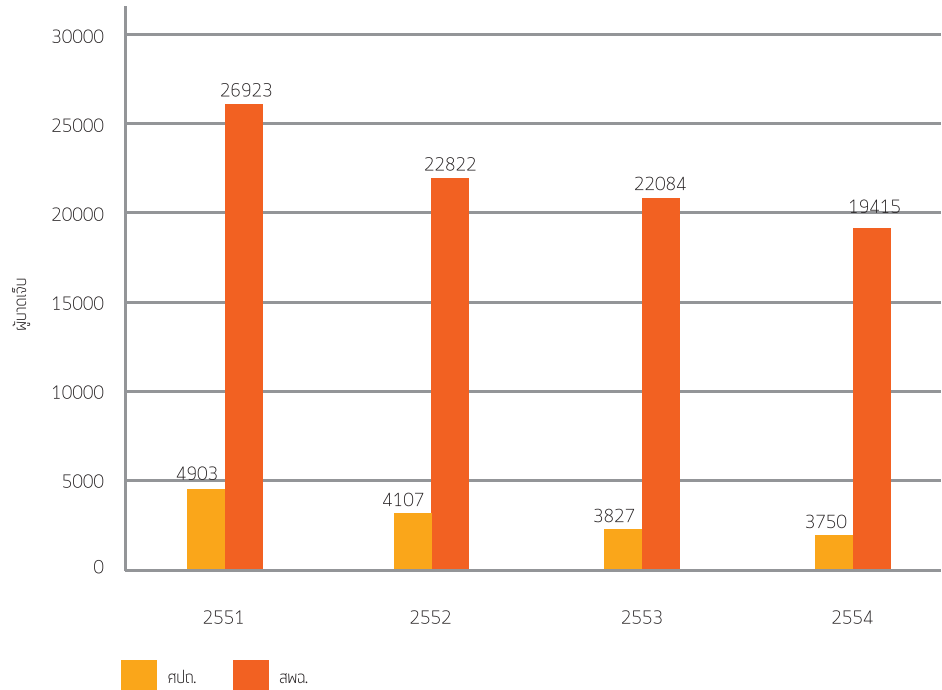
แหล่งข้อมูล : ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

ยังคงเป็นคำถามที่ไม่มีคำตอบ トラブได้ที่หน่วยงานที่กำกับดูแลในระดับนโยบายและฝ่ายปฏิบัติ ยังไม่ให้ความสำคัญอย่างจริงจังต่อการติดตามและประเมินสถานการณ์ที่เกิดขึ้นด้วยระบบสารสนเทศที่มีคุณภาพและมีการวิเคราะห์ เจาะลึกและเชื่อมประสานข้อมูลเพื่อตรวจสอบความถูกต้องเขาด้วยกัน

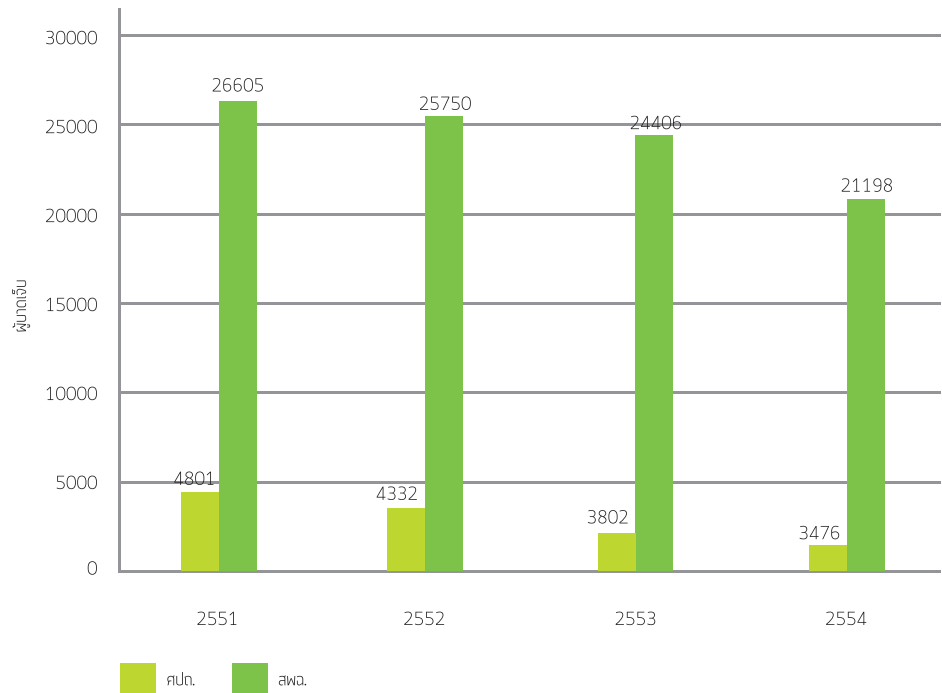
สุดท้าย จากข้อมูลที่ยรายงานโดย ศปถ. ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา พอจะบอกให้เราทราบถึงแนวโน้มของลักษณะอุบัติเหตุทางถนนที่มักเกิดขึ้นในช่วงเทศกาล สำหรับการวางแผนทางเพื่อรับมือกับปัญหาในปีต่อไป ได้แก่

- == ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุ คือ รถจักรยานยนต์ ประมาณร้อยละ 80
- == ช่วงเวลาที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุด คือ ช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะช่วงหัวค่ำ 16:00 - 20:00 น.
- == อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนสายรอง (นอกเขตทางหลวงแผ่นดิน) โดยเฉพาะถนนของ อบต. และหมู่บ้าน
- == บริเวณถนนที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ ทางตรง มากกว่าบริเวณทางโค้ง และทางแยก
- == ผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี และผู้ใหญ่อายุ 30-39 ปี
- == พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ เมาสุรา และไม่สวมหมวกนิรภัย

ปีใหม่



สงกรานต์



รูปที่ 3-2 แนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปี พ.ศ. ใหม่ และ สงกรานต์

แหล่งข้อมูล : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ



๔

ความเสี่ยง ต่อการ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุ ทางถนน

อาศัยข้อมูลตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุข บ่งชี้ให้เห็นว่า ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยอาจยังไม่ได้มีแนวโน้มที่ลดลง ดังเช่นที่เข้าใจกันโดยตลอดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

ตัวเลขสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังไม่สามารถชี้ชัดได้ว่า การเดินทางบนท้องถนนมี “ความเสี่ยง” ต่อการเสียชีวิตมากน้อยเพียงใดจนกว่าจะได้นำมาเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณการเดินทางบนถนนหรือตัวเลขอื่นที่สื่อความหมายได้ใกล้เคียงกัน เช่น จำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียนสะสม มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งในทางวิชาการถือว่าเป็นการบ่งบอกถึงระดับการเผชิญกับความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน (Exposure to Risk)

แต่ด้วยความแตกต่างของข้อมูลผู้เสียชีวิตจากสองหน่วยงานหลัก คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงสาธารณสุข ทำให้การวิเคราะห์แนวโน้มความเสี่ยงจึงไม่เป็นไปใน

ทิศทางเดียวกัน (รูปที่ 4-1) ซึ่งเน้นย้ำให้เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบรายงานตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีความน่าเชื่อถือและได้รับการยอมรับจากทุกฝ่าย เพื่อให้สามารถนำมาใช้ติดตามสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนได้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากขึ้น ทั้งในระดับประเทศและรายจังหวัด

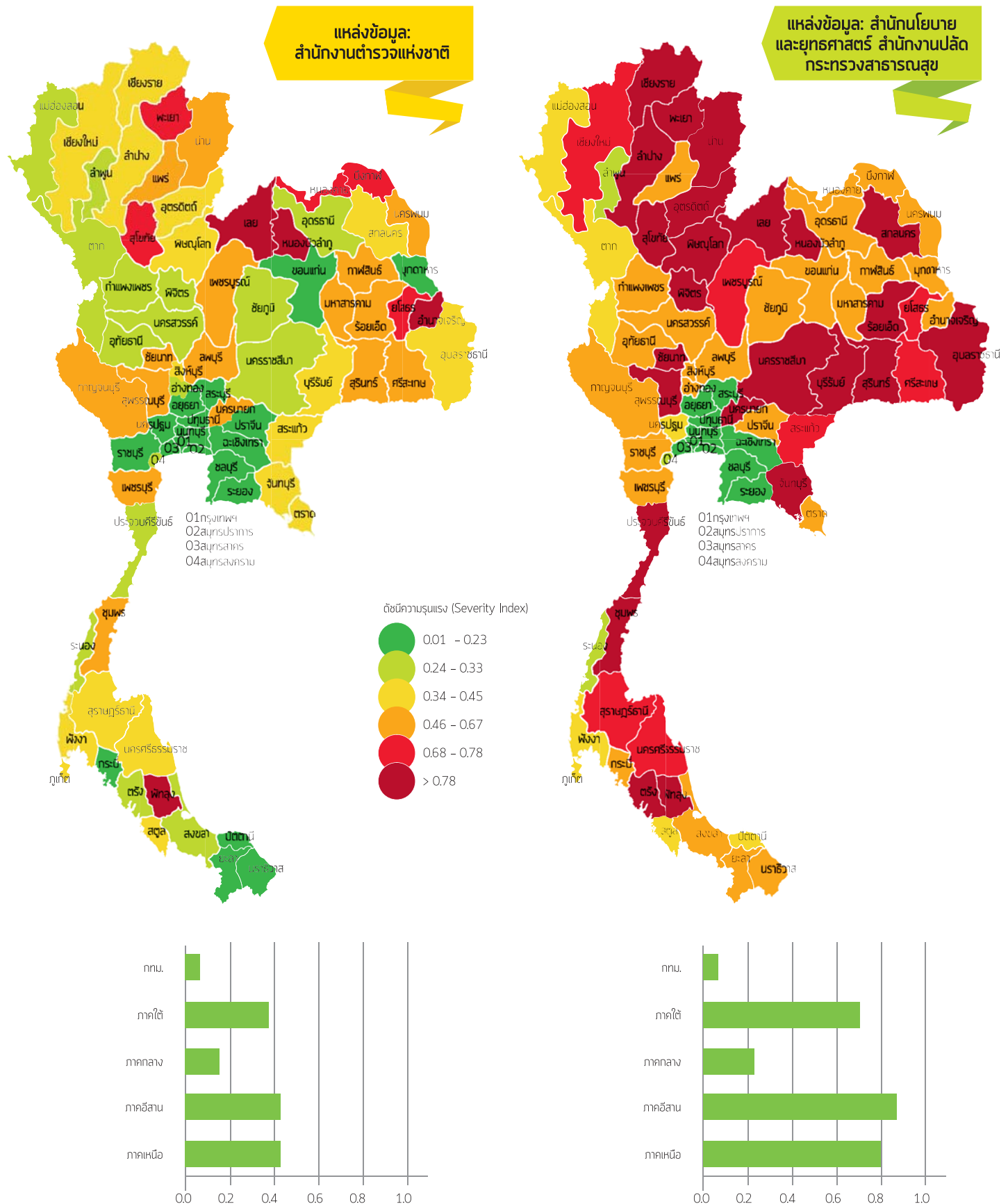
ทั้งนี้ หากอาศัยข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขที่รายงานตัวเลขผู้เสียชีวิตมากกว่าข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นมา พบว่าความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยอาจไม่ได้มีแนวโน้มที่ลดลง ดังเช่นที่เข้าใจกันโดยตลอดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (รูปที่ 4-1) โดยเมื่อพิจารณาสถานการณ์ของประเทศไทย

ในรายพื้นที่ พบว่าการเดินทางในแถบภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูงกว่าภูมิภาคอื่นๆ (รูปที่ 4-2 ถึง 4-3) ทั้งนี้ หากพิจารณาเฉพาะความเสี่ยงของการเดินทางบนทางหลวง ข้อมูลสถิติ จากสำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวงระบุว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวงต่อปริมาณการเดินทางล้านคัน-กิโลเมตรมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน (รูปที่ 4-4)



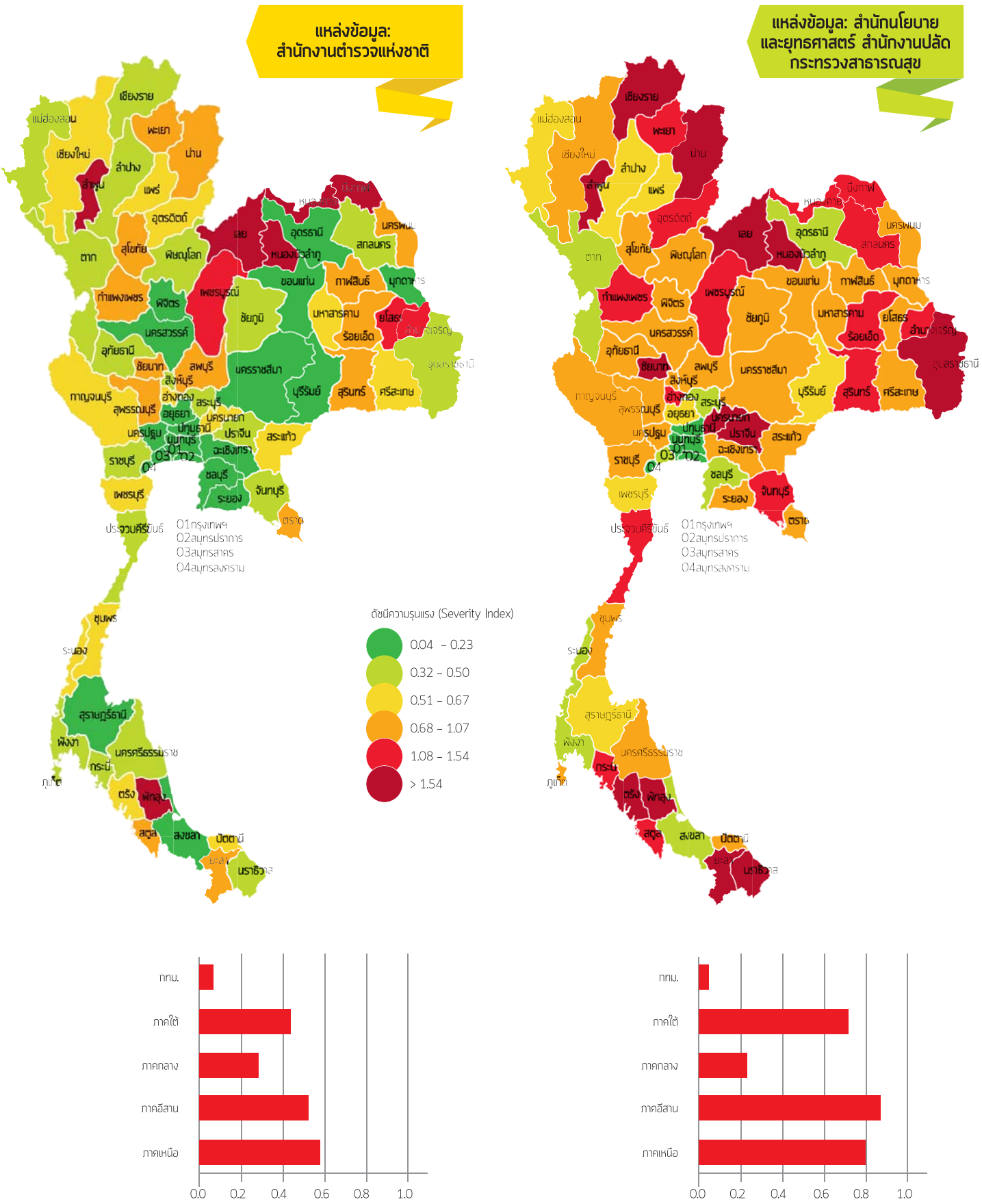
รูปที่ 4-1 แนวโน้มความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2536 - 2554

แหล่งข้อมูล : 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2) สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข
 3) กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม 4) กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน
 5) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ 6) กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



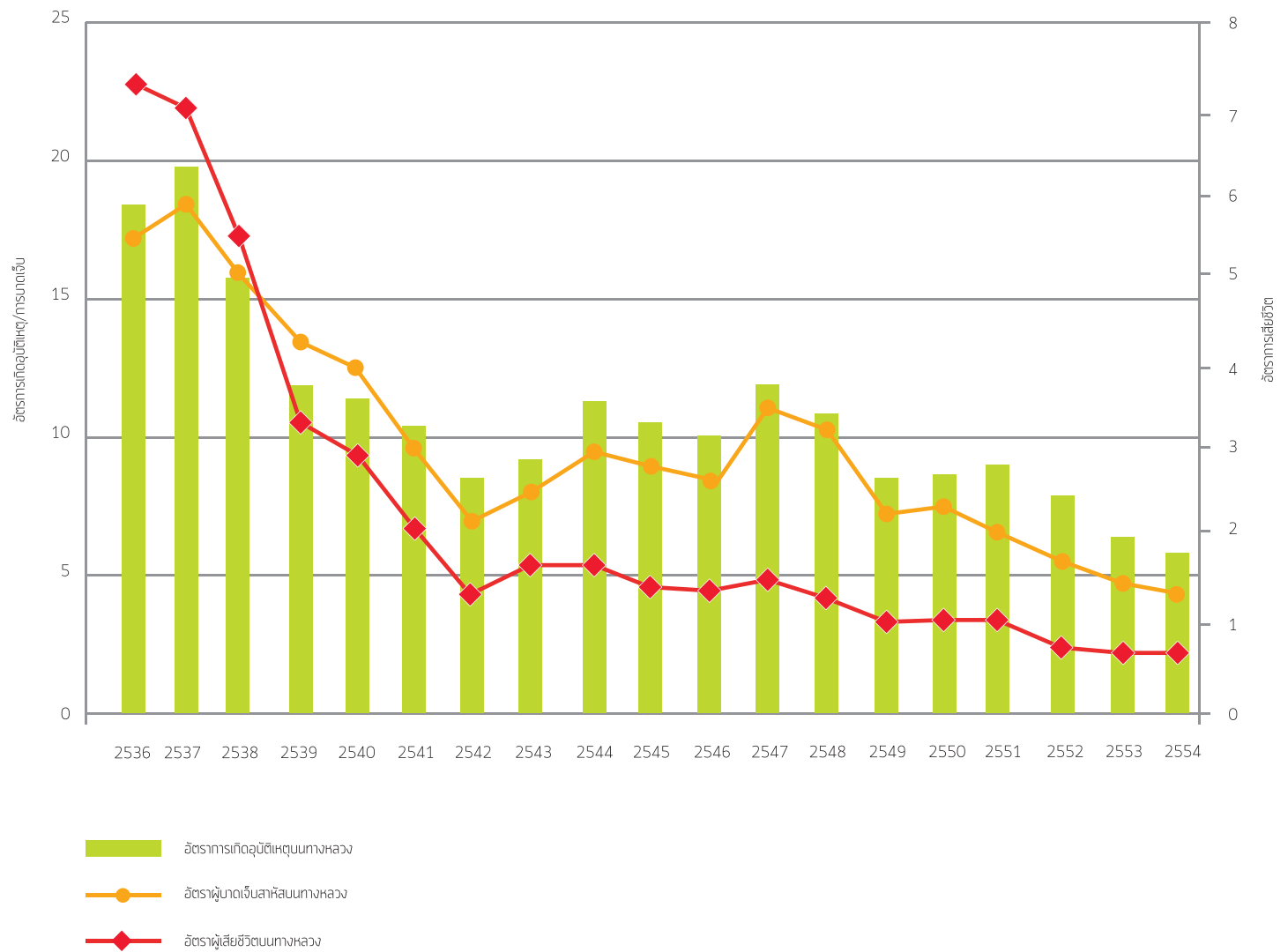
รูปที่ 4-2 อัตราการเสียชีวิตต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 100 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2553 แยกตามพื้นที่

แหล่งข้อมูล : 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2) สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข
และ 3) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



รูปที่ 4-3 อัตราการเสียชีวิตต่อปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคขนส่งและจราจร 1 พันล้านลิตร ปี พ.ศ. 2553 แยกตามพื้นที่

แหล่งข้อมูล : 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2) สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข และ 3) กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน



รูปที่ 4-4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บบนทางหลวง ต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กิโลเมตร พ.ศ. 2536 - 2554

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม



๕

กลุ่มเสี่ยง ต่ออุบัติเหตุ และการ บาดเจ็บ

ปัจจัยด้านคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บ จากข้อมูลสถิติย้อนหลังในช่วง 5 - 10 ปีที่ผ่านมา ระบุว่า กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บที่ควรมุ่งเน้นดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญห ได้แก่ ผู้ชาย วัยรุ่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และผู้ใช้แรงงาน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บ มีปัจจัยด้านคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญส่วนใหญ่ นอกเหนือไปจากปัจจัยด้านยานพาหนะและด้านถนน ดังนั้น ความรู้ความเข้าใจ และการดำเนินมาตรการที่เข้าถึงกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บ จึงเป็นหัวใจสำคัญที่จะช่วยให้สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ จากข้อมูลสถิติย้อนหลังในช่วง 5 - 10 ปีที่ผ่านมา กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และการบาดเจ็บยังคงมีแนวโน้มเป็นเช่นเดิม ดังนี้

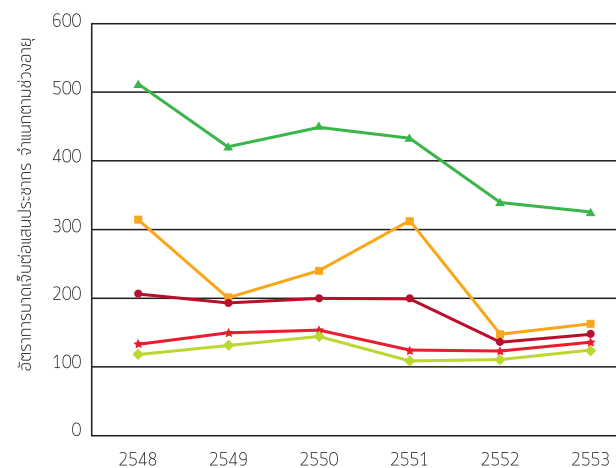
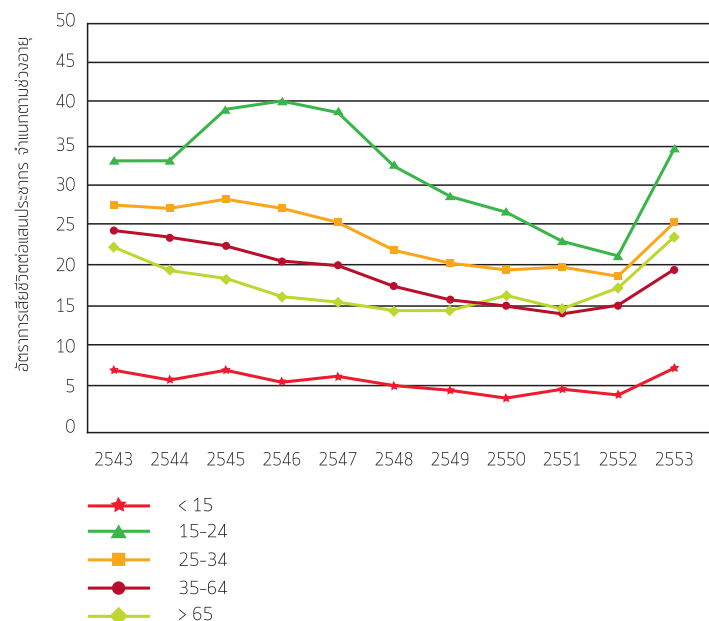
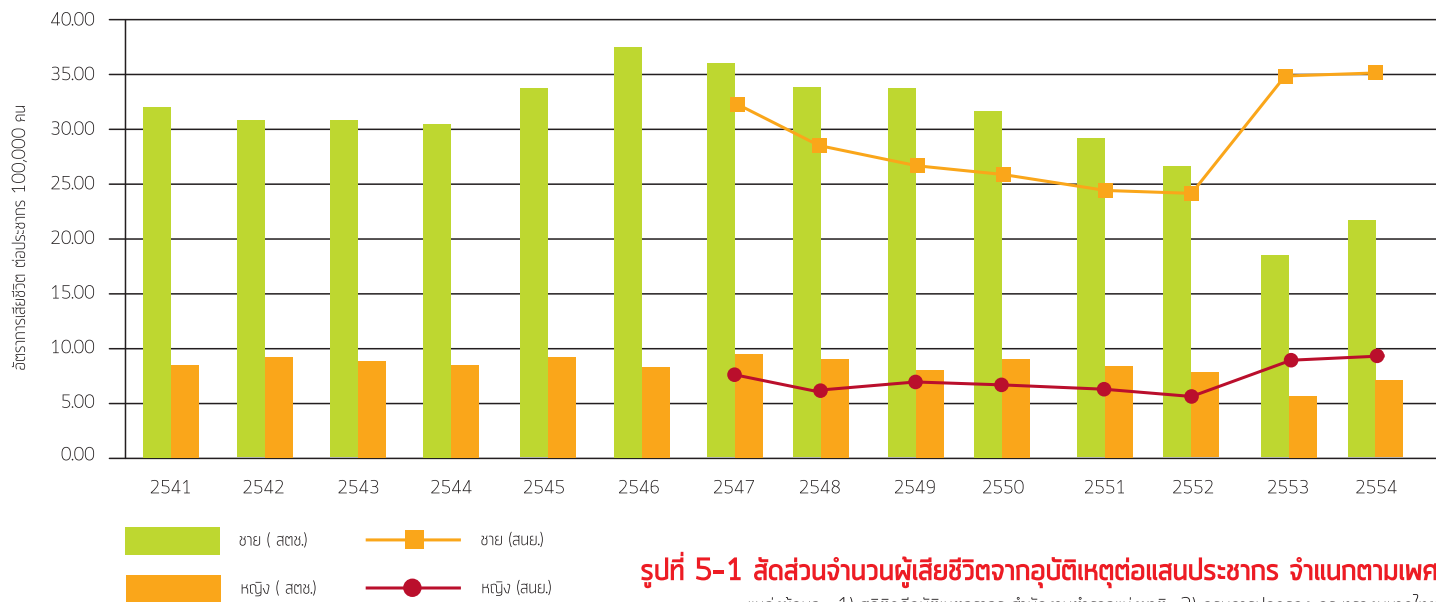
== เพศชายมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง เฉลี่ยประมาณ 4 เท่า (รูปที่ 5-1)

== วัยรุ่น อายุระหว่าง 15-24 ปี เสี่ยงต่อการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด (รูปที่ 5-2)

== รถยนต์เป็นพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (นับเฉพาะที่เป็นคดีอุบัติเหตุจราจร) เมื่อเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมดที่มีอยู่ (รูปที่ 5-3)

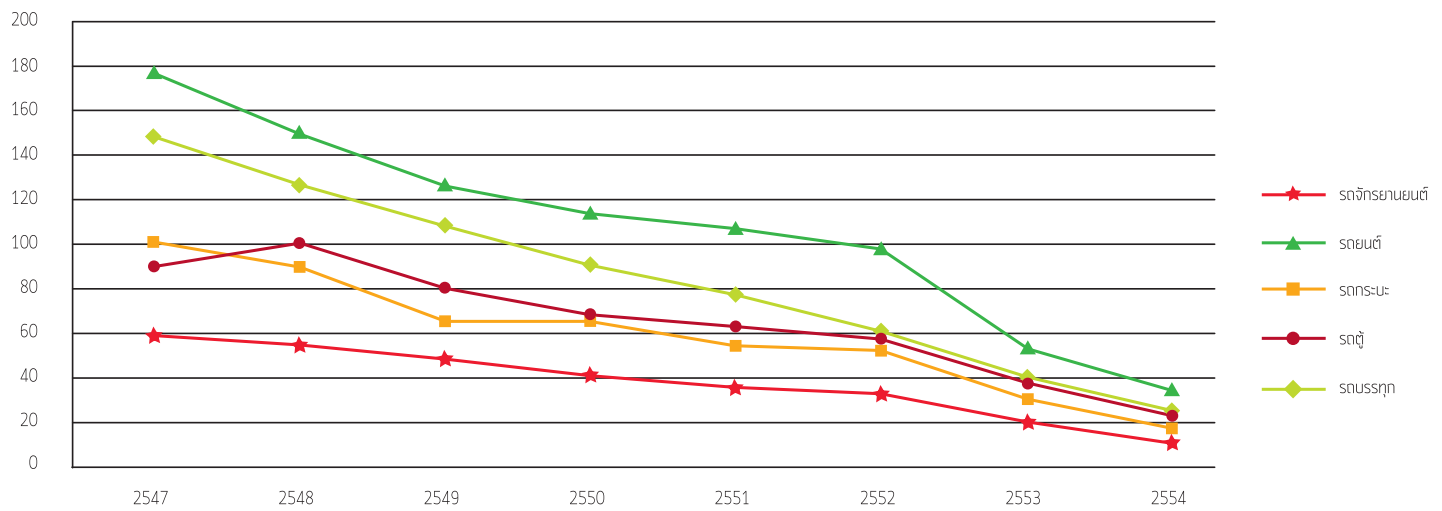
== รถจักรยานยนต์คือยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุมากที่สุดโดยมากกว่ารถโดยสารประมาณ 5 เท่า มากกว่ารถบรรทุกและรถยนต์ 4 ล้อ เกิน 5 เท่า (รูปที่ 5-4)

== ผู้ใช้แรงงานเป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดในบรรดาผู้บาดเจ็บรุนแรงทั้งหมดที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 เป็นต้นมา (รูปที่ 5-5)



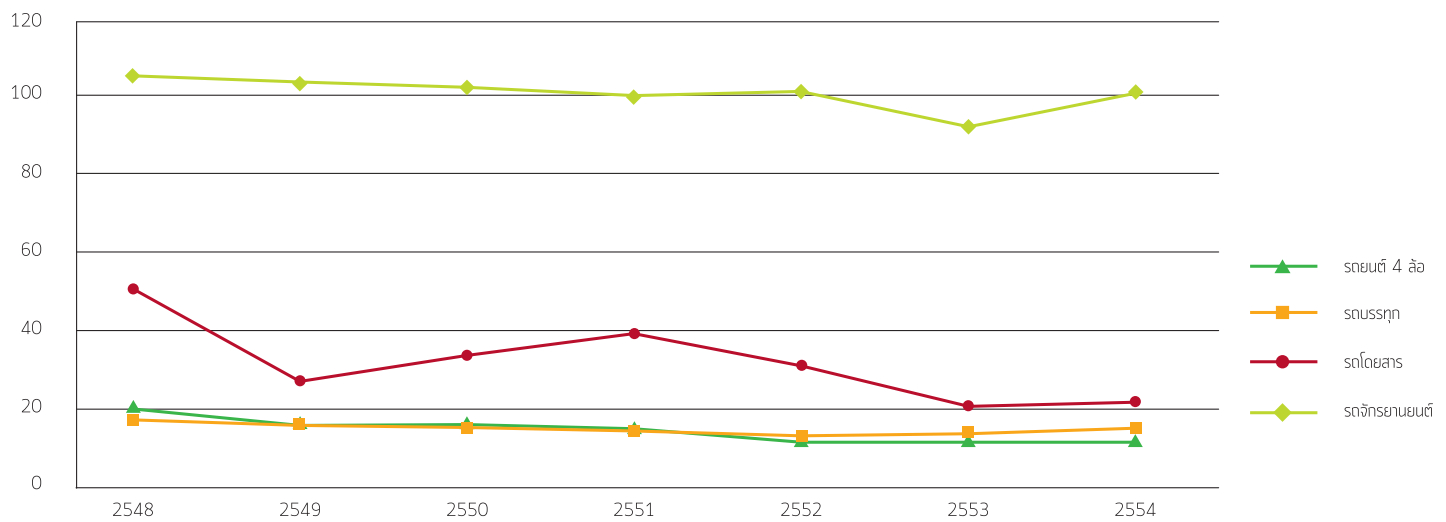
รูปที่ 5-2 อัตราการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากร จำแนกตามช่วงอายุ

แหล่งข้อมูล : สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



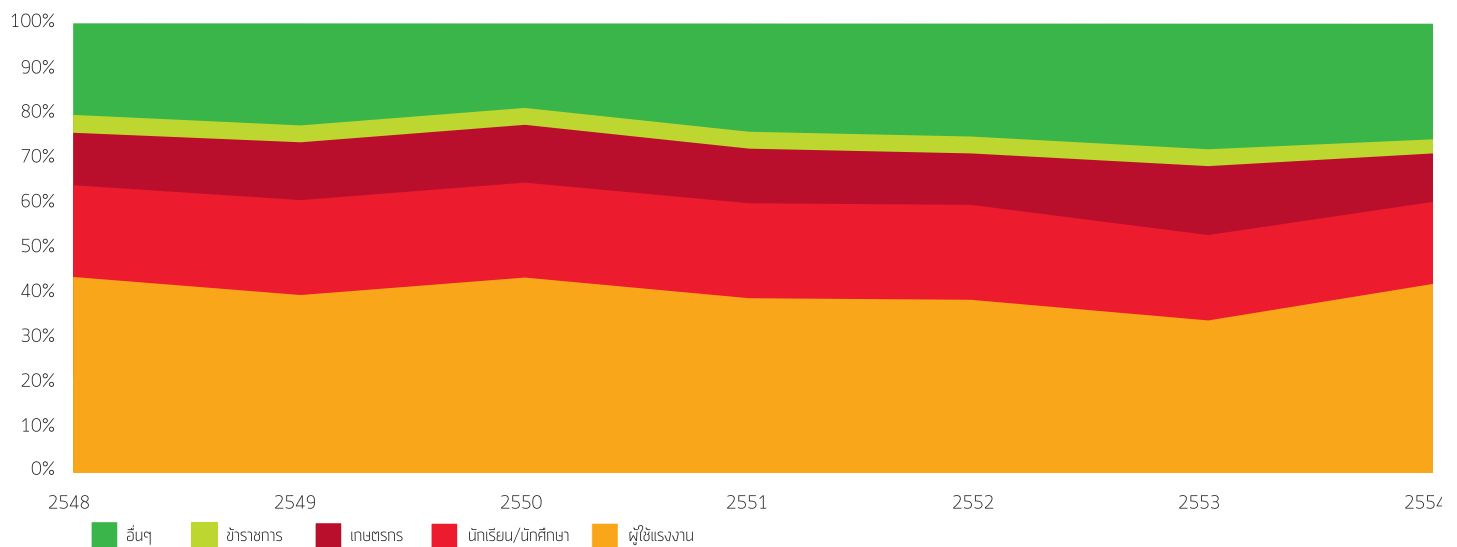
รูปที่ 5-3 สัดส่วนจำนวนรถที่ประสบอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน จำแนกตามประเภท

แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 5-4 สัดส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน จำแนกตามประเภท

แหล่งข้อมูล : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



รูปที่ 5-5 สัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามอาชีพ พ.ศ. 2548 - 2554

แหล่งข้อมูล : เครือข่ายโรงพยาบาลเพื่อะวังสถานการณ์ระดับชาติ





๖

การใช้ ความเร็ว

การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุหลักอันดับ 1 ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยเฉพาะอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76 แต่ทว่ายังไม่เห็นแนวโน้มที่จะลดลง แม้ว่าจะมีการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมาแล้วก็ตาม

รายงานอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบุว่า การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เป็นสาเหตุหลักอันดับ 1 ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยในช่วงสิบปีที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุเกี่ยวกับความเร็วเกิดขึ้นเฉลี่ยปีละ 16,000 ราย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 19 ของอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด (รูปที่ 6-1)

เมื่อพิจารณาสถิติอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนของกรมทางหลวง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วมากกว่าถนนทั่วไป พบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2544 - 2554 มีอุบัติเหตุบนถนนของกรมทางหลวงที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสันนิษฐานว่าเกิดจากการใช้ความเร็ว คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76 (รูปที่ 6-2) โดยสัดส่วนนี้ยังไม่มีแนวโน้มลดลงในทาง ตรงกันข้ามความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ เริ่มขยับเพิ่มขึ้นในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา (รูปที่ 6-3) โดยเฉลี่ยอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทุกๆ 10 ครั้ง

จะมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 1 ราย และมีผู้บาดเจ็บอย่างน้อย 8 ราย

สำหรับลักษณะของอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงนั้น ส่วนใหญ่ยังคงเป็นอุบัติเหตุรถเสียหลักหลุดออกจากถนนชนวัตถุข้างทาง (ร้อยละ 30) และมักเกิดขึ้นบนทางหลวง 6 ช่องจราจรหรือมากกว่า (ร้อยละ 85) นอกจากนั้น เมื่อจำแนกตามเวลาในแต่ละวัน พบว่าอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนถนนของกรมทางหลวงจะเกิดน้อยที่สุดในช่วงเที่ยงคืนถึงเช้ามืด (รูปที่ 6-6)

ผลสำรวจความเร็วของรถเก๋งและรถกระบะที่วิ่งบนทางหลวงสายหลักที่สำคัญใน 30 จังหวัดทั่วทุกภูมิภาคของประเทศในปี พ.ศ. 2553 ระบุว่า การใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (90 กม./ชม.) คิดเป็นสัดส่วนที่สูงถึง ร้อยละ 40 - 90 ในทุกภูมิภาค ยกเว้นภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่พบปัญหาการใช้ความเร็วค่อนข้างน้อยกว่าภูมิภาคอื่น

ในภาคการบังคับใช้กฎหมายนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบได้มีการจับกุมผู้กระทำความผิดจากการใช้ความเร็วบนทางหลวงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 (รูปที่ 6-7) โดยล่าสุดในปี พ.ศ. 2554 มีการจับกุมผู้ฝ่าฝืนเป็นจำนวนถึง 341,332 ราย คิดเป็นตัวเลขเฉลี่ยวันละ 935 ราย แต่ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติในช่วงเวลาดังกล่าวบ่งชี้ว่าสัดส่วนของอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกิดจากความเร็วนั้น ยังไม่ลดลงตามการบังคับใช้กฎหมายที่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด แสดงว่า มาตรการนี้จะไม่เข้มข้นและยังไม่ครอบคลุมกลุ่มเสี่ยงได้เพียงพอ

ดังนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติน่าจะพิจารณาปรับปรุง มาตรการจัดการและควบคุมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่บนทางหลวงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยคำนึงถึงทางเลือกต่างๆ เช่น

== การจัดหาอุปกรณ์เป็นตรวจจับความเร็วแบบถ่ายภาพให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ (ผลสำรวจความคิดเห็น)



รูปที่ 6-1 จำนวนอุบัติเหตุและสัดส่วนอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว

แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เห็นของผู้ขับขี่ทั่วประเทศในปี 2553 ระบุว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 67 เห็นด้วยกับการตรวจจับความเร็วโดยการถ่ายภาพและส่งหลักฐานไปที่บ้าน หรือ จ้างภาคเอกชนดำเนินการ (Outsource)

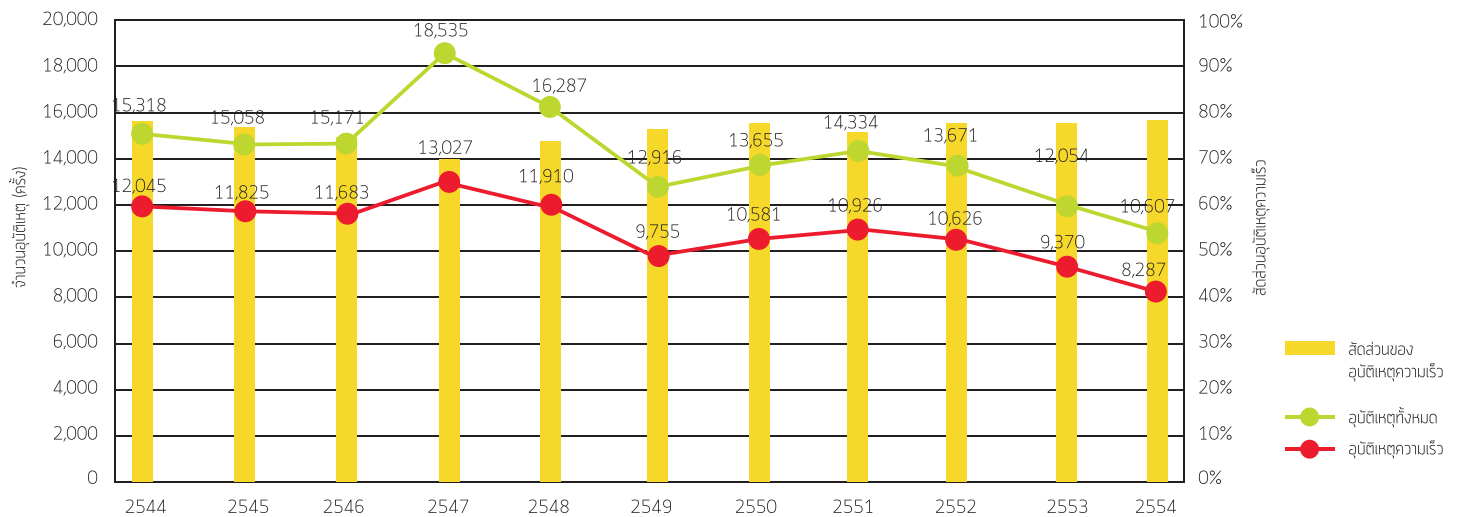
ออสเตรเลียได้พิสูจน์ว่าสามารถลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 32 คิดเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับต่อค่าใช้จ่าย (Benefit Cost Ratio) เป็นสัดส่วนสูงถึง 70 ต่อ 1

กำหนด เช่น การเพิ่มโทษปรับให้แพงขึ้นกว่าอัตราสูงสุดโดยปกติ หากผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงมากๆ เช่น 140 กม./ชม. (ผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่ทั่วประเทศในปี 2553 ระบุว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 52 เห็นด้วยกับแนวทางนี้ ในขณะที่ที่อีกร้อยละ 15 ยังไม่ออกความเห็น)

== การปรับกลยุทธ์การตั้งจุดตรวจจับความเร็ว โดยการใช้จุดตรวจเคลื่อนที่หรือการจัดตารางการปฏิบัติงานแบบสุ่มเวลาและสถานที่ (Randomised Scheduling) ซึ่งประหยัดกำลังคนจึงเป็นแนวทางที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในต่างประเทศและผลการศึกษาในประเทศ

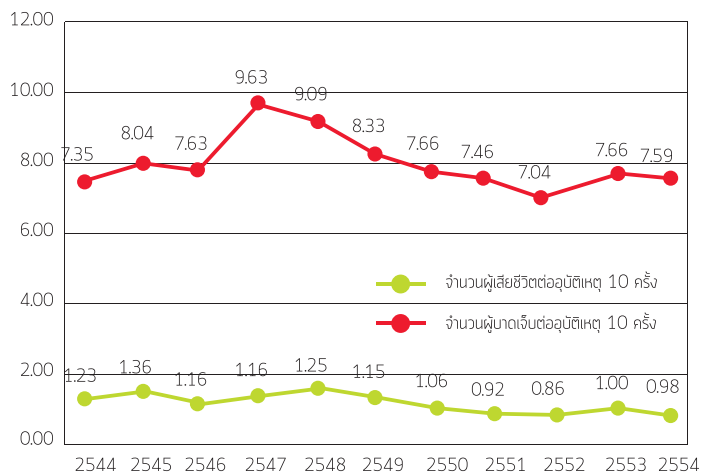
== การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพอัตโนมัติ (Automatic Speed Camera) โดยใช้ค่าปรับเป็นเงินลงทุนหมุนเวียน

== การกำหนดอัตราโทษปรับแบบขั้นบันไดตามระดับความเร็วที่เกินกว่ากฎหมาย



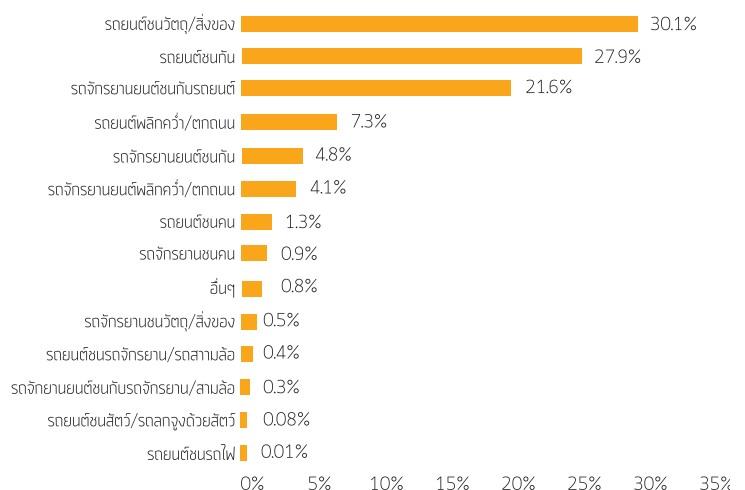
รูปที่ 6-2 อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนทางหลวง พ.ศ. 2544 - 2554

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



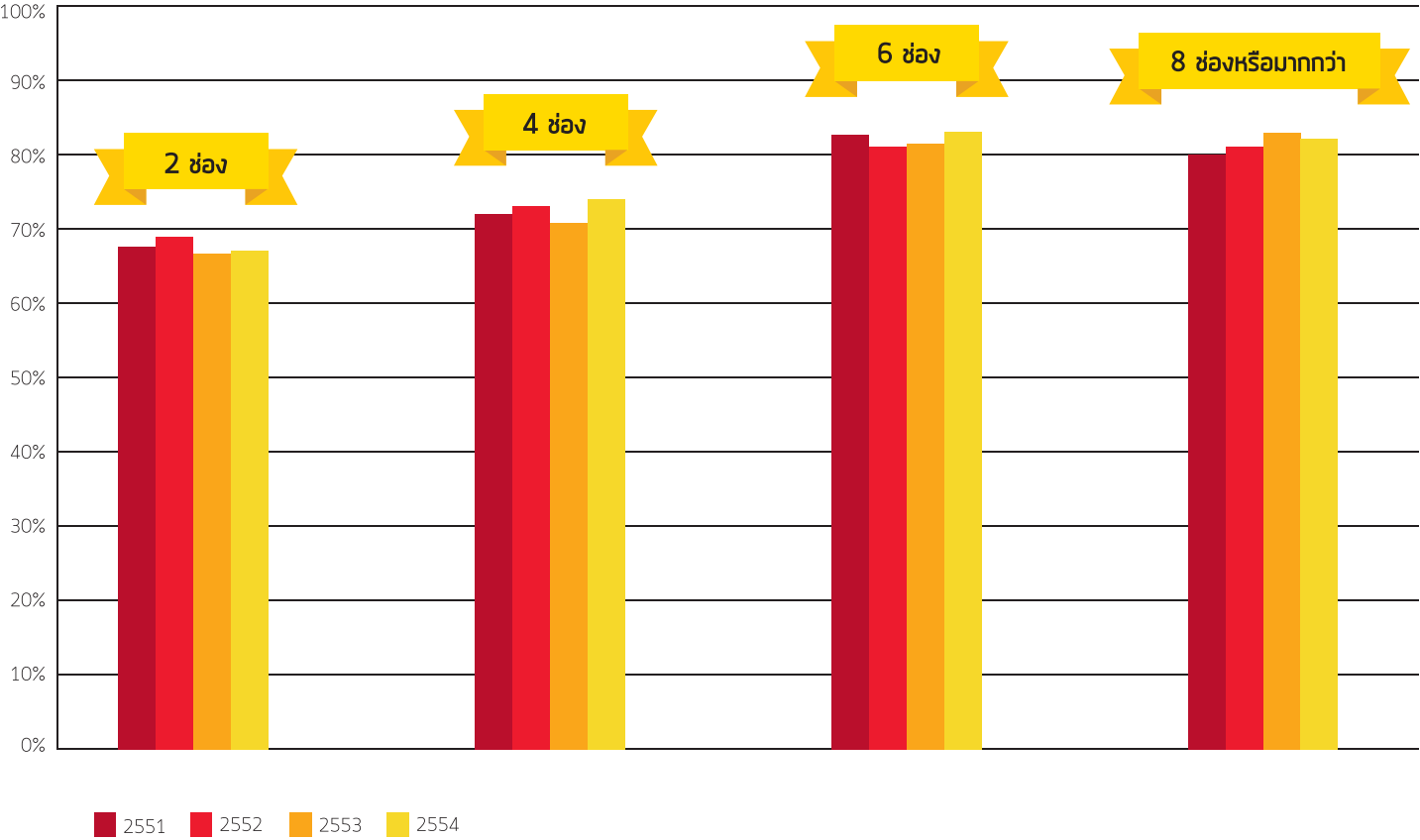
รูปที่ 6-3 แนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนทางหลวง พ.ศ. 2544 - 2554

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



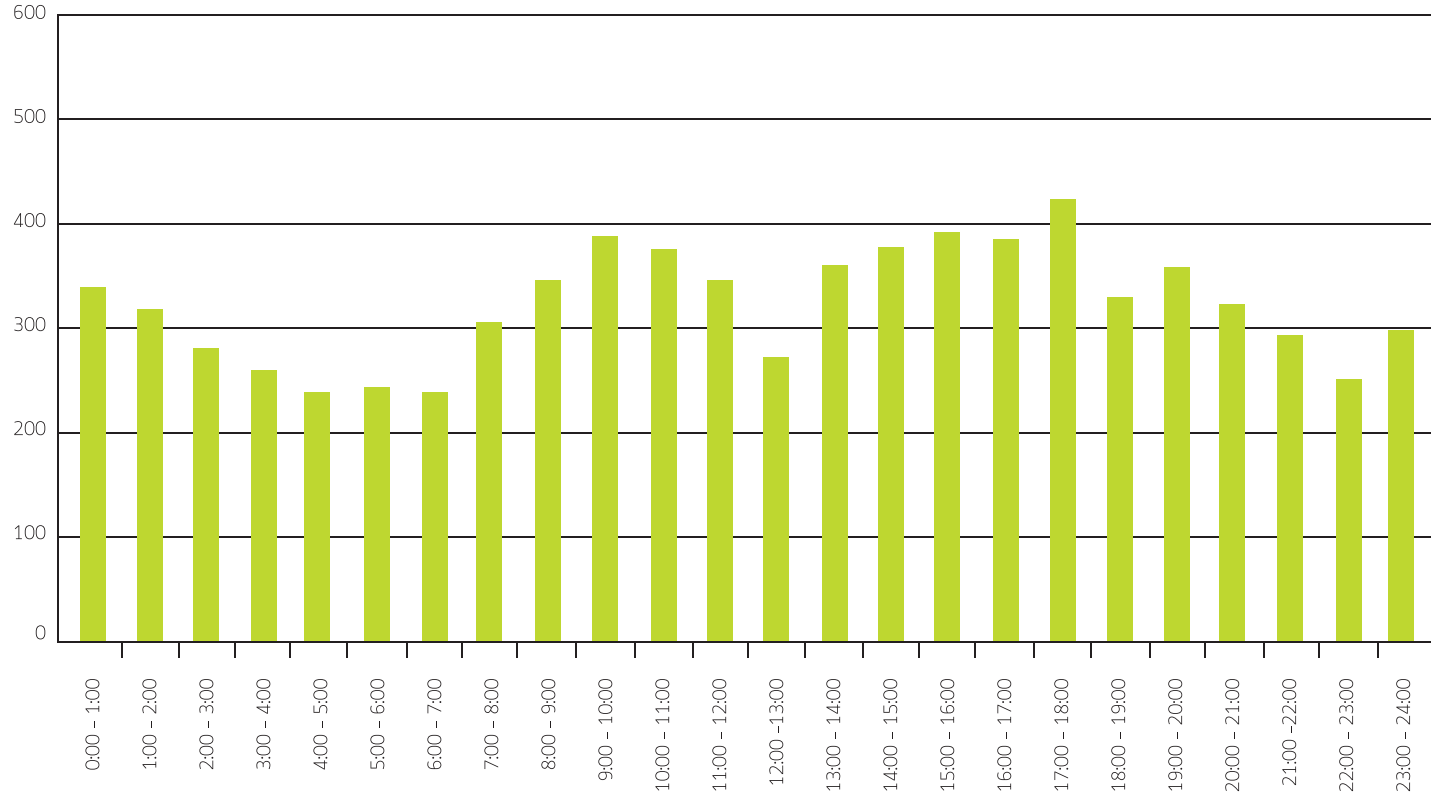
รูปที่ 6-4 ประเภทของอุบัติเหตุบนทางหลวงเนื่องจากความเร็ว เฉลี่ยปี พ.ศ. 2544 - 2553

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



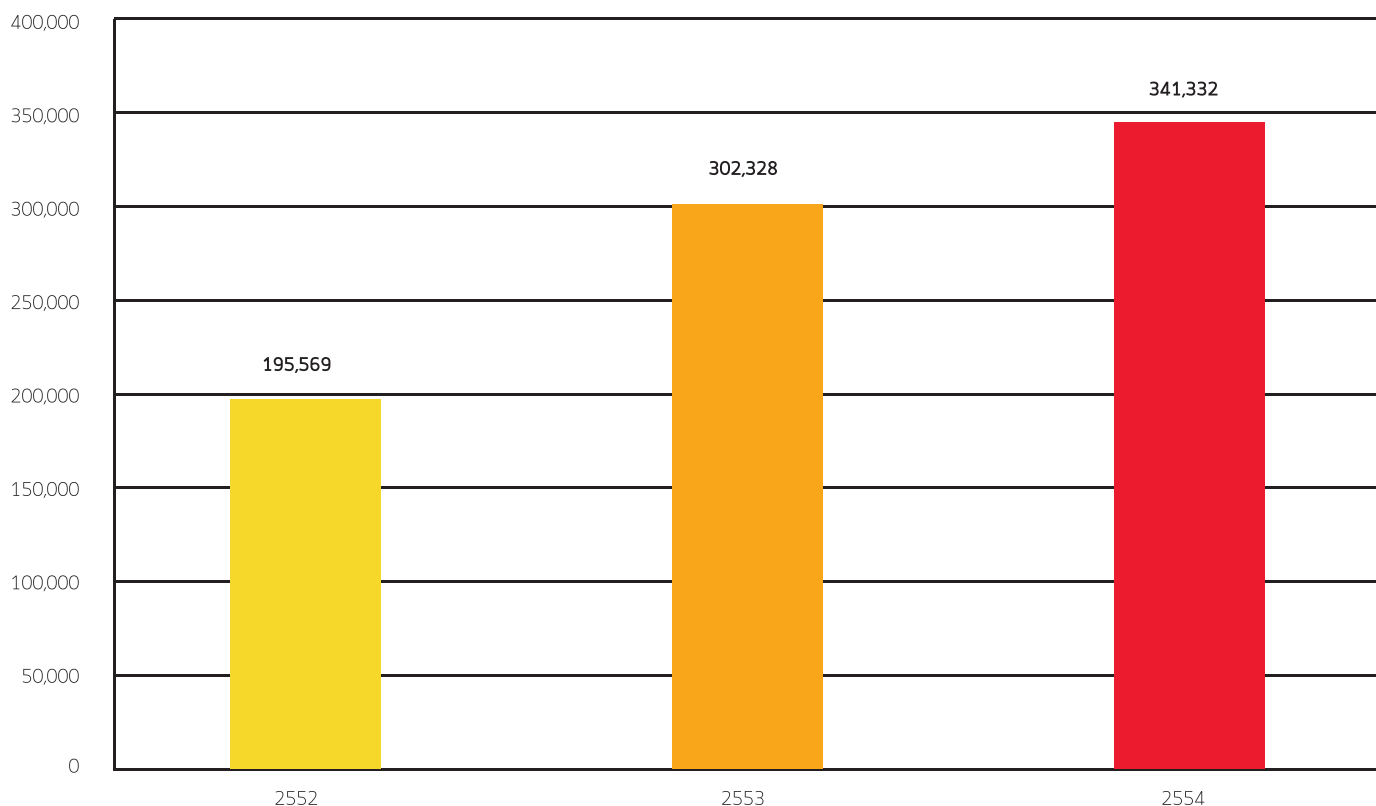
รูปที่ 6-5 สัดส่วนอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนทางหลวงแต่ละประเภท พ.ศ. 2551 - 2554

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



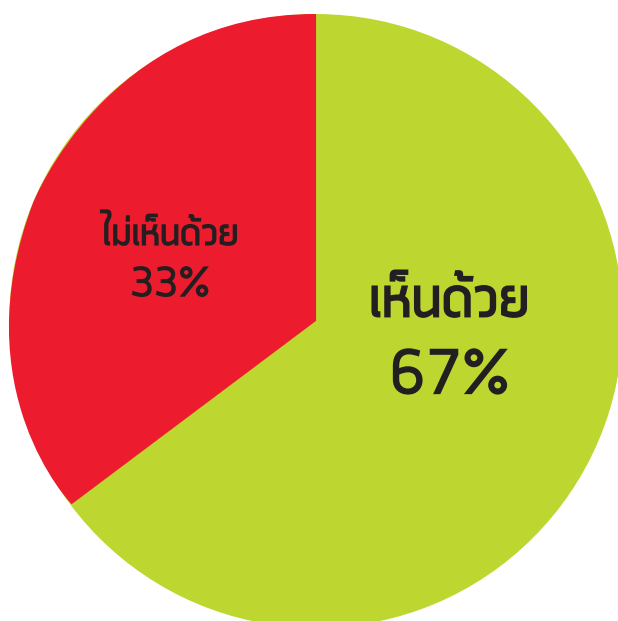
รูปที่ 6-6 จำนวนอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนทางหลวง จำแนกตามเวลา เฉลี่ยปี พ.ศ. 2551 - 2554

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



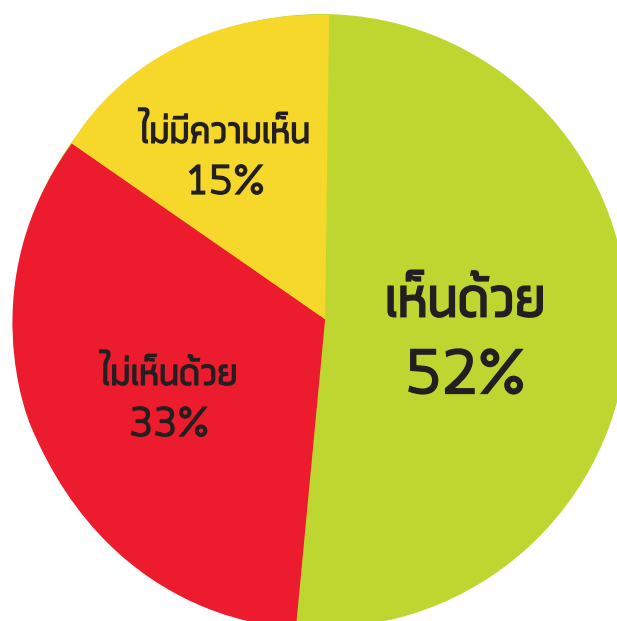
รูปที่ 6-7 สถิติจำนวนการจับกุมยานพาหนะที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง พ.ศ. 2552 - 2554

แหล่งข้อมูล : งานยุทธศาสตร์ กองบังคับการตำรวจทางหลวง



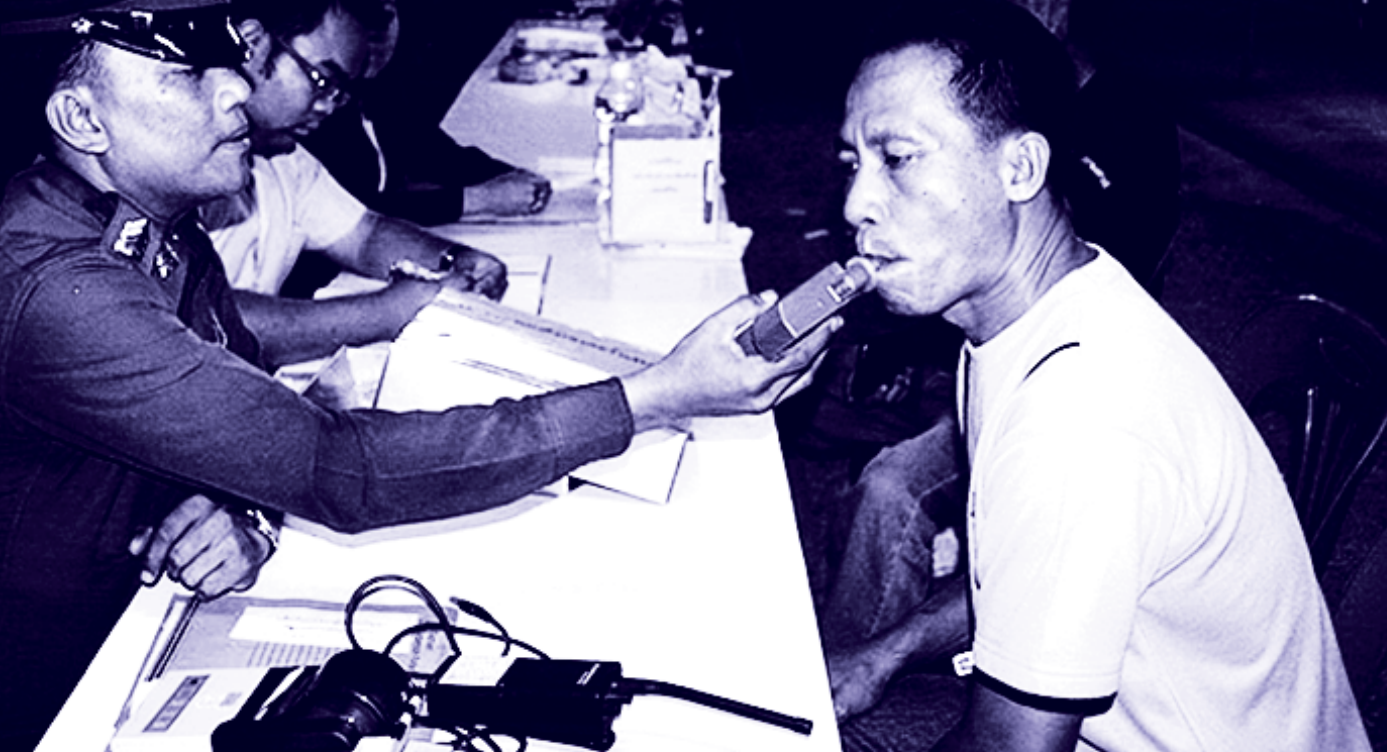
รูปที่ 6-8 ทศนคติของผู้ขับขี่ต่อการตรวจจับความเร็วโดยการถ่ายภาพและส่งหลักฐานไปที่บ้าน

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์
และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



รูปที่ 6-9 ทศนคติของผู้ขับขี่ต่อการเพิ่มโทษปรับให้แพงขึ้นสำหรับคนที่ขับเร็วมากๆ

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์
และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)





๗

มาแล้ว ขับ

ข้อมูลสถิติล่าสุดระบุว่าปัญหาอุบัติเหตุมาแล้วขับ
เพิ่มสูงขึ้น เช่นเดียวกับการขยายตัวของทาง
จำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
สอดคล้องกับการดื่มแล้วขับขึ้นของคนไทยที่มีแนว
โน้มเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเดียวกัน

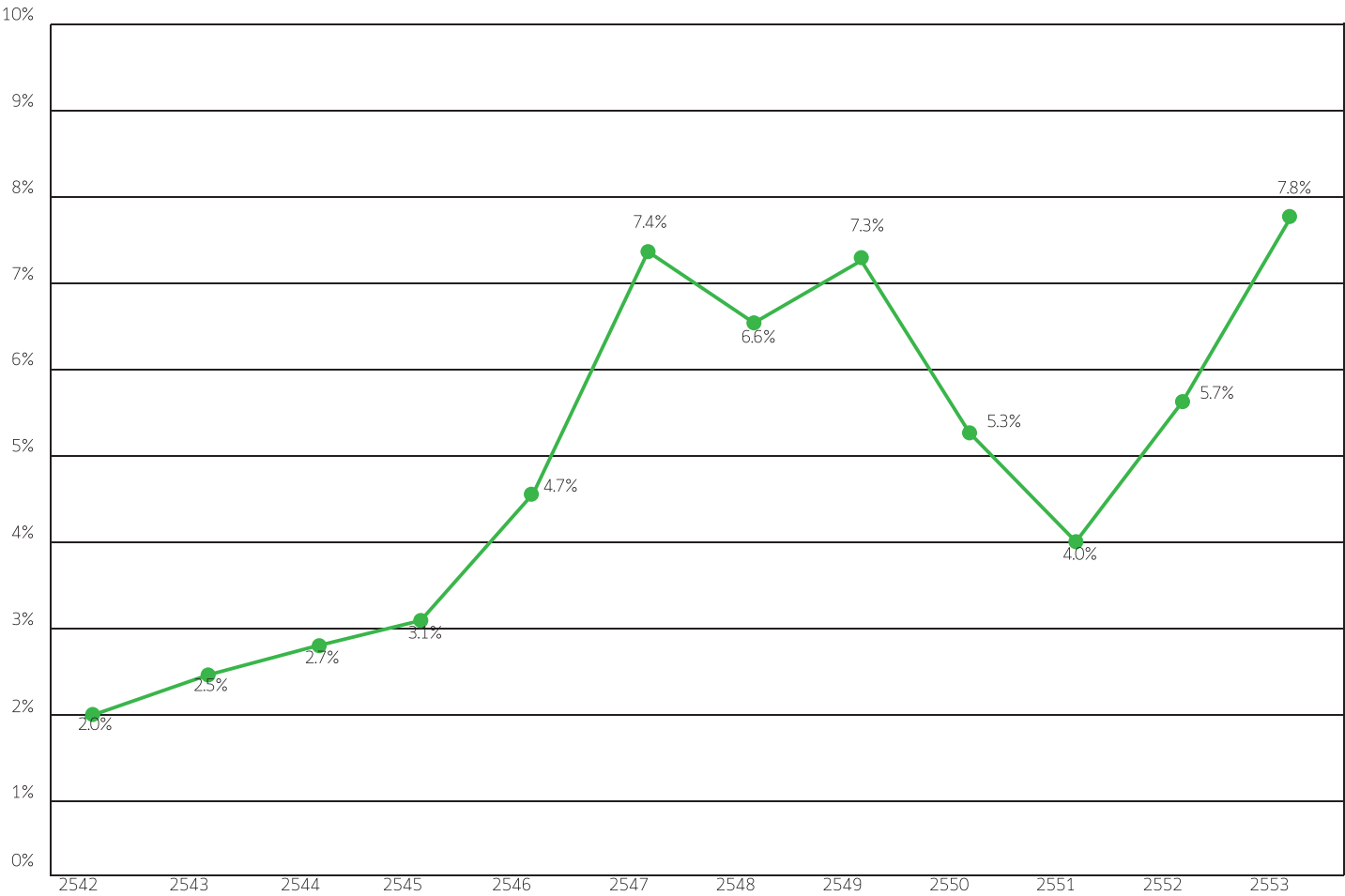


หลังจากเปิดเสรีตลาดเครื่องยนต์แอลกอฮอล์เมื่อ พ.ศ. 2541 ความนิยมในการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทยที่เติบโตอย่างรวดเร็วและยากต่อการควบคุม ก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมในด้านต่างๆ โดยหนึ่งในปัญหาที่สำคัญคืออุบัติเหตุเมาแล้วขับ สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติล่าสุด ระบุว่า สัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจรเมาแล้วขับมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 เป็นต้นมา (รูปที่ 7-1) โดยในปี พ.ศ. 2553 มีอุบัติเหตุเมาแล้วขับคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.8 และนับว่าสูงสุดในรอบหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา อีกทั้งข้อมูลระดับพื้นที่

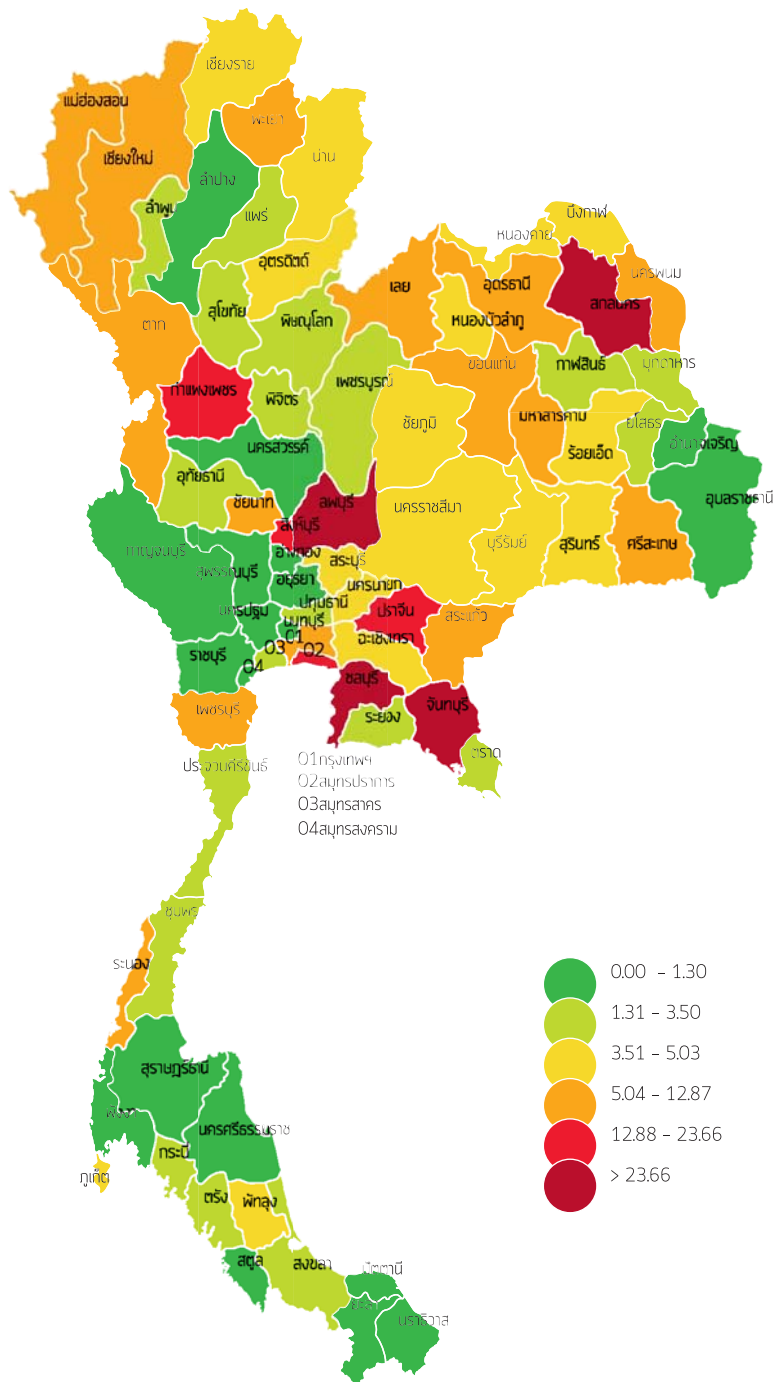
ยังบ่งชี้ขอบเขตของปัญหานี้อย่างน่าวิตกในหลายจังหวัด เช่น ลพบุรี สกลนคร ชลบุรี จันทบุรี ที่มีสัดส่วนอุบัติเหตุเมาแล้วขับอย่างน้อยเป็น 1 ใน 4 ของคดีอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นทั้งหมด (รูปที่ 7-2)

ในช่วงเวลาเดียวกันนี้เอง สถิติที่รวบรวมได้จากหลายแหล่งบ่งชี้ว่าการจำหน่าย และการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กำลังขยายตัวรวมไปพฤติกรรมการดื่มแล้วขับของคนไทย (รูปที่ 7-3 ถึง 7-5) มีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกันกับการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนคดีอุบัติเหตุเมาแล้วขับ

ดังนั้น การดำเนินการมาตรการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเข้มข้น ทั้งในด้านอุปสงค์และด้านอุปทาน ยังคงเป็นภาระหนักที่ทุกภาคส่วนต้องพยายามกันต่อไป โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ (รูปที่ 7-7)



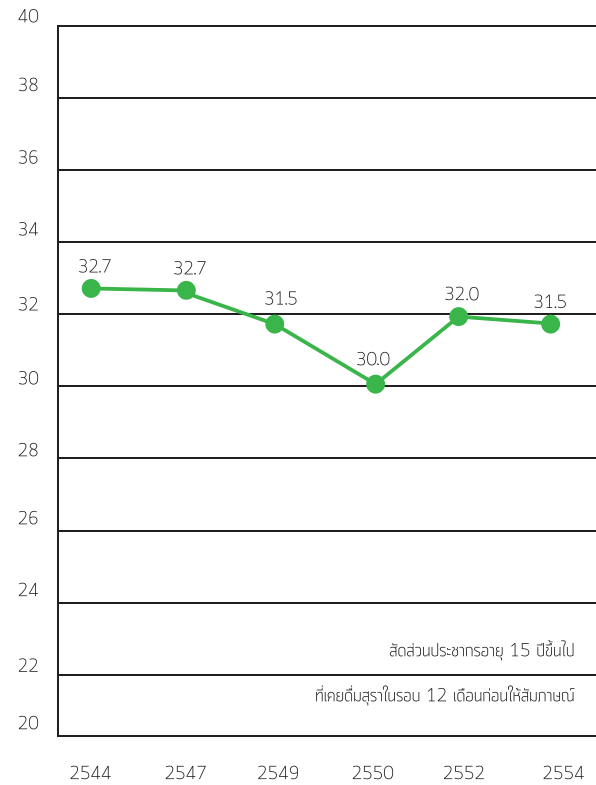
รูปที่ 7-1 สัดส่วนคดีอุบัติเหตุจราจร
เนื่องจากเมาแล้วขับ ปี พ.ศ. 2542 - 2553
แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



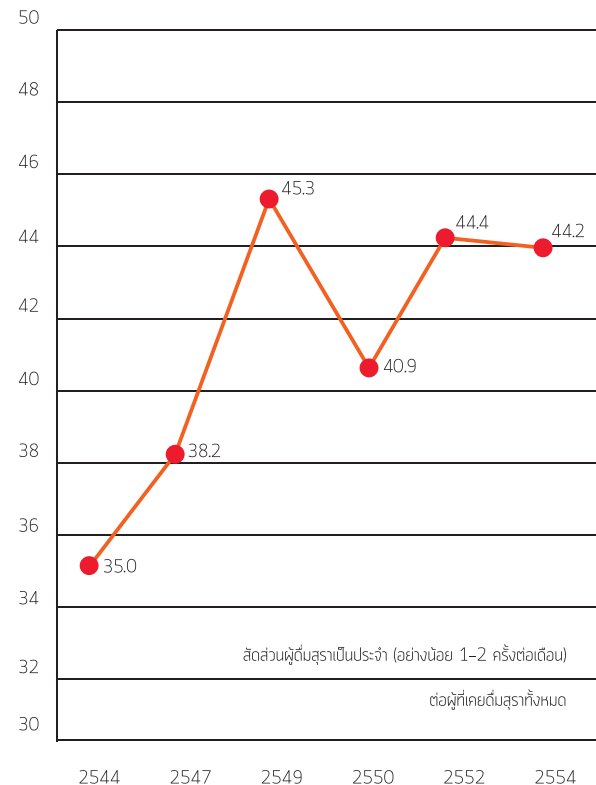
รูปที่ 7-2 สัดส่วนคดีอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากเมาแล้วขับ ปี พ.ศ. 2553 จำแนกรายจังหวัด

แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ร้อยละ



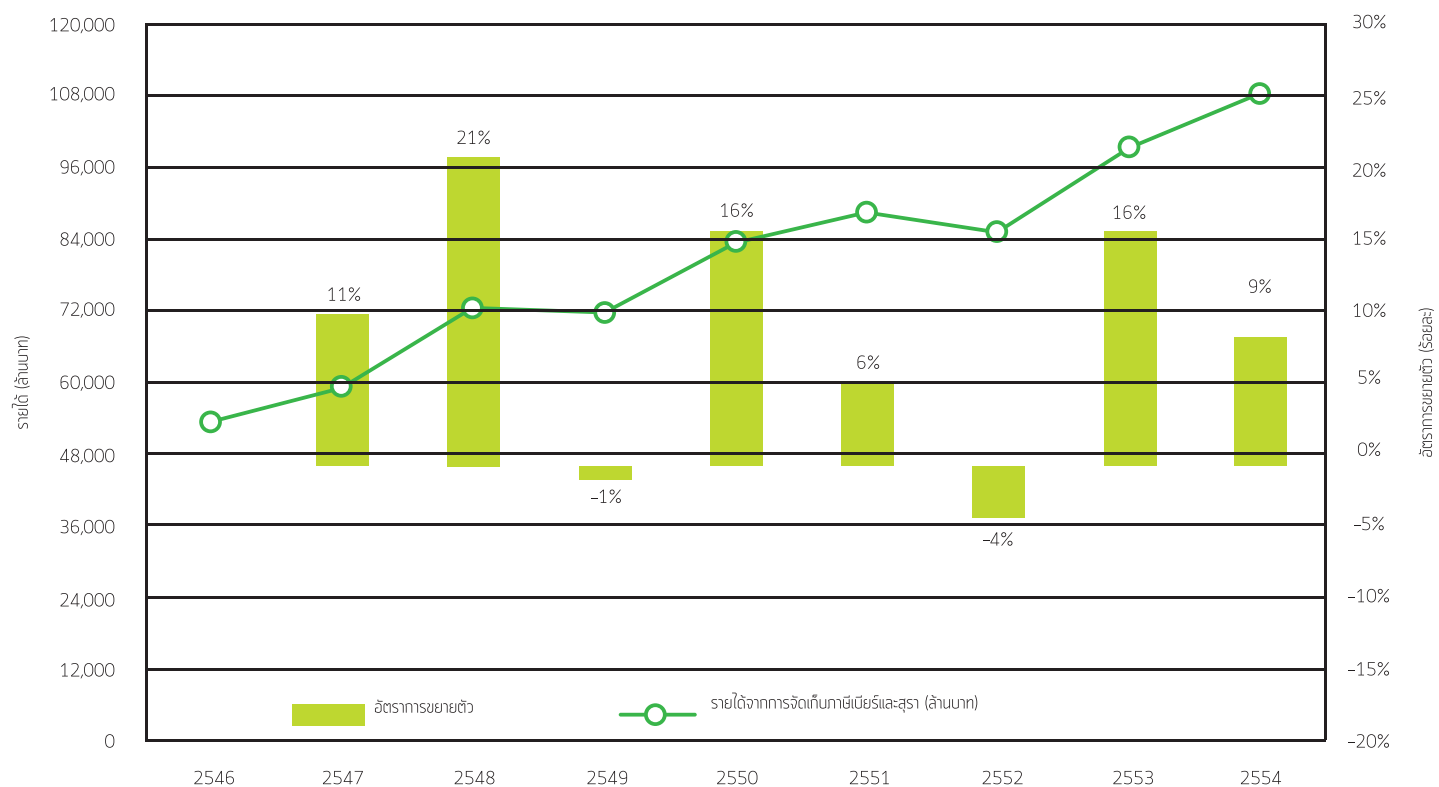
ร้อยละ



รูปที่ 7-3 ผลสำรวจพฤติกรรมการดื่มสุราของคนไทยที่สำคัญ

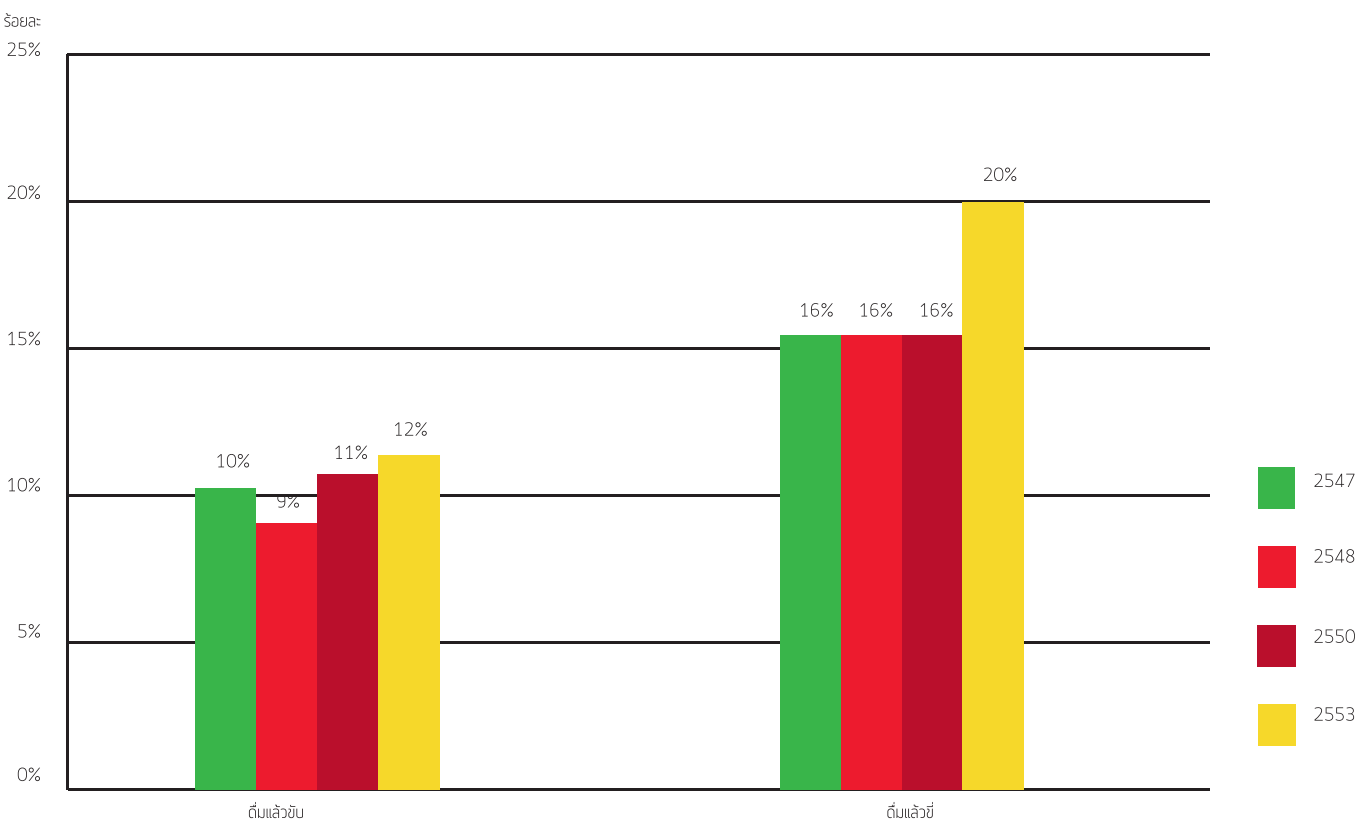
แหล่งข้อมูล: ปี 2544, 2547, 2550, 2554

จากการสำรวจพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ
ปี 2549, 2552 จากการสำรวจอนามัยและสวัสดิการ สำนักงานสถิติแห่งชาติ



รูปที่ 7-4 สถิติรายได้จากการจัดเก็บภาษีเบียร์และสุรา ปีงบประมาณ 2546-2554

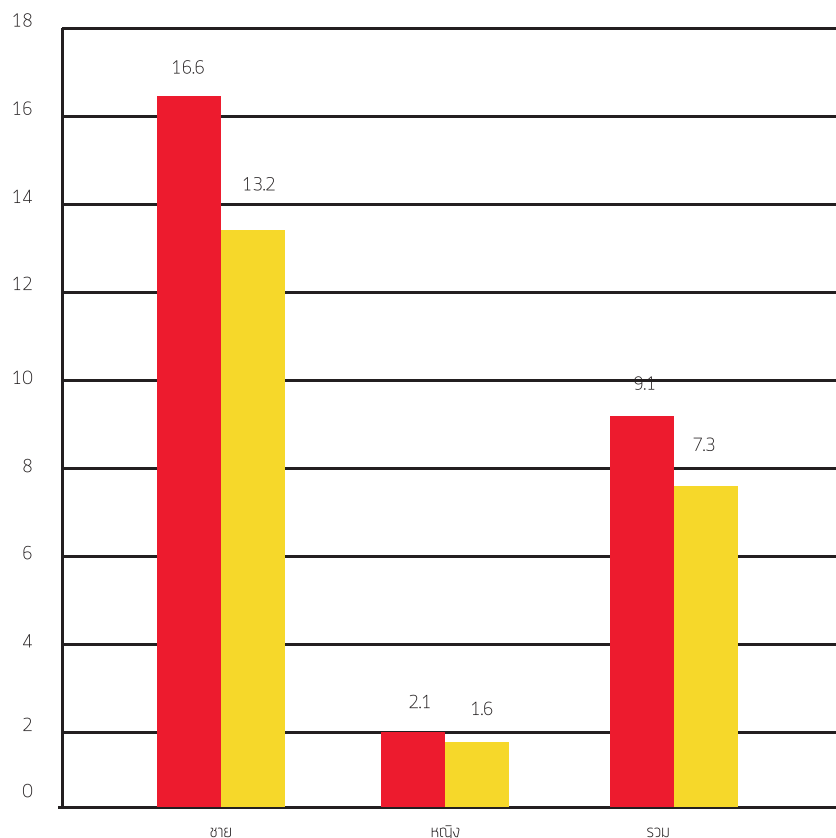
แหล่งข้อมูล : สำนักงานสถิติแห่งชาติ



รูปที่ 7-5 สัดส่วนผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ หลังจากติดเครื่องติดแอลกอฮอล์ภายใน 1 ชั่วโมง

แหล่งข้อมูล: ผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงโรคไม่ติดต่อ และการบาดเจ็บ (BRFSS) สำนักงานโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค

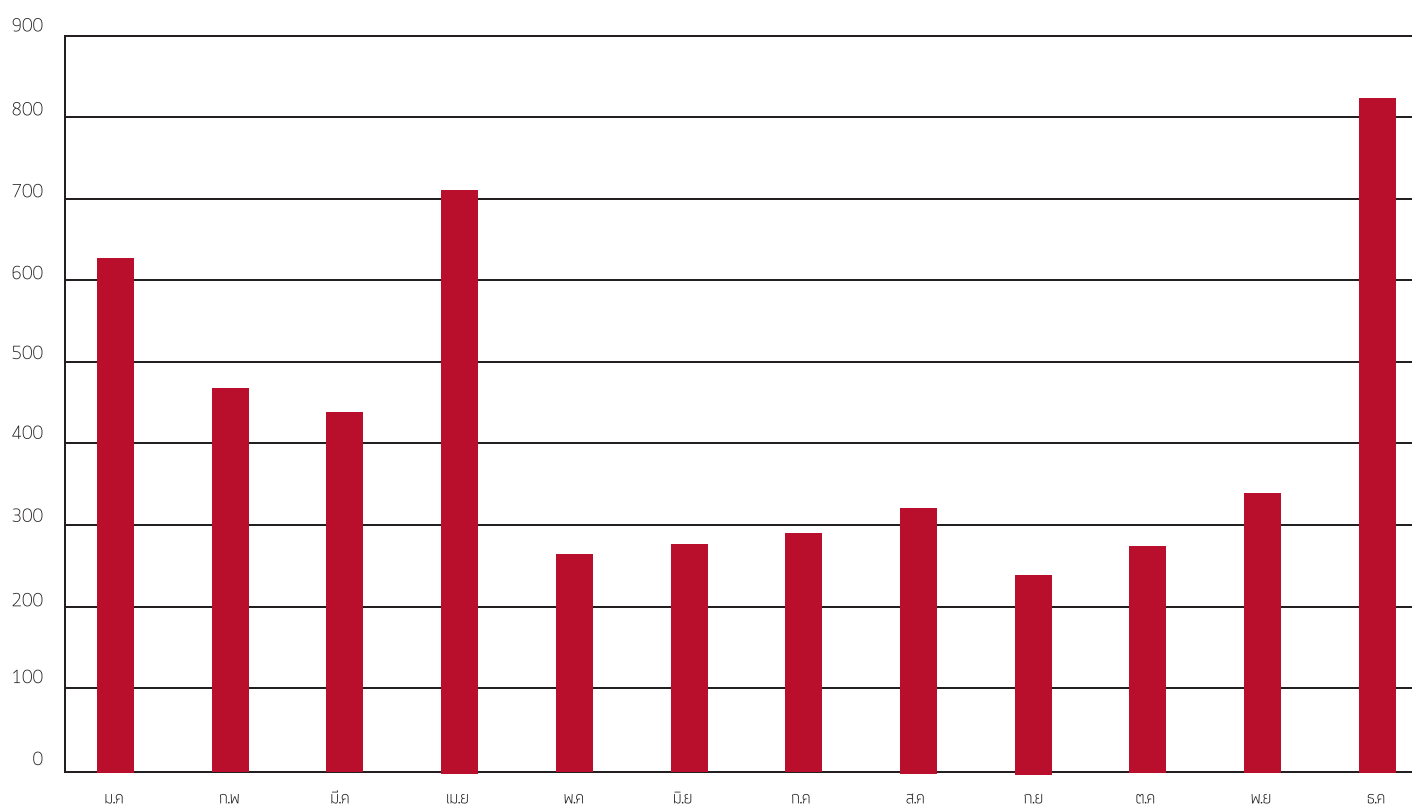
ร้อยละ



รูปที่ 7-6 อัตราการดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทย
อายุ 15 ขึ้นไปในระดับอันตรายต่อวัน
พ.ศ. 2546-2547 และ พ.ศ. 2551-2552

แหล่งข้อมูล : ผลสำรวจสุขภาพคนไทยโดยการตรวจร่างกาย
จากรายงานสุขภาพคนไทย 2554

หมายเหตุ : ปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์ในระดับอันตราย
หมายถึง 41 กรัม/วัน ในเพศชาย และ 21 กรัม/วัน ในเพศหญิง



รูปที่ 7-7 จำนวนคดีอุบัติเหตุจากรถเนื่องจากเมาแล้วขับเฉลี่ยในแต่ละรายเดือนปี พ.ศ. 2545 - 2553

แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ





๘

การใช้ อุปกรณ์ นิรภัย

แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องสวมหมวกหรือคาดเข็มขัดนิรภัยมานานนับสิบปี แต่ปัจจุบันมีคนไทยเพียงบางส่วนเท่านั้นที่ใช้อุปกรณ์นิรภัยเหล่านี้ โดยส่วนใหญ่ ให้เหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยว่าเป็นเพราะเดินทางแค่ระยะใกล้

หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย เป็นอุปกรณ์นิรภัยพื้นฐานช่วยป้องกันการบาดเจ็บและเพิ่มโอกาสรอดชีวิตจากอุบัติเหตุ แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องใช้อุปกรณ์เหล่านี้มานานนับสิบปี แต่ในปัจจุบันการใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยยังเป็นที่นิยมของคนไทยเพียงบางส่วนเท่านั้น ทั้งจากผลสำรวจด้วยวิธีสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี่บนท้องถนนทั่วประเทศ และจากระบบข้อมูลผู้บาดเจ็บในเครือข่ายโรงพยาบาลเฝ้าระวังระดับชาติ

ในปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลได้ประกาศให้เป็นปีแห่งการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ซึ่งทุกภาคส่วนต่างขนานรับนโยบายกันอย่างกว้างขวาง แต่จากการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กว่า 1 ล้านคนทั่วประเทศกลับพบว่าในภาพรวมปรากฏ

การสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 46 เพิ่มขึ้นจากผลสำรวจในปีก่อนเริ่มการรณรงค์เพียงร้อยละ 2 เท่านั้นโดยมีกรุงเทพมหานครเพียงจังหวัดเดียวที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมสูงเกินกว่าร้อยละ 80 อย่างไรก็ตามหากมองสถานการณ์รายพื้นที่จะพบว่าในเขตเมืองมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูงถึงร้อยละ 76 ด้วยอาจเพราะมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นกว่าในเขตชุมชนชนบทที่พบว่าสวมหมวกนิรภัยเพียง ร้อยละ 30 เท่านั้น ชวนให้วิตกว่าการจัดสรรทรัพยากรบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปอย่างเท่าเทียม

สำหรับสถานการณ์ปัญหาการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีความน่าวิตกเช่นกัน โดยจากการสำรวจด้วยวิธีการสังเกตพฤติกรรมการคาดเข็มขัดของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ตอนหน้าทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2553 และ

2554 มีการคาดเข็มขัดนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่ประมาณร้อยละ 60 ในขณะที่พบว่าผู้โดยสารคาดเข็มขัดเพียงร้อยละ 40

สาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยคืออะไร การสำรวจสอบถามความคิดเห็นผู้ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2553 พบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเป็นเพราะเดินทางแคระยะไกล ซึ่งขอคนพบเชิงประจักษ์นี้ชี้ให้เห็นว่ายังมีคนไทยอีกเป็นจำนวนมากที่ประมาทและขาดวัฒนธรรมความปลอดภัยและเมื่อพิจารณาตามหลักการป้องปราม (Deterrence) ในการบังคับใช้กฎหมาย แสดงว่าในปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มข้นและครอบคลุมเพียงพอที่จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารตระหนักว่ามีโอกาสสูงที่จะถูกจับและลงโทษถ้าฝ่าฝืนกฎหมาย

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	2553	2554
ผู้ขับขี่	53%	54%
ผู้โดยสาร	19%	24%
รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	44%	46%
จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (ราย)	954,956	1,236,568

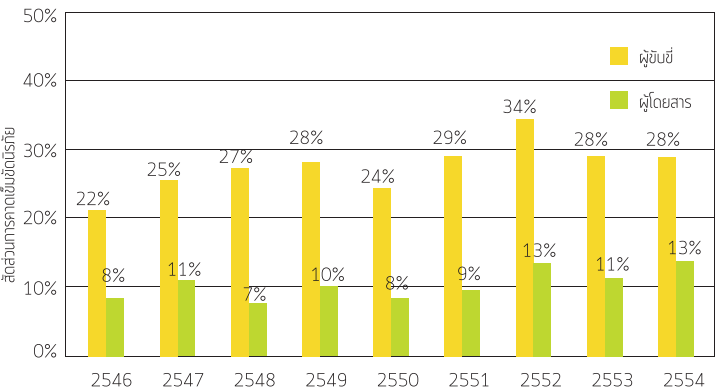
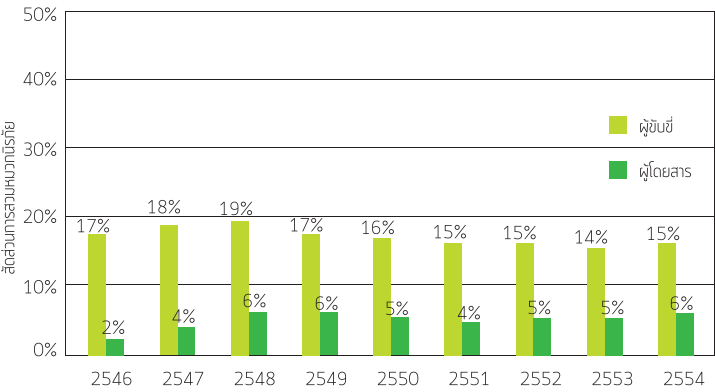
ตารางที่ 8-1 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปี 2553 และ 2554

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch

อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย	2553	2554
ผู้ขับขี่	61%	58%
ผู้โดยสารตอนหน้า	42%	40%
รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้า	55%	54%
จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (ราย)	1,053,855	1,064,828

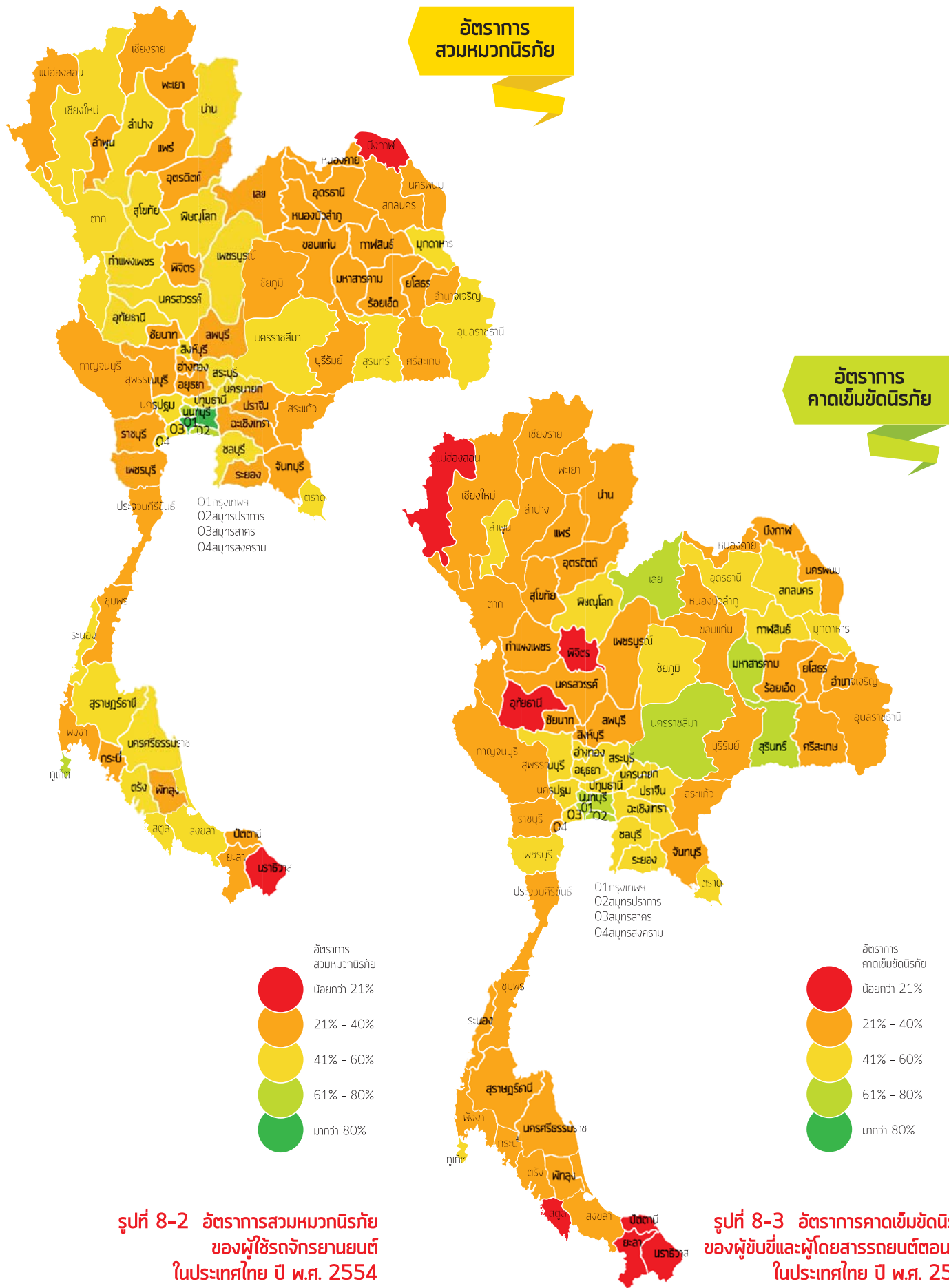
ตารางที่ 8-2 อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารตอนหน้าปี 2553 และ 2554

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch



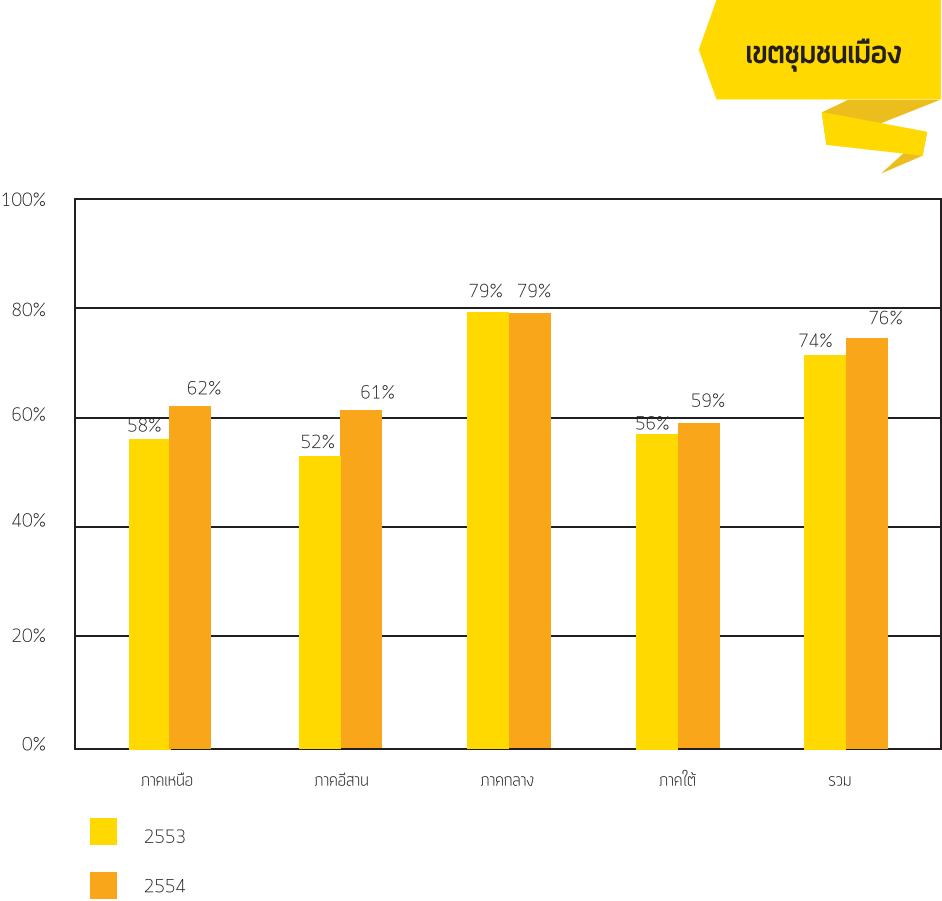
รูปที่ 8-1 สัดส่วนการใช้อุปกรณ์นิรภัยของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

แหล่งข้อมูล : ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเครือข่ายระดับชาติ
สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค



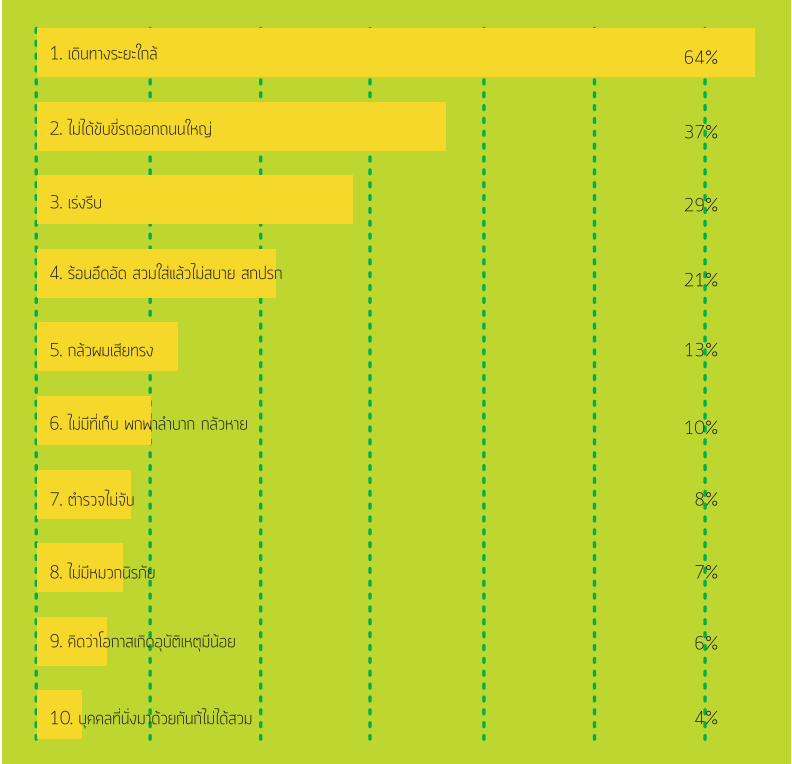
รูปที่ 8-2 อัตราการใช้หมวกนิรภัย
ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554
แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์
และเครือข่าย Road Safety Watch

รูปที่ 8-3 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัย
ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ตอนหน้า
ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554
แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์
และเครือข่าย Road Safety Watch



รูปที่ 8-4 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง และเขตชุมชนชนบท ปี พ.ศ. 2553 และ 2554

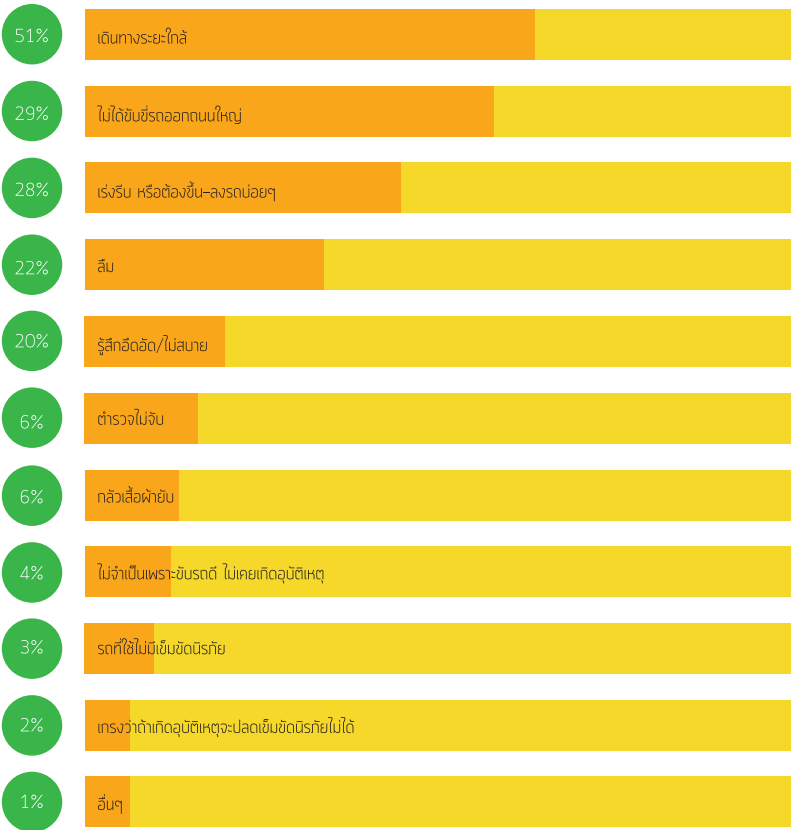
แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch



% ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ระบุถึงเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย



รูปที่ 8-5 10 เหตุผลสำคัญของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch



รูปที่ 8-6 10 เหตุผลสำคัญของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์
แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่าย Road Safety Watch





๓

การ คมนาคม ขนส่งทาง ถนน

วิถีชีวิตของคนไทยขึ้นอยู่กับการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลและการคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก การควบคุมและจำกัดปริมาณการเดินทางบนท้องถนนด้วยมาตรการต่างๆ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ต้องได้รับการขับเคลื่อนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุทางถนน

ปริมาณการเดินทางหรือการคมนาคมขนส่งทางถนน เป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงระดับการเผชิญกับความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน (Exposure to Risk) โดยในสภาวะแวดล้อมที่องค์ประกอบด้านคน รถ และถนน มีข้อบกพร่องคงเส้นคงวา โอกาสที่จะมีอุบัติเหตุและความสูญเสียเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากน้อยเพียงใดนั้น จะขึ้นอยู่กับปริมาณการเดินทางบนถนน

ดังนั้น การดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมและจำกัดปริมาณการเดินทางบนท้องถนน จึงถือว่าเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ต้องได้รับการขับเคลื่อนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อาทิเช่น การสนับสนุนการเดินทางและคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่ปลอดภัยกว่าทางถนน การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อทดแทนความจำเป็นในการเดินทาง หรือการใช้มาตรการอื่นๆ ที่ปลอดภัยกว่าทางถนน ด้านราคาและภาษี เพื่อควบคุมและจำกัดปริมาณการเดินทางด้วย

พาหนะส่วนบุคคล สถิติจากแหล่งต่างๆ ที่มีอยู่พอจะสะท้อนให้เห็นว่าวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของสังคมไทยขึ้นอยู่กับการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลและการคมนาคมขนส่งทางถนนมากน้อยเพียงใด อาทิ

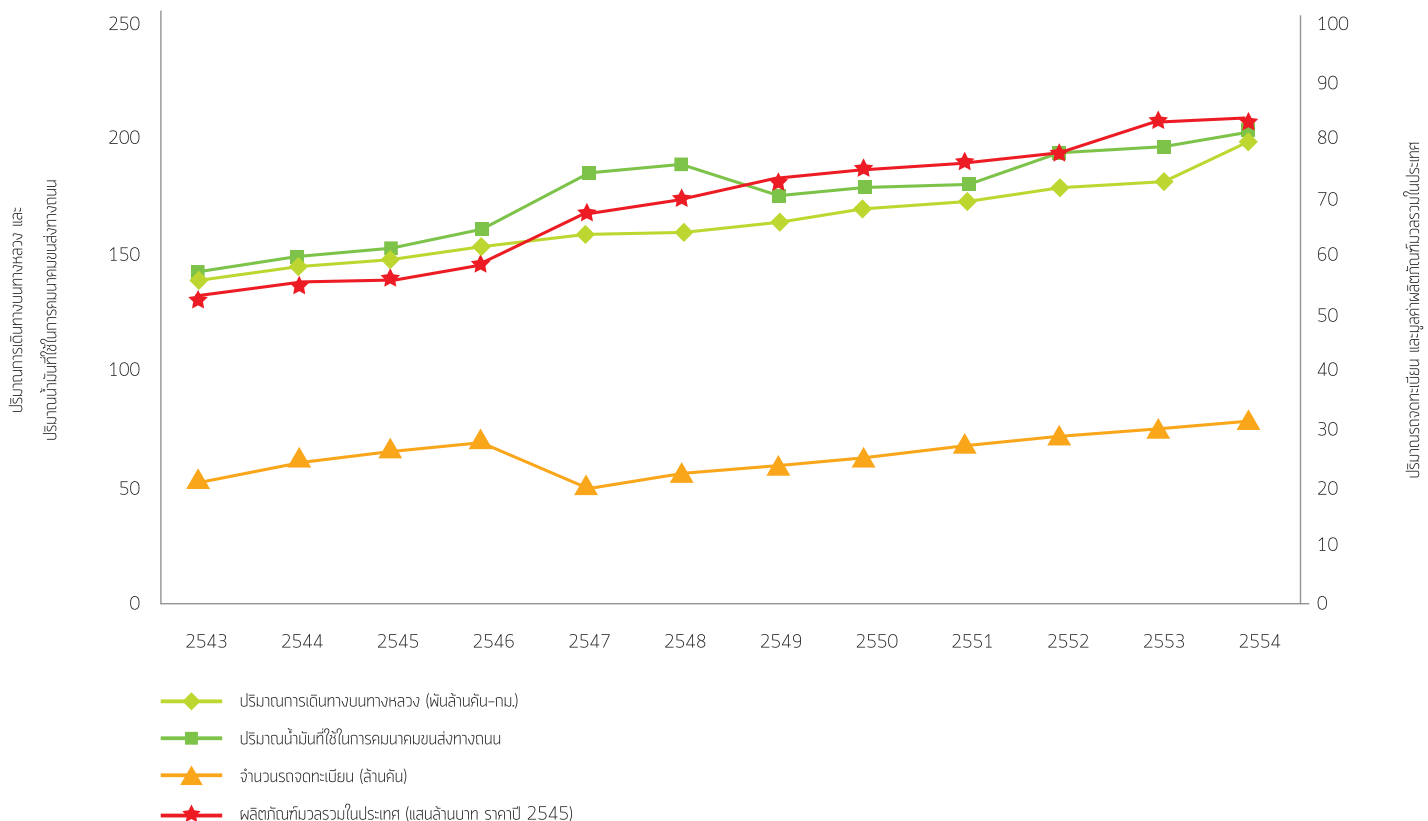
== ข้อมูลระดับมหภาคในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่า ความต้องการเดินทางบนท้องถนน เช่น จำนวนรถยนต์จดทะเบียน ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการคมนาคมขนส่ง หรือปริมาณการเดินทางบนทางหลวง (ล้านคัน-กิโลเมตร) ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (รูปที่ 9-1)

== การขนส่งสินค้าในประเทศส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนน ข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ระบุว่าในปัจจุบันมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนเฉลี่ยปีละประมาณ 400 ล้านตัน (รูปที่ 9-2)

== โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82 ของการขนส่งสินค้าในประเทศทั้งหมด ในขณะที่การขนส่งทางราง ซึ่งปลอดภัยและคุ้มค่ากว่ามาก คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 2.2 (รูปที่ 9-3)

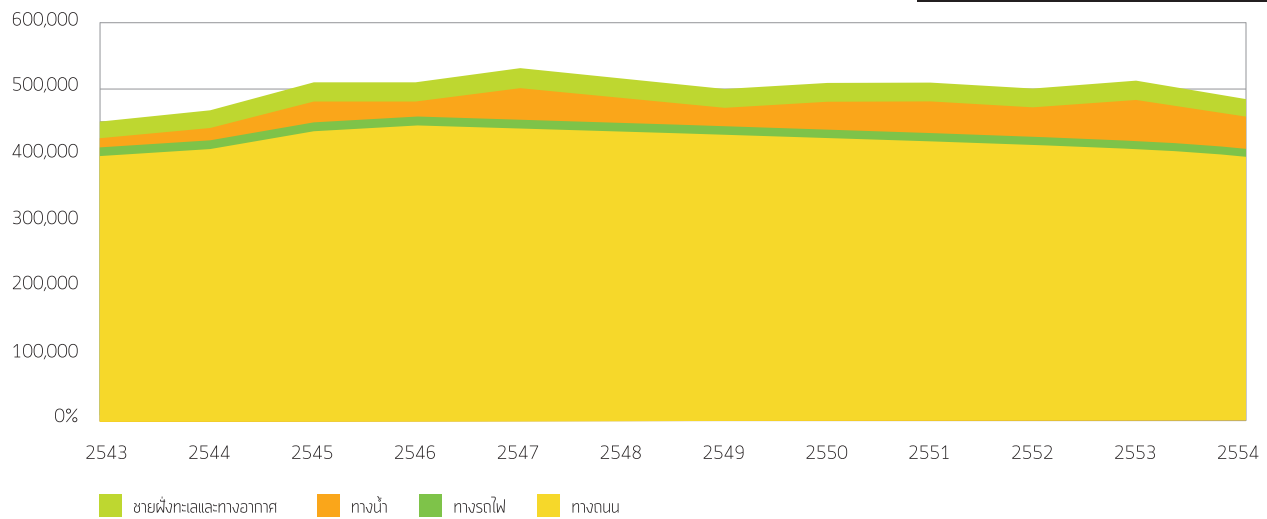
== ข้อมูลจากแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ของกระทรวงคมนาคม ระบุว่า การเดินทางระหว่างเมืองในปัจจุบันส่วนใหญ่ร้อยละ 59 เป็นการใช้อยานยนต์ส่วนบุคคล ในขณะที่ ร้อยละ 41 เป็นการใช้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (รูปที่ 9-4)

== ผลสำรวจพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของชาวไทยในปี 2554 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติรวมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พบว่า ผู้เดินทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ร้อยละ 56 นิยมใช้พาหนะส่วนตัวหรือรถยนต์ (รูปที่ 9-5)



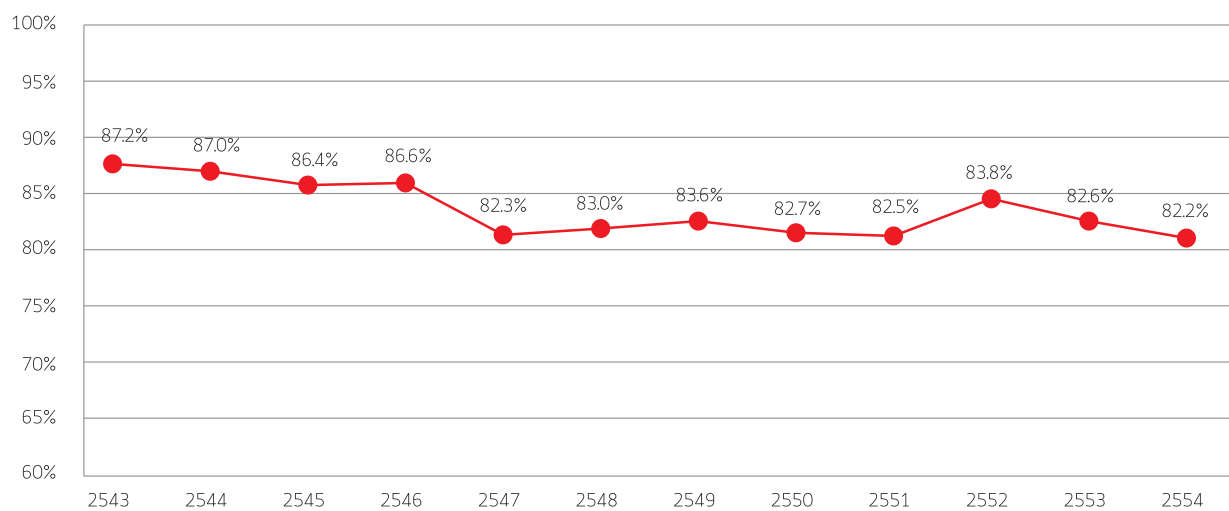
รูปที่ 9-1 สถิติการคมนาคมทางถนนที่สำคัญเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ปี พ.ศ. 2543 - 2554

แหล่งข้อมูล : 1) กรมทางหลวง 2) กรมการขนส่งทางบก 3) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม 4) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



รูปที่ 9-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พันตัน) ปี พ.ศ. 2543 - 2554

แหล่งข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



รูปที่ 9-3 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2543 - 2554

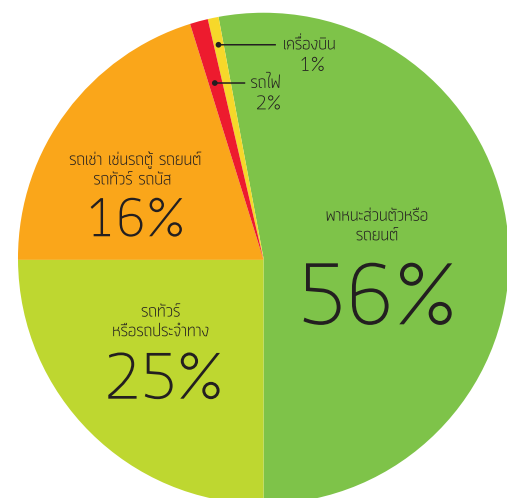
แหล่งข้อมูล : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

59% 
เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

41% 
เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

รูปที่ 9-4 สัดส่วนของรูปแบบการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2554

แหล่งข้อมูล : แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 กระทรวงคมนาคม



รูปที่ 9-5 สัดส่วนของพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวของชาวไทย ปี พ.ศ. 2554

แหล่งข้อมูล : สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2554)



A photograph of a river with people crossing it using logs and bamboo poles. The scene is set in a lush, green, hilly area. Several people are visible, some standing on the riverbank and others using the makeshift bridge. The water is clear and flows over rocks. The background shows dense vegetation and hills.

๑๐

ความปลอดภัย ของการ เดินทางด้วย รถโดยสาร สาธารณะ

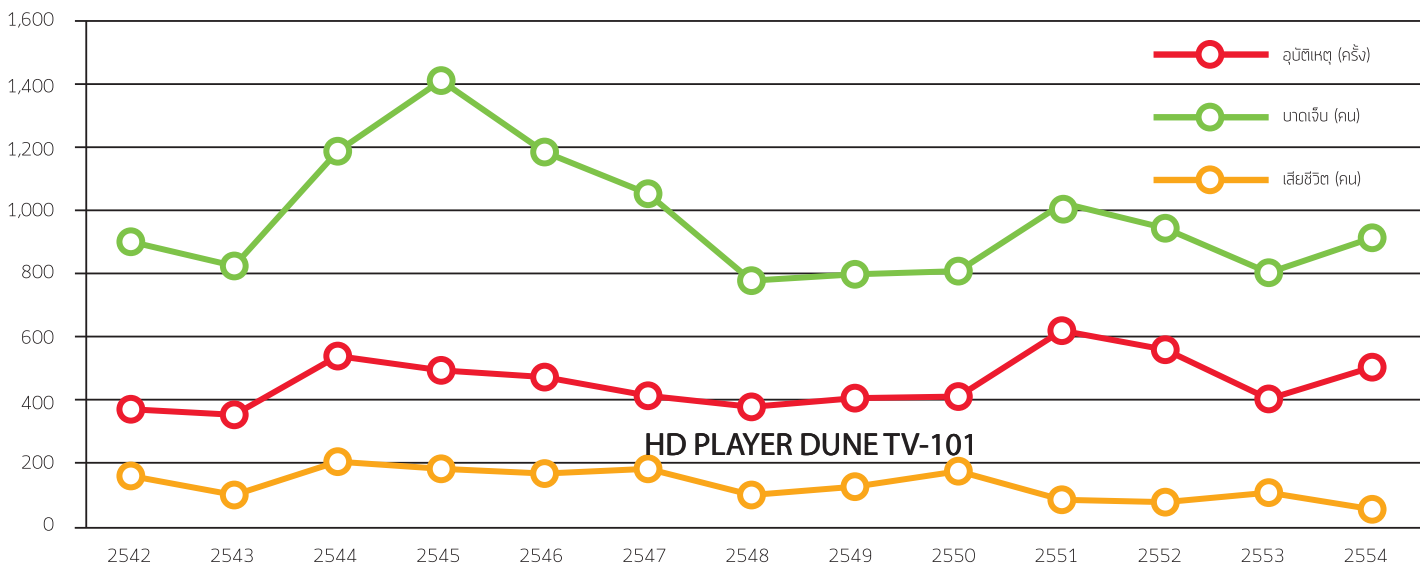
การเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส. มีความเสี่ยงอันตรายเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่การเดินทางด้วยรถร่วมบริการ บขส. และประสพอุบัติเหตุ มักจะมีความรุนแรงมากกว่าถึง 10 เท่า !!! ส่วนการเดินทางระยะไกลด้วยรถตู้โดยสาร ปัจจุบันได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น แต่ด้วยมาตรฐานความปลอดภัยที่ยากต่อการควบคุม ทำให้ต้องเฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งมักมีความรุนแรงสูงและเป็นข่าวสะเทือนใจ

รถโดยสารสาธารณะเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนในกลุ่มที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวและกลุ่มที่มีรายได้น้อย แต่ด้วยทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมามุ่งเน้นตอบสนองการใช้นยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก จึงทำให้รถโดยสารสาธารณะไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ทั้งในเรื่องคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย

ในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา ข้อมูลจากบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ระบุว่า มีรถโดยสารประจำทาง (รถ บขส. และรถรวมบริการ บขส.) ประสบอุบัติเหตุเฉลี่ยปีละประมาณ 415 คัน หรืออย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง และมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวมกันเฉลี่ยมากกว่า 1 พันราย ต่อปี (รูปที่ 10-1) โดยเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่ประสบอุบัติเหตุระหว่างรถโดยสาร บขส. และรถรวมบริการ บขส. เห็นได้ว่าผู้โดยสารรถรวมบริการ บขส. หากประสบอุบัติเหตุ จะมีโอกาสเสียชีวิต

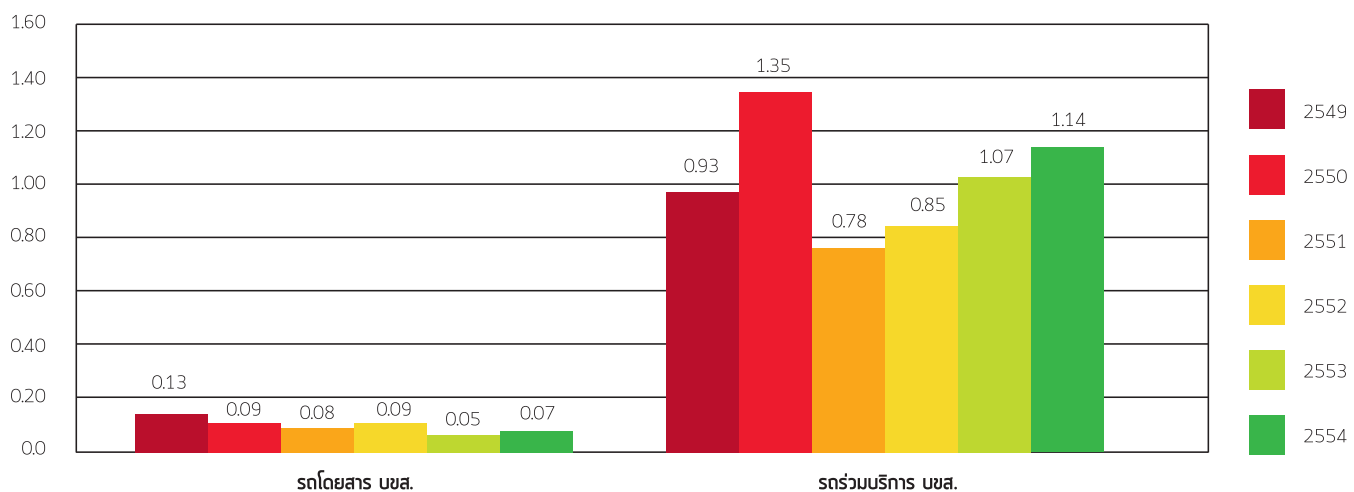
มากกว่าผู้โดยสารรถ บขส. ถึง 10 เท่า (รูปที่ 10-2)

ทั้งนี้ การเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส. มีแนวโน้มที่น่าเป็นห่วงเช่นกัน เมื่อพิจารณาจากปริมาณการวิ่งให้บริการ (ล้านกิโลเมตรทำการ) ที่ลดลงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 (รูปที่ 10-3) ในที่จำนวนอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในแต่ละปียังคงเป็นเช่นเดิม บ่งชี้ว่าการเดินทางด้วยรถโดยสาร (บขส.) ในปัจจุบันนี้ มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ



รูปที่ 10-1 สถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทาง บขส. และรถรวมบริการ บขส. พ.ศ. 2542 - 2554

แหล่งข้อมูล : บริษัทขนส่งจำกัด



รูปที่ 10-2 สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่ประสบอุบัติเหตุ

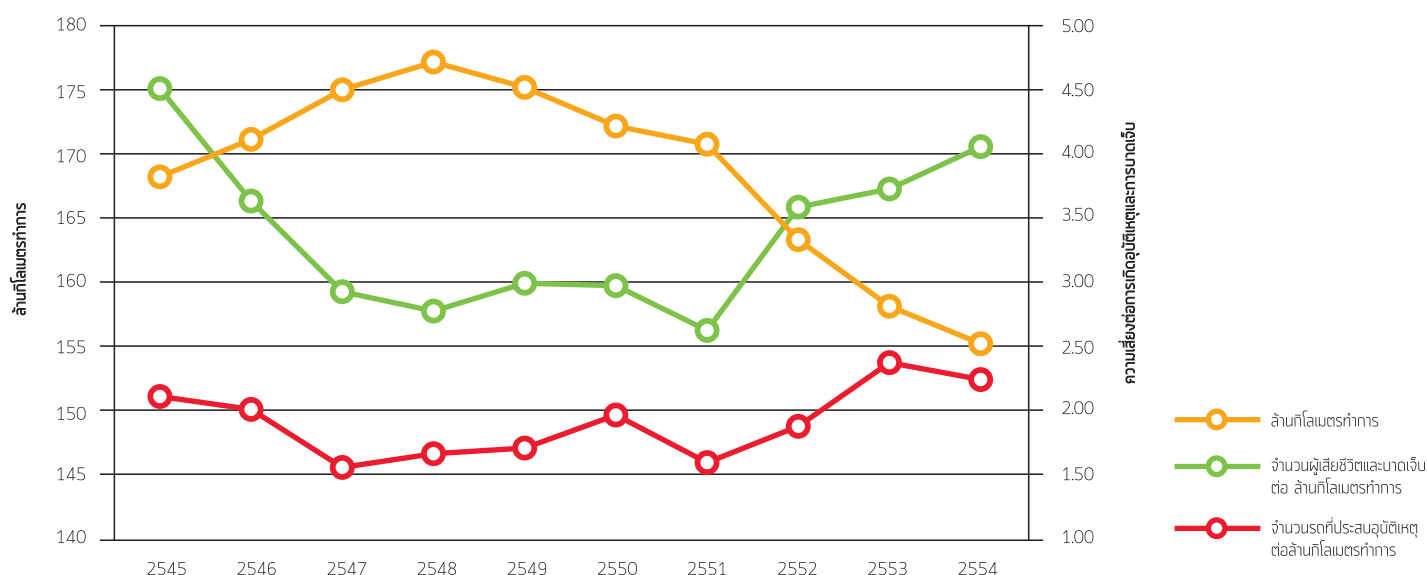
แหล่งข้อมูล : บริษัทขนส่งจำกัด

ปริมาณการวิ่งให้บริการของรถโดยสาร บขส. ที่ลดลง ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความนิยมในการเดินทางระยะไกลด้วยรถตู้โดยสารสาธารณะที่เพิ่มขึ้น (ทั้งที่จดทะเบียน และไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย) ได้จากการขยายตัวของจำนวนรถตู้โดยสารประจำทางที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (รูปที่ 10-4) ในเวลาเดียวกัน แต่ด้วยโครงสร้างตัวรถและมาตรฐานความปลอดภัยที่วิศวกรไม่ได้ออกแบบไว้รองรับการขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากในระยะทางไกล ประกอบกับการกำกับดูแลของกรมการ

ขนส่งทางบกที่อาจยังไม่ทั่วถึงเท่าที่ควรทำให้อุบัติเหตุของรถตู้โดยสารที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งมักเป็นข่าวสะเทือนใจ

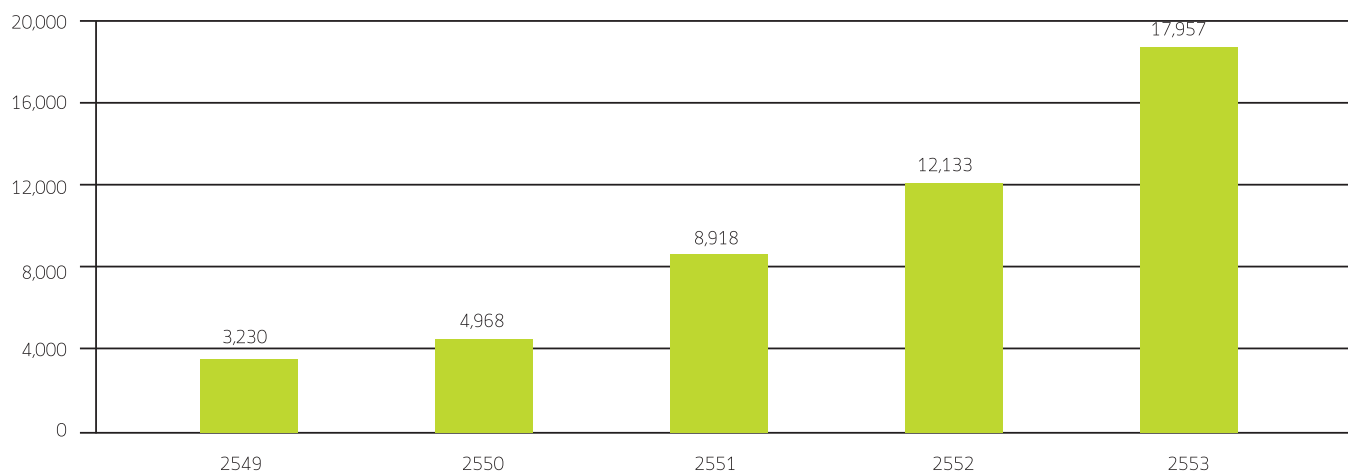
ดังเช่น เหตุการณ์อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะบนทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2553 ที่ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตทันทีถึง 8 ราย และบาดเจ็บสาหัส 7 ราย และล่าสุดจากตัวเลขสถิติที่รวบรวมโดยสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่ง ระหว่าง มกราคม - ธันวาคม 2554 พบว่าอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ

ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (รถตู้ป้ายเหลือง) 41 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 23 ราย และบาดเจ็บ 265 ราย ความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่กำหนดนโยบาย และกำกับดูแล อาจเป็นโอกาสพัฒนาด้านธรรมาภิบาลที่สำคัญของกรมการขนส่งทางบก ถ้าสังคมไทยคาดหวังว่า บริการรถโดยสารสาธารณะจะได้รับการยกระดับอย่างมีนัยสำคัญมากกว่าที่เป็นอยู่



รูปที่ 10-3 ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และการบาดเจ็บของการเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส.

แหล่งข้อมูล : บริษัทขนส่งจำกัด



รูปที่ 10-4 จำนวนรถตู้โดยสารประจำทาง บขส.

แหล่งข้อมูล : รายงานมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง การกำหนดมาตรฐาน การบังคับใช้และการตรวจสอบ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
หมายเหตุ: รถมาตรฐาน 2 (จ) เป็นข้อมูลโดยประมาณจากจำนวนรถตามเงื่อนไขการเดินทาง



๑๑

การเดินทาง ด้วยรถ จักรยาน ยนต์

คนไทยส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เพราะ
สะดวกรวดเร็วกว่ารถโดยสาร แต่ 1 ใน 3
ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และหลายคนยอมรับว่าเคย
ดื่มแล้วขี่ รังย่อนศร ฝ่าไฟแดง ขู่มือถือ

คนไทยนิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลก รองจาก มาเลเซีย เวียดนาม โมนาโก ตามรายงานของสหพันธ์ทางหลวงนานาชาติในปี 2553 (ตารางที่ 11-1) โดยปัจจุบันมีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม ณ ธันวาคม 2554 กว่า 18 ล้านคัน คิดเป็นร้อยละ 60 ของยานพาหนะทุกประเภท (รูปที่ 11-1) หรือคิดเป็นสัดส่วนการถือครองรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 4 คนต่อ 1 คัน และมียอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2542 (รูปที่ 11-2)

จากการสุ่มตัวอย่างสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศกว่า 7 หมื่นรายในปี 2553 พบว่า

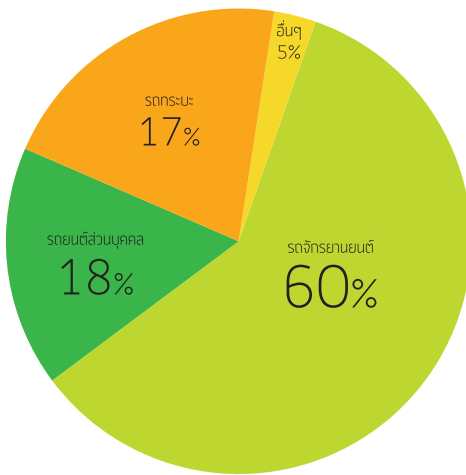
เหตุผลหลักที่คนไทยนิยมใช้รถจักรยานยนต์คือ มีความสะดวกรวดเร็วที่มากกว่าการใช้รถโดยสาร (รูปที่ 11-3) อย่างไรก็ตามการสำรวจในคราวเดียวกันนี้ได้พบประเด็นที่น่าวิตกว่า มีผู้ขับใช้รถจักรยานยนต์ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่เคยผ่านกระบวนการทดสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่เป็นจำนวนมากถึง 1 ใน 3 ขับขี่ปะปนอยู่เป็นท้องถนน และส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่กลุ่มวัยรุ่น (รูปที่ 11-4) นอกจากนี้หลายคนยอมรับว่าเคยดื่มแอลกอฮอล์แล้วใช้รถจักรยานยนต์ วิ่งย้อนศร ฝ่าไฟแดง และคุยมือถือขณะขับขี่ (รูปที่ 11-5) อีกทั้งยังมีทัศนคติหรือความเชื่อที่ผิดหลักความปลอดภัยในการขับขี่ (รูปที่ 11-6)

แม้ว่ารถจักรยานยนต์จะเป็นยานพาหนะบนท้องถนนที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บมากที่สุด (รูปที่ 11-7 และ 11-8) แนวโน้มความนิยมและความจำเป็นที่จะต้องใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันของคนไทยจะเป็นเช่นนี้ต่อไป ตราบใดที่ยังไม่มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวก ปลอดภัย เข้าถึงได้ง่ายและมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะในจังหวัดภูมิภาค

ลำดับที่	จำนวนรถจักรยานยนต์ต่อประชากรพันคน
1.มาเลเซีย	309
2.เวียดนาม	259
3.โมนาโก	237
4.ไทย	233
5.อินโดนีเซีย	203
6.อุรุกวัย	162
7.อิตาลี	156
8.มอริเชียส	117
9.กรีซ	113
10.สาธารณรัฐโดมินิกัน	110

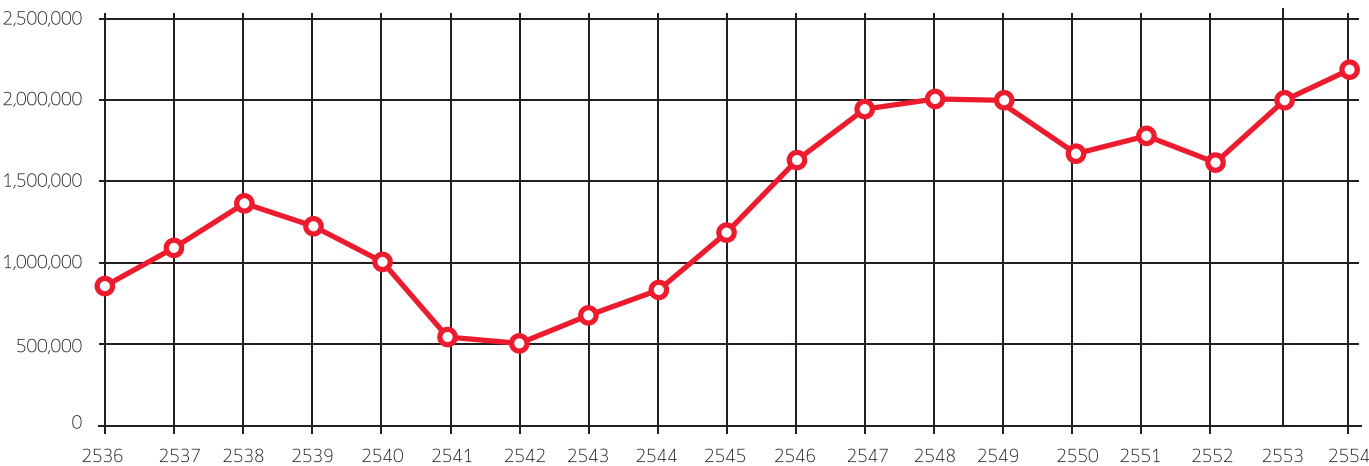
ตารางที่ 11-1 ประเทศที่มีประชากรใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด 10 อันดับแรก ณ ปี 2553

แหล่งข้อมูล : World Road Statistics by International Road Federation (2010) และ World Bank



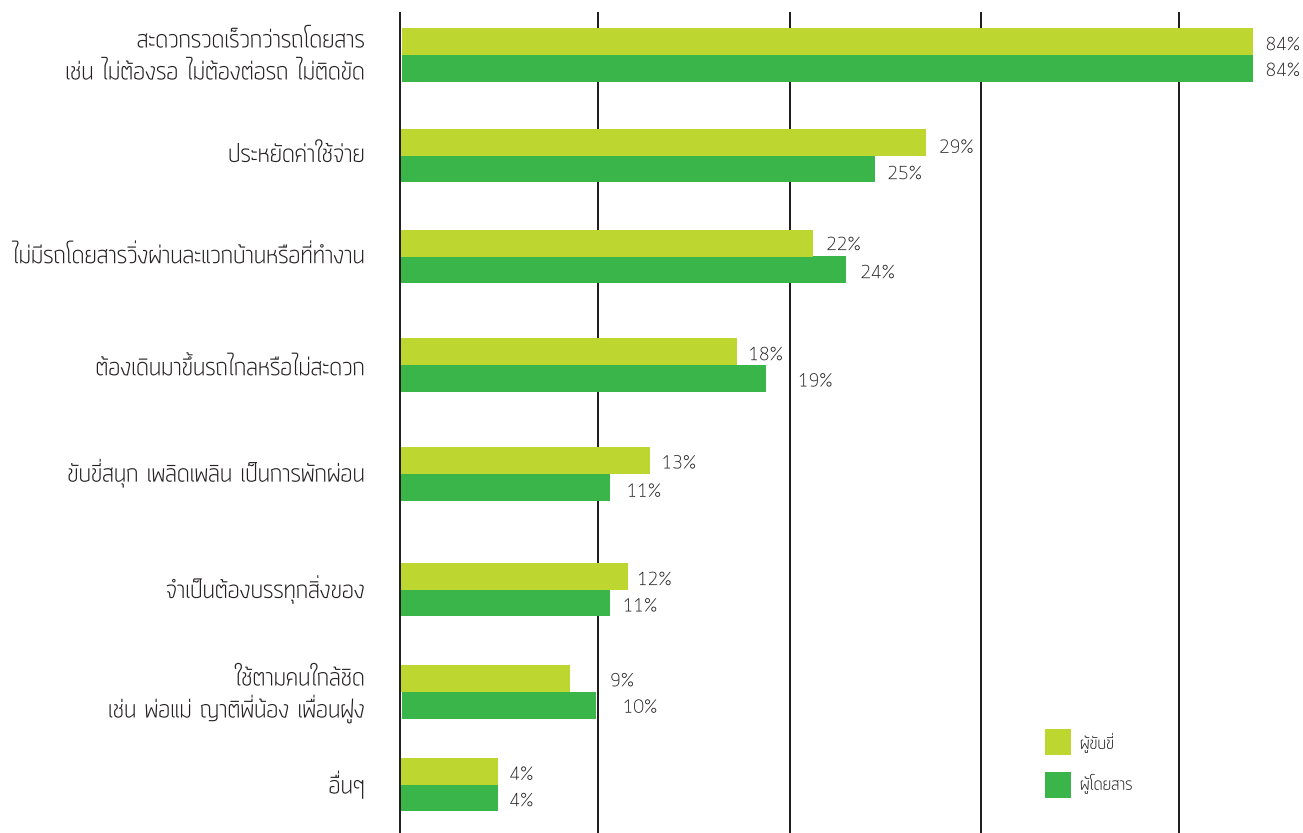
รูปที่ 11-1 สัดส่วนจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ปี พ.ศ. 2554 แยกตามประเภทของรถ

แหล่งข้อมูล : กรมการขนส่งทางบก



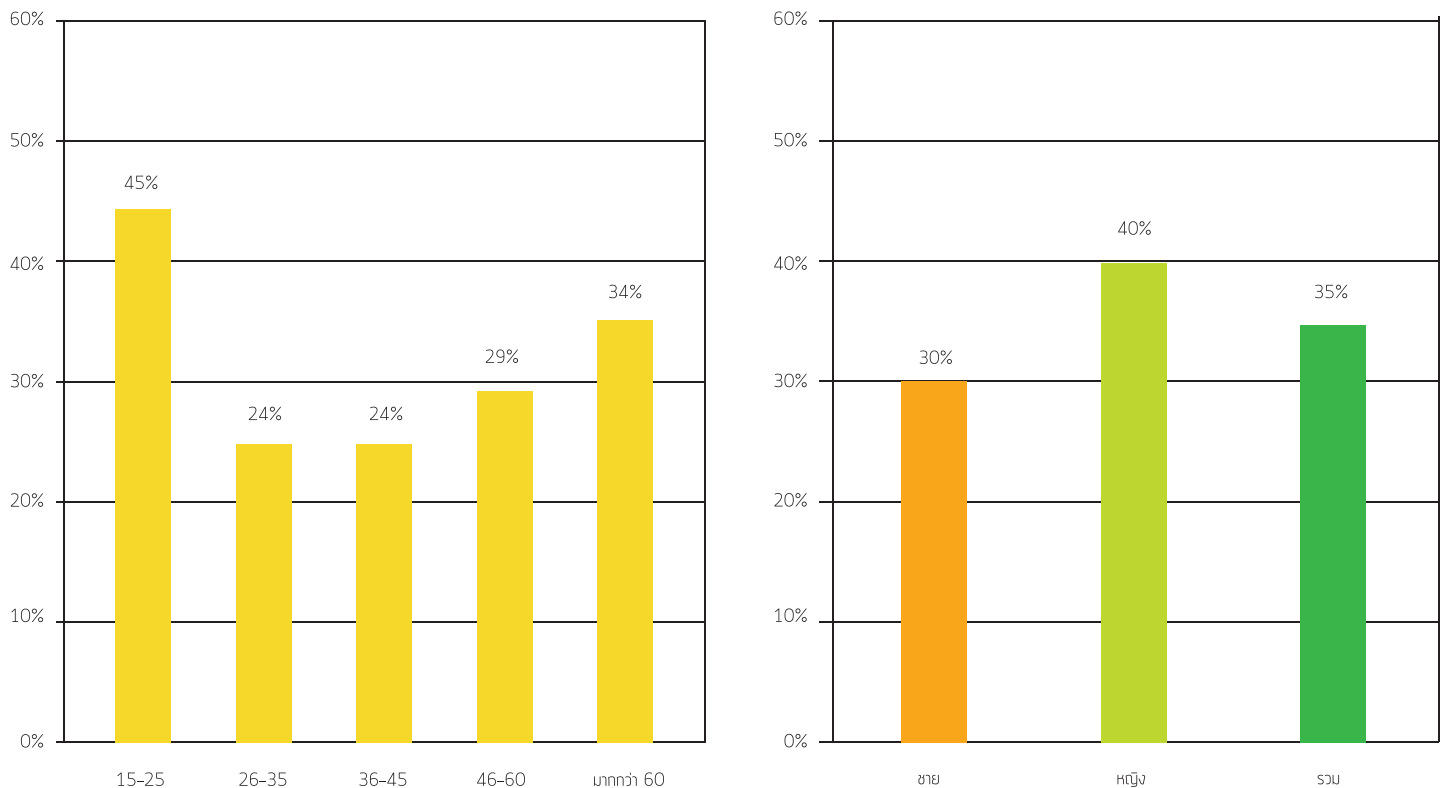
รูปที่ 11-2 สถิติจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ พ.ศ. 2536-2554

แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางบก



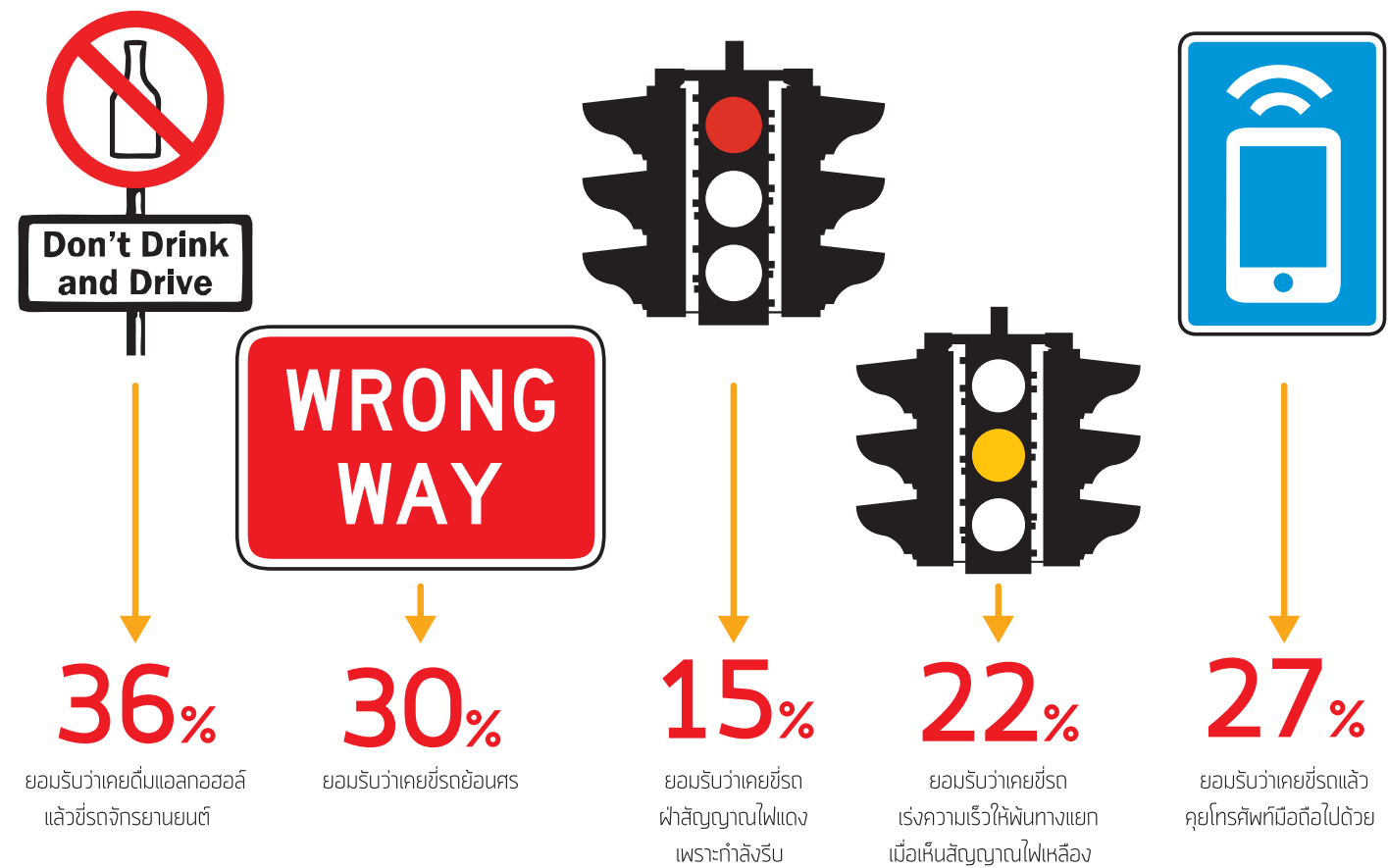
รูปที่ 11-3 เหตุผลในการเลือกใช้รถจักรยานยนต์

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



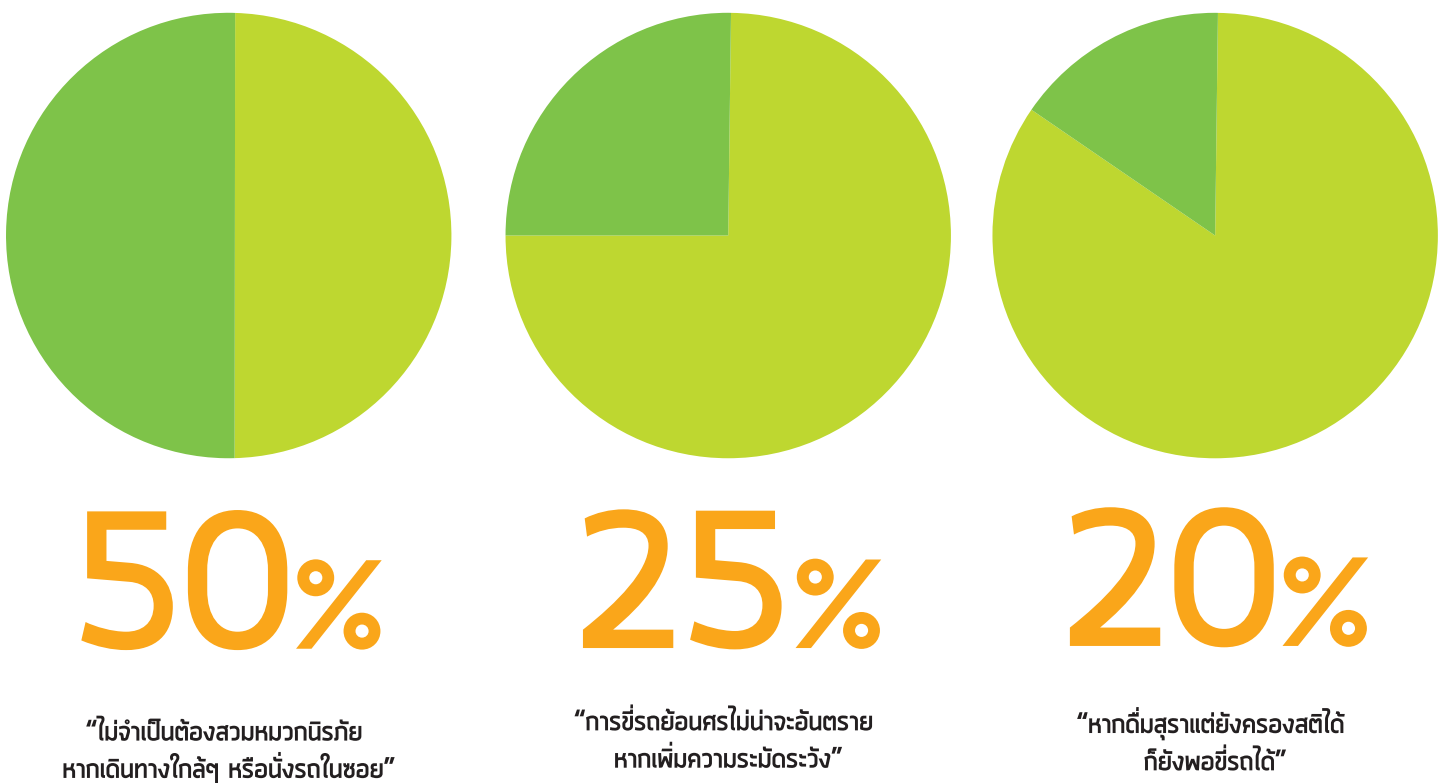
รูปที่ 11-4 สัดส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำแนกตามช่วงอายุ และเพศ

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



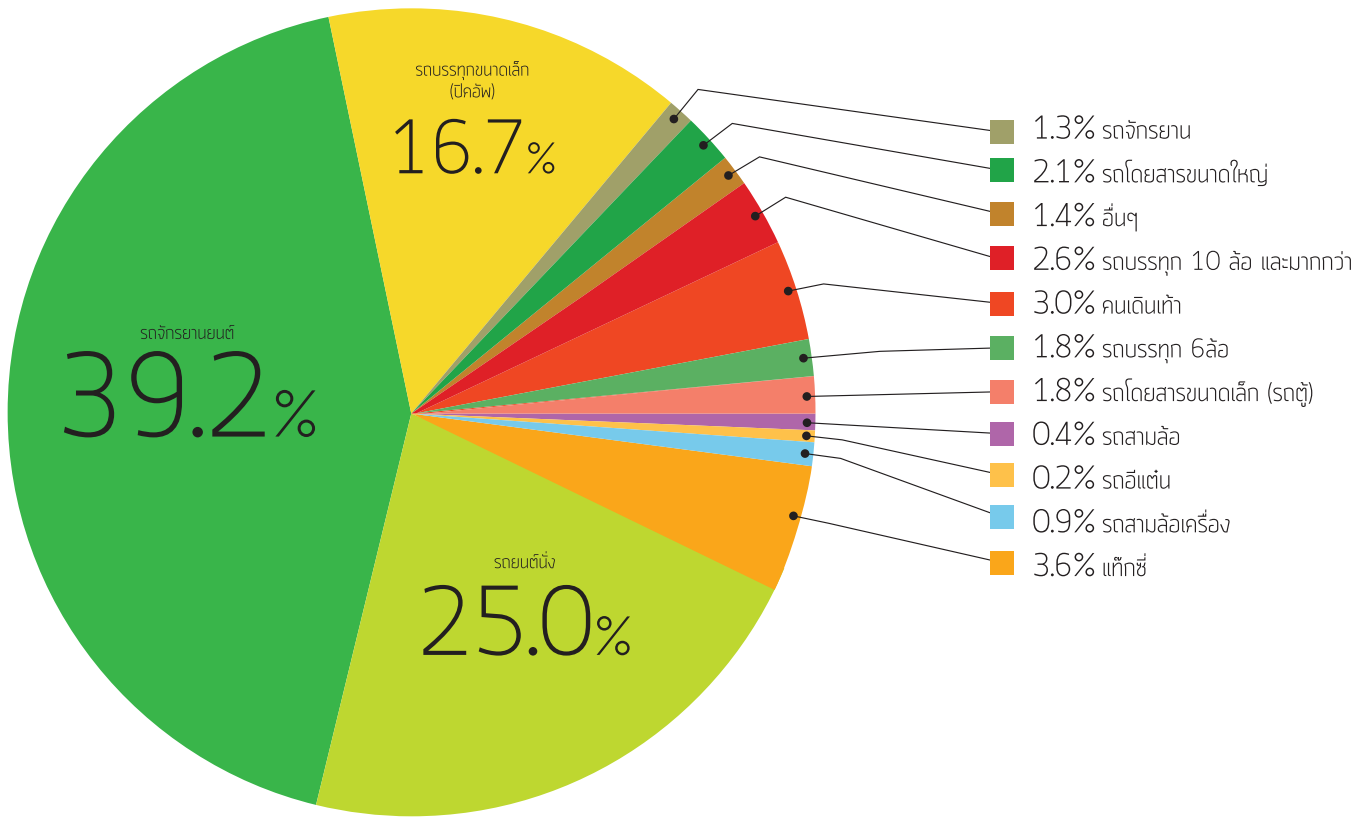
รูปที่ 11-5 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)

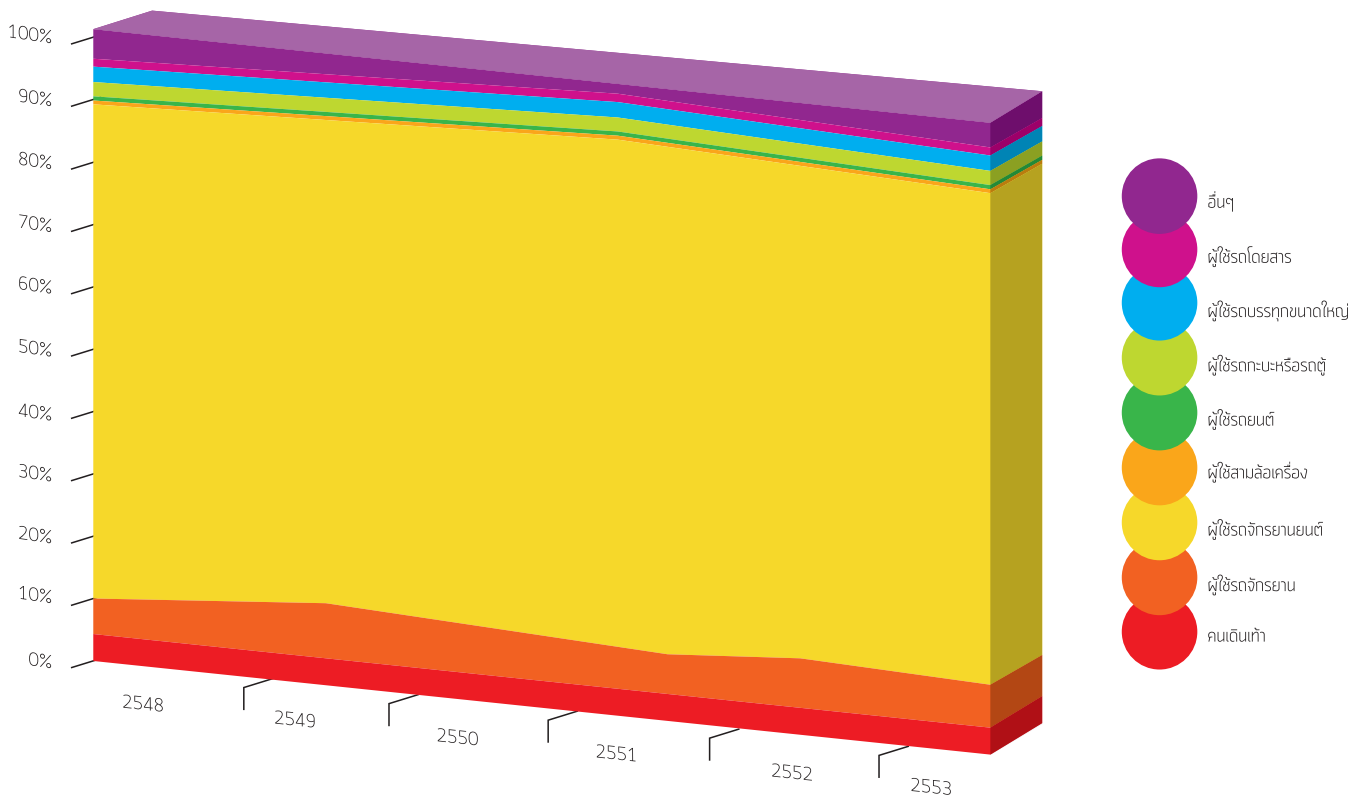


รูปที่ 11-6 ทัศนคติที่ผิดในเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



รูปที่ 11-7 สัดส่วนประเภทของผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2545 - 2554
แหล่งข้อมูล : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



รูปที่ 11-8 สัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2548 - 2553 จำแนกตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน
แหล่งข้อมูล : ฐานข้อมูลผู้ป่วยในรายบุคคล หลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า สวัสดิการรักษายาพยาบาลข้าราชการและครอบครัวและประกันสังคม สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข



๑๒

จุดอันตราย และจุดเสี่ยง บนถนน

จุดอันตรายบนทางหลวงมีแนวโน้มลดลง แต่ส่วน
ใหญ่กว่าร้อยละ 60 ยังคงอยู่ในเขตกรุงเทพ
และปริมณฑล และบนถนนสายหลักที่มีปริมาณ
การเดินทางสูงเช่นเดิม

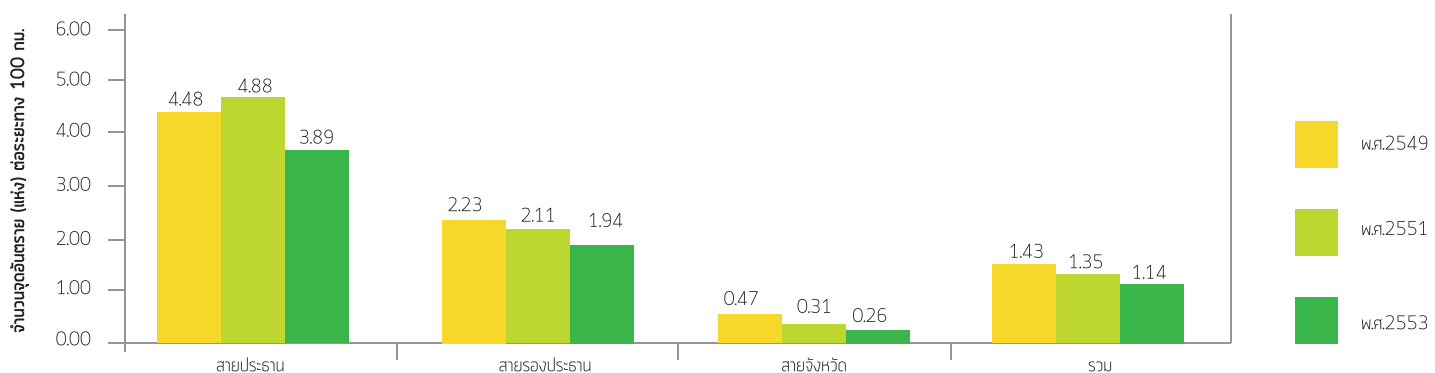
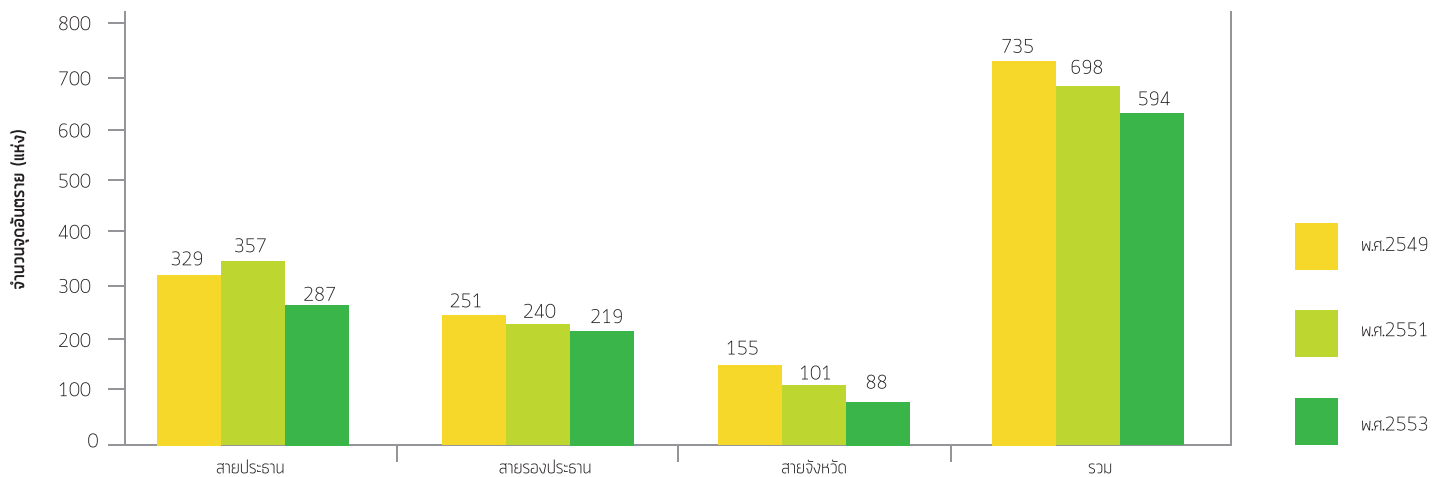
จุดอันตราย ตามนิยามของ กรมทางหลวง หมายถึงบริเวณบนถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอย่างน้อย 3 ครั้งในรอบปี ซึ่งบริเวณเหล่านี้ อาจเป็นทางแยก ทางโค้ง จุดกลับรถ หรือช่วงถนนใดช่วงถนนหนึ่งก็ได้

การเปรียบเทียบข้อมูลจุดอันตรายบนทางหลวงระหว่างปี พ.ศ. 2549 – พ.ศ. 2553 พบว่า จำนวนจุดอันตรายมีแนวโน้มลดลงจาก 735 แห่งในปี พ.ศ. 2549 เป็น 698 แห่งในปี พ.ศ. 2551 และ 594 แห่งในปี พ.ศ. 2553 ตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี พ.ศ. 2551 - 2553 ที่ลดลงถึงเกือบร้อยละ 15 นั้น ส่วนหนึ่งน่าจะเป็นผลมาจากการที่ กรมทางหลวงได้เริ่มนำข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงเข้ามาช่วยในการบ่งชี้ตำแหน่งของจุดอันตรายและจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการแก้ไขอย่างเป็นระบบตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 เป็นต้นมา

แต่เมื่อพิจารณาจำนวนจุดอันตรายแยกตามรายจังหวัด พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2551 – 2553 มีจังหวัดที่มีจำนวนจุดอันตรายเพิ่มขึ้น 25 จังหวัด ลดลง 28 จังหวัด ไม่เปลี่ยนแปลง 6 จังหวัด และไม่มีจุดอันตรายเลย 18 จังหวัด โดยจุดอันตรายบนทางหลวงส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 60 ยังคงอยู่ในเขตกรุงเทพ และปริมณฑลและบนถนนสายหลักที่มีปริมาณการเดินทางสูงเช่นเดิม อาจเป็นไปได้ว่าในพื้นที่นี้ความเสียหายเนื่องจากการใช้งานปริมาณมากเกิดขึ้นบ่อยและเป็นจำนวนมากเกินกว่าจะซ่อมแซมแก้ไขได้ทัน หรือ/และ ปริมาณจราจรมากเกินกว่าขีดความสามารถของโครงสร้างถนนที่ออกแบบไว้แต่เดิม

หลักฐานทั้งหมดนี้ ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการเฝ้าระวังตำแหน่งของการเกิดอุบัติเหตุ โดยเชื่อมโยงกับการนำข้อมูลมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการบ่งชี้ตำแหน่งของจุดอันตราย

เพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างตรงจุด แต่ด้วยธรรมชาติของจุดอันตรายที่มักมีการเพิ่มขึ้นและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และตามสภาพทางกายภาพและสภาพแวดล้อมของถนนที่เปลี่ยนแปลงไปภาครัฐจึงควรที่จะจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคำนึงถึงนโยบายส่งเสริมการใช้รถส่วนบุคคลของรัฐ เช่น นโยบายรถคันแรก และประการสุดท้าย กรมทางหลวงชนบทและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งรับผิดชอบถนนสายอื่นๆอีกจำนวนมาก ก็ควรพัฒนาระบบเฝ้าระวังจุดอันตรายบนถนนเช่นเดียวกับกรมทางหลวง

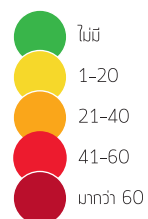
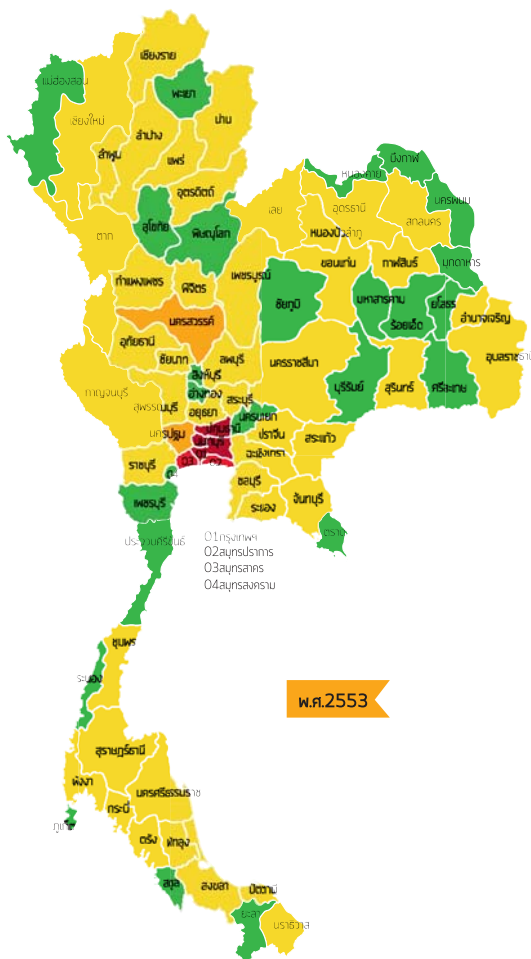
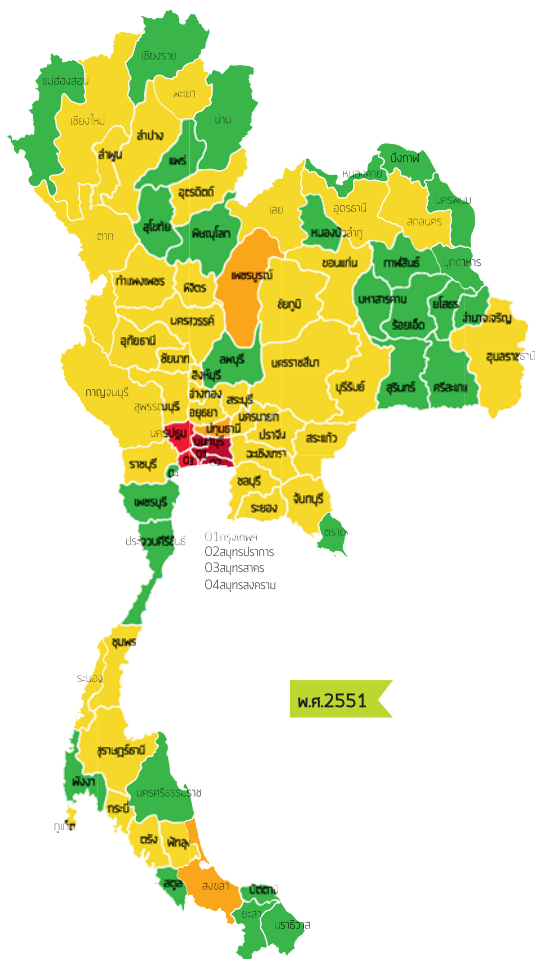


*รวมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หลัก, 2 หลัก
และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงที่ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

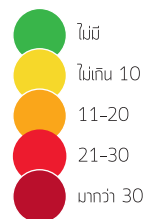
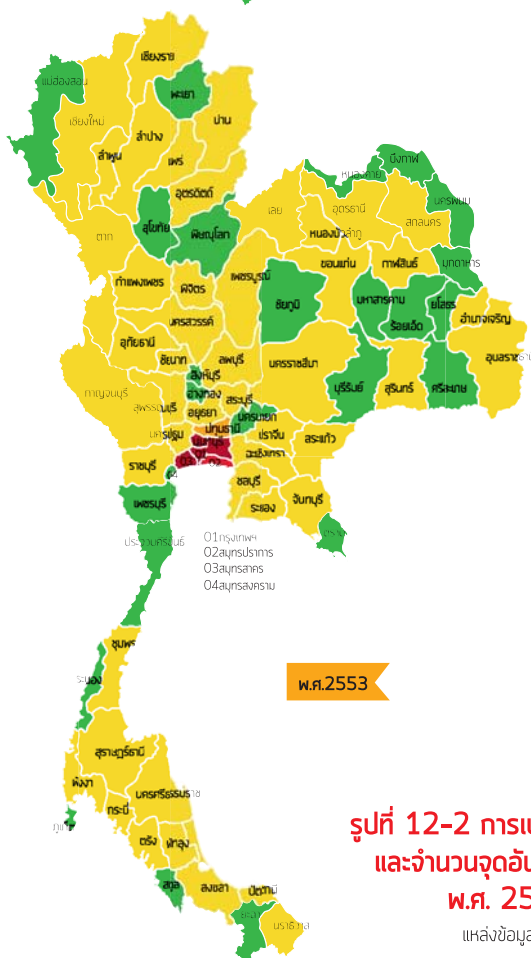
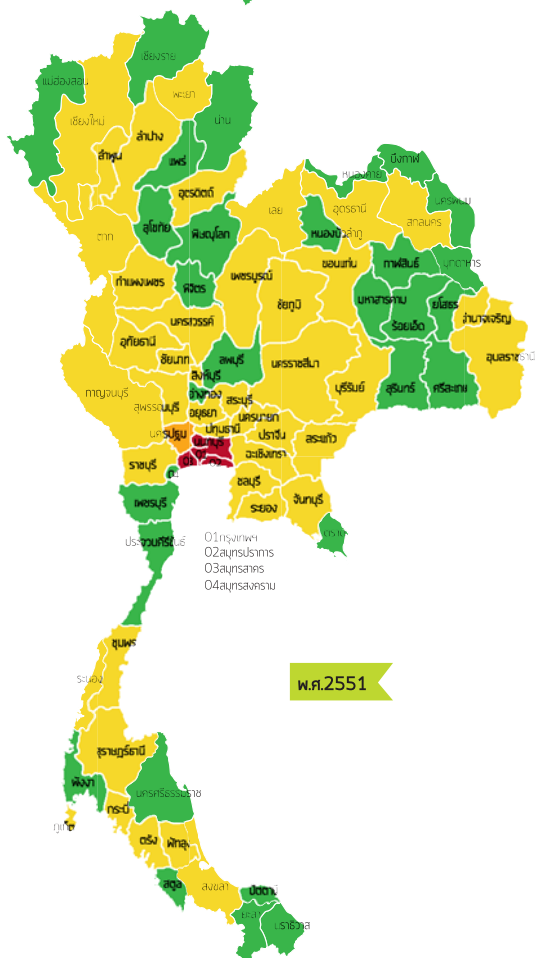
รูปที่ 12-1 สถานการณ์ปัญหาจุดอันตรายบนทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. 2549-2553

แหล่งข้อมูล : ข้อมูลจุดอันตรายปี พ.ศ. 2549 และ 2551 จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ข้อมูลจุดอันตรายปี พ.ศ. 2553 จากผลการวิเคราะห์ของมูลนิธิไทยโรดส์

จำนวนจุดอันตราย



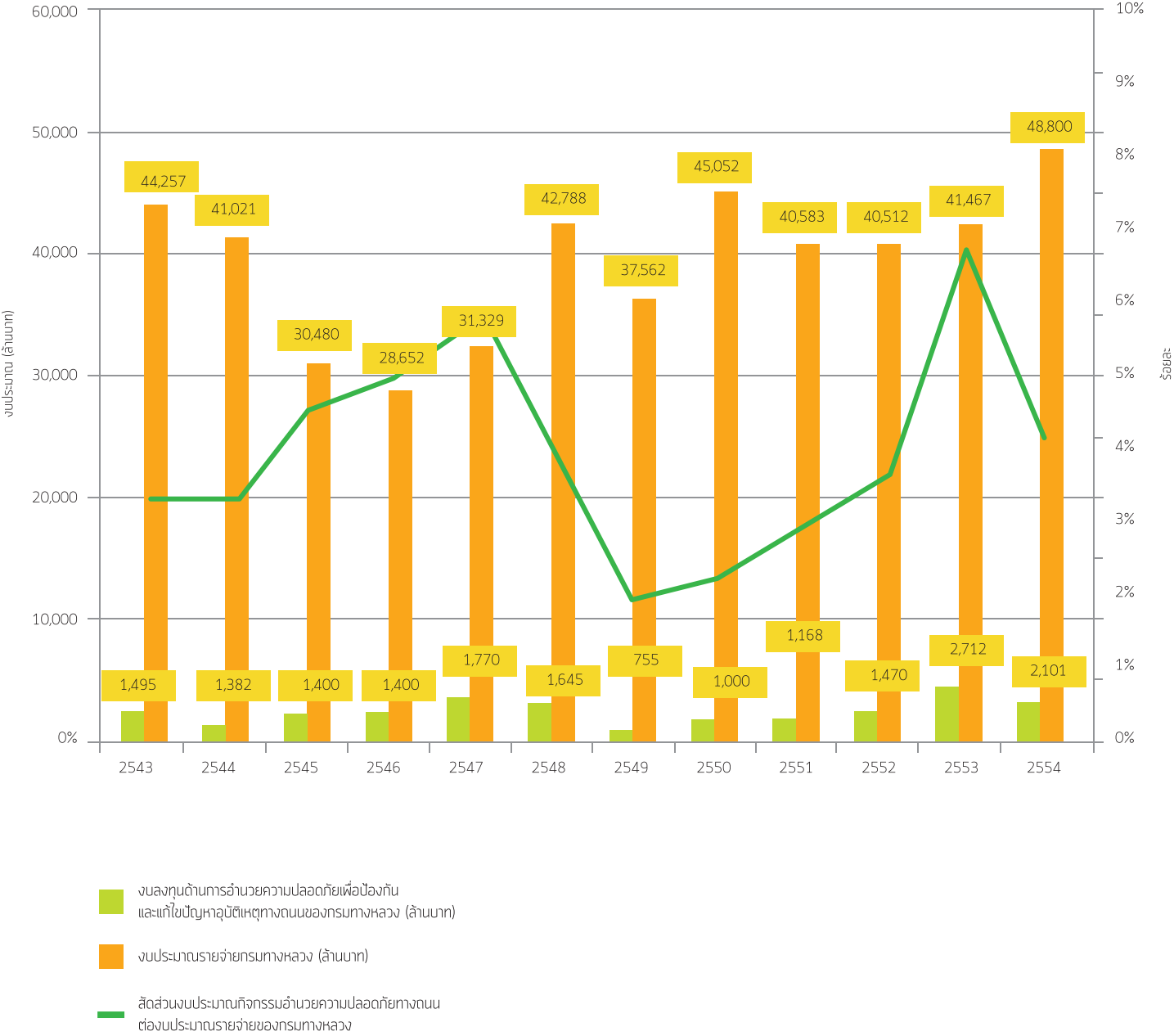
จำนวนจุดอันตรายต่อระยะทาง 100 กม.



รูปที่ 12-2 การเปรียบเทียบจำนวนจุดอันตราย และจำนวนจุดอันตรายต่อระยะทาง 100 กม. พ.ศ. 2551 และ 2553 รายจังหวัด

แหล่งข้อมูล : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง และ มูลนิธิไทยโรดส์

กรมทางหลวง



รูปที่ 12-3 งบประมาณด้านการอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวง

แหล่งข้อมูล : กรมทางหลวง และ สำนักงานประมาณ
หมายเหตุ: ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 รวมงบโครงการไทยเข้มแข็ง

กรมทางหลวงชนบท



รูปที่ 12-4 งบประมาณด้านการอำนวยความสะดวกและปรับปรุงแก้ไขบริเวณเสี่ยงอันตรายของกรมทางหลวงชนบท
แหล่งข้อมูล : กรมทางหลวงชนบท และ สำนักงบประมาณ

บทความ

เจาะลึกสถานการณ์
ในประเด็นสำคัญ



๑

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ
การเปิดไฟหน้าจักรยานยนต์
เวลากลางวัน



๒

วัยรุ่น..อุบัติเหตุ..
การตายก่อนวัยอันควร



๓

มหันตภัยของ
รถตู้โดยสารสาธารณะ



จุดกลับรถอันตราย



ซ้ำแหละปัญหาและข้อจำกัด
ของระบบข้อมูลอุบัติเหตุ
ทางถนนในประเทศไทย



ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ การเปิดไฟหน้าจักรยานยนต์ เวลากลางวัน

โดย ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

1. ทำไมต้องเปิดไฟหน้าเวลากลางวัน

เวลาขับขี่ ถ้าคนขับมองไม่เห็นรถยนต์หรือจักรยานยนต์คันอื่นที่กำลังแซงขึ้นมาหรือกำลังวิ่งตัดหน้า ย่อมชนกันได้ แม้แต่ในเวลากลางวันแสงๆ ท่ามกลางแสงตะวันเจิดจ้า ใช่หรือไม่

ก่อนอื่นมาดูกันว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์เป็นอย่างไร วีระ กสานติกุล วิจัยพบว่าเมื่อชนกันในเมืองคูกรณีของรถจักรยานยนต์เป็นรถสี่ล้อ ร้อยละ 76 และ ในชนบทร้อยละ 74¹ ในยุโรปก็คล้ายกัน คือ ร้อยละ 64 ของรถชนกันในเมืองมีจักรยานยนต์กับ



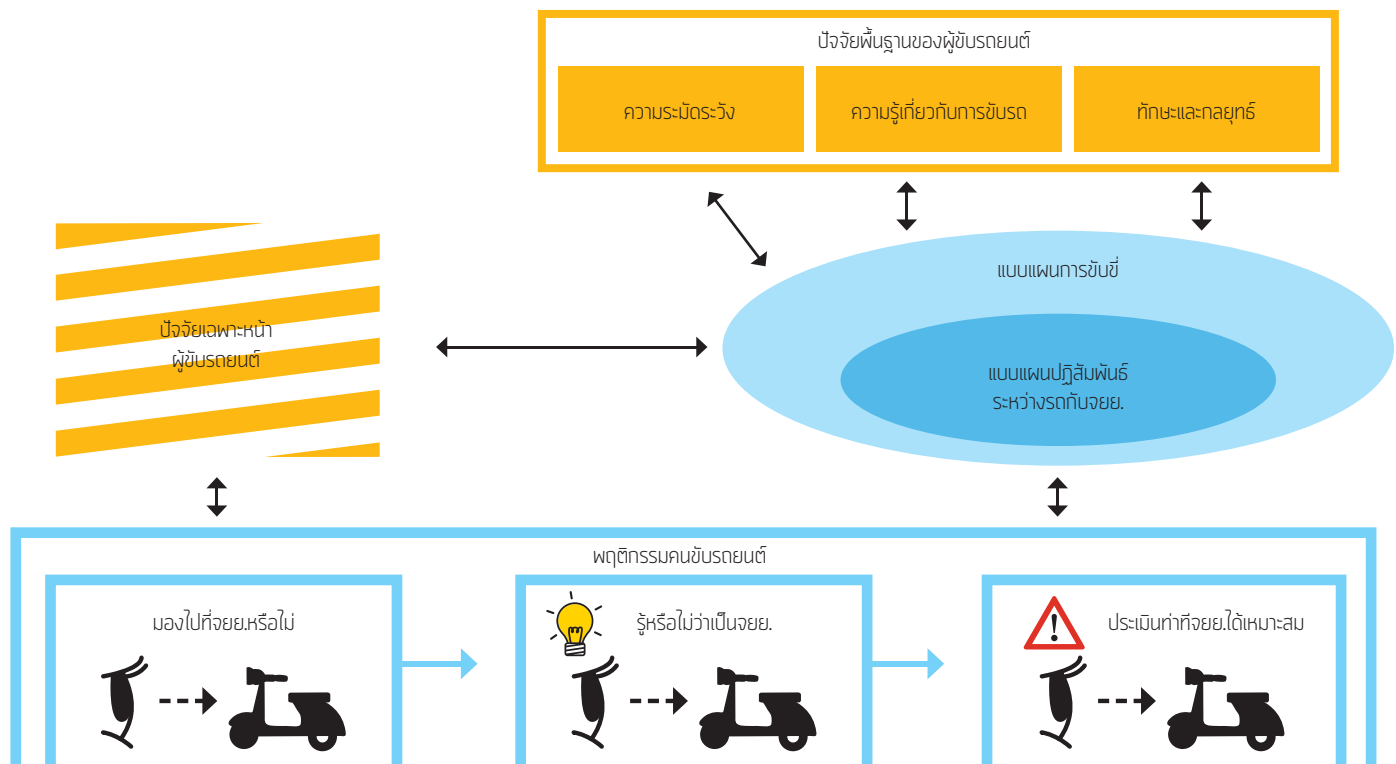
กับรถเก๋งเป็นคูกรณี ในชนบทตัวเลขนี้เท่ากับร้อยละ 47³ ตำแหน่งถนนที่มักเกิดเหตุชนกันคือ ตรงสามแยก (T Junction) หรือ ตรงจุดกลับรถและมักเกี่ยวกับการให้ทาง (Right-of-Way violations) เวลารถวิ่งเข้าทางหลักจากถนนย่อย²

เกี่ยวกับช่วงเวลาเกิดเหตุ ในยุโรป อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73 เกิดขึ้นในเวลากลางวัน โดย ร้อยละ 90 เกิดในวันที่อากาศแจ่มใส เห็นมีัยละเมื่อพิจารณาสภาพการจราจรเวลาเกิดเหตุ ปรากฏว่า ร้อยละ 85 เกิดท่ามกลางจราจรคับคั่งปานกลางถึงน้อย³



แล้วอะไรเป็นเหตุให้ชนกัน ผลการวิจัยบอกว่ามาจากความผิดพลาดของคนขับ (ร้อยละ 89)¹ โดยที่คนขับรถเก๋งผิดพลาดมากกว่าคนขับรถจักรยานยนต์^{1,4} (ร้อยละ 51-72 และ 37 ตามลำดับ) ความผิดพลาดของคนขับมีหลายลักษณะ ได้แก่ คาดประมาณความเร็วผิด มองไม่เห็น (ไม่ได้พยายามมองหา) ค้นหาไม่เจอ (พยายามมองแต่หาไม่เจอ)

รูปที่ 1 แนวคิดวิเคราะห์องค์ประกอบเกี่ยวกับพฤติกรรมคนขับรถยนต์เมื่อมีปฏิสัมพันธ์กับจักรยานยนต์



2. ความเด่นของไฟหน้าเวลากลางวัน

ความเด่น คือความได้สองแบบ ได้แก่ การดึงดูดความสนใจ หรือ ง่ายแก่การค้นหา^{5,6} (Attention or Search Conspicuity)

ไฟหน้าเพิ่มความเด่นได้จริง⁷ อย่างไรก็ตาม คนขับรถคันอื่นจะมองเห็นรถจักรยานยนต์ เปิดไฟหน้าเวลากลางวันก็ต่อเมื่อมีระยะห่างพอเหมาะ (ใกล้เกินไปจะมองไม่เห็น)³ ในเมืองความเด่นนี้ดีกว่าหรือมีความไม่แน่นอนมากกว่าในชนบทเนื่องจากฉากหลังที่ต่างกัน

ก่อน ค.ศ. 2008 รถจักรยานยนต์ เป็นยานยนต์ชนิดเดียวในยุโรปที่มีสิทธิ์เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน ตั้งแต่ ค.ศ. 2008 รถยนต์ได้รับสิทธิ์นี้ด้วยความเด่นของรถจักรยานยนต์ ด้วยการเปิดไฟหน้าจึงลดลง...ประเทศไทยจึงไม่ควรตามยุโรป ใช่หรือไม่ ?

พอรถยนต์ในยุโรปเปิดไฟหน้าเวลากลางวันกันเป็นส่วนใหญ่ เลยมีคนท้วงว่า ความเด่นของไฟหน้ารถจักรยานยนต์จะด้อยลง เลยมีการทดลองให้อาสาสมัครมองชุดภาพถ่ายเวลากลางวัน (40 ภาพ) โดยร้อยละ 23 ของภาพแสดง รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าปะปนกับรถทั่วไปเปิดไฟหน้าตรงทางแยก ปรากฏว่า อาสาสมัครใช้เวลา 1500-1600 มิลลิวินาที (1 มิลลิวินาทีเท่ากับ 1 ใน 1000 วินาที) ในการมองเห็นรถจักรยานยนต์ที่เปิดไฟหน้าแบบทั่วไป ในขณะที่ใช้เวลาไม่ถึง 1500 มิลลิวินาทีในการมองเห็นรถจักรยานยนต์ที่เปิดไฟหน้าแบบใหม่ (จัดไฟหน้าเรียงเป็นอักษรหรืออักษรที่บวกไฟบนหมวกนิรภัย) (ดูรูปที่ 2)

ในชีวิตจริง ยังไม่มีไฟหน้าแบบใหม่ใช้กันไม่ว่าที่ใด ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิผลของรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าจึงมาจากการวิจัยไฟหน้ารถจักรยานยนต์แบบทั่วไปที่พบเห็นกันปัจจุบัน ในรายละเอียดพบว่า การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์เวลากลางวันช่วยให้รถจักรยานยนต์สะดุดตา (“Visual Conspicuity” or “Sensory Conspicuity”) มากที่สุดในสถานการณ์ที่รถยนต์กำลังเลี้ยวขวา (ในระบบจราจรแบบบ้านเราที่พวกมัลลัอยู่ขวามือ) โดยรถจักรยานยนต์วิ่งสวนมาในช่องจราจรถัดไป

3. รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าแล้วลดอุบัติเหตุได้จริงหรือ

เคยมีรายงานว่า รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวันเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นบาดเจ็บได้ร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับไม่เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน⁹ ย้ำใหญ่รายงานวิจัยโดยคณะผู้เชี่ยวชาญ (Expert Review) ของอังกฤษ¹⁰ พบว่า รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวันสามารถลดการบาดเจ็บได้จริงแต่ได้มากเพียงใดยังเป็นที่ยกเถียง ทั้งนี้ข้อสังเกตว่า ความรู้จากงานวิจัยเกือบทั้งหมดมาจากประเทศพัฒนาที่ จำนวนวันที่แสงแดดแผดเจ้าน้อยกว่า



รูปที่ 2
สามลักษณะไฟหน้ารถจักรยานยนต์
ก) แบบทั่วไป ข) แบบอักษร
ค) แบบอักษรที่บวกไฟบนหมวกนิรภัย¹¹

และสัดส่วนรถจักรยานยนต์บนถนนก็น้อยกว่าประเทศไทย รวมทั้งหลายประเทศเหล่านั้น รถยนต์ก็เปิดไฟหน้าเวลากลางวันด้วย ประการสุดท้าย งานวิจัยเท่าที่มีอยู่ส่วนใหญ่มาจากการทดลองในห้องจำลองการขับขี่แทนที่จะมาจากการวิจัยในสถานการณ์ขับขี่บนถนนจริง

4. สถานการณ์รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวันในประเทศไทย

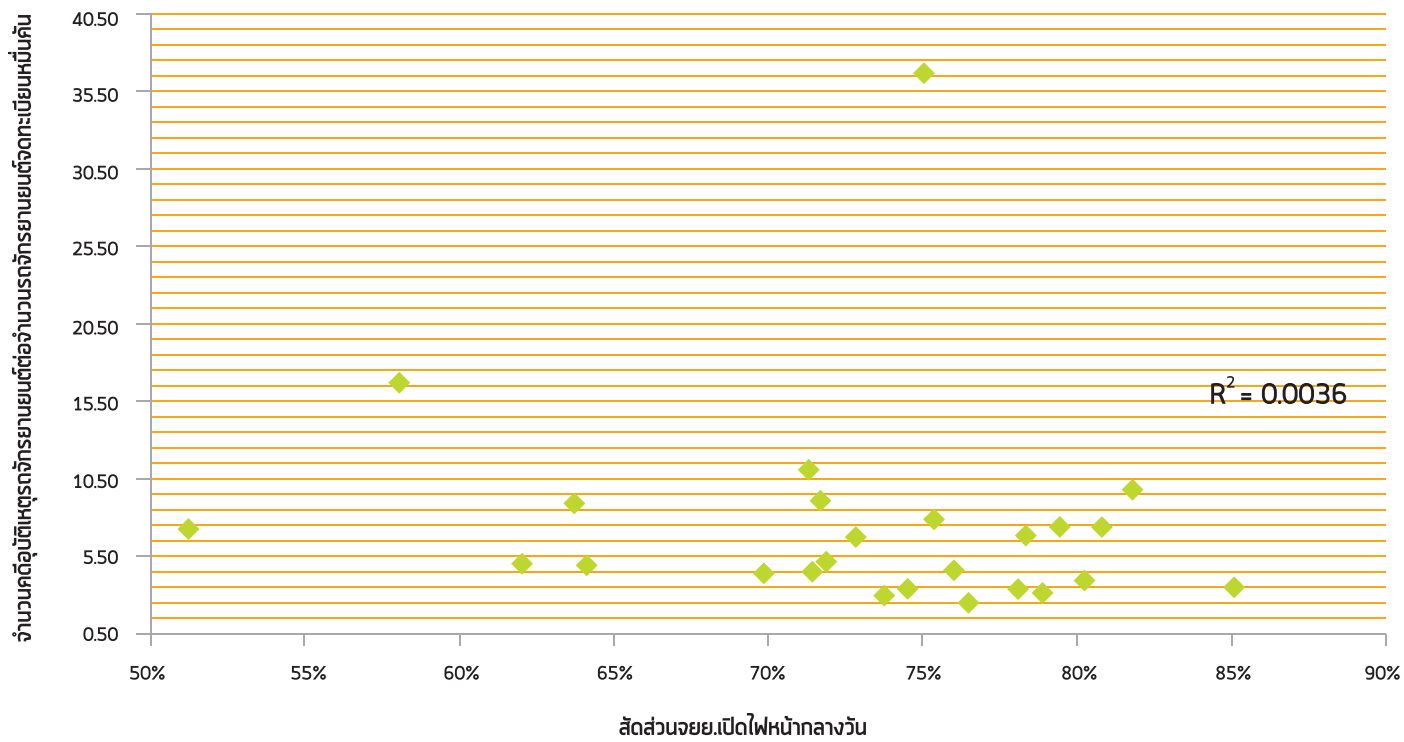
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 รัฐบาลดำเนินนโยบายรณรงค์ให้รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน โดยไม่มีกฎหมายบังคับ ปรากฏผลสำรวจว่า สัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวันเพิ่มจากเพียงร้อยละ 10 ในเดือนสิงหาคม 2546 เป็น ร้อยละ 45 และ 75 ในเดือนมกราคม และเมษายน 2547 โดยลำดับ^{12,13,14} ล่าสุดการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ เมื่อเดือนพฤษภาคม - ธันวาคม ปี 2554 ปรากฏผลดังตารางที่ 1 ซึ่งสัดส่วนการเปิดไฟหน้าเวลากลางวันของรถจักรยานยนต์มากที่สุด (ร้อยละ 85) ในจังหวัดขอนแก่น และต่ำสุด (ร้อยละ 51) ในจังหวัดสุพรรณบุรี เมื่อเทียบกับการสวมหมวกนิรภัยจะสังเกตได้ว่า ความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการเปิดไฟหน้าเวลากลางวันรวดเร็วและครอบคลุมมากกว่าอย่างน่าทึ่ง แม้ไม่มีกฎหมายบังคับและเป็นเช่นนั้นก่อนจะมีการปรับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ให้ไฟหน้าติดโดยอัตโนมัติเมื่อติดเครื่องยนต์ โดยความสนใจของผู้ผลิตในปี พ.ศ. 2548 เหตุใดจึงเป็นเช่นนั้นยังคงเป็นปริศนาทางวิชาการ ผู้เขียนมีสมมติฐานว่า การเปิดไฟหน้าเวลากลางวันเป็นสัญลักษณ์แสดงความมีตัวตนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนน ซึ่งคงเคยอยากเลียนแบบขบวนรถบุคคฤทธิ์หรือกองทัพ

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนคดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนหนึ่งคัน กับสัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน ในตารางที่ 1 ปรากฏผลในรูปที่ 3 และ 4 ซึ่งแสดงว่าโอกาสเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่สัมพันธ์กับการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์เวลากลางวัน ด้วยข้อจำกัดของข้อมูลที่น่าวิเคราะห์คือ ไม่สามารถแยกแยะได้ว่าคดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดในเวลาใด จึงไม่อาจสรุปได้แน่ชัดว่าสองสิ่งนี้มีความสัมพันธ์กันหรือไม่

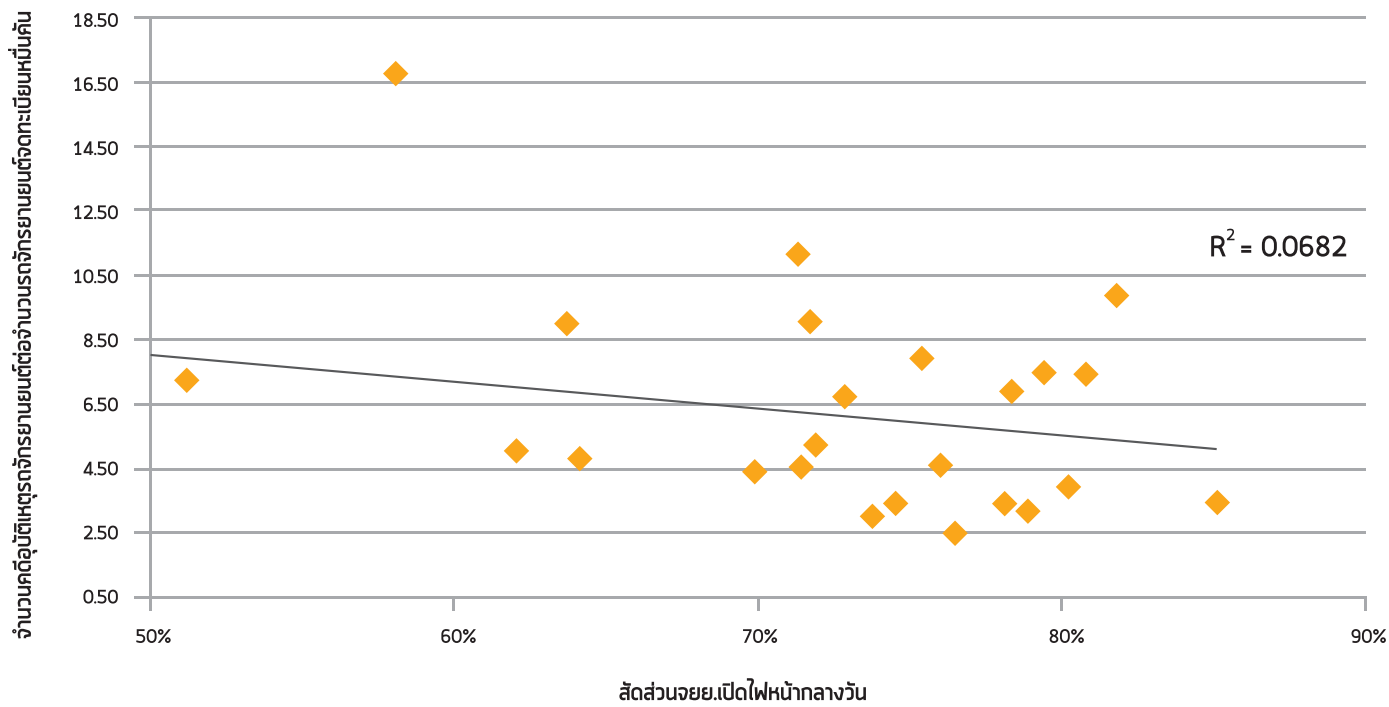
ตารางที่ 1 สัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน จำนวนคดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียน และจำนวนคดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนหนึ่งคันในปี พ.ศ. 2554

จังหวัด	สัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน			จำนวน รถจักรยานยนต์ เป็นคดีอุบัติเหตุจราจร	จำนวน รถจักรยานยนต์ จดทะเบียน	คดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ต่อ รถจักรยานยนต์จดทะเบียน 10,000 คัน
	รวม	เมือง	ชนบท			
กรุงเทพฯ	75%	75%		9897	2,693,741	36.74
นครปฐม	82%	83%	79%	220	223,714	9.83
นนทบุรี	75%	75%	75%	15	44,150	3.40
สุพรรณบุรี	51%	55%	44%	199	275,902	7.21
ระยอง	78%	79%	74%	111	329,382	3.37
จันทบุรี	73%	72%	75%	125	186,117	6.72
ฉะเชิงเทรา	72%	69%	80%	172	190,103	9.05
ชลบุรี	77%	78%	67%	180	726,454	2.48
ปราจีนบุรี	70%	68%	75%	59	134,288	4.39
นครสวรรค์	62%	63%	59%	156	312,268	5.00
พิจิตร	78%	80%	74%	167	243,872	6.85
เขียงราย	81%	85%	76%	287	386,598	7.42
อุตรดิตถ์	71%	76%	59%	68	149,907	4.54
ลำปาง	75%	82%	58%	199	252,643	7.88
นครราชสีมา	79%	81%	76%	473	636,905	7.43
บุรีรัมย์	72%	71%	73%	153	295,050	5.19
สุรินทร์	80%	83%	74%	102	261,001	3.91
อุดรธานี	79%	79%	79%	109	344,594	3.16
ขอนแก่น	85%	85%	93%	135	393,869	3.43
อุบลราชธานี	76%	79%	65%	175	384,780	4.55
ตรัง	74%	72%	77%	76	256,172	2.97
สุราษฎร์ธานี	71%	74%	69%	402	361,387	11.12
นครศรีธรรมราช	58%	58%	58%	674	402,402	16.75
สงขลา	64%	65%	49%	398	444,073	8.96
ยะลา	64%	67%	54%	94	196,270	4.79

รูปที่ 3 สหสัมพันธ์ระหว่างจำนวนคดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนหนึ่งคัน กับ สัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์



รูปที่ 4 สหสัมพันธ์ระหว่างจำนวนคดีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนหนึ่งคัน กับ สัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ (ไม่รวมกทม.)



5. สรุป

การเปิดไฟหน้าเวลากลางวันของรถจักรยานยนต์อาจป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ได้ในประเทศพัฒนา โดยยังไม่แน่ชัดว่า ประโยชน์นั้นมากน้อยเพียงใด สำหรับในประเทศไทย ยังไม่ปรากฏหลักฐานที่น่าเชื่อถือว่าการเปิดไฟหน้าเวลากลางวันของรถจักรยานยนต์มีประโยชน์ในเชิงป้องกันดังกล่าวหรือไม่ แต่การรณรงค์ตั้งแต่ พ.ศ. 2546 และการปรับมาตรฐานไฟหน้ารถจักรยานยนต์ประมาณ 1 ปีต่อมา ทำให้สัดส่วนรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวันเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมากเมื่อเทียบกับการสวมหมวกนิรภัย ทั้งๆ ที่ไม่มีกฎหมายบังคับให้รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน

เอกสารอ้างอิง

- 1 Veera Kasarntikul et al. The study of causes of motorcycle accidents and ways for prevention in Thailand. Research report No. 1. Bangkok: ChulalongkornUniversity, 2001
- 2 Kramlich, T., 2002. Still dangerous encounters. The most frequent danger situations of motorcycle riders and resultant injuries. In: Proceedings of the 4th International Motorcycle Conference 2002, Institut für Zweiradsicherheit, Essen, pp.55-86.
- 3 ACEM (2004), MAIDS: In-depth Investigation of Accidents involving Powered Two Wheelers, Report of the Association of European Motorcycle Manufacturers, Brussels. Retrieved May 02, 2010, <http://www.maids-study.eu>.
- 4 ADAC, 2009. Motorradsicherheit. Retrieved May 01, 2010, <http://www1.adac.de/images/MotorradsicherheitStandpunkt0806tcm8-219262.pdf>.
- 5 Hughes, P.K., Cole, B.L., 1984. Search and attention conspicuity of road traffic control devices. Australian Road Research Board 14, 1-9.
- 6 Hughes, P.K., Cole, B.L., 1986. What attracts attention when driving? Ergonomics 29 (3), 377-391.
- 7 Motoki, M., Hashimoto, H., Hirao, T., Ishiwatari, M., Takahashi, S., 2007. Study on improving two-wheeled vehicle conspicuity. Paper Number 07-0250, Japan. Retrieved July 15, 2009, <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv20/07-0250-0.pdf>.
- 8 Hendtlass, J., 1992. Inquiry into motorcycle safety in Victoria. Appendix C – Literature review. www.parliament.vic.gov.au/rsc/1992cycle/appendC.html, (accessed 5 January 2010).
- 9 Wells, S., Mullin, B., Norton, R., Langley, J., Connor, J., Lay-Yee, R., Jackson, R., 2004. Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study. British Medical Journal, <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.37984.574757.EE>.
- 10 Knight, I., Sexton B., Bartlett, R., Barlow, T., Latham, S. and McCrae, I. (2006) Daytime Running Lights (DRL): A Review of the Reports From The European Commission. TRL Research Report No. PPR170. Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- 11 Lars RöBgera,*, Katharina Hagen, Jens Krzywinski, Bernhard Schlaga. Recognisability of different configurations of front lights on motorcycles Accident Analysis and Prevention 44 (2012) 82– 87.
- 12 เพ็ญประภา ศิริโรจน์ สุมพงษ์ โมราฤทธิ์ ธานินทร์ ลิขิตาภิบาล รายงานการประเมินผลความเสี่ยงของคนไทยเรื่องการไว้รถไว้ถนน ROAD SAFETY REPORT CARD OF THAILAND ฉบับที่ 1 เดือนสิงหาคม 2546 ภาควิทยาเขตสาทรฝั่งบน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- 13 ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล 15 month journey of policy advocacy on road safety เสนอที่ประชุมผู้ทรงคุณวุฒิ สภามหาวิทยาลัยมหิดล ธันวาคม 2549
- 14 วิจารณ์ พานิช ยุทธศาสตร์ประกอบการบรรยาย อังอิงใน ขึ้นมนักรวิจัยอุบัติเหตุจราจร : ศ.นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล <http://www.gotoknow.org/blogs/posts/6874220> ธันวาคม 2549

วัยรุ่น..อุบัติเหตุ..การตายก่อนวัยอันควร

โดย รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์



“2 วัยรุ่น ซึ่งรถ จยย.เสียหลักพุ่งชนเสาไฟฟ้าส่องสว่างข้างทาง ตายทั้งคู่”

“ปิดวิภาวดีจับแท็กซี่ป่วนกรุงรวม 106 เด็ดแว่น ยึด จยย. 78 คัน!”

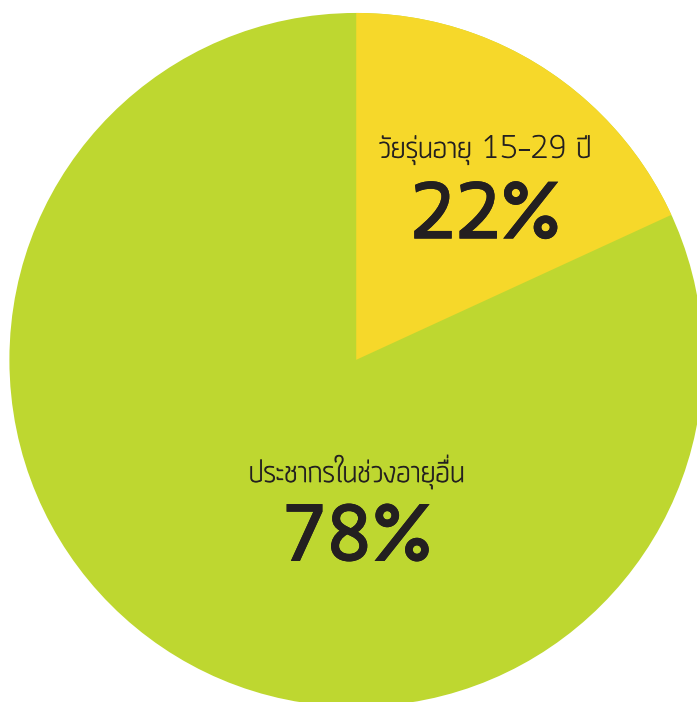
“หนุ่มวัยรุ่น 18 ซึ่งมีใบอนุญาตแล้วหนี เข้ามอตัวแล้ว”

“สาวซิวคิงชนรถตุตตาย 9 ศพบนไทลเวย์”

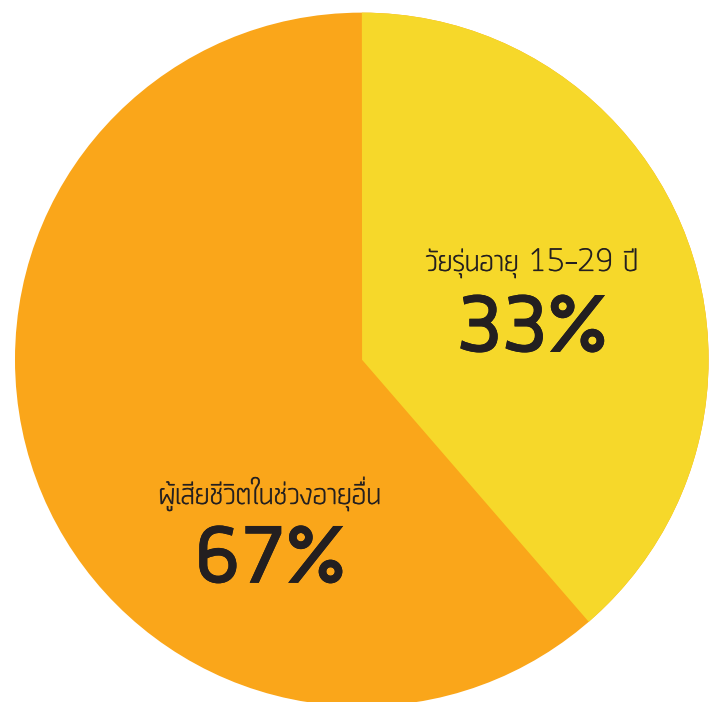
เป็นที่คุ้นเคยกันดีกับพาดหัวข่าวบนหน้าหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับ “วัยรุ่น” หรือ “วัยรุ่น” แต่ข่าวที่พาดหัวด้านบนนี้ให้ความรู้สึกที่แตกต่าง โดย 2 ข่าวแรก ผู้อ่านคงเกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายเพราะพบเห็นได้บ่อย หลังจากอ่านข่าวก็มักจะจบลงด้วยคำวิพากษ์วิจารณ์ที่ว่า “มันเอาอีกแล้ว..สมน้ำหน้า..สมควรโดนแล้ว” แต่ 2 ข่าวหลังกลับให้ความรู้สึกอีกแบบ เช่น “เดี๋ยวก๊อด..พวกลูกคนรวย” อุบัติเหตุที่เกิดกับวัยรุ่นกลุ่มหลังนี้ดูเหมือนว่าจะได้รับความสนใจจากสังคมค่อนข้างมาก ยิ่งถ้าเป็นลูกหลานคนดัง ลูกนักการเมือง หรือลูกคนรวย ก็จะถูกตีแผ่มากเป็นพิเศษ แต่หลังจากนั้นเกิดอะไรขึ้น.. กระแสข่าวอุบัติเหตุเหล่านี้ จากที่เคยเป็นกระแสสังคม มีการวิพากษ์วิจารณ์วัยรุ่นกับการขับขี่ ต่างๆ นานา หลังจากนั้นก็จะค่อยๆ เงียบหายไป แล้วอีกสักพักก็จะมีอุบัติเหตุกรณีใหม่ที่เกี่ยวข้องกับวัยรุ่นเกิดเป็นกระแสขึ้นมาอีก

ความเหมือนกันของข่าวอุบัติเหตุทั้ง 4 ตัวอย่างที่ถูกยกขึ้นมาก่อนหน้านี้ คือเป็นอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดกับกลุ่ม “วัยรุ่น” บ้างก็อายุต่ำกว่า 18 ปี บ้างก็อายุมากกว่านั้น เกิดซ้ำแล้วซ้ำเล่า จนมีคำถามว่า จริงหรือไม่ที่ วัยรุ่นประสบอุบัติเหตุทางถนนและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากกว่าผู้ขับขี่ในช่วงอายุอื่นๆ ถ้าเรามองดูตัวเลขจำนวนประชากรในกลุ่มวัยรุ่นของประเทศไทย จะพบว่าวัยรุ่นในช่วงอายุ 15-29 ปี มีสัดส่วนเป็น 22% ของจำนวนประชากรทั้งหมดของประเทศ แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นวัยรุ่นในช่วงอายุเดียวกัน กลับมีสัดส่วนสูงถึง 33% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด (รูปที่ 1) คำถามต่อมาคือ ทำไมวัยรุ่นถึงมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่ในช่วงอายุอื่นๆ

รูปที่ 1 สัดส่วนของประชากรที่เป็นวัยรุ่น (15-29 ปี) และสัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นวัยรุ่น (15-29 ปี)
(ข้อมูล: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข)



สัดส่วนของประชากรที่เป็นวัยรุ่น (15-29 ปี)



สัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นวัยรุ่น (15-29 ปี)

1. ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของวัยรุ่น

ในต่างประเทศ ได้มีการศึกษาปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่วัยรุ่นมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตมากกว่าผู้ขับขี่ในช่วงอายุอื่นๆ ปัจจัยเหล่านี้ได้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ปัจจัยทางดานอายุ (Age-Related) เช่น ความดึกะนอง ความประมาท มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ชอบความตื่นเต้น หวาดเสียว และ/หรือได้รับแรงยุจากเพื่อนที่หนึ่งไปด้วยกันได้ง่าย ส่วนปัจจัยทางด้านประสบการณ์การขับขี่ของวัยรุ่น (Experience-Related) ได้แก่ ความชำนาญในการขับขี่ การตัดสินใจที่รวดเร็วแต่ก็เกิดความผิดพลาด^{12,3,4,5} มีงานวิจัยหลายชิ้นพยายามที่จะค้นหาว่าปัจจัยใดที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของวัยรุ่นมากกว่ากัน^{4,6,7} เพื่อที่จะสามารถกำหนดมาตรการในการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มวัยรุ่นได้ ตัวอย่างเช่น ถ้าเป็นปัจจัยทางดานประสบการณ์การขับขี่ ก็ควรมีนโยบายในการจัดให้มีระบบการฝึกขับขี่ปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ แต่ปัจจุบันกลับพบว่า มีผลการศึกษามากมายที่ระบุว่าระบบการฝึกขับขี่ปลอดภัยไม่ประสบผลสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนน^{8,9,10,11,12,13} แม้ว่าหลักฐานเพียงขึ้นเดียวในประเทศไทยระบุตรงกันข้าม¹⁴

ส่วนในประเทศไทยเองก็มีการศึกษาปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยรุ่นเช่นเดียวกัน และก็พบว่าปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่คล้ายกัน เช่น วัยรุ่นมักไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่มีระเบียบวินัย ดึกะนอง ประมาท มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ขาดความชำนาญในการขับขี่ รวมถึงสภาวะร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ หรือสภาพจิตใจที่ไม่ปกติ ซึ่งอาจเกิดจากเป็นคนใจร้อน อารมณ์เสียว่าย หรือกำลังหมกมุ่นกับปัญหาเรื่องอื่นอยู่ และสุดท้ายคงไม่พ้นเรื่องแอลกอฮอล์และการใช้ยา¹⁵

2. สาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง

ก่อนที่จะแก้ไขปัญหาคาอุบัติเหตุทางถนนกับกลุ่มวัยรุ่น คงต้องทำความเข้าใจถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มวัยรุ่นก่อน สาเหตุหลักๆ ของพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มวัยรุ่นมีดังนี้

- == ขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่
- == ทักษะคติ (Attitude) ที่ชอบเสี่ยงขณะขับขี่ วัยรุ่นมักมั่นใจในตัวเองสูง ชอบขับขี่เร็ว ขับจี้คันหน้า และมักคิดว่าตัวเองขับรถเก่ง
- == สภาพจิตใจและอารมณ์ที่ไม่ปกติ
- == การประเมินสถานการณ์อันตราย เช่น มักจะประเมินความเสี่ยงต่ำ ไม่รู้ว่าสิ่งใดเป็นอันตราย และมักจะคิดว่าตัวเองจัดการกับสถานการณ์อันตรายได้
- == อิทธิพลจากคนรอบข้าง (Peer Pressure) โดยเฉพาะวัยรุ่นชาย ที่มักจะให้เพื่อนนั่งรถไปด้วย และเกิดการยั่วเย้าในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง และทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง
- == เพศ วัยรุ่นชายมักมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าวัยรุ่นหญิง
- == อิทธิพลจากสิ่งแวดลอม สื่อในรูปแบบต่างๆ แฟชั่น ดารา นักร้อง การโฆษณา ที่ทำให้เกิดค่านิยมทางด้านวัตถุ



3. วัยรุ่น..มอเตอร์ไซด์..อุบัติเหตุ

จากผลงานวิจัยเรื่องรถมอเตอร์ไซด์และวัยรุ่นโดย อ.ลือชัย ศรีเงินยวง¹⁶ และ ผศ.ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข¹⁷ ได้กล่าวไว้ว่า มอเตอร์ไซด์เป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคมในกลุ่มวัยรุ่น โดยมอเตอร์ไซด์ไม่ได้เป็นเพียงยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังเป็นเพื่อนที่สร้างความเป็นอิสระให้กับกลุ่มวัยรุ่นได้ วัยรุ่นสามารถลดความเบื่อที่จะต้องอยู่กับบ้าน โดยใช้มอเตอร์ไซด์เดินทางไปไหนมาไหนได้ตามต้องการ สามารถพาเขากลุ่มเพื่อนหรือนำไปสู่การทำกิจกรรมทางสังคมอื่นๆ ได้ นอกจากนี้การใช้มอเตอร์ไซด์ในกลุ่มวัยรุ่นยังสร้างจุดเด่นในกลุ่มเพื่อนฝูงหรือสร้างแรงดึงดูดต่อเพศตรงข้ามได้ ซึ่งการใช้มอเตอร์ไซด์มักเป็นเรื่องท้าทาย โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นชาย ถือเป็นศักดิ์ศรีสามารถใช้เป็นเครื่องเก๋เกี้ยว คลายความโกรธ ได้ปลดปล่อยและทำให้คนหันมาสนใจพวกเขามากขึ้น

แต่วัยรุ่นที่ขี่มอเตอร์ไซด์เหล่านี้จะรู้หรือไม่ว่า พวกเขามีความเสี่ยงในการเสียชีวิตจากการขี่มอเตอร์ไซด์ค่อนข้างสูง โดยสามารถดูได้จากแนวโน้มการเสียชีวิตของผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ในช่วงหลายๆ ปีที่ผ่านมา ก็ยังคงพบว่า ผู้ขี่ขี่ที่เป็นวัยรุ่นได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขี่มอเตอร์ไซด์มากที่สุดเมื่อเทียบกับผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์กลุ่มอื่นๆ เมื่อพิจารณาปัจจัยเสี่ยงและสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยรุ่นผนวกกับความเสี่ยงที่ทราบกันดีอยู่จากการใช้รถมอเตอร์ไซด์ ก็ไม่น่าแปลกใจเลยที่เราจะพบเห็นคู่กันระหว่าง วัยรุ่นที่มีพฤติกรรมเสี่ยงกับการขี่มอเตอร์ไซด์ เช่น การขี่มอเตอร์ไซด์ซึ่งแข่งกัน การไม่ใส่หมวกนิรภัยขณะขี่มอเตอร์ไซด์ การพูดคุยโดยใช้โทรศัพท์มือถือขณะขี่มอเตอร์ไซด์ การดัดแปลงรถมอเตอร์ไซด์เพื่อเพิ่มความเร็ว เช่น การถอดกระบอกหลังออกเพื่อไม่ให้ต้านลม การดัดแปลงท่อไอเสียเพื่อให้มีเสียงดังดึงดูดความสนใจ การเปลี่ยนล้อมอเตอร์ไซด์ให้เล็กลงเพราะคิดว่าจะทำให้วิ่งได้เร็วขึ้น การดัดแปลงรถมอเตอร์ไซด์เพียงเพื่อที่จะทำให้สามารถขี่มอเตอร์ไซด์ได้เร็วขึ้น หรือสามารถไถ่อด ดึงดูดความสนใจได้มากขึ้น แต่วัยรุ่นกลับหาว่า การกระทำเหล่านี้ได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากรถมอเตอร์ไซด์มากขึ้น

ในบางครั้งการเสียชีวิตของวัยรุ่นจากการขี่มอเตอร์ไซด์ซึ่งแข่งกัน ได้ถูกขนานนามว่าเป็นการเสียชีวิตหรือ การตายอย่าง “ไร้สาระ” หรือตายแบบที่ “ไม่มีคนสงสาร”¹⁷ ปัญหาวัยรุ่นขี่มอเตอร์ไซด์แข่งกัน โดยเฉพาะบนถนนหลวง ยังเป็นปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้จนถึงปัจจุบัน ล่าสุดที่ขณะเขียนบทความนี้อยู่ ก็พบว่าเพิ่งมีการจับวัยรุ่นแข่งมอเตอร์ไซด์บนถนนพระราม 2 ตำรวจจับกุมได้หลายสิบคน ยังไม่รวมเมื่อเร็วๆ นี้ที่มีการจับบนถนนวิภาวดีรังสิตอีกกว่าร้อยคน และก็มีมีการจับกุมวัยรุ่นแข่งมอเตอร์ไซด์ในจังหวัดหัวเมืองอื่นๆ อีก ซึ่งในแต่ละครั้งที่มีการจับกุมก็มักจะพบว่า มีวัยรุ่นอายุต่ำกว่า 18 ปี รวมแก๊งค์ด้วยเกือบทุกครั้ง พอตำรวจจับได้แล้วยึดรถ เรียกผู้ปกครองมาปรับบ้าง แล้วก็ปล่อยตัวกลับบ้าน หลังจากนั้นวัยรุ่นเหล่านี้ก็กลับมาขี่มอเตอร์ไซด์แข่งกันต่อได้อีก

ผู้เขียนได้พยายามค้นคว้างานวิจัยในต่างประเทศที่มีการแก้ไขปัญหาวัยรุ่นขี่มอเตอร์ไซด์แข่งกันบนถนนทางหลวง แต่ดูเหมือนว่างานวิจัยที่เกี่ยวกับปัญหายู่วรุ่นขี่มอเตอร์ไซด์แข่งกันในต่างประเทศน้อยมาก อาจเป็นเพราะเนื่องจากประเทศในโลกละส่วนใหญ่ไม่นิยมขี่มอเตอร์ไซด์เป็นยานพาหนะ จะมีก็แต่ประเทศแถบเอเชียที่นิยมขี่มอเตอร์ไซด์กัน เช่น จีน ไต้หวัน โดยเฉพาะเกือบทุกประเทศในแถบกลุ่มภูมิภาคอาเซียน แต่ในบางประเทศเช่น จีนหรือไต้หวัน แม้วามอเตอร์ไซด์จะได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก แต่กลับไม่พบปัญหายู่วรุ่นขี่มอเตอร์ไซด์แข่งกัน วิธีการแก้ไขปัญหาโดยส่วนใหญ่จึงถูกรวบรวมมาจากข้อเสนอแนะของผู้เขียนบทความอื่นๆ ในประเทศไทยเอง ซึ่งได้เสนอข้อคิดเห็นที่น่าสนใจหลายประการเพื่อที่จะลดปัญหายู่วรุ่นขี่มอเตอร์ไซด์ในบ้านเรา ที่น่าสนใจก็มีดังนี้

- == “มีข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ คือ การควบคุมการเป็นเจ้าของมอเตอร์ไซด์ในกลุ่มวัยรุ่น ทำให้วัยรุ่นถึงมีมอเตอร์ไซด์มาขี่ขี่ได้ง่ายดายนัก บางครั้งไม่มีเงินดาวน์หรือจ่ายเงินเพียงเล็กน้อยก็สามารถถอยรถมอเตอร์ไซด์ออกมาขี่ได้แล้ว ทำให้พ่อแม่ของวัยรุ่นพวกนี้จึงยินยอมให้ลูกมาขี่มอเตอร์ไซด์เล่นได้ หรือร้านที่ขายมอเตอร์ไซด์มีการตรวจสอบคนที่มาซื้อมอเตอร์ไซด์ไปขี่ขี่หรือไม่ สมควรที่จะต้องมีกฎระเบียบเพื่อควบคุมการเป็นเจ้าของมอเตอร์ไซด์หรือไม่”¹⁷

≡ “เคยมีรัฐมนตรีท่านหนึ่ง ที่เคยเสนอโครงการสร้างสนามแข่งรถมอเตอร์ไซด์เพื่อให้ “เด็กแว้น” หรือกลุ่มวัยรุ่นที่ชอบประลองความเร็ว ไปแข่งกันให้เป็นที่เป็นทาง ไม่มาแข่งบนถนนหลวงโดยจัดสถานที่ให้ไปแข่งกันในสนาม แต่ขณะนั้นได้มีทั้งเสียงสนับสนุนและเสียงต่อต้าน เสียงต่อต้านดูเหมือนจะมีเสียงที่ดังกว่าจนในที่สุดโครงการดังกล่าวก็ได้เงียบหายไป ในตอนนั้นเสียงต่อต้านก็พยายามจะบอกว่าโครงการนี้ เป็นการสนับสนุนให้วัยรุ่นหันมาแข่งมอเตอร์ไซด์กันมากขึ้น ซึ่งสังคมยอมรับไม่ได้ จึงอยากให้ง่วงเน้นไปในเรื่องของการปราบปรามและ จับกุมเสียมากกว่า แต่แท้ที่จริงแล้ว เสียงสนับสนุนก็ฟังดูน่าสนใจไม่น้อย มีการวิพากษ์วิจารณ์ข้อดีของโครงการสร้างสนามแข่ง มอเตอร์ไซด์นี้ว่า เป็นการที่เราจะสามารถแยกเด็กซึ่งเหล่านี้ได้ออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรก คือกลุ่มเด็กซึ่งที่ชอบการแข่งขันประลอง ความเร็วจริงๆ ชอบเอาชนะ กลุ่มนี้ก็ให้ไปแข่งในสนามแข่งรถที่มีการจัดรูปแบบการแข่งขันที่ปลอดภัย มีหน่วยกู้ชีพหรือการแพทย์ฉุกเฉิน เตรียมไว้ทุกครั้งที่มีการแข่งขัน และการแข่งรถเป็นที่ที่เป็นทางก็ไม่ใช่เป็นการรบกวนชาวบ้าน หรือทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น”¹⁸

ผ่านมาหลายปี ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาวัยรุ่นซึ่งมอเตอร์ไซด์ ก็ดูเหมือนว่าจะได้รับความสนใจจากหน่วยงานของรัฐค่อนข้างน้อย ใดๆ ที่ทราบตัวปัญหานี้ก็ยังคงมีให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะในช่วงกลางคืนวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ หรือคืนวันหยุดตามเทศกาลต่างๆ ที่เรามักจะพบเห็นแก๊งมอเตอร์ไซด์วัยรุ่นออกมาขับซิ่งแข่งกันเป็นกลุ่มในยามค่ำคืน บนถนนสายเดิมๆ ที่ที่ทราบกันดีสำหรับคนทั่วไปว่าถนน สายไหนมักจะมียูธออกมาแข่งมอเตอร์ไซด์กัน การที่ปัญหานี้กลับไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร อาจเป็นเพราะคนในสังคมไทยส่วนใหญ่มักจะ มองว่าวัยรุ่นซึ่งมอเตอร์ไซด์ เป็นกลุ่มสังคมอีกระดับที่ไม่จำเป็นต้องไปใส่ใจ แม้ถึงตายก็ดูเหมือนจะไม่มีใครสงสาร ยกเว้นก็แต่ถ้าการซึ่ง มอเตอร์ไซด์นำความเดือดร้อนไปสู่ผู้อื่น บ้างก็ว่าวัยรุ่นซึ่งมอเตอร์ไซด์มักจะพัวพันกับปัญหาสังคมด้านอื่นๆ เช่น ปัญหายาเสพติด ปัญหา อาชญากรรม จึงเห็นได้ว่ามาตรการต่างๆ มักถูกโยนไปในเรื่องของการแก้ไขปัญหาทางด้านอาชญากรรมมากกว่า

ดังนั้นการแก้ไขปัญหาวัยรุ่นซึ่งมอเตอร์ไซด์ในระยะสั้นก็คงหนีไม่พ้นการจับกุม แต่จับกุมอย่างไรแล้วถึงจะให้วัยรุ่นพวกนี้ไม่กล้าออกมาซึ่ง มอเตอร์ไซด์แข่งกันอีก ก็คงต้องเป็นเรื่องของการเพิ่มบทลงโทษให้มีความรุนแรงมากขึ้น แต่จะแรงขนาดไหนและแรงอย่างไร ใครจะตอบคำถาม เหล่านี้ได้ เพราะปัจจุบันก็ยังมีผู้บริหารประเทศระดับสูงหลายๆ ท่านที่ยังคงพูดอยู่เสมอว่า “กฎหมายบ้านเรานอ่อน” ควรเพิ่มบทลงโทษ.. แต่ไม่เห็นพูดถึงว่า “หน่วยงานไหน” หรือ “ใคร” ที่จะต้องเป็นคนเพิ่มบทลงโทษเหล่านั้น

ส่วนการแก้ไขปัญหาในระยะยาว คงต้องย้อนกลับไปดูทัศนคติของกลุ่มวัยรุ่นที่ชอบซึ่งมอเตอร์ไซด์แข่งกัน แล้วคงต้องมาคิดกันดูว่าจะมีวิธีปรับ ทัศนคติของพวกเขาได้อย่างไร โดยอาจเริ่มจากการค้นหาสาเหตุว่าทัศนคติผิดๆ ของวัยรุ่นที่ชอบซึ่งมอเตอร์ไซด์ได้ก่อร่างสร้างรากเหง้ามาจากไหน เช่น ความอ่อนด้อยทางการศึกษา การรับรู้ทัศนคติที่ผิดๆ มาจากสื่อต่างๆ เช่น สื่อโฆษณา หนังสือ ละคร ดารา หนังสือนิตยสาร หรือการ ปลุกฝังที่ผิดๆ จากผู้ประกอบการและสังคมรอบข้าง ถ้าสามารถแก้ไขปัญหาลำต้นนี้ได้ตั้งแต่ต้นทาง การจัดการปัญหาปลายทาง เช่น การจับกุม และลงโทษ ก็จะลดลง ทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเหนื่อยน้อยลง ช่วยประหยัดทรัพยากรของชาติได้

4. วัยรุ่น..เมาสุรา..อุบัติเหตุ



การดื่มสุราในกลุ่มวัยรุ่น จัดได้ว่าเป็นพฤติกรรมที่เป็น ปัญหาสังคมที่ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในปัจจุบันวัยรุ่นที่ดื่มสุรามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เพราะ ด้วยลักษณะนิสัยของวัยรุ่นที่ชอบทดลองของแปลก ใหม่และเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงในทุกๆ ด้าน จากผลสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2550 ในคนไทย อายุ 15 ปีขึ้นไป ซึ่งมีจำนวน 51.2 ล้านคน พบว่า มีผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 14.9 ล้านคน ขณะที่ในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี พบว่าดื่มเครื่องดื่ม

แอลกอฮอล์ 6 แส่นกว่าคน หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 13 ของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งหมด จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่ากลุ่มวัยรุ่นในประเทศไทยมีการดื่มสุรามากขึ้น โดยวัยรุ่นเพศชายอายุระหว่าง 11-19 ปี ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีจำนวนประมาณ 1.06 ล้านคน หรือร้อยละ 21 ของประชากรในกลุ่มอายุนี้อย่างนี้ทั้งหมด ส่วนวัยรุ่นหญิงอายุระหว่าง 15-19 ปี มีการเพิ่มจำนวนผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากขึ้นถึง 6 เท่า อย่างไรก็ตามวัยรุ่นชายมีสัดส่วนการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าวัยรุ่นหญิงถึง 9 เท่า และวัยรุ่นชายเริ่มต้นดื่มเมื่ออายุน้อยกว่าวัยรุ่นหญิง

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะส่งผลกระทบต่อวัยรุ่นทั้งด้านร่างกาย จิตใจ และสังคม ปัญหาใหญ่ที่สำคัญที่สุด ที่เกิดจากพฤติกรรม การดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่น ได้แก่ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมักเกิดความรุนแรงสูง ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นตัวผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นเอง ผู้โดยสารที่นั่งมาด้วย หรือคู่กรณีที่ผู้ขับขี่วัยรุ่นขับรถไปชน

งานวิจัยพฤติกรรมกรรมการดื่มสุรา²⁰ ได้ระบุว่าสาเหตุหลักของการดื่มสุราในกลุ่มวัยรุ่นเกิดจากการอบรมเลี้ยงดูจากพ่อแม่ที่มีพฤติกรรมกรรมการดื่มสุรา ด้วยเช่นเดียวกัน เพราะวัยรุ่นจะมีพฤติกรรมเลียนแบบจากพ่อแม่ คือถ้าพ่อแม่ดื่มสุราให้ลูกเห็นเป็นประจำ ลูกก็จะอยากลองดื่มด้วยเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ยังมีพฤติกรรมเลียนแบบเพื่อนสนิทที่ดื่มสุรา มีอีกสาเหตุหนึ่งที่เริ่มพบเห็นบ่อยมากในปัจจุบัน คือการมีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณใกล้สถานศึกษาจำนวนมาก ซึ่งมักสร้างแรงจูงใจให้วัยรุ่นที่เรียนหรือพักอาศัยใกล้กับสถานศึกษาหันมาดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มมากขึ้น และมักเป็นการดื่มอยู่ในกลุ่มเพื่อนฝูง และภายหลังจากการดื่มก็อาจมีการชักชวนไปทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ หนึ่งในนั้นคือการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน

ผลงานวิจัยดังกล่าวยังคงค้นพบอีกว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่น ได้แก่ เพศ อายุ ที่พักอาศัย ทัศนคติต่อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ค่านิยมการไม่ดื่ม การรับรู้ผลกระทบจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การเข้าถึงแหล่งซื้อขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความสัมพันธ์ของครอบครัว พฤติกรรมการดื่มของเพื่อนสนิท และการรับรู้ถึงโทษจากสื่อโฆษณา

ข้อค้นพบในขั้นต้นที่เกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการดื่มสุราในกลุ่มวัยรุ่น มีความสอดคล้องกับงานวิจัยที่ศึกษาพฤติกรรมกรรมการดื่มสุราและการขับขี่ยานพาหนะ²¹ โดยเฉพาะการขับขี่ยานพาหนะในกลุ่มวัยรุ่น ที่พบบ่อยมากในช่วงเทศกาลต่างๆ โดยวัยรุ่นชายจะมีการดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะมากกว่าวัยรุ่นหญิง และเมื่อมีการดื่มสุราแล้ว มักจะมีพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ตามมา เช่น มีความคึกคะนองมากขึ้น ขับขี่เร็วขึ้น และไม่มีการป้องกันตัวเองหรือไม่มีการใช้อุปกรณ์นิรภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัย ปัจจัยที่พบว่าส่งผลต่อการดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะได้แก่ ปัจจัยด้านวัยรุ่นเอง เช่น ความคึกคะนองอยากอวด อยากแข่งขัน ด้านครอบครัว ได้แก่ ถ้าพ่อแม่มีการตักเตือนในการห้ามดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะพร้อมกับเป็นตัวอย่างที่ดีให้แกลูก ลูกก็มักปฏิบัติตาม ด้านเพื่อน เช่น ถ้าเกิดมีการรวมกลุ่มรวมตัวกัน ก็จะมีโอกาสในการดื่มสุราแล้วรวมกลุ่มขับขี่ยานพาหนะด้านสังคมและสื่อต่างๆ เช่น ในช่วงเวลาเทศกาล งานเลี้ยง ก็มีโอกาที่วัยรุ่นจะดื่มสุราแล้วขับขี่ รวมถึงสื่อโทรทัศน์ และโฆษณาต่างๆ ที่อาจชักจูงให้วัยรุ่นทำพฤติกรรมเลียนแบบได้

มาตรการป้องกันปัญหาวัยรุ่นกับการดื่มสุราแล้วมาขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน คงหนีไม่พ้นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ต้นทาง คือต้องเริ่มที่ครอบครัวของวัยรุ่นเอง ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมตั้งแต่พ่อแม่ และผู้ปกครองจะต้องเป็นแบบอย่างที่ดีให้แกลูกในเรื่องของพฤติกรรมกรรมการดื่มสุรา ควรชี้ให้เห็นโทษที่ชัดเจนของการดื่มสุราแล้วมาขับขี่ ประกอบกับควรมีมาตรการที่มุ่งเน้นในเรื่องการควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างจริงจัง โดยเฉพาะในบริเวณใกล้สถานศึกษาซึ่งเป็นมาตรการที่ต้องทำอย่างเร่งด่วน เพื่อลดจำนวนนักดื่มที่เป็นกลุ่มวัยรุ่น ควรมีการกำหนดโซนนิ่งให้ชัดเจนว่าห้ามมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใกล้บริเวณสถานศึกษาในขอบเขตเท่าไร เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านอาหารและร้านสะดวกซื้อบริเวณรอบๆ สถานศึกษา

5. ใบขับขี่วัยรุ่น..

กฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดให้วัยรุ่นสามารถมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ได้ตั้งแต่อายุ 18 ปีขึ้นไป และสำหรับรถมอเตอร์ไซด์ตั้งแต่อายุ 15 ปีขึ้นไป โดยผ่านกระบวนการอบรมทักษะการขับขี่ และมีการทดสอบข้อเขียนและทดสอบภาคปฏิบัติ ถึงแม้ว่าประเทศไทยมีกฎหมายกำหนดอายุของวัยรุ่นที่สามารถขับขี่บนท้องถนนได้ แต่บ่อยครั้งที่เราัมักพบเห็นผู้ขับขี่ที่อายุน้อยไม่ถึง 15 ปี ออกมาขับขี่รถมอเตอร์ไซด์อยู่เป็นประจำ จนเกิดมีข้อเสนอใน



วงสนทนาที่จะพยายามให้วัยรุ่นหรือเด็กที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ให้มีใบอนุญาตขับขี่ชนิดพิเศษได้ ถ้าได้รับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย ยังดีที่ข้อเสนอดังกล่าวยังอยู่แค่ในวงสนทนา ไม่ได้นำมาใช้จริง เพราะถ้านำมาใช้จริงก็อาจก่อเป็นการส่งเสริมให้วัยรุ่นไปสู่ความตาย/พิการเร็วขึ้น²² หลายประเทศอุตสาหกรรมจึงมีกฎหมายอนุมัติใบขับขี่อย่างเป็นทางการ (Graduated Driver Licensing)²³

กระบวนการออกใบขับขี่นั้น สามารถช่วยคัดเลือกผู้ที่มีความสามารถในการขับขี่ได้ แต่ควรมีการออกแบบกระบวนการที่ทำให้ได้รับใบขับขี่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้น้อยที่สุด จากรายงานของ OECD (2006)²⁴ ระบุว่า เมื่อผู้ขับขี่มีอายุน้อยลงเท่าไร โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ก็มากขึ้นเท่านั้น ดังนั้นหน่วยงานของรัฐควรที่จะพยายามเพิ่มแรงจูงใจของการเรียกร้องที่จะลดอายุของผู้ขับขี่ในการที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ เพราะการอนุญาตให้ขับขี่ได้ในอายุที่มากขึ้น จะช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ ในความเป็นจริงแล้ว อายุเริ่มต้นที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ของรถมอเตอร์ไซด์ก็ควรถูกกำหนดให้อยู่ในช่วงอายุที่เท่ากับใบอนุญาตในการขับขี่รถยนต์ เพราะไม่เช่นนั้นวัยรุ่นก็จะเลือกใช้รถมอเตอร์ไซด์ก่อน เพราะสามารถขับขี่ได้ในอายุน้อยกว่า ทั้งๆ ที่ รถมอเตอร์ไซด์มีความปลอดภัยน้อยกว่ารถยนต์เสียอีก

แม้ว่าวัยรุ่นที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้ว ก็ยังมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในช่วงปีแรกที่วัยรุ่นเริ่มขับขี่ ถือว่าเป็นปีที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เพราะวัยรุ่นยังขาดทักษะ ประสบการณ์และความชำนาญในการขับขี่ ประกอบกับลักษณะของวัยรุ่นที่มักมีความคิดคะนอง และขาดความระมัดระวังในการขับขี่ สำหรับในประเทศไทยนั้นยังไม่ค่อยบังคับให้ผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับขี่ต้องผ่านการฝึกขับขี่ที่มีผู้ฝึกสอนอย่างถูกต้อง แต่กระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่มีเพียงการอบรมทักษะการขับขี่เป็นเวลา 4 ชั่วโมงแล้วทำการทดสอบข้อเขียนและปฏิบัติได้เลย ซึ่งการทดสอบในภาคปฏิบัติก็มีการทดสอบทักษะการขับขี่ภายในสถานที่สอบเท่านั้น เช่น การขับรถเดินหน้า ถอยหลัง หยุ่รถ จอดรถ และการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร ต่างกับในประเทศที่จะต้องมีการฝึกขับขี่ที่มีผู้ฝึกสอนในสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นขณะขับขี่ และได้มีรายงานว่าการฝึกขับขี่ในลักษณะนี้สามารถช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วง 2 ปีหลังจากได้รับใบอนุญาตขับขี่ได้ ยกตัวอย่างเช่น ในประเทศสวีเดน โดยปกติแล้วได้กำหนดให้มีการฝึกขับขี่เป็นระยะเวลาทั้งหมด 50 ชม.แต่เมื่อเพิ่มชั่วโมงการฝึกขับขี่เป็นเวลา 120 ชม. กลับพบว่าสามารถลดอุบัติเหตุในช่วง 2 ปีหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ถึง 40% หรือตัวอย่างในรัฐวิกตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย ที่กำหนดให้ว่าจะต้องฝึกขับขี่โดยมีผู้ฝึกสอนนั่งรถไปด้วยเป็นเวลาทั้งหมด 120 ชั่วโมงก่อนที่จะสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่ได้ อย่างไรก็ตามมีงานวิจัยบางชิ้นระบุว่า การฝึกขับขี่ก่อนที่จะได้ใบอนุญาตขับขี่ ไม่ได้ถูกพิสูจน์ว่าเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่^{8, 9, 10, 11, 12, 13} ทั้งๆ ที่ได้ออกเป็นข้อบังคับในการออกใบอนุญาตขับขี่ในหลายๆ ประเทศ เพราะการฝึกขับขี่ในลักษณะนี้มักจะเป็นการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความสามารถในการขับขี่ที่จะทำให้ผ่านการทดสอบขับขี่เสียมากกว่า แต่ไม่ได้เป็นการทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย แท้ที่จริงแล้วการที่จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัยนั้น ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า ดังนั้นการฝึกขับขี่ควรมุ่งเน้นไปที่การควบคุมการขับขี่อย่างปลอดภัยได้ด้วยตนเอง (Self-Assessment) และควรมุ่งเน้นสอนเรื่องปัจจัยเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุด้วย

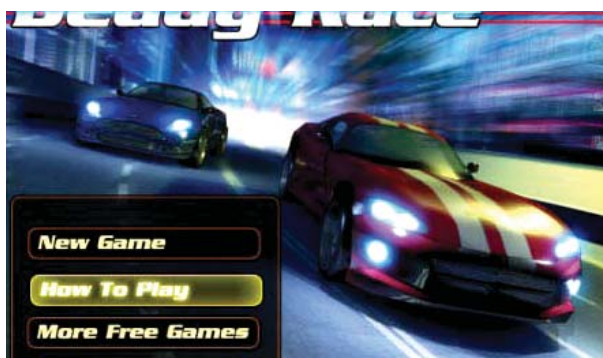
ในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีกฎหมายให้มีการจำกัดอายุของผู้ที่ต้องการมีใบอนุญาตขับขี่ และต้องมีการฝึกขับขี่โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับในการฝึก ได้แก่ ขั้นเริ่มต้น คือผู้ขับขี่สามารถขับได้ แต่เฉพาะบนเส้นทางระหว่างจากบ้านไปโรงเรียนหรือที่ทำงานเท่านั้น โดยต้องใช้รถของผู้ปกครองในการขับขี่ ต่อมาเป็นขั้นกลาง ที่ผู้ขับขี่ต้องเน้นการเพิ่มพูนประสบการณ์ที่จำเป็น เช่น การขับขี่ในเวลากลางคืนและการเอาตัวรอดในสภาวะเสี่ยงภัยหรือฉุกเฉิน โดยมีการนับชั่วโมงการฝึกฝนและอบรม และขั้นสุดท้าย คือการมีใบอนุญาตขับขี่แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กล่าวมา

แล้วก่อนหน้านี้ โดยกฎหมายนี้ยังจำกัดสิทธิ์บางอย่าง เช่นห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่มีผู้โดยสาร หรือห้ามขับขี่ในเวลากลางคืน โดยแต่ละรัฐอาจมีข้อกำหนดเพิ่มเติมที่แตกต่างกัน

เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ทางสถาบันประกันภัยเพื่อความปลอดภัยทางหลวง และสถาบันข้อมูลการสูญเสียบนทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกา²⁴ พบว่า กฎหมายควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่นี้สามารถช่วยชีวิตวัยรุ่นได้มากกว่า 500 คนต่อปี ช่วยลดความเสี่ยงภัยจากการขับขี่ถึง 9,500 คนต่อปี และสามารถช่วยชีวิตวัยรุ่นที่มีอายุตั้งแต่ 15 - 17 ปี ได้ ในปัจจุบันผู้ที่เข้าสู่อายุครบในชั้นต้นได้จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 16 ปี และต้องได้รับการฝึกสอนจากครูฝึกมากกว่า 65 ชั่วโมงโดยประมาณ ก่อนจะผ่านเข้าสู่นักกลาง และยังมีข้อบังคับเพิ่มเติม เช่นห้ามวัยรุ่นขับรถหลัง 2 ทุ่ม และห้ามให้มีผู้โดยสารที่เป็นวัยรุ่นร่วมเดินทางมาในรถด้วย

เนื่องจากในช่วงปีแรกที่วัยรุ่นเริ่มขับขี่ จะมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างมาก²⁴ ดังนั้นหน่วยงานของรัฐในประเทศไทยควรพิจารณาให้มีการออกกฎหมายพิเศษที่เคร่งครัดมากขึ้นกับกลุ่มวัยรุ่นที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ในช่วงปีแรก เช่น ควรออกกฎหมายบังคับเรื่องการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยปริมาณแอลกอฮอล์ที่ควบคุมควรอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าระดับแอลกอฮอล์ควบคุมปกติ เพราะวัยรุ่นมักจะมีสมาธิ (Sensitive) กับแอลกอฮอล์ได้มากกว่าผู้ใหญ่โดยทั่วไป²⁵ และกลุ่มวัยรุ่นก็มีโอกาสที่จะไปดื่มสุรแล้วมาขับขี่ได้มากกว่า หรือควรออกกฎหมายในเรื่องของการห้ามวัยรุ่นขับขี่ในเวลากลางคืนแล้วมีผู้โดยสารที่เป็นวัยรุ่นอยู่ภายในรถคันเดียวกันโดยเฉพาะในช่วงปีแรกของการได้รับใบอนุญาตขับขี่ และสุดท้ายการที่จะควบคุมผู้ขับขี่วัยรุ่นก็ยังคงเป็นเรื่องของการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ถ้าผู้ขับขี่ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่มาใหม่ๆ กระทำผิดกฎจราจร ผู้ขับขี่นั้นควรได้รับโทษห้ามขับขี่ชั่วคราว หรืออาจจะถูกยึดใบขับขี่แล้วให้กลับไปได้รับการฝึกขับขี่ใหม่ หรืออาจมีการใช้ระบบตัดแต้ม ที่นำไปสู่การยึดใบอนุญาตขับขี่ในอนาคต แต่การจะออกกฎหมายหรือข้อบังคับโดยเจาะจงกลุ่มวัยรุ่นหรือผู้ที่มีการประสบการณ้อยในการขับขี่ อาจทำได้ยากเพราะอาจเกิดแรงต่อต้าน ดังนั้นจึงสมควรให้มีการออกกฎหมายที่สามารถนำมาใช้สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปได้ด้วย เช่น การนำระบบตัดแต้มมาใช้และมีการยึดใบอนุญาตขับขี่หรือยึดรถเมื่อมีการทำผิดกฎจราจรเกิดขึ้น เป็นต้น

6. เกมแข่งรถ...ตัวการนำไปสู่พฤติกรรมก้าวร้าวในการขับขี่



ยุคนี้ถือว่าเป็นยุคของเทคโนโลยีและการสื่อสาร วัยรุ่นส่วนใหญ่ก็มีเครื่องมือสื่อสารเป็นของตนเอง เช่น คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์มือถือ ไอแพด และอื่นๆ งานอดิเรกของวัยรุ่นสมัยนี้จึงหนีไม่พ้นการเล่นเกมส์จากเครื่องมือสื่อสารที่สามารถดาวน์โหลดเกมส์จากโลกออนไลน์ได้ตามต้องการ นอกจากนี้ยังมีร้านเกมส์มากมายที่เปิดกันอยู่ทั่วไปตามห้างสรรพสินค้าและในย่านชุมชนหลายแห่ง ให้เด็กและวัยรุ่นสามารถใช้เวลาหลังเลิกเรียน หรือยามว่างในการเล่นเกมส์ได้ เกมส์ตู้ เกมส์ในคอมพิวเตอร์หรือเกมส์ออนไลน์นั้นก็มีหลากหลายประเภท เด็กและวัยรุ่นบางคนก็ชอบการเล่นเกมส์แข่งรถมากเป็นพิเศษ เพราะด้วยสีสันและเนื้อหาของเกมส์

ที่ดูเหมือนสิ่งแวดลอมการขับขี่ของจริง ในบางเกมส์ผู้เล่นก็สามารถบังคับพวงมาลัยและคันเร่งตามที่ใจต้องการได้ เกิดความมันส์ เร้าใจเสมือนกับได้ขับขี่ด้วยความเร็วบนถนนจริงๆ แต่แท้จริงแล้วการเล่นเกมส์แข่งรถนั้นก็กลับมีผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่จริงในชีวิตประจำวัน

งานวิจัยจากประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ทำการติดตามพฤติกรรมเด็กและวัยรุ่นอายุ 10-14 ปีที่ชอบเล่นเกมแข่งรถและมีพฤติกรรมขับขี่โดยประมาทในเกมส์ เป็นระยะเวลา 3 ปีครึ่ง หลังจากทำการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมขับขี่ของวัยรุ่นพบว่า ผู้ที่ขับรถในเกมส์โดยประมาท ในชีวิตจริงจะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่มากกว่าคนทั่วไป เช่น มักขับขี่ด้วยความเร็วสูงและชอบฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร²⁶ ดังนั้นผลงานวิจัยชิ้นนี้จึงสรุปได้ว่า เกมแข่งรถมีผลต่อพฤติกรรมขับขี่โดยตรง ซึ่งได้สนับสนุนผลงานวิจัยที่ค้นพบก่อนหน้านี้ว่าการเล่นเกมแข่งรถนั้นมีความเชื่อมโยงกับการประสบอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถยนต์

ไม่เพียงแต่เกมส์แข่งรถที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่น แต่ยังมีการค้นพบอีกว่าวัยรุ่นที่ชอบดูหนังประเภทแข่งรถ หรือชอบดูการแข่งขันแข่งรถจะมีแนวโน้มที่มีพฤติกรรมขับขี่เร็ว²⁶ ซึ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นเมื่อรับรู้ข้อเท็จจริงจากปัจจัย

ภายนอกเหล่านี้แล้ว เราจะสามารถควบคุมและป้องกันปัญหาที่เกิดจากอิทธิพลภายนอกเหล่านี้ได้อย่างไร นั่นเป็นเรื่องท้าทายที่หน่วยงานที่รับผิดชอบต่างๆ ต้องหันมาช่วยกันคิดหาแนวทางการแก้ไขที่รอบด้านมากยิ่งขึ้น

7. วัยรุ่น..ความเร็ว..รถยนต์



เมื่อเรานึกถึงวัยรุ่นกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยส่วนใหญ่แล้วมักจะมองปัญหาไปที่วัยรุ่นซึ่งมอเตอร์ไซด์เสียมากกว่า และวัยรุ่นกลุ่มที่ขี่มอเตอร์ไซด์มักถูกมองว่าเป็นกลุ่มชนชั้นในสังคมระดับกลางและระดับล่างที่อาจดูเหมือนว่าทางภาครัฐและสังคมทั่วไปให้ความใส่ใจค่อนข้างน้อย แต่ถ้ามองปัญหาอุบัติเหตุกับวัยรุ่นในกลุ่มชนชั้นอีกระดับคือระดับกลางถึงบน เช่น วัยรุ่นกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถยนต์ ก็จะพบว่าอุบัติเหตุรถยนต์ที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นก็ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน ดังที่เราได้ทราบข่าวตามหน้าหนังสือพิมพ์และสื่อต่างๆ ในกรณีที่วัยรุ่นขับรถยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุจนถึงขั้นเสียชีวิต ซึ่งผู้เสียชีวิตอาจเป็นผู้โดยสารที่นั่งรถมาด้วยกัน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ที่อาจถูกวัยรุ่น

ที่ขับรถด้วยความเร็วสูงจนจนเสียชีวิต อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในลักษณะนี้ได้สร้างความสะเทือนใจและมักถูกวิพากษ์วิจารณ์กันค่อนข้างมาก เรามักสังเกตได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในหลายกรณีส่งผลให้ภาครัฐเกิดความตื่นตัว หันมาหาทางแก้ไข (หรือล่อมคอก) กันอย่างเร่งด่วน ยกตัวอย่างเช่น วัยรุ่นซึ่งเก่งชนรถตูดทางยกระดับ ที่ทำให้เกิดข้อบังคับในการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสาร หรือกรณีวัยรุ่นขับรถตูดทางยกระดับที่ทำให้ทางภาครัฐเข้ามาแก้ไขปัญหาดูแลความปลอดภัยบนท้องถนนภายในเวลาไม่ถึง 2 อาทิตย์ กรณีเหล่านี้มีความแตกต่างจากอุบัติเหตุวัยรุ่นที่เสียชีวิตจากการขี่มอเตอร์ไซด์โดยสิ้นเชิง เพราะอุบัติเหตุวัยรุ่นกับมอเตอร์ไซด์ดูเหมือนจะเกิดขึ้นอยู่ทุกเมื่อเชื่อวัน แต่กลับขาดมาตรการที่นำมาใช้ป้องกันและแก้ไขปัญหาย่างจริงจัง

เมื่อกลับมาดูที่ปัญหายุวชนและการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ ได้มีงานวิจัยหลายชิ้นระบุว่า พฤติกรรมของวัยรุ่นส่งผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยวัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ และมีแนวโน้มในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น และผู้ขับขี่วัยรุ่นมีแนวโน้มที่จะใช้ความเร็วในการขับขี่สูงขึ้นเมื่อเดินทางไปกับกลุ่มเพื่อน แต่จะใช้ความเร็วต่ำกว่าเมื่อเดินทางไปกับคนในครอบครัว²⁷ นอกจากนี้จากการศึกษาโดย Jorgensen and Pedersen (2005)²⁸ พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ขับขี้น้อยจะมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์สูงกว่า เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี้น้อยจะตัดสินใจช้ากว่า

เกตุพัทธ์ และคณะ (2011)²⁹ ได้ศึกษาว่าวัยรุ่นกลุ่มใดที่มีพฤติกรรมการขับรถเร็วมากที่สุด ผลการศึกษาพบว่า วัยรุ่นที่มาจากครอบครัวที่มีรายได้สูง วัยรุ่นที่ใช้เวลาในการทำกิจกรรมเกี่ยวกับการแข่งรถ เช่น ดูหนังแข่งรถ และดูการแข่งรถ และวัยรุ่นที่เป็นนักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มหาวิทยาลัยเอกชนที่ตั้งอยู่ในเขตนอกเมือง จะมีพฤติกรรมการขับรถเร็ว จากนั้นเมื่อทำการวิเคราะห์ผลการใช้ความเร็วในเขตเมือง เขตนอกเมือง และบนทางด่วนพบว่า ปัจจัยด้าน เพศ อายุ มหาวิทยาลัย ที่ตั้งของมหาวิทยาลัย รายได้ครอบครัว รสนิยมในการชอบดูหนังแข่งรถ และดูการแข่งรถ มีผลต่อการใช้ความเร็วในกลุ่มวัยรุ่นอย่างมีนัยสำคัญ จากการสอบถามพบว่า วัยรุ่นชายมักใช้ความเร็วในการขับขี่มากกว่าวัยรุ่นหญิงโดยเฉพาะเวลาขับรถบนทางด่วน วัยรุ่นที่เพิ่งเริ่มขับรถมักจะขับรถเร็วมากกว่าวัยรุ่นที่มีประสบการณ์ขับขี้นานแล้ว วัยรุ่นที่เรียนอยู่ในมหาวิทยาลัยเอกชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งมหาวิทยาลัยที่ตั้งอยู่นอกเขตเมืองมักมีพฤติกรรมการใช้ความเร็วสูง วัยรุ่นที่มีรายได้ครอบครัวสูงมีแนวโน้มที่จะใช้



ความเร็วสูงในการขับขี้นมากกว่าวัยรุ่นที่มาจากครอบครัวที่มีรายได้ต่ำกว่า วัยรุ่นที่มีรสนิยมชอบดูการแข่งขันรถและดูหนังแข่งรถมักมีพฤติกรรมในการใช้ความเร็วในการขับขี้นสูง

ข้อค้นพบเหล่านี้ได้บ่งบอกถึงลักษณะของกลุ่มวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี้นรถเร็ว โดยมีปัจจัยที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางครอบครัว กลุ่มเพื่อน และปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น งานอดิเรกและรสนิยมความชอบส่วนตัวที่ส่งเสริมให้มีพฤติกรรมขับขี้นรถเร็ว ดังนั้นการแก้ไขปัญหาวัยรุ่นขับขี้นรถเร็ว จึงอาจไม่เพียงพอถ้าจะมองเพียงแค่ตัววัยรุ่นเอง ครอบครัวก็มีส่วนสำคัญที่ช่วยในการอบรมสั่งสอน สิ่งแวดล้อมและกลุ่มเพื่อน ที่มหาวิทยาลัยก็มีส่วนสำคัญ ทางมหาวิทยาลัยเองอาจต้องช่วยในการสร้างกฎระเบียบและข้อบังคับ ในการจำกัดความเร็วในบริเวณมหาวิทยาลัย และรอบสถานศึกษา เช่น ถ้ามีการจับกุมวัยรุ่นที่ขับขี้นรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด อาจมีการแจ้งไปที่มหาวิทยาลัย และทางมหาวิทยาลัยควรต้องมีการกำหนดบทลงโทษสำหรับวัยรุ่นที่ทำผิดเหล่านี้เพิ่มเติม เหมือนกับในประเทศญี่ปุ่นที่มีการกำหนดบทลงโทษเพิ่มเติมของบริษัทเอกชน โดยถ้ามีพนักงานบริษัทคนใดถูกจับเนื่องจากการเมาแล้วขับ พนักงานคนนั้นจะถูกไล่ออกจากงานทันที ส่วนในเรื่องของงานอดิเรกที่มีผลต่อพฤติกรรมขับขี้นรถเร็ว เช่นการดูหนังแข่งรถหรือรายการแข่งรถ ควรมีการศึกษาวัยรุ่นเพิ่มเติม เพราะถ้าการดูหนังแข่งรถหรือรายการแข่งรถ ส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมขับขี้นรถเร็วของวัยรุ่น ก็ควรมีการเผยแพร่ข้อเท็จจริงนี้ให้สาธารณชนได้รับรู้ถึงผลเสียที่เกิดขึ้นของงานอดิเรกประเภทดังกล่าว หลังจากนั้นอาจต้องมีการควบคุมสื่อหรือการจำกัดอายุของเยาวชนในการเข้าถึงหนังหรือรายการแข่งรถประเภทเหล่านี้

เอกสารอ้างอิง

- 1 Catchpole, J.E., Macdonald, W.A., & Bowland, L. (1994). Young Driver Research Program: The Influence of Age-Related and Experience-Related Factors on Reported Driving Behaviour and Crashes. CR 143. Canberra, Australia: Federal Office of Road Safety
- 2 Crettenden, A., & Drummond, A.E. (1994). Young Driver Research Program: The Young Driver Problem Versus the Young Problem Driver. CR 151. Canberra, Australia: Federal Office of Road Safety.
- 3 Gregersen, N.P. (1998). Young Car Drivers. Why are they overrepresented in traffic accidents? How can driver training improve their situation? VTI rapport 409A. Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- 4 Mayhew, D.R., & Simpson, H.M. (1995). The Role of Driving Experience: Implications for the Training and Licensing of New Drivers. Toronto, Ontario: Insurance Bureau of Canada.
- 5 Simpson, H.M. (Ed.). (1996). New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists. Los Angeles, California: UCLA.
- 6 McKnight, A.J., & McKnight, A.S. (2003). Young novice drivers: Careless or clueless? Accident Analysis and Prevention, 35: 921-925.
- 7 Williams, A.F., & Ferguson, S.A. (2002). Rational for graduated licensing and risks it should address. Injury Prevention 8(suppl. II): 9-14.
- 8 Christie, R. (2001). The Effectiveness of Driver Training as a Road Safety Measure: A Review of the Literature. Noble Park, Victoria, Australia: Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd.
- 9 Engstrom, I, Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., & Nyberg, A. (2003). Young Novice Drivers, Driver Education and Training: Literature Review. VTI rapport 491A. Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- 10 Mayhew, D.R., & Simpson, H.M. (2002). The safety value of driver education and training. Injury Prevention, 8(suppl II): 3-8.
- 11 Roberts, I., Kwan, I., & the Cochrane Injuries Group Driver Education Reviewers. (2002). School based driver education for the prevention of traffic crashes (Cochrane Review). In: Cochrane Library, Issue 1. Oxford: Update Software.
- 12 Senserrick, T., & Haworth, N.L. (2005). Review of Literature Regarding National and International Young Driver Training, Licensing and Regulatory Systems. Report no. 239. Clayton, Victoria: Monash University Accident Research Centre.
- 13 Vernick, J.S., Li, G., Ogaitis, S., Mackenzie, E.J., Baker, S.P., & Gielen, A.C. (1999). Effects of high school driver education on motor vehicle crashes, violations and licensure. American Journal of Preventive Medicine, 16(1)5: 40-46.

94 | บทความเจาะลึกสถานการณ์ในประเด็นสำคัญ

- 14 Woratanarata, P., Ingsathitb, A., Chatchaipanb, P., Suriyawongpaisal, P. (2013) Safety riding program and motorcycle-related injuries in Thailand. Accident Analysis and Prevention 58, pp. 115- 121.
- 15 พนม เกตุมาน, พฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น (Risk-taking Behaviors in Adolescence), ข้อมูลจากคลินิกจิต-ประสาท http://www.psyclin.co.th/new_page_78.htm
- 16 สือชัย ศรีเงินยวง, รถจักรยานยนต์ : วิธีคิด และพฤติกรรมของคนต่างวิถี, หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามารินทร์, พ.ศ. 2546
- 17 ปณิตดา นำนานสูง, โลกของวัยรุ่นกับการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร, คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, พ.ศ. 2550
- 18 นิรันดร์ บัญจันทร์, เวทีวิพากษ์: ความตายที่ไร้สาระ, หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2550, http://www.bangkokbiznews.com/2007/06/27/WW06_0610_news.php?newsid=81083
- 19 ประเด็นร้อนๆ ปัญหาแก๊งวัยรุ่นซึ่งมอเทอร์ไซด์โดยการจัดหาสนามแข่งให้ จะช่วยแก้ปัญหาได้หรือไม่? <http://www.bloggang.com/viewblog.php?id=mistersubmarine&date=26-09-2005&group=2&gblog=4>
- 20 พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ <http://praew-zoetic.blogspot.com/>
- 21 ไขว้ไขว้ จินตนิมิต, กาญจนา จันทะนุช, ดวงใจ นามิพั, วิมลพรรณ นานหนู, สาคร ภูมิพันธ์, สุกัญญา แพงคำไธ, การพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางรถจักรยานยนต์จากการดื่มสุราในกลุ่มวัยรุ่น, การประชุมวิชาการกระทรวงสาธารณสุข, พ.ศ. 2550
- 22 Anderson RN, Smith BL. Deaths: Leading Causes for 2001. National Vital Statistics Reports 2003;52:1-85.
- 23 Foss R, Goodwin A. Enhancing the effectiveness of graduated driver licensing legislation. J Safety Res 2003;34:79-84.
- 24 OECD, Young Drivers: The Road to Safety, Policy Brief, October 2006.
- 25 National Research Council and Institute of Medicine, Reducing underage drinking: A collective responsibility, Committee on Developing a Strategy to Reduce and Prevent Underage Drinking, Board on Children, Youth, and Families, Division of Behavioral and Social Sciences and Education; Washington, DC, The National Academies Press, 2004.
- 26 Rettner, R. "Video Games with Reckless Driving May Play out in Real Life", Life Science, 2010.
- 27 Fleiter, J.J., Lennon, A. and Watson, B. "How do other people influence your driving speed? Exploring the 'who' and the 'how' of social influences on speeding from a quantitative perspective", Transportation Research Part F 13, 49-62, 2010.
- 28 Jorgensen, F. and Pedersen, H., "Enforcement of speed limits-actual policy and drivers' knowledge", Accident Analysis and Prevention 37, 53-62, 2005
- 29 มนทิรา เทพพิตร, กณวิทย์ นิธิรุ่งเรือง, ปิยะพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล, โครงการศึกษาสาเหตุของพฤติกรรมการจับรถเร็วในกลุ่มวัยรุ่น นิสิต นักศึกษาโดยให้เหตุผลพฤติกรรมตามแผน, สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2011



มหันตภัยของ รถตู้โดยสารสาธารณะ

โดย

รศ.ดร. ศักดิ์สิทธิ์ เจริญพงศ์

1. บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะได้รับความสนใจอย่างสูงในสังคมไทย เห็นได้จากการรายงานข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถตู้โดยสารอย่างสม่ำเสมอ เหตุการณ์อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะที่ได้รับความสนใจอย่างมากเกิดขึ้นบนทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นที่พาดพิงวิจารณ์อย่างกว้างขวางของประชาสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางสื่อสังคมออนไลน์ ทำให้เกิดความพยายามโดยหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่จะยกระดับความปลอดภัยสำหรับรถตู้โดยสารสาธารณะด้วยวิธีต่างๆ

อย่างไรก็ดี ในช่วงเวลาที่ผ่านมา 1 ปี นับตั้งแต่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารสาธารณะก็มีได้ลดลง แต่กลับเพิ่มสูงขึ้นและมีระดับความรุนแรงมากขึ้นด้วย โดยในช่วงเดือนมกราคม ถึง พฤษภาคม พ.ศ. 2555 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ (รถตู้ป้ายเหลือง) ที่มีการบันทึกไว้ถึง 26 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 165 ราย และผู้เสียชีวิต 26 ราย เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งมีจำนวนอุบัติเหตุที่มีการบันทึกไว้ 20 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 81 ราย และผู้เสียชีวิต 5 ราย (สำนักสวัสดิภาพการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก, 2555) ทั้งนี้สถิติดังกล่าวไม่รวมรถตู้โดยสารสาธารณะที่ไม่ได้จดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย (รถตู้ป้ายดำ) ซึ่งคาดว่าจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ารถตู้ป้ายเหลือง

บทความนี้จะอภิปรายสถานการณ์อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะในประเทศไทย โดยเริ่มจากความเป็นมาของรถตู้โดยสารสาธารณะ ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารสาธารณะ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และความรุนแรงของอุบัติเหตุ ทั้งในเชิงเทคนิคและข้อบกพร่องในเชิงระบบ ทบทวนแนวทางปฏิบัติที่ดีในการกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ แล้วนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อการวางแผนและจัดการปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นในอนาคต

2. ความเป็นมาของรถตู้โดยสารสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยนั้นขาดการพัฒนาอย่างจริงจังมาเป็นเวลานาน ภาครัฐเพิ่งจะเริ่มตระหนักถึงการลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา แต่ก็มุ่งเน้นไปเพียงการลงทุนในระบบรางซึ่งมีความคับขันไปอย่างเชื่องช้า แม้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่ารถตู้โดยสารสาธารณะเป็นองค์ประกอบที่ขาดไม่ได้ของระบบขนส่งสาธารณะที่สมบูรณ์ แต่ในประเทศไทยบริการรถตู้โดยสารสาธารณะกลับไม่ได้รับความสนใจจากภาครัฐเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ถูกปล่อยให้เป็นที่ของภาคเอกชนเป็นหลัก โดยในประเทศไทยมีเพียง ชสมก. เท่านั้นที่เป็นหน่วยงานรัฐที่จัดให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะแก่ประชาชนภายในเขตเมืองสำหรับกรุงเทพมหานคร ในเมืองอื่นๆ ไม่มีการลงทุนจัดให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนเลย แต่รัฐให้เอกชนเข้ามาให้บริการโดยรับใบอนุญาตประกอบการรถตู้โดยสารจากกรมการขนส่งทางบก โดยมีความคาดหวังว่าเอกชนเหล่านั้นจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้โดยอาศัยรายได้จากค่าโดยสาร

ความคาดหวังที่จะให้เอกชนผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเลี้ยงตัวเองโดยรายได้จากค่าโดยสารดังกล่าวเป็นจริงได้เฉพาะในบางเมืองหรือในบางเส้นทางซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารมากเท่านั้น โดยในเส้นทางเหล่านั้นก็จะเป็นที่นิยมอย่างสูงของผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร ในขณะที่เส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อยก็จะมีผู้ประกอบการเอกชนขอรับใบอนุญาต ด้วยเหตุนี้ในประเทศที่พัฒนาแล้ว เมืองที่ต้องการให้มีบริการรถตู้โดยสารครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ จึงมักจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนขึ้นเพื่อให้บริการในทุกๆ เส้นทางของเมือง โดยองค์การฯ เหล่านี้เป็นกลไกที่นำผลกำไรจากเส้นทางที่มีรายได้สูงมาอุดหนุนการดำเนินการของเส้นทางที่ขาดทุน แม้กระนั้น องค์การขนส่งมวลชนของเมืองต่างๆ ในประเทศที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพทั่วโลกเกือบทั้งหมด ก็ยังมีผลประกอบการขาดทุนและต้องได้รับการอุดหนุนทางการเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากภาครัฐไม่มากนักน้อย ทั้งนี้ เกือบทั้งหมดภาครัฐจะรับผิดชอบงบการลงทุน (Capital Investment) ให้กับองค์การขนส่งมวลชนซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยดังที่ได้กล่าวมาในข้างต้น

รถตู้โดยสารสาธารณะเกิดจากความไม่เพียงพอและด้อยคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะของไทย การลงทุนพัฒนาโครงข่ายถนนโดยภาครัฐอย่างกว้างขวางในช่วง 4 ทศวรรษที่ผ่านมาไปสู่การพัฒนาเมืองอย่างรวดเร็วโดยขาดการควบคุม ในขณะที่ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เกือบหยุดนิ่งเนื่องจากขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง แม้จะมีถนนเกิดขึ้นใหม่จำนวนมาก แต่ก็ยังไม่มีการจัดรถตู้โดยสารสาธารณะ

เข้าไปให้บริการ เมื่อมีความต้องการเดินทางเกิดขึ้นในพื้นที่ที่ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้าไปให้บริการ การให้บริการรถตู้โดยสารจึงเกิดขึ้น โดยในระยะแรก รถตู้ที่ให้บริการนั้นจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล (รถตู้ป้ายดำ) และมีได้รับอนุญาตประกอบการรถโดยสารสาธารณะจากกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ

ในกรณีของรถตู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร โดยมากให้บริการในเส้นทางระหว่างพื้นที่ชานเมืองและย่านศูนย์กลางธุรกิจต่างๆ รถตู้โดยสารเหล่านี้มักใช้ทางพิเศษ ให้บริการแบบจุดถึงจุด และไม่จอดรับส่งผู้โดยสารระหว่างทาง จึงใช้เวลาในการเดินทางน้อยเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง ชสมก. และเป็นที่นิยมอย่างมากของนักเรียน นักศึกษาและผู้เดินทางไปทำงานซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็ว **โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีผู้โดยสารจำนวนมากต่อแถวรอขึ้นรถตู้โดยสารในบริเวณคิวรถเป็นประจำทุกวัน และมักพบการบรรทุกผู้โดยสารอย่างแออัด จนบางครั้งมีการยืนในรถตู้โดยสารด้วย**

สำหรับรถตู้โดยสารระหว่างเมือง โดยมากให้บริการในเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดที่ต่างๆ ในรัศมีไม่เกิน 400 กม. จุดเด่นของบริการรถตู้โดยสารระหว่างเมือง คือมีจุดขึ้น-ลงรถที่สะดวกในการเข้าถึง โดยเฉพาะบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยเมื่อเทียบกับรถ บขส. และรถรวมบริการซึ่งต้องขึ้น-ลงรถที่สถานีขนส่งที่ไม่สะดวกในการเข้าถึง เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต 2) และ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) รถตู้โดยสารระหว่างเมืองมักใช้ความเร็วสูง ทำให้ไปถึงจุดหมายได้อย่างรวดเร็วเร็วกว่ารถ บขส. นอกจากนี้ เมื่อรถตู้ไปถึงจุดหมายปลายทางในต่างจังหวัด ก็สามารถไปส่งผู้โดยสาร ณ จุดที่สะดวกในการเดินทางต่อไป เช่น ในตัวเมืองต่างจากรถ บขส. ซึ่งต้องเขาจอดในสถานีขนส่งที่มักตั้งอยู่ห่างไกลจากตัวเมืองและไม่สะดวกในการต่อรถ

ความนิยมของประชาชนทำให้จำนวนรถตู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยแทบไม่มีการควบคุม แต่เนื่องจากเส้นทางที่ให้บริการนั้นมักทับซ้อนกับเส้นทางที่มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อยู่แล้ว คือ ชสมก. สำหรับเส้นทางในกรุงเทพฯ-ปริมณฑล และ บขส. สำหรับเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด จึงเกิดแรงกดดันให้มีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ รัฐบาลได้แก้ปัญหาด้วยการให้รถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการอยู่เดิมเข้าร่วมบริการกับ ชสมก. และ บขส. โดยให้ ชสมก. และ บขส. ทำหน้าที่กำกับดูแลโดยเริ่มดำเนินการเมื่อ ปี พ.ศ. 2541 และแล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2545 สำหรับเส้นทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีรถตู้จดทะเบียนรวมบริการ ชสมก. 5,566 คัน (สมพร หลงจิ, 2548) ส่วนเส้นทางระหว่างเมือง มีรถตู้รวมบริการ บขส. เส้นทางหมวด 2 จำนวน 5,834 คัน และเส้นทางหมวด 3 จำนวน 630 คัน (บริษัท ขนส่ง จำกัด, 2554) นอกจากนี้ ยังมีรถตู้โดยสารที่ขอใบอนุญาตประกอบการเดินทางเองในเส้นทางหมวด 3 อีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งเมื่อพิจารณาจำนวนรถตู้ที่จดทะเบียนและรถตู้ป้ายดำ คาดว่าในปัจจุบันจะมีรถตู้โดยสารสาธารณะในประเทศไทยราว 20,000 คัน

การขาดการสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างจริงจัง ประกอบกับการขาดวางแผนการขนส่งและการวางผังเมืองอย่างเป็นระบบ ทำให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างกระจัดกระจาย ยกแก่การให้บริการขนส่งสาธารณะเต็มรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ จากสถิติ ปี พ.ศ. 2554 ของ ชสมก. พบว่ามีรถตู้รวมบริการ ชสมก. มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 6,647 คัน ในขณะที่รถโดยสารประจำทาง ชสมก. มีเพียง 3,518 คัน ทั้งนี้ยังไม่รวมถึงรถตู้ป้ายดำ โดยเมื่อเกิดการพัฒนาด้านใหม่ๆ ก็จะมีรถตู้โดยสารที่ผิดกฎหมายเหล่านี้เกิดขึ้นใหม่ตามมามากด้วย ด้วยแนวโน้มดังกล่าว ทำให้การพึ่งพารถตู้โดยสารสาธารณะของประชาชนผู้เดินทางยังคงมีความจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้อย่างน้อยในอีก 10 - 20 ปี ข้างหน้านี้

3. สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ

นับตั้งแต่มีการกำหนดให้การลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นวาระแห่งชาติเมื่อปี พ.ศ. 2545 การรณรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มลดลง ดังแสดงในตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 จำนวนคดีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารนั้นมีแนวโน้มลดลงตามจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจับแจ้ง ซึ่งคดีอุบัติเหตุรถตู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วนระหว่าง 2.59% ถึง 3.04% ของคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2548 ถึง 2553 สัดส่วนนี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรายภาค พบว่ากรุงเทพมหานครและภาคกลางมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารระหว่างปี พ.ศ. 2548 ถึง 2553 สูงสุดคิดเป็น 45.71% และ 15.91% ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 1 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย
ระหว่าง ปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2553

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุรถตู้	จำนวนอุบัติเหตุรถรับจ้าง	สัดส่วนของอุบัติเหตุรถตู้
2548	3718	122122	3.04%
2549	3140	110686	2.84%
2550	2634	101752	2.59%
2551	2433	88713	2.74%
2552	2218	84806	2.62%
2553 *	1253 *	46256 *	2.71% *

ที่มา: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สตช.
หมายเหตุ: * ข้อมูล ปี 2553 เป็นข้อมูลเดือนมกราคม ถึง สิงหาคม

ตารางที่ 2 สัดส่วนอุบัติเหตุรถตู้โดยสารในภาคต่างๆ
ระหว่าง ปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2553

ปี พ.ศ.	กรุงเทพฯ	กลาง	ตะวันออก	ตะวันออกเฉียงเหนือ	เหนือ	ใต้
2548	37.76%	17.62%	3.98%	4.92%	11.83%	6.21%
2549	38.67%	16.50%	4.27%	5.64%	9.05%	5.13%
2550	44.71%	18.00%	9.32%	6.00%	7.17%	7.01%
2551	39.32%	19.32%	6.56%	6.36%	9.05%	10.82%
2552	50.91%	14.04%	5.24%	4.92%	6.84%	14.04%
2553	62.89%	9.96%	7.35%	7.22%	5.35%	6.97%
เฉลี่ย	45.71%	15.91%	6.12%	5.84%	8.22%	8.37%

ที่มา: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สตช.

เนื่องจากฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) ไม่มีการแยกรายละเอียดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสำหรับอุบัติเหตุรถตู้โดยสารเป็นการเฉพาะ ดังนั้นการวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารจึงต้องใช้ฐานข้อมูลอื่น โดยในบทความนี้ได้อ้างอิงฐานข้อมูลของกรมทางหลวง และกรมการขนส่งทางบก ตารางที่ 3 แสดงสถิติอุบัติเหตุรถตู้โดยสารและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวงในภาคต่างๆ ในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งรวบรวมจากระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวง จากสถิติดังกล่าวพบว่าอุบัติเหตุรถตู้โดยสารมีค่าดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Rate) ซึ่งคำนวณจากอัตราส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต สูงถึง 0.159 โดยภาคกลางเป็นภาคที่มีดัชนีการเสียชีวิตสูงที่สุด คือ 0.226 ส่วนในกรุงเทพมหานครมี ดัชนีการเสียชีวิตต่ำที่สุด คือ 0.043

ตารางที่ 3 อุบัติเหตุรถตู้โดยสารที่เกิดขึ้นบนทางหลวงในภาคต่างๆ ในปี พ.ศ. 2554

ภาค	จำนวนครั้ง		จำนวนครั้งของอุบัติเหตุรถตู้ที่			จำนวนคนที่		ดัชนีการเสียชีวิต
	อุบัติเหตุทั้งหมด	อุบัติเหตุรถตู้	มีทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น	มีผู้บาดเจ็บ	มีผู้เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	
กรุงเทพฯ	1455	57	43	13	1	22	1	0.043
กลาง	2969	94	49	28	17	123	36	0.226
ตะวันออก	1138	37	16	15	6	81	9	0.100
ตะวันออกเฉียงเหนือ	1388	32	11	13	8	86	21	0.196
เหนือ	2078	46	10	25	11	85	13	0.133
ใต้	1540	44	10	23	11	170	24	0.124
รวม	10568	310	139	117	54	567	104	0.159

ที่มา: ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

สำหรับรถตู้โดยสารสาธารณะที่มีการจดทะเบียนรับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารจากกรมการขนส่งทางบก (รถตู้ป้ายเหลือง) พบว่าในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุที่ได้รับการรายงานทั้งหมด 41 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 265 คน และผู้เสียชีวิต 23 คน โดยคิดเป็นดัชนีการเสียชีวิต 0.080 ซึ่งต่ำกว่าดัชนีการเสียชีวิตของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารโดยรวม อย่างไรก็ตาม ความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะในปี พ.ศ. 2554 อาจต่ำกว่าปกติ เนื่องจากได้รับอิทธิพลจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารครั้งใหญ่บนทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 ทำให้มีการกวดขันความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะในช่วงดังกล่าว ดังจะเห็นได้จากดัชนีการเสียชีวิตในช่วงเดือนมกราคม ถึง พฤษภาคม พ.ศ. 2554 มีค่าเพียง 0.058 แต่เมื่อพิจารณาความถี่และความรุนแรงในช่วงเดือนเดียวกันในปี พ.ศ. 2555 พบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก

โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นถึง 103.70% และผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นถึง 420% นอกจากนี้ ดัชนีการเสียชีวิตยังเพิ่มขึ้นเป็น 0.136 อีกด้วย ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (รถตู้ป้ายเหลือง)

ความถี่	ม.ค.-ธ.ค. 54	ม.ค.-พ.ค. 54	ม.ค.-พ.ค. 55	การเปลี่ยนแปลง 54-55
จำนวนครั้งที่มีการรายงาน	41	20	26	+ 30.00%
จำนวนครั้งที่ผู้บาดเจ็บ-เสียชีวิต	29	13	17	+ 30.77%
จำนวนครั้งที่ผู้บาดเจ็บ	27	11	17	+ 54.55%
จำนวนครั้งที่ผู้เสียชีวิต	9	3	10	+ 233.33%
จำนวนผู้บาดเจ็บ	265	81	165	+ 103.70%
จำนวนผู้เสียชีวิต	23	5	26	+ 420.00%
ดัชนีการเสียชีวิต	0.080	0.058	0.136	

ที่มา: สำนักสถิติการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จากสถิติอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร ทั้งสถิติในภาพรวมและสถิติของรถตู้โดยสารสาธารณะ พบว่าในระยะยาวความถี่ของอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มลดลง แต่สถิติในปีล่าสุดแสดงให้เห็นว่าความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารกลับเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การเสียชีวิตนั้นก็กลับเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้รถตู้โดยสารสาธารณะที่จดทะเบียนถูกต้องมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ารถตู้โดยสารทั่วไป ซึ่งอาจเกิดจากมาตรการควบคุมความปลอดภัยอย่างเข้มงวดต่อรถตู้ในกลุ่มนี้ของหน่วยงานภาครัฐ แต่ในด้านความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วกลับไม่แตกต่างจากรถตู้อื่นๆมากนักสำหรับพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่ากรุงเทพมหานครและภาคกลางเป็นพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารความถี่สูงที่สุด ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนรถตู้โดยสารให้บริการอยู่มากที่สุดนั่นเอง

ข้อมูลอุบัติเหตุรถตู้โดยสารชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการทบทวนมาตรฐานควบคุมความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน ในส่วนต่อไป จะกล่าวถึงผลการศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญในการกำหนดมาตรการควบคุมความปลอดภัยอย่างเหมาะสมต่อไป

4. ปัจจัยที่ทำให้รถตู้โดยสารสาธารณะไม่ปลอดภัย

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้รถตู้โดยสารสาธารณะไม่ปลอดภัย กล่าวคือ รถตู้โดยสารสาธารณะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าและเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีระดับความรุนแรงมากกว่ารถตู้โดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆ โดยจะมุ่งเน้นถึงปัจจัยเฉพาะสำหรับรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งแตกต่างจากรถตู้โดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆ โดยจะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ และปัจจัยเกี่ยวกับมนุษย์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

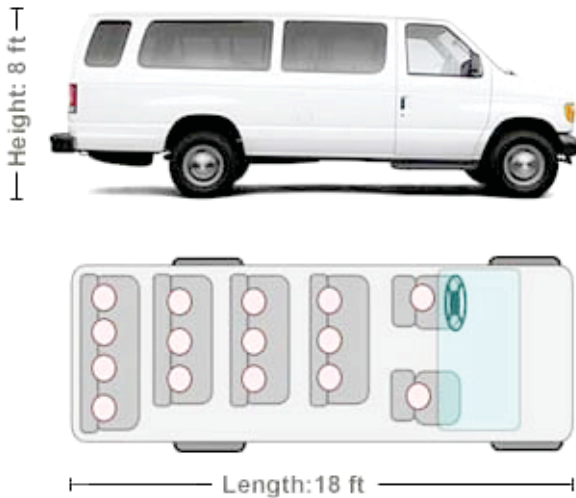
อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารสาธารณะมักมีความรุนแรง ดังจะเห็นได้ในภาพสภาพรถตู้ที่พังยับเยินตามที่ปรากฏในข่าวอยู่เสมอ ด้วยเหตุนี้ความไม่ปลอดภัยของรถตู้โดยสารในแง่ของตัวรถจึงได้รับความสนใจอย่างมากในสังคมไทย ในส่วนนี้จะกล่าวถึงประเด็นต่างๆ เกี่ยวกับลักษณะทางวิศวกรรมของรถตู้ ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัย โดยประมวลข้อมูลจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมยานยนต์ ดังนี้

4.1.1 เสถียรภาพการทรงตัว

จากสถิติอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะที่บันทึกโดยกรมการขนส่งทางบก พบว่าในจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งมีผู้บาดเจ็บหรือ

เสียชีวิตทั้งหมด 29 ครั้ง มี 12 ครั้งที่เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำหรือเสียหลักตกข้างทาง ส่วนสถิติในปี พ.ศ. 2555 ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึง พฤษภาคม จากจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตทั้งหมด 17 ครั้ง มีถึง 9 ครั้งที่เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำหรือเสียหลักตกข้างทาง สถิตินี้ดังกล่าวแสดงถึงความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำหรือเสียหลักตกข้างทางของรถตู้เมื่อเกิดอุบัติเหตุซึ่งอาจเกิดจากปัญหาด้านเสถียรภาพการทรงตัวของรถตู้โดยสาร

รูปที่ 1 รถตู้โดยสาร 15 ที่นั่ง
ยี่ห้อ Ford รุ่น Econoline XLT ที่ใช้แพร่หลายในสหรัฐอเมริกา
ที่มา: <http://www.bandago.com/>



ผลของเสถียรภาพการทรงตัวต่อความปลอดภัยของรถตู้ได้รับความสนใจอย่างมากในประเทศสหรัฐอเมริกาเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุรถตู้พลิกคว่ำบ่อยครั้ง จากผลการศึกษาของคณะกรรมการความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ (National Transportation Safety Board) ของสหรัฐฯ (NTSB, 2002) พบว่ารถตู้มีความเสี่ยงในการพลิกคว่ำ (Rollover) สูงกว่ารถยนต์ทั่วไป ทั้งนี้เนื่องจากรถตู้มีจุดศูนย์ถ่วงสูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อบรรทุกผู้โดยสารเต็มคันรถ นอกจากนี้ ผลการศึกษายังกล่าวถึงศักยภาพของเทคโนโลยีที่ช่วยป้องกันการพลิกคว่ำได้ เช่น Electronic Stability Control (ESC) และ Anti-lock Braking System (ABS) เป็นต้น แม้ว่ารถตู้ที่ใช้ในสหรัฐฯ อาจมีความแตกต่างจากรถตู้โดยสารในประเทศไทยอยู่บ้าง แต่สถิติการพลิกคว่ำของรถตู้โดยสารในประเทศไทยชี้ให้เห็นว่าผลการศึกษาของสหรัฐฯ ก็ควรจะถูกนำมาทบทวนและตรวจสอบกับสถานการณ์ในประเทศไทยด้วย เพื่อนำเสนอแนวทางจัดการปัญหาด้านการขาดเสถียรภาพการทรงตัวของรถตู้โดยสารในประเทศไทยอย่างเหมาะสม

4.1.2 ความแข็งแรงของโครงสร้างรถตู้โดยสาร

รถตู้โดยสารที่ใช้ในประเทศไทยเป็นแบบรถตู้หน้าตัด แตกต่างจากรถตู้หน้ายาวซึ่งมีเครื่องยึดอยู่ด้านหลังรถที่ใช้ในประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ดังรูปที่ 1 ดังนั้น โครงสร้างรถตู้โดยสารที่ใช้ในประเทศไทยจึงไม่มีพื้นที่ยุบตัว (Crumble Zone) เมื่อเกิดการชนด้านหน้าจึงไม่มีการดูดซับแรง โดยโครงสร้างของตัวรถ ทำให้ผู้โดยสารอาจได้รับแรงกระแทกอย่างเต็มที่ นอกจากนี้ โครงสร้างรถตู้โดยสารไม่มีโครงเหล็กรับแรงด้านข้าง (Side Bar) เพื่อป้องกันผู้โดยสารจากการชนด้านข้าง (นักสิทธิ์ นุ่มวงษ์, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2555) การตรวจสอบข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งกำกับดูแลมาตรฐานวิศวกรรมของรถยนต์ที่ใช้ในประเทศไทยพบว่า ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างรถตู้โดยสาร โดยกรมการขนส่งทางบกขาดแคลนบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ และยังไม่มีศูนย์ทดสอบที่สามารถรับรองมาตรฐานความแข็งแรงของรถได้ ทั้งนี้เนื่องจากการจัดตั้งศูนย์ทดสอบนั้นมีต้นทุนสูงทั้งในการลงทุนเริ่มต้นและต้นทุนการดำเนินการ



รูปที่ 2 สภาพรถตู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุบนทางยกระดับ
ดอนเมืองใกล้เวียกกับกำแพงความแข็งแรงของโครงสร้างรถตู้
ที่มา: หนังสือพิมพ์ข่าวสดวันที่
28 ธันวาคม 2553

4.1.3 ความเสี่ยงที่ผู้โดยสารหลุดจากตัวรถหรือได้รับแรงกระแทกรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

รูปที่ 3 สภาพรถตู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุ
หลังคาเปิด และเก้าอี้หลุดออกจากตัวรถ
ที่มา: หนังสือพิมพ์ข่าวสด
วันที่ 12 กรกฎาคม 2554



เมื่อรถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุมักพบว่ามีความเสี่ยงสูงที่ผู้โดยสารได้รับแรงเหวี่ยงหรือแรงกระแทกจนกระเด็นออกจากตัวรถ ซึ่งทำให้มีอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสสูงกว่าผู้โดยสารที่ไม่ได้หลุดออกจากตัวรถอย่างมาก นอกจากนี้ แม้ผู้โดยสารไม่กระเด็นหลุดจากตัวรถ แต่ก็อาจถูกแรงเหวี่ยงให้ไปกระแทกกับส่วนต่างๆ ของรถตู้ทำให้ได้รับบาดเจ็บได้ จากสถิติอุบัติเหตุรถตู้โดยสารพบว่าผู้ที่เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากการหลุดออกจากตัวรถ กรมการขนส่งทางบกได้ตระหนักถึงความเสี่ยงนี้ จึงได้ออกประกาศให้รถตู้ซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามแบบและคุณลักษณะที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ 1 เมษายน 2555 ซึ่งอาจช่วยให้ผู้โดยสารรถตู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวอาจยังไม่ครอบคลุมถึงปัญหาการยึดที่นั่งโดยสารที่ไม่ได้มาตรฐาน ทำให้ที่นั่งโดยสารหลุดเมื่อเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้ผู้โดยสารได้รับอันตรายซึ่งเป็นปัญหาที่พบบ่อยครั้งเช่นกัน

4.1.4 ความเสี่ยงที่ผู้โดยสารจะติดอยู่ในตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

รถตู้มีประตูสำหรับผู้โดยสารเข้าออกเพียงบานเดียว เมื่อเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ อาจทำให้ผู้โดยสารติดอยู่ในตัวรถไม่สามารถออกมาได้ และอาจได้รับอันตรายจากการเกิดไฟไหม้หรือการระเบิดในกรณีที่มีเชื้อเพลิงรั่วไหล แม้ในการออกแบบโครงสร้างรถตู้ให้มีประตู 2 ด้านอาจทำได้ เช่น ในรถตู้โดยสารสมัยใหม่บางรุ่น แต่ก็เป็นทางเลือกที่ส่งผลต่อกระบวนการผลิต และต้นทุนการผลิตอย่างมาก (จักรกฤษ ตั้งใจตรง, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2555) นอกจากนี้ ประตูรถตู้โดยสารเป็นประตูบานเลื่อนด้านข้าง ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุการชน ร่างเลื่อนประตูอาจเกิด การบิดเสียรูปทำให้ไม่สามารถเปิดประตูได้ และทำให้การช่วยเหลือผู้โดยสารที่ติดอยู่ด้านในรถทำได้ยากลำบากอีกด้วย

4.2 ปัจจัยเกี่ยวกับมนุษย์

พฤติกรรมมนุษย์เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถตู้ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมของผู้โดยสารก็มีส่วนในการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงกว่าที่ควรจะเป็นด้วย ดังจะกล่าวถึงต่อไปนี้

4.2.1 พฤติกรรมการขับเร็ว

จากสถิติอุบัติเหตุรถตู้โดยสารของกรมการขนส่งทางบก พบว่าการขับเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุสำคัญอันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์นั่งรถตู้ที่ผู้ขับใช้ความเร็วสูงมาก ในบางกรณีสูงถึง 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ผู้โดยสารรถตู้รวมบริการ บขส. สายที่ 971, สัมภาษณ์, 4 กรกฎาคม 2555) การขับเร็วทำให้มีความเสี่ยงสูงที่รถตู้โดยสารจะเสียหลักหรือพลิกคว่ำ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น รถคันหน้าเบรกกะทันหัน มีรถตัดหน้า หรือยางระเบิด ผู้ขับจะไม่สามารถบังคับรถให้หยุดโดยปลอดภัยได้ ความเสี่ยงของการเสียหลักและพลิกคว่ำจะยิ่งเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีน้ำหนักรถบรรทุกมาก คือ มีผู้โดยสารเต็มคัน (NTSB, 2002) ซึ่งอาจนำไปสู่อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่สูงมาก

4.2.2 พฤติกรรมการขับอย่างไม่ปลอดภัย

นอกจากการใช้ความเร็วสูงแล้ว พฤติกรรมการขับอย่างไม่ปลอดภัย และการไม่เคารพกฎจราจร ก็เป็นสาเหตุสำคัญอีกสาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยผู้ขับอาจมีพฤติกรรมขับรถจ่อคันหน้าในระยะกระชั้นชิด แซงในระยะกระชั้นชิด การแซงโดยใช้ช่องทางซ้าย การเบรกกะทันหัน การขับรถแข่งกันเพื่อแย่งรับผู้โดยสาร ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้นอกจากจะมีที่มาจากความพยายามในการทำความเร็วให้สูงที่สุดแล้ว บางครั้งยังเกิดจากความคึกคะนองของผู้ขับอีกด้วย และเนื่องจากลักษณะทางวิศวกรรมของรถตู้โดยสาร ซึ่งมีเสถียรภาพไม่ดีเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล 4 ล้อ พฤติกรรมการขับดังกล่าวจึงเพิ่มความเสี่ยงให้เกิดการเสียหลักหรือพลิกคว่ำเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินด้วย

4.2.3 ทักษะและสภาพความพร้อมของผู้ขับรถ

แม้ว่ารถตู้โดยสารสาธารณะจะมีขนาดและความยาวไม่มากนักเมื่อเทียบกับรถโดยสารโดยทั่วไป แต่ทักษะการบังคับควบคุมรถอย่างเหมาะสม และทักษะการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน เช่น เมื่อเกิดยางระเบิด ก็มีความจำเป็นและจะมีส่วนช่วยป้องกันหรือบรรเทาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการเสียหลักของรถตู้โดยสารได้ ในปัจจุบัน ผู้ขับรถตู้โดยสารสาธารณะจะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ซึ่งจะต้องผ่านการฝึกอบรม การขับรถ แต่หลักสูตรการฝึกอบรมยังไม่ได้นเน้นทักษะการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินสำหรับรถตู้โดยสารเป็นการเฉพาะ สภาพความพร้อมของผู้ขับรถ ก็เป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยรถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการในเส้นทางที่มีระยะยาว มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากผู้ขับรถหลับใน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลซึ่งผู้ขับรถต้องพยายามทำจำนวนรอบเพื่อรับผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด จึงขาดการพักผ่อนและเกิดการหลับในขณะขับรถ

4.2.4 พฤติกรรมการดัดแปลงสภาพรถ

รถตู้โดยสารสาธารณะมักถูกดัดแปลงสภาพ โดยเฉพาะการดัดแปลงเพิ่มเติมจำนวนที่นั่งเพื่อให้บรรทุกผู้โดยสารได้มากที่สุด การดัดแปลงที่นั่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกนั้นเป็นการละเมิดกฎหมาย แต่ก็สามารถพบได้ทั่วไป การดัดแปลงที่นั่งโดยไม่ได้รับการตรวจสอบ อาจทำให้การติดตั้งที่นั่งไม่แข็งแรง เมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจหลุดจากจุดติดตั้งกับตัวรถทำให้ผู้โดยสารได้รับอันตรายได้ นอกจากนี้ การบรรทุกผู้โดยสารมากเกินไปที่ได้รับอนุญาตก็อาจทำให้มีการกระจายน้ำหนักระหว่างเพลาอย่างไม่เหมาะสม ทำให้เสถียรภาพการทรงตัวของรถเสียไป และอาจทำให้ความเสี่ยงต่อการเสียหลักหรือพลิกคว่ำเพิ่มขึ้นหากผู้ขับรถไม่มีทักษะการขับรถที่ดีพอ (ศราวุธ เลิศพลังสันติ, 2555)

4.2.5 พฤติกรรมของผู้โดยสารรถตู้

พฤติกรรมของผู้โดยสารรถตู้เป็นปัจจัยที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะด้วย สำหรับรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางในเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก บางครั้งผู้โดยสารขึ้นรถตู้อย่างเบียดเสียด หรือมีผู้โดยสารยืนในรถตู้ ซึ่งทำให้รถตู้มีน้ำหนักบรรทุกสูงกว่าที่ควรจะเป็น และอาจเสี่ยงต่อการเกิดยางระเบิด หรือทำให้เสถียรภาพการทรงตัวลดลง นอกจากนี้ ผู้โดยสารรถตู้ส่วนใหญ่มักละเลยการคาดเข็มขัดนิรภัย แม้ว่าจะมีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งอยู่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงได้รับอันตรายจากการกระแทกหรือเสี่ยงต่อการหลุดออกจากตัวรถได้

5. แนวปฏิบัติที่ดี

5.1 การทดสอบความแข็งแรงของรถตู้โดยสาร

ในต่างประเทศมีการทดสอบความแข็งแรงของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อควบคุมความปลอดภัย การทดสอบความแข็งแรงของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องสำหรับรถตู้โดยสารนั้นคือการทดสอบการรับแรงของโครงสร้าง และการทดสอบการชน มาตรฐานสากลที่ใช้ทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างรถขนส่งผู้โดยสารขนาดเล็ก (ไม่เกิน 22 ที่นั่ง) คือ มาตรฐานคณะกรรมการการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ UNECE Regulation No. 52 - Construction of Small Capacity Public Service Vehicles โดยการทดสอบว่าเมื่อใช้น้ำหนักมาตรฐานในการกดหลังคาแล้วโครงสร้างรถสามารถทนได้หรือไม่ **ประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่มีศูนย์ทดสอบซึ่งสามารถทำการทดสอบนี้ได้ คือ ประเทศมาเลเซีย แต่ในประเทศไทยยังไม่มีศูนย์ทดสอบดังกล่าว** (จักรกฤษ ตั้งใจตรง, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2555)

การทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างรถอีกอย่างหนึ่งคือการทดสอบการชน (Crash Test) ซึ่งมีความสำคัญมากในการประเมินความปลอดภัยของรถตู้ ตามมาตรฐานสากลที่ใช้ทดสอบการชนมีหลายมาตรฐาน เช่น ENCAP ซึ่งเป็นมาตรฐานของสหภาพยุโรป ANCAP ของออสเตรเลีย เป็นต้น ผลการทดสอบ Crash Test สำหรับรถตู้ในต่างประเทศพบว่ารถตู้บางรุ่นมีระดับความปลอดภัยที่ต่ำมาก (ANCAP 2009) สำหรับในประเทศไทย ยังไม่มีศูนย์ทดสอบการชน เนื่องจากการจัดตั้งศูนย์ทดสอบและการดำเนินการทดสอบต้องใช้ต้นทุนสูงมาก (นักสิทธิ์ นุ่มวงษ์, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2555)



รูปที่ 4 การทดสอบการชน (crash test) ของรถตู้ของ Mitsubishi รุ่น Express
(ที่มา: Crash_Test_Dummy_Man's photo stream
<http://www.flickr.com/photos/69220631@N02/>)



นอกจากมาตรฐานเกี่ยวกับความแข็งแรงของโครงสร้างรถตู้แล้ว คณะกรรมการการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ ยังได้กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับที่นั่งโดยสาร จุดยึดที่นั่งโดยสาร และเข็มขัดนิรภัยด้วย ได้แก่ UNECE Regulation No. 80 Uniform Provisions Concerning The Approval of Seats of Large Passenger Vehicles and of These Vehicles With Regard to the Strength of the Seats and Their Anchorages กำหนดมาตรฐานที่นั่งโดยสารและจุดยึดที่นั่งโดยสาร และ UNECE Regulation No. 16 Uniform Provisions Concerning The Approval of Safety Belt, Child Restraint Systems and Isofix Child Restraint Systems กำหนดมาตรฐานเข็มขัดนิรภัยและระบบยึดผู้โดยสารไว้กับที่นั่งเพื่อความปลอดภัย

5.2 การให้คำแนะนำเกี่ยวกับการใช้รถตู้โดยสาร

ในประเทศสหรัฐอเมริกา คณะกรรมการความปลอดภัยการจราจรทางหลวงแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Administration) ได้มีประกาศเตือนเกี่ยวกับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำของรถตู้โดยสารอย่างกว้างขวาง และมีการจัดทำคำแนะนำสำหรับผู้โดยสารรถตู้โดยสารในด้านต่างๆ (รูปที่ 5) ได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขึ้นรถ การเติมลมยางและความดันลมยางที่เหมาะสม การใช้สายรัดการันความปลอดภัย การบรรทุกผู้โดยสาร การคาดเข็มขัดนิรภัย การบรรทุกสิ่งของ รวมถึงการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถต้องได้รับการฝึกอบรมการขับรถตู้โดยสารเป็นการเฉพาะ

รูปที่ 5 เอกสารคำแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัยรถตู้โดยสารของ NHTSA
(ที่มา: <http://www.safercar.gov/Vehicle+Shoppers/Passenger+Van+Safety>)



5.3 การตรวจสอบสาเหตุของอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งครั้งใหญ่ มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงอุบัติเหตุรถตู้โดยสารด้วย คณะกรรมการความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ (National Transportation Safety Board หรือ NTSB) จะตรวจสอบเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุในเชิงลึก และมีการแถลงการณ์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและคำแนะนำในการป้องกันบรรเทาอุบัติเหตุด้วย นอกจากนี้ NTSB ยังได้ทำงานวิจัยเพื่อหาสาเหตุของความไม่ปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสาร โดยการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และทำการทดลองกับรถตู้โดยสารจำลองสภาพการอุบัติเหตุจริง ซึ่งจากผลการวิจัยพบว่า การบรรทุกผู้โดยสารเต็มหรือเกินพิกัดและการเติมความดันลมยางที่ไม่เหมาะสมเป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการพลิกคว่ำของรถตู้โดยสาร

5.4 หน่วยงานกำกับดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะ

ในนครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะขึ้นมาเป็นการเฉพาะ คือ กองควบคุมรถตู้โดยสาร (Commuter Van Authority หรือ CVA) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการแท็กซี่และรถลีมูซีน ของนครนิวยอร์ก (New York City Taxi and Limousine Commission) CVA ทำหน้าที่ให้ใบอนุญาตแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะโดยพิจารณาจากคุณสมบัติของผู้ประกอบการ ประสิทธิภาพ สถานะทางการเงิน เส้นทางที่ขอใบอนุญาต ตลอดจนการสนับสนุนจากประชาชนที่ใช้บริการ ในการให้ใบอนุญาต CVA จะพิจารณาเหตุผลความจำเป็นของการมีบริการรถตู้โดยสารสาธารณะในเส้นทางที่ขอใบอนุญาต โดยต้องคำนึงถึงความไม่เพียงพอของบริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ที่มีอยู่ ตลอดจนผลกระทบของการดำเนินการรถตู้โดยสารต่อสภาพการจราจรในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบด้วย นอกจากนี้ CVA ทำหน้าที่กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะต้องปฏิบัติตาม เช่น การตรวจสอบสภาพรถ การมีใบอนุญาตขับรถสาธารณะ การจัดทำสมุดประจำรถ การทำประกันภัยสำหรับผู้โดยสาร (ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า \$100,000 ต่อคน) เป็นต้น ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการรถตู้โดยสารที่ได้รับใบอนุญาตให้เดินรถโดย NYC มากกว่า 300 ราย

6. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการวางแผนและจัดการปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ

ในส่วนนี้จะนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยจะแบ่งออกเป็นข้อเสนอแนะในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ดังนี้

6.1 ข้อเสนอแนะในระยะสั้น

6.1.1 การกวดขันให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย

เป็นที่ทราบกันดีว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการรณรงค์ขนส่งทางบกจะได้ประกาศให้รถตู้โดยสารทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และกฎหมายเริ่มมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2555 แต่จากการสำรวจรถตู้โดยสารสาธารณะและการสัมภาษณ์ผู้ขับรถตู้โดยสาร พบว่า แม้อัตราการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย แต่ส่วนใหญ่ สภาพเข็มขัดไม่สมบูรณ์หรืออาจมีการผูกเข็มขัดรัดไว้กับตัวเก้าอี้ ดังแสดงในรูปที่ 6 (ผู้โดยสารรถตู้โดยสารเอกชนรวมบริการ ชสมก. สาย ต. 124, สัมภาษณ์, 6 กรกฎาคม 2555) โดยผู้ขับรถอ้างว่าเพื่อป้องกันไม่ให้หัวเข็มขัดทับเบาะพนักพิง ซึ่งทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถคาดเข็มขัดนั้นได้ นอกจากนี้ ผู้ขับรถอ้างว่าสำหรับรถตู้เส้นทางในเมือง มีผู้โดยสารขึ้นลงบ่อย และต้องมีการขยับเขยื้อนตลอดเวลา จึงทำให้การคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นไม่เป็นการสะดวก (พนักงานขับรถตู้โดยสารเอกชนรวมบริการ ชสมก. สาย ต. 124, สัมภาษณ์, 6 กรกฎาคม 2555) นอกจากนี้ ผู้โดยสารมีความเห็นว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดจึงไม่ยอมคาด ผู้ขับรถก็ไม่สามารถ

รูปที่ 6 ทำไมเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสาร
จึงไม่สามารถใช้งานได้
(ที่มา: <http://paul012.blogspot.com/>)



ตรวจสอบได้อย่างทั่วถึงดังนั้นมาตรการเพิ่มความปลอดภัยของรถตู้โดยสารที่สามารถดำเนินการได้ทันที คือ การกวดขันโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ผู้โดยสารทุกคนต้องคาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารและผู้ขับรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อให้เห็นความจำเป็นของการคาดเข็มขัดนิรภัย อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปได้อย่างสมบูรณ์ จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมาย พ.ร.บ. จราจรทางบก เพื่อให้ผู้โดยสารที่นั่งตอนหลังของรถตู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันบังคับให้ผู้ที่นั่งตอนหน้าของรถเท่านั้นที่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ขับรถสามารถตรวจสอบให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดได้โดยสะดวก ภาครัฐอาจต้องกำหนดมาตรฐานการรับจดทะเบียนรถตู้โดยสารเพิ่มเติม ให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟเตือนในกรณีที่ผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดด้วย

นอกจากการเข้มงวดให้ผู้โดยสารรถตู้ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยแล้ว ยังมีประเด็นสำคัญอื่นๆ ที่ดำเนินการเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในรถตู้ อาทิ การตรวจสอบการดัดแปลงที่นั่งว่ามีความแข็งแรง โดยเฉพาะความแข็งแรงของจุดติดตั้งเก้าอี้กับตัวรถ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสาร

ที่คาดเข็มขัดนิรภัยจะไม่หลุดออกจากตัวรถ นอกจากนี้ ยังต้องตรวจสอบคุณภาพการใช้งานของเข็มขัดนิรภัยที่มีคุณภาพจะต้องรับแรงกระแทกได้สูง แต่จะต้องปลดได้ง่ายทันทีที่ผู้โดยสารต้องการ เพื่อให้ผู้โดยสารที่คาดเข็มขัดนิรภัยติดอยู่ในรถหากเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ต้องมีการศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบและมาตรฐานของตัวเข็มขัดนิรภัยให้มีความเหมาะสมกับรถตู้โดยสารของไทยด้วย

6.1.2 การตรวจจับความเร็ว

การขับรถเร็วเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร มาตรการควบคุมความเร็วจึงสามารถลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้โดยสารได้ อย่างไรก็ตาม การตรวจจับความเร็วโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นมีข้อจำกัดของบุคลากรและเครื่องมืออุปกรณ์ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างทั่วถึง จึงได้มีความพยายามใช้เทคโนโลยีในการควบคุมความเร็ว เช่น การใช้ระบบ RFID ในการตรวจจับความเร็ว โดยกรมการขนส่งทางบกได้บังคับให้รถตู้รวมบริการ ชสมก. และ บขส. ติด RFID และมีเครื่องอ่านสัญญาณ RFID บนทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ และทางพิเศษอื่นๆ ในรัศมี 300 กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร **ข้อมูลการตรวจจับเดือนเมษายน ถึง พฤษภาคม พ.ศ. 2555 พบว่าได้มีผู้ขับรถตู้ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดถึงกว่า 3,000 ราย** (กรมการขนส่งทางบก, 2555) ทั้งนี้ ผู้ที่ถูกตรวจจับความเร็วเกินกำหนดจะต้องเสียค่าปรับครั้งแรก 5,000 บาท ครั้งที่ 2 10,000 บาท หากไม่เสียค่าปรับจะถูกยกเลิกใบอนุญาต โดยตั้งแต่เริ่มใช้ระบบดังกล่าวมีผู้มาเสียค่าปรับแล้ว 507 คน อย่างไรก็ตาม ปัญหาของการใช้ระบบ RFID คือ สามารถตรวจจับความเร็วรถได้เฉพาะในเส้นทางที่มีเครื่องอ่านสัญญาณติดตั้งอยู่เท่านั้น โดยการติดตั้งเครื่องอ่านเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการตรวจจับความเร็วจะต้องมีระยะไม่ห่างกันมากนัก ดังนั้นการติดตั้งระบบ RFID ให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกเส้นทางที่มีรถตู้โดยสารให้บริการจึงต้องใช้งบประมาณสูงมาก

การใช้เทคโนโลยีการตรวจจับความเร็วที่มีประสิทธิภาพอีกประเภทหนึ่ง คือ การติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ซึ่งระบบนี้จะสามารถตรวจสอบความเร็วของรถได้ทุกสถานที่โดยไม่จำเป็นต้องมีการติดตั้งเครื่องอ่านสัญญาณเหมือนระบบ RFID นอกจากนี้หากระบบ GPS ที่มีคุณภาพสูงยังสามารถตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถ เช่น การเร่งความเร็ว การเปลี่ยนช่องจราจร การแซง ฯลฯ ได้อีกด้วย อย่างไรก็ตาม แม้ว่า การใช้ระบบ GPS จะมีศักยภาพสูงในการควบคุมพฤติกรรมการขับรถให้มีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ข้อมูลที่ได้จากระบบ GPS นั้นมีปริมาณมาก จำเป็นจะต้องมีศูนย์ประมวลผลข้อมูลเพื่อนำไปใช้ในการควบคุมและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ในการลงทุนติดตั้งระบบ GPS สำหรับรถโดยสาร จึงต้องคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้สำหรับลงทุนในศูนย์ควบคุม และงบดำเนินการด้วย

ทั้งนี้ในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกกำลังอยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารทั้งหมด ซึ่งเป็นนโยบายที่เหมาะสม

6.1.3 การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวดเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สามารถดำเนินการได้ทันทีเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ ตัวอย่างเช่น การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเพื่อควบคุมไม่ให้เกิดการบรรทุกผู้โดยสารเกินกำหนด รวมถึงการเข้มงวดต่อการดัดแปลงรถตู้โดยสารโดยไม่ได้รับอนุญาตโดยเฉพาะการเพิ่มที่นั่ง ซึ่งการละเมิดกฎหมายดังกล่าวเป็นการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกของรถตู้ให้สูงกว่าที่ควรจะเป็นและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสียหลักพลิกคว่ำ ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพจะต้องมีแผนการตรวจการรถตู้โดยสารสาธารณะอย่างบูรณาการระหว่างหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก ชสมก. บขส. และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยต้องดำเนินการครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างทั่วถึง และไม่เฉพาะแต่ในช่วงเทศกาลเท่านั้น ซึ่งจะต้องได้รับการสนับสนุนด้านบุคลากรและงบประมาณจากภาครัฐที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอด้วย นอกจากนี้ การให้ผู้โดยสารรถตู้มีส่วนร่วมในการกำกับดูแลผู้ขับขี่ก็อาจเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การใช้โปรแกรมตรวจจับความเร็วโดยใช้โทรศัพท์มือถือ ซึ่งผู้บริโภคสามารถรายงานการขับอย่างไม่ปลอดภัยได้โดยอัตโนมัติ เป็นต้น

6.2 ข้อเสนอแนะในระยะกลาง

6.2.1 การจำกัดความเร็วโดยการล็อกเครื่องยนต์

เนื่องจากสภาพทางวิศวกรรมของรถตู้โดยสาร ทำให้ไม่เหมาะที่จะขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง มาตรการควบคุมความเร็วน่าจะได้ผลดีคือการจำกัดความเร็วโดยการล็อกเครื่องยนต์ไม่ให้สามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วได้สูงเกินกว่าที่กำหนด โดยอาจทำเฉพาะกับรถตู้โดยสารสาธารณะ หรือกับรถตู้ทุกประเภทรวมถึงรถตู้ส่วนบุคคลด้วย ซึ่งในทางเทคนิคแล้วสามารถดำเนินการได้ทันที โดยการกำหนดมาตรฐานเครื่องยนต์รถตู้โดยสารแต่ในทางกฎหมายแล้วจำเป็นจะต้องแก้ไขกฎหมาย (กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522) เพื่อให้บังคับใช้ได้ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังไม่มีข้อมูลสนับสนุนชัดเจนว่า หากจะจำกัดความเร็วแล้ว ควรจำกัดความเร็วไว้ที่เท่าใด และอาจมีข้อทักท้วงว่า หากจำกัดความเร็วแล้ว จะมีปัญหาเรื่องความปลอดภัยตามมาหรือไม่ เมื่อเกิดความแตกต่างระหว่างความเร็วของรถตู้และความเร็วของรถอื่นๆ ในกระแสจราจร หรือเมื่อผู้ขับรถต้องการใช้ความเร็วในการแซง แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากเครื่องยนต์ถูกจำกัดความเร็ว ประเด็นดังกล่าวจำเป็นจะต้องได้รับการศึกษาวิเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญเพื่อนำมากำหนดเป็นรายละเอียดในกฎหมายต่อไป

6.2.2 การทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมของรถตู้โดยสาร

แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่ของภูมิภาคและของโลก แต่ในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานการทดสอบความแข็งแรงหรือการชนของโครงสร้างรถตู้โดยสาร และไม่มีศูนย์ทดสอบมาตรฐานดังกล่าว การใช้รถตู้โดยสารอย่างแพร่หลายในประเทศไทย และการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงบ่อยครั้งของรถตู้ ทำให้มีความจำเป็นจะต้องมีการทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมสำหรับรถตู้โดยสารภายใต้สภาพและเงื่อนไขการใช้งานเฉพาะของประเทศไทย ทั้งนี้ยังมีประเด็นปัญหาต่างๆ ที่ต้องมีการวิจัยเพื่อหาคำตอบและแนวทางดำเนินการอย่างเหมาะสมอีกหลายประเด็น อาทิ มาตรฐานการออกแบบโครงสร้างการรับแรงจากการชนด้านหน้าและด้านข้างที่เหมาะสม ผลของการติดตั้งถังแก๊ส CNG ซึ่งมีน้ำหนักมากบริเวณตอนท้ายของรถตู้โดยสารต่อการทรงตัว ผลของการจัดเรียงที่นั่งผู้โดยสารในกรณีที่นั่งไม่เต็มรถต่อการทรงตัว ความคุ้มค่าของการใช้ระบบอุปกรณ์เพื่อช่วยในการบังคับรถ เช่น ESC ระบบเบรค ABS ฯลฯ ความเสี่ยงของการที่ผู้โดยสารติดอยู่ในตัวรถเมื่อพลิกคว่ำ เป็นต้น

6.2.3 การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสารและฝึกอบรม

เนื่องจากรถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการในประเทศไทยมีจำนวนกว่า 10,000 คันทั้งรถตู้ป้ายเหลืองและป้ายดำ และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การกำกับดูแลรถตู้โดยสารอย่างทั่วถึงจึงเป็นไปได้ยากด้วยกำลังบุคลากรกรมการขนส่งทางบกที่มีอยู่อย่างจำกัด (ผู้ตรวจการขนส่งทางบกซึ่งรับผิดชอบรถทุกประเภทที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก ทั่วประเทศมีเพียงประมาณ 70 คน) ดังนั้น จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งหน่วยงานขึ้นเป็นการเฉพาะในการกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะอย่างเหมาะสม โดยหน่วยงานต้องทำหน้าที่กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถตู้โดยสาร ทั้งด้านมาตรฐานความปลอดภัยของรถ คุณสมบัติของผู้ขับรถ มาตรฐานการบริการ การประกันภัย ซึ่งมีรายละเอียดแตกต่างจากรถโดยสารประเภทอื่นที่กรมการขนส่งทางบกควบคุมอยู่ ตรวจสอบการดำเนินการของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ นอกจากนี้ หน่วยงานกำกับดูแลที่จัดตั้งขึ้นใหม่นี้ ยังต้องรับผิดชอบการฝึกอบรมการขับรถอย่างปลอดภัย และการตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินของผู้ขับรถตู้โดยสารอีกด้วย ทั้งนี้ อำนาจการให้ใบอนุญาตประกอบการยังเป็นของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นฝ่ายเลขานุการอยู่ โดยงบประมาณที่ใช้ในการจัดตั้งและดำเนินการหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสารนั้น อาจมีที่มาจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

6.3 ข้อเสนอแนะในระยะยาว

6.3.1 การปฏิรูปโครงสร้างสถาบันและองค์กรเกี่ยวกับบริการรถโดยสารสาธารณะ

ความพยายามในการใช้มาตรการควบคุมความเร็วที่กล่าวถึงในข้อเสนอระยะสั้นและระยะกลางนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุโดยมิได้พยายามทำความเข้าใจว่าเหตุใดผู้ขับรถจึงใช้ความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จากการสัมภาษณ์ผู้ขับรถพบว่าสาเหตุสำคัญของการขับรถเร็ว คือ การที่ผู้ขับรถต้องการทำจำนวนรอบให้ได้มากๆ เพื่อรับผู้โดยสารได้จำนวนมาก และเพื่อมีรายได้เพียงพอต่อต้นทุน (พนักงานขับรถตู้โดยสารเอกชนรวมบริการ ชสมก. สาย ต. 27, สัมภาษณ์, 11 กรกฎาคม 2555) สมพร หลงจิ (2548) ได้สำรวจต้นทุนของการเดินรถตู้โดยสาร

และพบว่าผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินค่าคุ้มครองแก่ผู้มีอิทธิพล (อาจรวมถึงนักการเมือง คนมีลี) เป็นจำนวนเงินสูงมากจึงจะสามารถเดินรถได้ โดยไม่ถูกรบกวนจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง (อาจรวมถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ ชสมก. ผู้ตรวจการกรมการขนส่งทางบก) ซึ่งมีอำนาจปรับหรือดำเนินคดีในข้อหาละเมิดกฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ โดยผู้ประกอบการที่จ่ายเงินค่าคุ้มครองจะอาศัยให้ผู้คุ้มครองช่วย “เคลียร์” ขอบทางต่างๆ แต่หากไม่มีผู้คุ้มครองก็อาจต้องเสียค่าปรับในจำนวนที่สูงมาก

การจ่ายเงินค่าคุ้มครองเป็นรูปแบบหนึ่งของพฤติกรรม ซึ่งนักเศรษฐศาสตร์เรียกว่า Rent Seeking โดยผู้จ่ายเงินค่าคุ้มครองต้องการได้มาซึ่งสิทธิในการหารายได้แต่เพียงผู้เดียวโดยไม่มีผู้อื่นมาแข่งขันโดยใช้วิธีการที่ไม่ได้ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สังคม วิธีการแก้ปัญหา Rent Seeking คือการปฏิรูปโครงสร้างสถาบันและองค์กร (Institutional and Organizational Reform) ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความโปร่งใส รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับในกรณีรถโดยสารสาธารณะ โครงสร้างการกำกับดูแลที่ซับซ้อน และกฎหมายบางส่วนที่อาจล้าสมัย ข้ำซ้อนหรือขาดความชัดเจน เป็นโอกาสให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องสามารถเรียกรอสินบนได้

ตัวอย่างเช่น รถโดยสารรวมบริการ ชสมก. ต้องปฏิบัติตามสัญญาความร่วมมือที่ทำไว้กับ ชสมก. ซึ่งรวมถึงการจ่ายค่ารวมบริการให้ ชสมก. ด้วย โดย ชสมก. จะทำหน้าที่เสมือนผู้กำกับดูแลรถโดยสารเหล่านี้โดยนัย (de facto regulator) อย่างไรก็ตาม รถโดยสารรวมบริการเหล่านี้จดทะเบียนรับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก และต้องผ่านกระบวนการขอใบอนุญาตและอนุมัติต่างๆ จากกรมการขนส่งทางบกจึงจะเดินรถได้ ดังนั้น ผู้ตรวจการกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจตามกฎหมายเป็นผู้กำกับดูแล (de jure regulator) รถโดยสาร นอกจากนี้ รถโดยสารยังถูกควบคุมโดยตำรวจในท้องที่ที่เส้นทางการเดินรถต้องผ่าน ซึ่งมีอำนาจจับปรับในข้อหาต่างๆ ตาม พ.ร.บ. จราจรอีกด้วย การที่ ชสมก. ซึ่งเป็นผู้เดินรถโดยสารและเป็นผู้แข่งขันกับผู้ประกอบการรถโดยสารทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลรถโดยสารรวมบริการนับว่าผิดหลักการปกครองที่ดี (Good Governance) โดยหลักการผู้กำกับดูแล (Regulator) และ ผู้ดำเนินการ (Operator) จะต้องแยกออกจากกันเพื่อป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) นอกจากนี้ การทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลของ ชสมก. นั้น ยังซ้ำซ้อนกับกรมการขนส่งทางบก ทำให้เกิดโอกาสในการทุจริตอย่างไม่ควรจะเป็น โครงสร้างการกำกับดูแลในลักษณะเดียวกันนี้สามารถพบได้ในรถโดยสารรวมบริการ บขส. ในเส้นทางหมวด 2 (ระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด) ซึ่ง บขส. ทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลรถโดยสารโดยนัย (de facto regulator) เช่นเดียวกันกับแนวทางที่อาจช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลรถโดยสาร คือ การยกเลิกมติ ครม. เดือนมกราคม พ.ศ. 2526 ให้ ชสมก. ได้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารหมวด 1 ใน กทม. และปริณิญาแต่เพียงรายเดียว และมีมติ ครม. เดือนตุลาคม พ.ศ. 2502 ให้ บขส. ได้รับใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารหมวด 2 ระหว่าง กทม. และต่างจังหวัดแต่เพียงรายเดียว โดยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรถโดยสารเอกชน รวมถึงรถโดยสารขอรับใบอนุญาตประกอบการจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางโดยตรง อย่างไรก็ตาม อาจต้องกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของผู้ประกอบการเอกชนอย่างเข้มงวด เพื่อลดการรวมบริการแบบรายย่อย (เจ้าของรถตู้เพียงคันเดียว เช้ารวมบริการ) ซึ่งเป็นปัญหาทำให้ระบบรถโดยสารประจำทางที่ควรจะต้องให้บริการเส้นทางอย่างต่อเนื่องเป็นไปในรูปแบบรับจ้างรายเที่ยว และนำไปสู่ปัญหาการเดินรถอย่างไม่ปลอดภัย นอกจากนี้ ภายหลังการยกเลิกมติ ครม. ทั้งสองมติดังกล่าวแล้ว อาจโอนย้ายเจ้าหน้าที่ของ ชสมก. และ บขส. ที่ทำหน้าที่ผู้ตรวจการไปยังกรมการขนส่งทางบก เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนบุคลากรที่ทำหน้าที่ตรวจการรถโดยสาร เมื่อมีการเปิดให้ผู้ประกอบการเอกชนอื่นๆ เข้ามาให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะอย่างเสรีแล้ว ชสมก. และ บขส. ก็ควรยกเลิกการให้บริการในพื้นที่และเส้นทางที่มีผู้ประกอบการเอกชนให้บริการอย่างเพียงพอ แต่ควรมุ่งเน้นให้บริการประชาชนในพื้นที่หรือเส้นทางที่ยังขาดแคลนรถโดยสารสาธารณะ โดยรัฐต้องให้การสนับสนุนทางการเงินอย่างเหมาะสมด้วย อย่างไรก็ตาม การปฏิรูปโครงสร้างสถาบันและองค์กรเกี่ยวกับบริการรถโดยสารสาธารณะเป็นเรื่องที่มีรายละเอียดมากและมีผลกระทบในวงกว้าง จำเป็นต้องดำเนินการอย่างละเอียดรอบคอบ มิเช่นนั้นจะมีปัญหาอื่นๆ เกิดขึ้นตามมาได้

6.3.2 การปฏิรูปกฎหมายการขนส่งผู้โดยสาร

ปัญหาด้านกฎหมายก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่มีความสำคัญ ในปัจจุบันเจ้าของรถตู้สามารถจดทะเบียนได้ตาม พ.ร.บ. รถยนต์และล้อเลื่อน (สำหรับรถส่วนบุคคล) และ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก (สำหรับรถสาธารณะป้ายสีอื่นๆ) ทั้งนี้การจดทะเบียนรถส่วนบุคคล (ป้ายดำ) นั้นทำได้ง่ายกว่ารถสาธารณะมาก การจดทะเบียนรถตู้ป้ายดำมีข้อได้เปรียบการจดทะเบียนรถตู้ป้ายเหลืองหลายอย่าง เช่น สามารถนำรถไปให้บริการแบบเหมา (Charter Service) ไปยังต่างจังหวัดได้ โดยรถตู้ป้ายเหลืองหากนำไปให้บริการแบบเหมา ก็เสี่ยงต่อการดำเนินคดีวิ่งนอกเส้นทางที่กำหนดในใบอนุญาต นอกจากนี้ **เบี้ยประกันของรถตู้ป้ายดำก็ต่ำกว่ารถตู้ป้ายเหลืองอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ จึงมีผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะจำนวนมากนำรถไปจดทะเบียนตาม พ.ร.บ. รถยนต์และล้อเลื่อน แทนที่จะจดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก อย่างที่ควรจะเป็น** การใช้รถตู้ป้ายดำขนส่งผู้โดยสารเป็นรถสาธารณะนั้นผิดกฎหมาย จึงเป็นช่องทางให้เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างๆ เรียกรับสินบนจากผู้ประกอบการรถตู้เหล่านี้ได้

กฎหมายจราจรที่ไม่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงก็เป็นปัญหาที่ทำให้มีการเรียกรับสินบนได้ ตัวอย่างเช่น กฎหมายบังคับให้รถโดยสารสาธารณะต้องวิ่งบนช่องทางซ้ายสุดเท่านั้น ซึ่งกฎหมายนี้เจตนาเพื่อป้องกันไม่ให้รถโดยสารขนาดใหญ่ซึ่งวิ่งด้วยความเร็วต่ำใช้ช่องจราจรทางขวา เนื่องจากอาจกีดขวางการจราจร แต่ความไม่ชัดเจนของกฎหมายทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินคดีกับรถตู้โดยสารสาธารณะที่ใช้ช่องจราจรด้านขวา ซึ่งเป็นโอกาสให้เรียกรับสินบนได้เช่นกัน

ดังนั้น การปฏิรูปด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนและเหมาะสมก็เป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ปัญหาการจ่ายค่าคุ้มครอง อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการปฏิรูปกฎหมายแล้ว แต่ผู้กำกับดูแลยังไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพหรือเลือกปฏิบัติ ปัญหาการจ่ายค่าคุ้มครองก็ยังคงจะมีอยู่ต่อไป ดังนั้น รัฐต้องให้การสนับสนุนแก่องค์กรกำกับดูแลอย่างเพียงพอ ทั้งในแง่จำนวนบุคลากร ค่าตอบแทน ตลอดจนเครื่องมือและเทคโนโลยีต่างๆ เพื่อช่วยในการดำเนินการ ตลอดจนต้องมีการตรวจสอบประสิทธิภาพการทำงานขององค์กรกำกับดูแลอย่างสม่ำเสมอด้วย เมื่อการกำกับดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะและการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ปัญหาการจ่ายค่าคุ้มครองก็น่าจะลดลงตามลำดับ ผู้ขับรถตู้ซึ่งไม่มีผู้มีอิทธิพลคุ้มครองจะมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมความเร็วและกฎหมายอื่นๆ อย่างเคร่งครัดมากยิ่งขึ้น และทำให้ผู้โดยสารรถตู้สาธารณะได้รับความปลอดภัยมากขึ้นในที่สุด

6.3.3 การวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ

แม้ว่าภาครัฐได้มีความพยายามในการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยการแปลงรถตู้โดยสารป้ายดำเป็นรถตู้โดยสารร่วมบริการ บขส. และ ขสมก. หรือรถตู้โดยสารป้ายเหลือง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 แต่ในปัจจุบันก็ยังคงมีรถตู้ป้ายดำเกิดขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่อง เป็นการยากแก่การควบคุมความปลอดภัยและการคุ้มครองผู้บริโภคในแง่อื่นๆ ทั้งนี้การเกิดขึ้นของรถตู้ป้ายดำมีสาเหตุจากการที่ภาครัฐไม่สามารถในการจัดระบบขนส่งสาธารณะให้บริการแก่ประชาชนอย่างเพียงพอ ดังนั้น การแก้ปัญหาจราจรสาธารณะอย่างตรงจุดและมีความยั่งยืนคือการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีคุณภาพและทั่วถึง

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพต้องทำควบคู่ไปกับการวางผังเมือง แต่ในประเทศไทยการพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างกระจัดกระจายไร้ทิศทาง ทำให้การให้บริการสาธารณะต่างๆ รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปได้อย่างยากและมีต้นทุนสูง ประกอบกับโครงสร้างองค์กรที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายผังเมือง องค์กรก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และองค์กรที่ให้บริการขนส่งสาธารณะไม่เอื้อต่อการประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนซึ่งอาศัยในพื้นที่พัฒนาขึ้นใหม่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะอย่างเพียงพอ และนำมาซึ่งการเกิดรถตู้ป้ายดำเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

การพัฒนาที่ยั่งยืนจำเป็นต้องนำด้วยการบังคับใช้นโยบายผังเมืองเพื่อให้เมืองที่พัฒนาขึ้นถูกจำกัดอยู่ในพื้นที่ที่สามารถจัดบริการสาธารณะรองรับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างบูรณาการ หน่วยงานวางแผนการขนส่งต้องยึดนโยบายผังเมืองเป็นหลักในการจัดวางบริการขนส่งสาธารณะต่างๆ ให้เหมาะสมกับความจำเป็นในแต่ละพื้นที่ โดยรูปแบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่อาจแตกต่างกันไป ขึ้นกับความหนาแน่นของประชากร ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่นั้นๆ

ทั้งนี้รัฐโดยสภาระณะก็อาจมีความเหมาะสมสำหรับในบางพื้นที่ ดังนั้นการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องคำนึงถึงการวางแผนเส้นทางรถโดยสารสาธารณะประกอบกับเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นๆ ด้วย

การพัฒนาขนส่งสาธารณะพร้อมๆ กับการพัฒนาเมืองจะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุโดยสารอย่างผิดกฎหมาย และจะช่วยให้การควบคุมรถโดยสารสาธารณะสามารถทำได้ง่ายขึ้นและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ซึ่งจะสามารถนำไปสู่การแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืนได้ในที่สุด

7. กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณ ศ. นพ. ไพบูรณ์ สุริยะวงศ์ไพศาล และ ดร. ปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล ที่ให้ความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการเขียนบทความนี้ ขอขอบคุณ คุณรชตวรรณ เชื้อเพชร กองตรวจการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ที่ช่วยติดต่อประสานงานในการเก็บข้อมูล ขอขอบคุณ ดร. นกัสิทธิ์ นุ่มวงษ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ข้าราชการกรมการขนส่งทางบก พนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พนักงานขับรถโดยสาร และผู้โดยสารรถทุกท่าน ที่สละเวลาให้สัมภาษณ์และเอื้อเฟื้อข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการเขียนบทความฉบับนี้ ขอผิดพลาดใดๆ ที่อาจปรากฏในบทความนี้เป็นความรับผิดชอบของผู้เขียนเองทั้งสิ้น

เอกสารอ้างอิง

- 1 กรมการขนส่งทางบก. 2546. กติชนและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถร่วมบริการ ขสมก. : กรณีศึกษาบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิวิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การตลาด) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
- 2 ข่าวกรมการขนส่งทางบก ว่าที่ 91/1 มิถุนายน 2555 กรมการขนส่งทางบก เผยผลการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะด้วยระบบเทคโนโลยี RFID เพียง 2 เดือน พบ รถโดยสารที่จับเร็วเกินกำหนดเกือบ 3,000 คัน
- 3 จักรกฤต ทั่งใจตรง. วิศวกรเครื่องกลชำนาญการ. กลุ่มมาตรฐานยานยนต์ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก. สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2555. นกัสิทธิ์ นุ่มวงษ์. อาจารย์ ดร. ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2555.
- 4 บริษัท ขนส่ง จำกัด. รายงานประจำปี, 2554. ผุสดี ผลพฤกษาไพโร. นักวิชาการขนส่งชำนาญการ. กลุ่มพัฒนาระบบงานตรวจการขนส่ง กองตรวจการขนส่งทางบก. สัมภาษณ์, 29 มิถุนายน 2555.
- 5 ผู้โดยสารรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ ขสมก. สายที่ ๓. 124 ชื่อเส้นทาง หมู่บ้านสยามนิเวศน์-จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 6 กรกฎาคม 2555.
- 6 ผู้โดยสารรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ บขส. สายที่ 971 ชื่อเส้นทาง กรุงเทพฯ-ระยอง. สัมภาษณ์, 4 กรกฎาคม 2555.
- 7 พนักงานขับรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ ขสมก. สายที่ ๓. 27 ชื่อเส้นทาง มาบุญครอง-ปากเกร็ด (ทางด่วน). สัมภาษณ์, 11 กรกฎาคม 2555.
- 8 พนักงานขับรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ ขสมก. สายที่ ๓. 124 ชื่อเส้นทาง หมู่บ้านสยามนิเวศน์-จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 6 กรกฎาคม 2555.
- 9 พนักงานขับรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ บขส. สายที่ 81 ชื่อเส้นทาง กรุงเทพฯ (อนุสาวรีย์ชัยฯ) - พุทธมณฑล - กาญจนบุรี. สัมภาษณ์, 4 กรกฎาคม 2555.
- 10 พนักงานขับรถโดยสารเอกขนร่วมบริการ บขส. สายที่ 971 ชื่อเส้นทาง กรุงเทพฯ-ระยอง. สัมภาษณ์, 4 กรกฎาคม 2555. ศราวุธ เลิศพลังสันติ. 2555. บทสัมภาษณ์. รถตู้กับอุบัติเหตุจากกรณีการดัดแปลง. หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2555.
- 11 สมพร หลงจิ. 2548. กรณีศึกษาสายรถตู้ : การแสวงผลประโยชน์ของระบบของกลุ่มอิทธิพลผู้อาศัยกลไกรัฐอ่อนแอบนข้ออ้างของการจัดระเบียบที่ไร้ประสิทธิภาพ กรุงเทพฯ : กองทุนสื่อประสาธิตตามค่านิยมริบับ. โครงการวิจัยเชิงสืบสวนสอบสวนกรณีทุจริตคอร์รัปชัน.
- 12 สอนิช ล่ำเล่สียว. ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. รถตู้โดยสาร 18 คันนี้ กับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่กระทรวงคมนาคมต้องทบทวน [อินเทอร์เน็ต]. 2555 [เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2555]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.consumerthai.org/>
- 13 หนังสือพิมพ์มติชนออนไลน์. 17 กุมภาพันธ์ 2555. ที่ดอไร้องตมตาม ความปลอดภัยผู้โดยสารรถตู้สาธารณะ: มาตรฐานรถและคนขับที่ยังเป็นปัญหา [อินเทอร์เน็ต]. 2555 [เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2555]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.matichon.co.th/>

- 14 หนังสือพิมพ์ไทยรัฐออนไลน์. 28 มีนาคม 2555. ดิเดย์ 1 เม.ย.นี้ รถตู้สาธารณะวิ่งเกิน 90กม./ชม.โดยจับแน่ [อินเทอร์เน็ต]. 2555 [เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2555]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.thairath.co.th/>
- 15 CBS 60-Minutes News Article "Rollover" <http://www.cbsnews.com/stories/2002/04/17/60I/main506479.shtml>
- 16 Compendium Software Systems, LLC (2011) 15-Passenger Van Safety White Paper, National Transportation Safety Board. (2002) Safety Report: Evaluation of the Rollover Propensity of 15-passenger Vans. Washington, D.C.
- 17 New York City Taxi and Limousine Commission. Rules and Local Laws. (Commuter Vans) [อินเทอร์เน็ต]. 2010 [เข้าถึงเมื่อ 10 เมษายน 2555]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/rules/rules.shtml>
- 18 NHTSA Consumer Advisory Regarding 15 Passenger Van Safety, <http://www.nhtsa.gov/CA/10-14-2010>
- 19 NTSB Letter Regarding 12 and 15 Passenger Van Safety, http://www.nts.gov/recs/letters/2003/H03_19_20.pdf
- 20 Q&As: 15-Passenger Vans – Insurance Institute for Highway Safety http://www.iihs.org/research/qanda/fifteen_passenger.html
- 21 SaferCar.gov – Large Passenger Van Safety Guidelines <http://www.safercar.gov/Vehicle+Shoppers/Passenger+Van+Safety>

จุดกลับรถอันตราย

โดย

ศาสตราจารย์ พลบุรณ



1. บทนำ

สถิติอุบัติเหตุจราจรของกรมทางหลวงในปี 2554 แสดงอุบัติเหตุจราจรบนจุดเปิดเกาะกลางถนนทั้งหมด 690 ครั้ง คิดเป็นสัดส่วน 6.5% ของอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบทั้งหมด (รูปที่ 1) เมื่อเปรียบเทียบตัวเลขดังกล่าวกับจำนวนอุบัติเหตุจราจรประเภทอื่นๆ ถือว่ามีสถิติที่ค่อนข้างน้อย ทำให้หลายคนอาจมองว่าอุบัติเหตุจราจรบริเวณจุดกลับรถแบบเปิดเกาะยังคงไม่ใช่ปัญหาสำคัญที่จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

แต่เป็นที่ทราบกันดีว่า จุดเปิดเกาะกลางถนนเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากเป็นจุดที่รถใช้ความเร็วต่ำวิ่งตัดกระแสกับรถที่ใช้ความเร็วสูง ทำให้มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากและรุนแรง เมื่อคำนึงในแง่นี้ อาจเป็นไปได้ว่าตัวเลขอุบัติเหตุจราจรบนจุดเปิดเกาะกลางถนนที่ปรากฏรายงานต่ำกว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

รูปที่ 1 สัดส่วนอุบัติเหตุจราจรแยกตามบริเวณที่เกิดเหตุบนถนนในประเทศไทย ปี 2554



2. เหตุใดจึงมีการเปิดเกาะกลางถนนเพื่อเป็นจุดกลับรถอยู่ทั่วประเทศไทย?

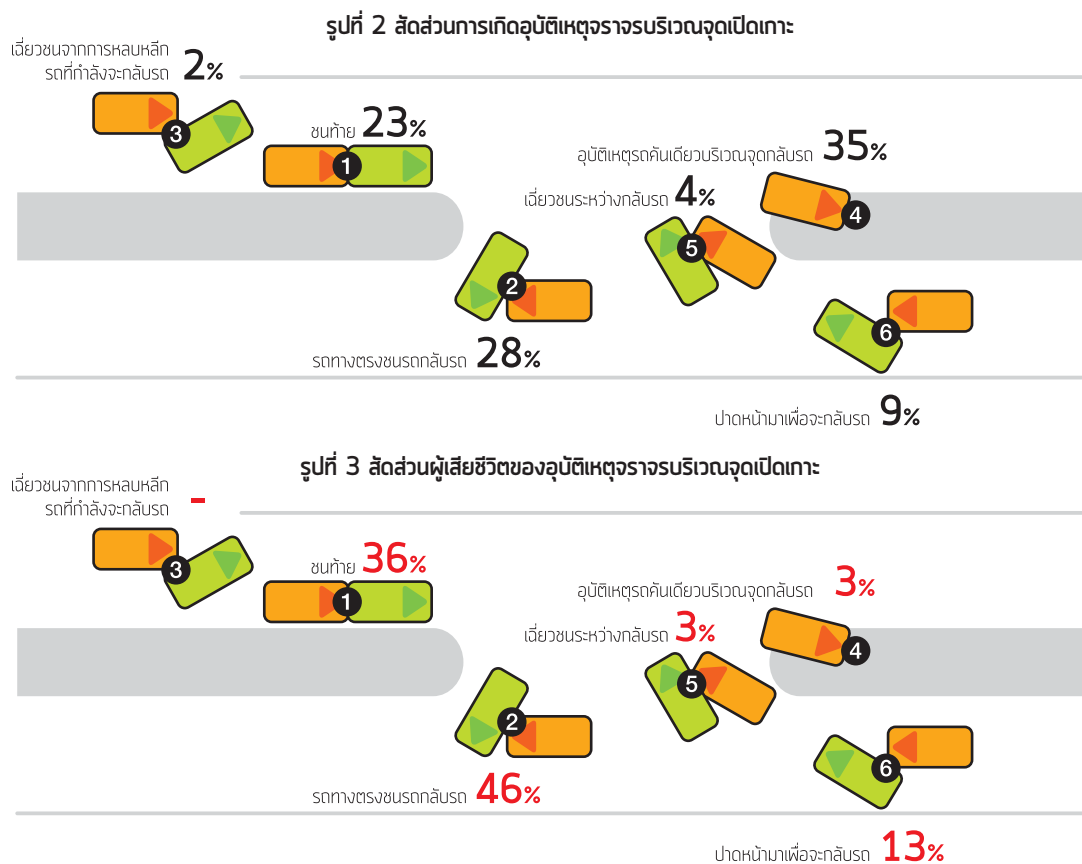
เมื่อวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร 690 ครั้งดังกล่าว ปรากฏรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะการชน (Collision Diagram) 194 ครั้ง ผลการวิเคราะห์สามารถแยกลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรออกเป็น 6 กรณี ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1 รูปที่ 2 และรูปที่ 3

ตารางที่ 1 รูปแบบและลักษณะอุบัติเหตุจราจรบริเวณจุดเปิดเกาะ

รูปแบบที่	ประเภทอุบัติเหตุจราจร	ตำแหน่งที่เกิดเหตุ	ลักษณะการเกิดเหตุ
1	ชนท้าย	ก่อนถึงจุดกลับรถ	รถทางตรงชนท้ายรถที่กำลังจะกลับรถ
2	รถทางตรงชนรถกลับรถ	จุดกลับรถ	รถกลับรถตัดหน้ารถทางตรง
3	เฉี่ยวชนจากการหลบหลีก รถที่กำลังจะกลับรถ	ก่อนถึงจุดกลับรถ	รถทางตรงพยายามจะหลบรถที่กำลังจะกลับรถ แล้วไปเฉี่ยวชนกับรถคันอื่น
4	อุบัติเหตุจราจรสวนกันเดียว บริเวณจุดกลับรถ	หลังจุดกลับรถ	อาจเกิดจากการเสียหลักเอง หรือเกิดจากการที่มีรถตัดหน้า และไม่ถูกบันทึกในรายงานอุบัติเหตุจราจร
5	เฉี่ยวชนระหว่างกลับรถ	จุดกลับรถ	รถกลับรถสองคันเฉี่ยวชนกันเอง
6	ปาดหน้ามาเพื่อจะกลับรถ	ก่อนถึงจุดกลับรถ	รถซึ่งอยู่ช่องทางตรงด้านนอกพยายามจะเปลี่ยนช่องทางจราจรเพื่อมากลับรถ และเกิดการเฉี่ยวชนกับรถในช่องทางจราจรด้านใน

1 ปี 2554 มีอุบัติเหตุบนทางหลวง 10,607 ครั้ง มีเสียชีวิต 926 ราย

อุบัติเหตุจราจรที่พบมากที่สุดในพื้นที่บริเวณจุดกลับรถแบบเปิดเกาะ คือ รูปแบบที่ 4 (35%) รองลงมาได้แก่ รูปแบบที่ 2 (28%) และรูปแบบที่ 1 (23%) ตามลำดับ (รูปที่ 2) แต่รูปแบบที่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตมากที่สุด คือ รูปแบบที่ 2 (46%) รองลงมาได้แก่ รูปแบบที่ 1 (36%) และรูปแบบที่ 6 (13%) ตามลำดับ (รูปที่ 3)



ความรุนแรงของอุบัติเหตุชนิดนี้เกี่ยวข้องกับกลไกการชน ดังต่อไปนี้

- == อุบัติเหตุจราจรบริเวณจุดเปิดเกาะมีรูปแบบที่แตกต่างจากอุบัติเหตุจราจรบนทางแยกทั่วไป คือ จุดเปิดเกาะส่วนใหญ่อยู่ในช่วงถนนที่ตรงยาว (Mid-Block) จึงเป็นจุดที่รถใช้ความเร็วได้สูง
- == อุบัติเหตุจราจรชนท้าย (รูปแบบที่ 1) และรถทางตรงชนรถกลับรถ (รูปแบบที่ 2) เป็นจุดที่รถความเร็วสูงชนกับรถที่ความเร็วต่ำหรือหยุด ทำให้มีความต่างของความเร็ว (Delta-V) สูงมาก ส่งผลให้อุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงสูง
- == อุบัติเหตุจราจรรูปแบบที่ 1 และ 2 จะรุนแรงเพียงใด ขึ้นอยู่กับประเภทและน้ำหนักของรถที่ชนกัน เช่น รถส่วนบุคคลชนกับรถบรรทุก ความเสียหายต่อผู้โดยสารในรถส่วนบุคคลจะรุนแรงมากกว่ารถบรรทุกคูกรณี เพราะรถส่วนบุคคลน้ำหนักน้อยกว่า
- == อุบัติเหตุจราจรรถคันเดียวบริเวณจุดกลับรถไม่สามารถระบุสาเหตุ ได้อย่างชัดเจน แม้จะมีการสันนิษฐานถึงความบกพร่องของผู้ขับขี่ เช่น หลับใน ควบคุมรถไม่ปลอดภัย แต่ก็เกิดคำถามตามมาว่าเหตุใดจึงมาเกิดเหตุบริเวณจุดกลับรถ มีความเป็นไปได้หรือไม่ว่ามีรถคันอื่นมาเกี่ยวข้อง
- == การกลับรถของรถขนาดใหญ่ที่มีวงเลี้ยวกว้าง จำเป็นต้องใช้วิธีซัดซ้ายแล้วจึงเลี้ยวข้ามทุกช่องจราจรมากลับรถ นำมาซึ่งอุบัติเหตุจราจรที่มีความรุนแรงสูง

3. จุดกลับรถแบบเปิดเกาะ : ในมุมมองของผู้ขับขี่

จากการสำรวจผู้ขับขี่จำนวน 1,000 คน ที่ใช้จุดกลับรถแบบเปิดเกาะบนถนนระหว่างจังหวัดเป็นประจำ 10 จุด (รายละเอียดแนบท้าย) พบว่า ผู้ขับขี่รู้สึกว่าการกลับรถแบบเปิดเกาะมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรในระดับ “มากที่สุด” ในช่วงเวลากลางวัน 38% และเพิ่มขึ้นเป็น 51% ในช่วงเวลากลางคืน โดยพบปัญหาแตกต่างกันไป เช่น รถทางตรงวิ่งเร็วและไม่ยอมให้ทาง ปริมาณรถที่กลับรถมาก รถบรรทุกมาก และต้องใช้วงเลี้ยวกว้าง การมองเห็นไม่ชัดเจน สัญญาณเตือนไม่ชัดเจน มีรถยนต์ หรือมีการกลับรถพร้อมกันหลายคัน เป็นต้น ในแง่ของระยะทางและ

ตำแหน่งของจุดกลับรถ โดยเฉลี่ยแล้ว ผู้ใช้รถคิดว่าระยะทางที่ตนรู้สึกว่าจะไกลเกินไปและไม่อยากไปกลับรถ คือ 2.5 กิโลเมตร² แต่หากพบว่าการเปิดจุดกลับรถลึกข้ามในบริเวณที่ไกลๆ นั้น 4 ใน 10 ของผู้ใช้รถจะใช้จุดกลับรถดังกล่าว นอกจากนั้น ผู้ใช้รถ 3 ใน 10 ยอมรับว่าการวิ่งย้อนศรเพื่อมาจุดกลับรถนั้นเป็นเรื่องจำเป็นและยอมรับได้

อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้รถส่วนใหญ่ยังมองว่าความรวดเร็วและระยะทางยังไม่สำคัญเท่ากับความปลอดภัย โดยมีผู้ขับชี้ให้เห็นความสำคัญกับความรวดเร็วและระยะทางมากที่สุด 47% ในขณะที่มีผู้ขับชี้ให้เห็นความสำคัญกับความปลอดภัยมากที่สุดถึง 75% ท้ายที่สุดแล้ว หากผู้ขับชี้สามารถเลือกประเภทจุดกลับรถได้เองนั้น ประเภทที่ถูกเลือกเป็นอันดับที่หนึ่ง ได้แก่ สะพานเกือกม้า (เห็นด้วยมากที่สุด 75%) รองลงมาได้แก่ ทางลอดใต้สะพาน (30%) จุดเปิดเกาะแบบมีช่องรอเลี้ยว (15%) และจุดเปิดเกาะแบบไม่มีช่องรอเลี้ยว (8%) ตามลำดับ

ผลการสำรวจจึงชี้ชัดว่า ผู้ใช้รถส่วนใหญ่เห็นว่าความปลอดภัยในการกลับรถเป็นเรื่องสำคัญ การออกแบบจุดกลับรถที่ให้น้ำหนักกับความปลอดภัยจึงสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของคนใช้รถส่วนใหญ่

4. จุดกลับรถแบบเปิดเกาะ : ในมุมมองของผู้นำชุมชน

การสอบถามผู้นำชุมชน³ พบว่า โดยทั่วไปแล้ว ชุมชนส่วนใหญ่ (9 ใน 10) ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน เป็นการดำเนินงานของภาครัฐเท่านั้น ซึ่ง 8 ใน 10 ยอมรับว่าจุดกลับรถดังกล่าวในชุมชนมีมาตั้งแต่ในขั้นตอนการก่อสร้างเลย มีเพียง 2 ใน 10 เท่านั้นที่เป็นจุดกลับรถที่ชุมชนร้องขอ ทั้งนี้ ผู้นำชุมชนก็ยอมรับเช่นกันว่าจุดกลับรถแบบเปิดเกาะดังกล่าวอันตรายในระดับ “มาก” ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกับผู้ขับชี้

เมื่อกล่าวถึงจุดกลับรถอื่นๆ ทั่วไป ผู้นำชุมชนยอมรับว่าหากเลือกได้ ระยะทางที่รู้สึกว่าจะไกลเกินไปและไม่อยากไปกลับรถ คือ 2.7 กิโลเมตร และ 60% ยอมรับว่ายังคงมีการกลับรถที่จุดกลับรถลึกข้ามเกิดขึ้น แต่ไม่เห็นด้วยที่ชาวบ้านจะวิ่งย้อนศรเพื่อมาใช้จุดกลับรถ เพราะถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย

สุดท้าย ผู้นำชุมชนเห็นว่า หากผู้ขับชี้สามารถเลือกประเภทจุดกลับรถได้เอง ประเภทที่จะถูกเลือกเป็นอันดับที่หนึ่ง ได้แก่ สะพานเกือกม้า (เห็นด้วยมากที่สุด 70%) รองลงมาได้แก่ ทางลอดใต้สะพาน (30%) จุดเปิดเกาะแบบมีช่องรอเลี้ยว (11%) และไม่มีผู้เห็นด้วยกับจุดเปิดเกาะแบบไม่มีช่องรอเลี้ยวเลย (0%) จากความคิดเห็นของทั้งผู้ขับชี้และผู้นำชุมชน ต่างระบุตรงกันว่าจุดกลับรถแบบเปิดเกาะเป็นอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

เหตุใดประชาชนยังคงต้องใช้จุดกลับรถแบบเปิดเกาะนี้อยู่ทุกวัน แล้วสิ่งที่ถูกต้องสำหรับการออกแบบถนนคืออะไร?

5. การไหลของการจราจรจำลองมาจากการไหลของของเหลว

ในทางทฤษฎี ระบบโครงข่ายถนนประกอบด้วยถนนใหญ่และเล็กประกอบกันไปเปรียบเสมือนเส้นเลือดในร่างกายคน ลำน้ำในธรรมชาติ และรากของต้นไม้

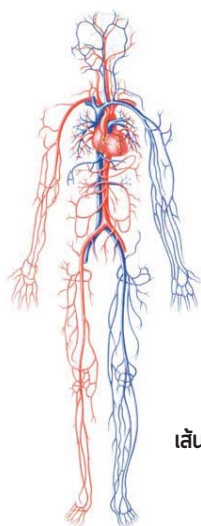
เส้นเลือด ลำน้ำ หรือรากที่มีขนาดใหญ่ มีไว้สำหรับลำเลียงเลือดหรือน้ำปริมาณมากอย่างรวดเร็ว เพื่อให้สามารถส่งสิ่งจำเป็นไปยังจุดสำคัญต่างๆ ที่ไกลออกไปได้ หลังจากนั้น หากจุดหมายอยู่ในพื้นที่ห่างไกลหรือมีความสำคัญน้อยลงมา เส้นเลือดหรือลำน้ำก็มีขนาดเล็กลงเป็นส่วนเป็นส่วนสำคัญ จึงเห็นได้ว่าธรรมชาติได้สร้างรูปแบบการไหลไว้เป็นตัวอย่างที่ดี

สิ่งสำคัญที่ธรรมชาติไม่เคยสร้างไว้ คือ การปะปนของลำดับชั้น เช่น การเอาเส้นเลือดฝอยมาคั่นกลางเส้นเลือดใหญ่ เอาคลองมาคั่นกลางแม่น้ำ

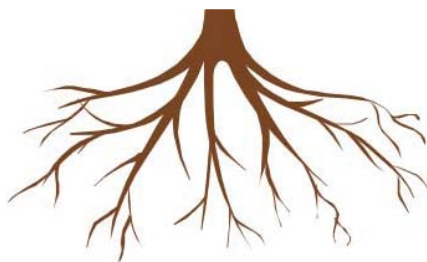
² หากแบ่งตามประเภทผู้ใช้รถ คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2.1 กิโลเมตร ผู้ใช้รถยนต์ 2.4 กิโลเมตร และผู้ใช้รถบรรทุก 3.1 กิโลเมตร

³ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

หรือเอารากฝอยมาคั่นกลางรากแก้ว เช่นเดียวกันกับโครงข่ายถนนที่มีการปะปนของลำดับชั้น หรือถนนที่มีการกีดขวางการไหลจึงเป็นหลักคิดที่ผิดธรรมชาติ ดังนั้น การจัดลำดับชั้นถนน (Road Hierarchy) จึงมีความสำคัญในการออกแบบโครงข่ายถนนเพื่อให้การจราจรเกิดการไหลอย่างมีประสิทธิภาพ



เส้นเลือด



รากต้นไม้

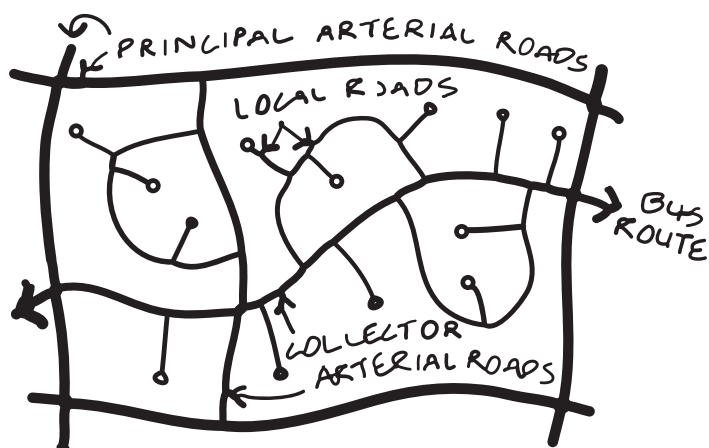


ลำน้ำ

6. การจัดลำดับชั้นถนน (Road Hierarchy)

โดยทั่วไปแล้ว ถนนทุกประเภทจะมีรูปแบบการให้บริการอยู่สองอย่าง คือ ถนนที่เน้นความจุและความเร็ว (Mobility) หรือถนนที่เน้นการเข้าออกพื้นที่ (Accessibility)⁴ แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดคือรูปแบบทั้งสองจะต้องไม่เกิดขึ้นพร้อมกัน หากเป็นถนนที่รองรับปริมาณจราจรมากควรต้องเป็นถนนที่กว้างและควบคุมทางเข้าออก เพื่อให้สามารถใช้ความเร็วได้อย่างสม่ำเสมอและปลอดภัย⁵ ส่วนถนนที่เข้าสู่จุดหมายปลายทางเหมาะสมกับปริมาณจราจรที่น้อยลง ถนนจึงมีขนาดเล็กลง แต่มีการกระจายตัวไปตามพื้นที่เมืองได้มาก (รูปที่ 4) เมื่อพิจารณาโครงข่ายถนนในภาพรวม ถนนประเภทที่เน้นความจุและความเร็วควรมีระยะทางสั้นที่สุดแต่มีปริมาณการเดินทางมากที่สุด ในขณะที่ถนนที่เน้นการเข้าออกพื้นที่ควรมีระยะทางมากที่สุดแต่มีปริมาณการเดินทางน้อยที่สุด⁶ (รูปที่ 5)

รูปที่ 4 แนวคิดของระบบโครงข่ายถนน



รูปที่ 5 สัดส่วนความยาวและปริมาณจราจรของถนนแต่ละประเภท

Functional Classification: VMT and Roadway Miles
U.S. Urbanized Areas 2006

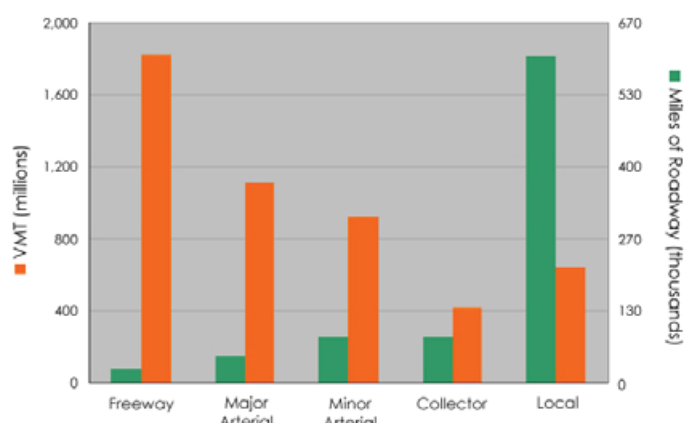


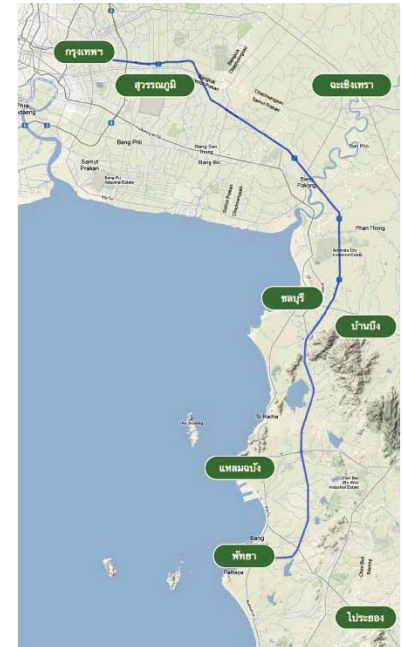
Chart by Laurence Aurbach (pedshed.net), based on FHWA Highway Statistics 2006

โครงข่ายถนนภาคตะวันออกเป็นตัวอย่างที่ดีสำหรับการออกแบบโครงข่ายตามหลักลำดับชั้นการให้บริการดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือเป็นโครงข่ายซึ่งมีถนนหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นถนนสายหลัก ตั้งต้นจากกรุงเทพมหานคร และมีถนนเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางหลัก ได้แก่ ถนนเชื่อมต่อไปสนามบินสุวรรณภูมิ ถนน 314 ไปฉะเชิงเทรา ถนน 344 ไปชลบุรี - บ้านบึง ถนน 331 ไปแหลมฉบัง ถนน 36 ไประยอง และสิ้นสุดปลายทางที่พัทยา โดยไม่มีการปะปนของลำดับชั้นและไม่มีการกีดขวางการไหล

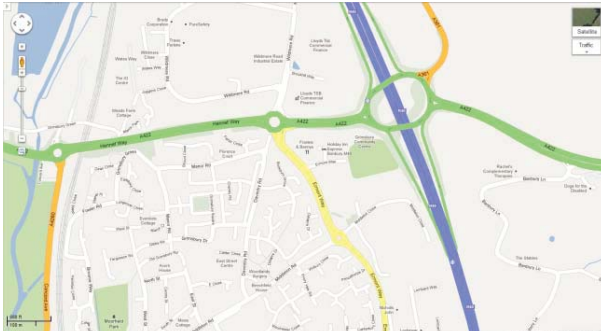
7. จุดกลับรถเกี่ยวข้องกับการจัดลำดับชั้นถนนอย่างไร?

การจัดลำดับชั้นถนนมีความสำคัญต่อการออกแบบโครงข่ายถนน (Road Network) จึงเป็นมาตรฐานในต่างประเทศ เช่น ถนนระหว่างเมืองในระดับ Freeway Motorway หรือ Autobahn จะมีการควบคุมการเข้าออก⁷ มีทางแยกต่างระดับ ไม่มีกิจกรรมข้างทาง และไม่มีจุดกลับรถ (รูปที่ 6)

ส่วนถนนในเมืองไทย ส่วนใหญ่กลับเป็นเรื่องตรงกันข้าม การเดินทางระหว่างจังหวัดสู่ภูมิภาคอื่นๆ (ยกเว้นภาคตะวันออก) ขาดการจัดลำดับชั้นถนน ทำให้ถนนต้องรองรับการเดินทางที่ทั้งเน้นความจุและความเร็วและเน้นการเข้าออกพื้นที่ในคราวเดียวกัน (รูปที่ 8) ก่อให้เกิดรูปแบบถนนที่มีส่วนประกอบของทั้งสองวัตถุประสงค์รวมกัน เช่น ถนน 3-4 ช่องจราจร แยกทิศทางไปกลับ สามารถใช้ความเร็วได้สูง แต่มีการเข้าออกพื้นที่ข้างทางได้ตลอด มีกิจกรรมข้างทาง มีทางแยก และมีจุดกลับรถแบบเปิดเกาะ (รูปที่ 7)



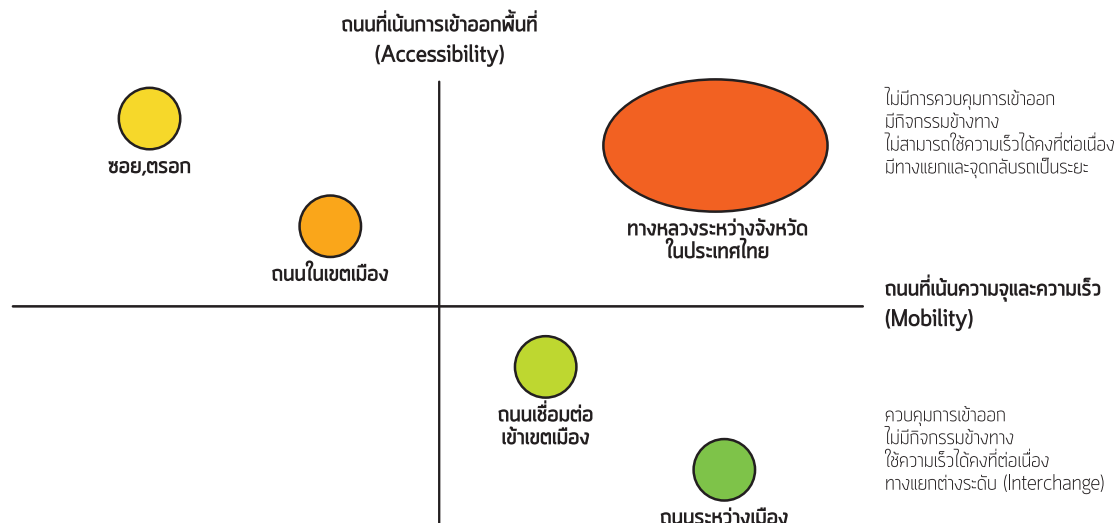
รูปที่ 6 ตัวอย่างโครงข่ายถนนในประเทศอังกฤษ



รูปที่ 7 ตัวอย่างโครงข่ายถนนในประเทศไทย



รูปที่ 8 แนวคิดเรื่องรูปแบบการให้บริการของถนน



⁴ Federal Highway Administration (1997), Flexibility in Highway Design, Washington, DC

⁵ ถนนที่เน้นความจุและความเร็วอาจมีชื่อเรียกแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ เช่น Freeway Motorway Expressway Autobahn และไม่เกี่ยวข้องว่าจะเป็นถนนที่มีการจ่ายค่าผ่านทางหรือไม่

⁶ Aurbach, L. (2009), Towards a Functional Classification Replacement, PedShed.net

⁷ ข้อออกทางหลักได้ระบุที่กำหนดให้เท่านั้น เช่น ทางแยกต่างระดับ ทางเชื่อมจากทางคู่ขนาน เป็นต้น

8. จุดกลับรถแบบเปิดเกาะและแนวทางการแก้ไข : ในมุมมองของวิศวกร

จากการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบจุดกลับรถบนถนนระหว่างเมือง พบว่า ในประเทศไทยยังไม่มีการศึกษาและจัดทำคู่มือดังกล่าวอย่างเป็นทางการ แต่เพื่อให้ทราบแนวทางในการออกแบบจริงในอดีตที่ผ่านมา จึงได้มีการสอบถามไปยังวิศวกรผู้ออกแบบของสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง สามารถสรุปเนื้อหาได้ดังนี้

เหตุอันควร (Warrants) ในการกำหนดให้มีจุดกลับรถ มีดังนี้

- 1. ควรมีระยะห่างระหว่างจุดกลับรถแต่ละจุดประมาณ 3 - 5 กิโลเมตร
- 2. มีสถานที่สำคัญ เช่น สถานีราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด ฯลฯ
- 3. มีการร้องขอจากชุมชน
- 4. อยู่ในตำแหน่งหัวและท้ายของชุมชน

ทั้งนี้ วิศวกรยอมรับว่าจุดกลับรถแบบเปิดเกาะนั้นอันตรายในระดับ “มาก” และเห็นด้วยว่าการออกแบบโครงข่ายถนนในประเทศไทยควรจะมีการจัดลำดับชั้นถนน (Road Hierarchy) และการควบคุมการเข้าออก (Access Management) เพื่อให้โครงข่ายถนนมีการใช้งานได้ประโยชน์สูงสุดและเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง

เมื่อพิจารณาถึงรายละเอียดของการออกแบบจุดกลับรถแต่ละประเภทสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 รายละเอียดการออกแบบจุดกลับรถแต่ละประเภท

ปัจจัยในการออกแบบ	จุดกลับรถแบบเปิดเกาะ			
	จุดเปิดเกาะแบบไม่มีช่องรอเลี้ยว	จุดเปิดเกาะแบบมีช่องรอเลี้ยว	ทางลอดใต้สะพาน	สะพานเทือกม้า
ถนน	-	2-4 ช่องจราจร	มากกว่า 2-4 ช่องจราจร	4-8 ช่องจราจร
เขตทาง	-	มากกว่า 30-40 เมตร	มากกว่า 60 เมตร	มากกว่า 60 เมตร
ปริมาณจราจรบนทางหลัก	-	-	-	-
ปริมาณจราจรที่กลับรถ	-	-	-	-
ความเร็วบนทางหลัก	-	-	-	90 กม./ชม.
อื่นๆ	-	-	ระดับน้ำ	-
ไม่มีข้อกำหนด	ใช่	ใช่	ใช่	ใช่

หมายเหตุ: วิศวกร 3 ใน 10 ระบุว่าไม่มีข้อกำหนดของจุดกลับรถทุกประเภท

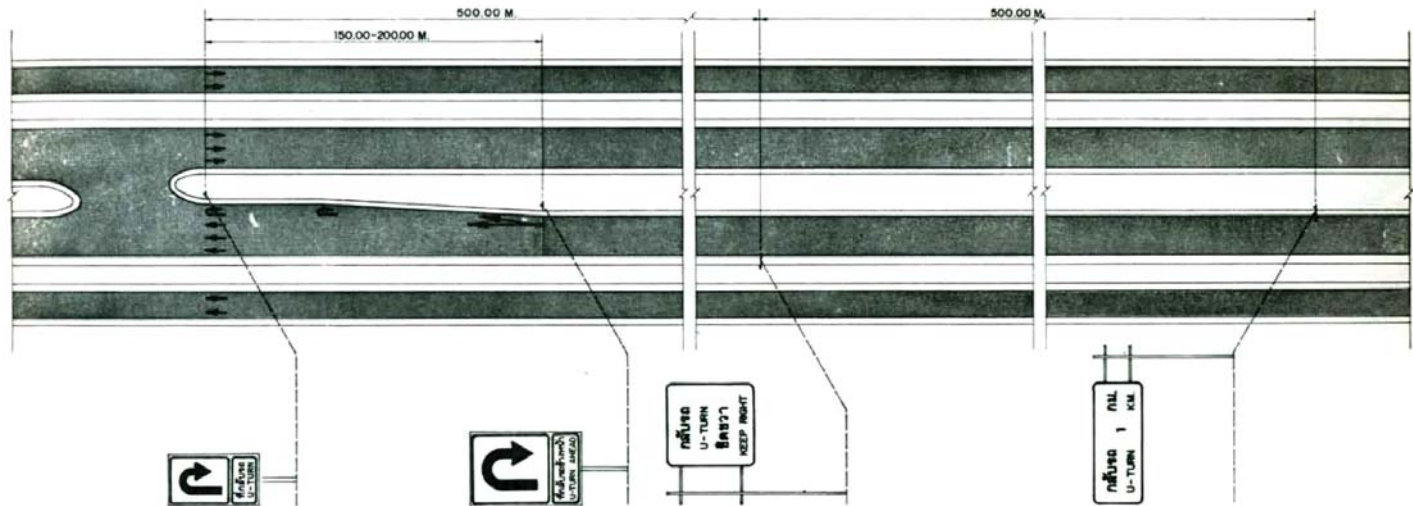
นอกจากนั้น วิศวกรยังระบุข้อดีและข้อจำกัดของจุดกลับรถแต่ละประเภท ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ข้อดีและข้อจำกัดของจุดกลับรถแต่ละประเภท

ประเภทจุดกลับรถ	ข้อดี	ข้อจำกัด
จุดเปิดเกาะแบบไม่มีช่องรอเลี้ยว	ค่าก่อสร้างถูก สะดวก ก่อสร้างง่าย	รถที่จะรอเลี้ยวกีดขวางรถทางตรง ทำให้เสียช่องจราจรไป 1 ช่องทาง เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย มีความเสี่ยงที่จะถูกชนท้าย
จุดเปิดเกาะแบบมีช่องรอเลี้ยว	ปลอดภัย ไม่กีดขวางรถทางตรง	ค่าก่อสร้างแพงขึ้น ใช้พื้นที่มากขึ้น
ทางลอดใต้สะพาน	สะดวก ปลอดภัย ไม่มีการตัดกระแสรถทางตรง	รถบางประเภทอาจกลับรถไม่ได้ เนื่องจากมีความสูงมากกว่าทางลอด มีน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก ใช้พื้นที่ ก่อสร้างมาก
สะพานเทือกม้า	ปลอดภัย ไม่มีการตัดกระแสรถทางตรง	ค่าก่อสร้างแพงมาก จัดสรรงบประมาณยาก หาตำแหน่งก่อสร้างยาก ต้องพิจารณาตำแหน่งให้เหมาะสม และมีการวางตำแหน่งที่ดี เนื่องจากอาจเกิดปัญหาเมื่อมีการขยายถนนได้

จากผลสำรวจจะเห็นได้ว่าจุดกลับรถแบบเปิดเกาะเป็นส่วนหนึ่งของการออกแบบถนนระหว่างเมืองที่มีการแบ่งทิศทางการจราจร โดยทั่วไปแล้วจุดเปิดเกาะจะมีอยู่ตลอดแนวสายทางที่ระยะห่างระหว่าง 3-5 กิโลเมตร หรืออาจแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ องค์ประกอบอื่นๆ ของจุดกลับรถแบบเปิดเกาะแสดงดัง (รูปที่ 9)

รูปที่ 9 ลักษณะของจุดกลับรถแบบเปิดเกาะทั่วไป



หากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณจราจรหรือมีสถิติอุบัติเหตุจราจรเพิ่มมากขึ้น ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา จะมุ่งเน้นการแก้ไขจุดกลับรถแบบเปิดเกาะด้วยสะพานกลับรถ (หรือสะพานเกือกม้า) และทางลอด เพื่อแยกการจราจรของรถกลับรถออกจากทางตรง

9. สะพานเกือกม้ากับทางลอด เพียงพอหรือไม่

สำหรับสะพานเกือกม้าถือเป็นการแก้ปัญหาแบบเบ็ดเสร็จสำหรับรถทุกประเภท โดยเฉพาะรถยนต์ใหญ่ ปัจจุบันมีการใช้อย่างแพร่หลายบนถนนสายหลักที่มีปริมาณจราจรสูง เช่น ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) 2 (ถนนมิตรภาพ) 3 (ถนนสุขุมวิท) 4 (ถนนเพชรเกษม) 32 (ถนนสายเอเชีย) 35 (ถนนพระราม 2) เป็นต้น

แม้สะพานเกือกม้าจะมีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการออกแบบจุดกลับรถเมื่อเทียบกับจุดกลับรถประเภทอื่นๆ ก็ตาม แต่ยังมีอีกหลายข้อจำกัดที่ต้องรอการแก้ไข ดังเช่นข้อสรุปที่ได้จากวิศวกร ได้แก่

≡ ราคาก่อสร้างสูงมาก โดยเฉพาะบริเวณที่จะต้องมีการกลับรถทั้งสองทิศทาง ส่งผลต่อระยะเวลาในการพิจารณางบประมาณ

≡ เลือกตำแหน่งก่อสร้างได้ยาก เพราะลำพังเพียงจุดกลับรถแบบเปิดเกาะยังพบปัญหาเรื่องพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านหน้าและด้านท้ายของจุดกลับรถอยู่แล้ว (รูปที่ 10) แต่สำหรับสะพานเกือกม้านั้นมีโครงสร้างขนาดใหญ่และใช้พื้นที่มาก จึงกระทบต่อการใช้พื้นที่บริเวณรอบข้าง และยังหาความลงตัวกับประชาชนในพื้นที่ได้ยาก เพราะก่อให้เกิดความแตกต่างระหว่างประชาชนที่อยู่ก่อนสะพานเกือกม้า อยู่ระหว่างสะพานเกือกม้า และอยู่หลังสะพานเกือกม้า (รูปที่ 11) ประชาชนที่อยู่หลังสะพานเกือกม้าจึงใช้วิธีขับรถยนต์วนรอกวนสะพาน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรและความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจรตามมา (รูปที่ 12)

⁸ มีบางส่วนระบุว่ามิใช่จุดกลับรถที่ปลอดภัย

รูปที่ 10 จุดกลับรถแบบเปิดเกาะและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ



รูปที่ 11 จุดกลับรถแบบสะพานเกือกม้าและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ



สำหรับทางลอดนั้น จะก่อสร้างในพื้นที่ที่มีสะพานข้ามแม่น้ำอยู่แล้วและความสูงที่เพียงพอให้ยานพาหนะทั่วไปลอดผ่านไปได้ โดยกลุ่มผู้ใช้หลักจะเป็นทั้งคนเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ขึ้นทางลอดขนาดเล็กไม่สามารถรองรับได้ จำเป็นต้องมีการใช้จุดกลับรถแบบเปิดเกาะหรือสะพานต่างระดับรองรับรถประเภทดังกล่าวด้วย

รูปที่ 12 ผู้ใช้ทางขับขี่ย้อนศรมาเพื่อขึ้นสะพานเทือกมา



ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดสำหรับจุดกลับรถแบบทางลอดคือทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษมช่วงจังหวัดเพชรบุรีมีการออกแบบให้ใช้ทางลอดแทนจุดกลับรถแบบเปิดเกาะหลายแห่ง รวมถึงการปรับปรุงทางแยกสัญญาณไฟให้เป็นทางลอดประยุกต์ใช้ร่วมกับวงเวียน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของการจราจร อีกทั้งเป็นการลดทั้งโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจราจรและลดความรุนแรงจากมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น (รูปที่ 13)

ในอนาคต หากพิจารณาแล้วว่าวิธีการดังกล่าวมีความเหมาะสมในการใช้งานสำหรับเมืองไทยควรมีการศึกษาและประเมินถึงความคุ้มค่าในการก่อสร้างทางลอดร่วมกับมาตรการอื่นๆ ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่จุดกลับรถแบบเปิดเกาะ

รูปที่ 13 ทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 4



10. การปฏิรูปกฎหมายการขนส่งผู้โดยสาร

ปัญหาด้านกฎหมายก็เป็นอีกปัญหาที่กล่าวโดยสรุป การแก้ปัญหาดังกล่าวด้วยวิธีใดๆ “เพียงวิธีเดียว” อาจไม่เพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาการกลับรถ (U-Turn) ได้ทั้งหมด ดังนั้น การแก้ปัญหายังยั่งยืนและมีประสิทธิภาพสูงสุด คือ การจัดการถนนอย่างมีโครงข่ายและมีการหมุนเวียนการจราจร (Traffic Circulation) อย่างเหมาะสม โดยมีข้อเสนอแนะเป็นแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

- == ประเทศไทยควรมีการศึกษาและกำหนดจัดลำดับชั้นถนนที่เหมาะสม เพื่อใช้เป็นกรอบนโยบายในการพัฒนาโครงข่ายถนนและการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ รวมถึงการควบคุมการเจริญเติบโตของชุมชนให้เหมาะสมและมีความปลอดภัยในการเดินทาง
- == ในการจัดทำแผนงานหรือโครงการ ควรคำนึงถึงลำดับชั้นของถนน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรและลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการเข้าออกที่ไม่ปลอดภัย
- == พิจารณาการใช้พื้นที่รอบข้างควบคู่ไปกับการออกแบบโครงข่ายถนน เพื่อให้สามารถกำหนดจุดเข้าออกได้อย่างเหมาะสม
- == ในระดับพื้นที่ ต้องส่งเสริมให้มีโครงข่ายถนนสายรองตามลำดับชั้นถนนควบคู่กับทางลอดหรือสะพาน และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการหมุนเวียนจราจรของพื้นที่ข้างทาง ให้มีการรบกวนการไหลของถนนสายหลักให้น้อยที่สุด ดังตัวอย่างใน (รูปที่ 14)
- == หากพื้นที่ใดจำเป็นจะต้องมีการส่งเสริมพื้นที่เชิงพาณิชย์ของชุมชน ควรจัดให้มีการเข้าออกในจุดที่เหมาะสมและปลอดภัย รวมทั้งควบคุมไม่ให้เกิดการใช้ประโยชน์ทางการค้าข้างทางด้วย
- == ส่งเสริมการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยการบูรณาการความร่วมมือกับประชาชน เพื่อให้เกิดแนวทางในการแก้ปัญหาร่วมกัน และลดความขัดแย้งจากโครงการปรับปรุงก่อสร้างที่ขาดการทำความเข้าใจกับประชาชน โดยเฉพาะโครงการที่มีผลกระทบต่อวิถีชุมชนเดิม เช่น การก่อสร้างผ่านพื้นที่ใจกลางชุมชน

รูปที่ 14 ตัวอย่างการจัดโครงข่ายถนนสายรองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการหมุนเวียนจราจรของพื้นที่ข้างทาง



ภาคผนวก : ตำแหน่งจุดกลับรถที่ทำการสำรวจความคิดเห็นผู้ขับขี่

ทางหลวง	กิโลเมตรก
1.ทางหลวงหมายเลข 1	86
2.ทางหลวงหมายเลข 2	141
3.ทางหลวงหมายเลข 3	27-28
4.ทางหลวงหมายเลข 4	46-47
5.ทางหลวงหมายเลข 32	91
6.ทางหลวงหมายเลข 35	44
7.ทางหลวงหมายเลข 314	11-12
8.ทางหลวงหมายเลข 340	36
9.ทางหลวงหมายเลข 346	16
10.ทางหลวงหมายเลข 3312	12



ฆ่าแหละปัญหา และข้อจำกัดของ ระบบข้อมูลอุบัติเหตุทาง ถนนในประเทศไทย

โดย

ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล, นงนุช ตันติธรรม,
ศาสตราจารย์ พลบูรณ์, อภิวรรณ โชติสังกาศ และ สาทิตา เต้าทอง

1. บทนำ

ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่มีความถูกต้องและครอบคลุมรายละเอียดอย่างครบถ้วน เป็นปัจจัยพื้นฐานที่จะช่วยสะท้อนสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างแท้จริงและรอบด้าน อันจะเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญา ตลอดจนสนับสนุนการติดตามและประเมินผลลัพธ์ของนโยบายที่ได้ดำเนินการไปแล้วอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอยู่หลายระบบ ซึ่งพัฒนาขึ้นตามความต้องการในระบบและขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงานที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ดี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญของการรายงานสถิติอุบัติเหตุระหว่างหน่วยงานที่ยังคงมีอยู่ เป็นตัวอย่งที่สะท้อนให้เห็นปัญหาและข้อจำกัดของระบบข้อมูลอุบัติเหตุที่มีดำรงมีอยู่หลายประการ นอกจากนั้น การนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ยังมีโอกาสพัฒนาอีกมาก

2. ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญในปัจจุบัน

ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนหลายแห่ง ทั้งในส่วนที่ดูแลรับผิดชอบโดยหน่วยงานภาครัฐและองค์กรเอกชน (ดูตารางที่ 1) ในส่วนของภาครัฐประกอบด้วยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงมหาดไทย ซึ่งจัดเก็บข้อมูลตามขอบเขตความรับผิดชอบหรือวัตถุประสงค์เฉพาะของแต่ละหน่วยงาน ตัวอย่างเช่น

- == ระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ครอบคลุมเฉพาะอุบัติเหตุทางถนนในรายที่เป็นคดี ระบบ POLIS (Police Information System) ซึ่งเป็นการรวบรวมสถิติข้อมูลอุบัติเหตุระดับสถานีตำรวจในแต่ละพื้นที่กองบัญชาการ และนำมาประมวลผลโดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- == หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดเก็บข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนเส้นทางที่อยู่ในความดูแลของหน่วยงานเท่านั้น โดยมีระบบการจัดเก็บและบันทึกข้อมูลรายอุบัติเหตุ (Accident Cases) ที่แสดงรายละเอียดของตัวแปรที่เกี่ยวข้อง ตามขอบเขตที่หน่วยงานเห็นชอบ
- == กระทรวงสาธารณสุขมีระบบการจัดเก็บข้อมูลหลายแห่ง อาทิเช่น ข้อมูลการเสียชีวิตที่อ้างอิงจากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายของสำนักนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ (สนย.) สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ส่วนข้อมูลการบาดเจ็บอ้างอิงจากรายงานการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ ของสำนักโรคบาดเวทยา กรมควบคุมโรค ที่รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากสถานพยาบาลใน 75 จังหวัด และโรงพยาบาลในเขตกรุงเทพมหานคร 17 แห่ง นอกจากนั้น ยังมีระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ที่เป็นข้อมูลรายบุคคลและมีรายละเอียดสูง แต่ครอบคลุมเฉพาะโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (ตามความสมัครใจ) 33 แห่งเท่านั้น สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ที่มีการจัดเก็บข้อมูลจากการรายงานอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาล¹ และจัดเก็บข้อมูลปฏิบัติการกู้ชีพ (Information Technology for Emergency Medical System, ITEMS) ซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้บาดเจ็บทางถนนจำนวนมาก²
- == สำหรับกระทรวงมหาดไทย มีการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลของแต่ละจังหวัดเพื่อติดตามสถานการณ์และบูรณาการแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะช่วงเทศกาล โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และรายงานผลการดำเนินงานให้คณะรัฐมนตรีรับทราบเป็นประจำทุกปี³
- == ในส่วนของภาคเอกชน บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้มีการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนขึ้นไม่นานมานี้ โดยรวบรวมข้อมูลจากรายงานการรับแจ้งเหตุและการใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ อย่างไรก็ตามข้อมูลสถิติที่รายงานเกือบทั้งหมดจะเป็นอุบัติเหตุจักรยานยนต์

¹ นอกจากนี สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข ยังีรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บมาอีก 3 แหล่ง คือ สำนักานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) สำนักานประกันสังคม และ ข้อมูลผู้ใช้สิทธิรักษาพยาบาลของกรมบัญชีกลาง

² http://ws.niems.go.th/items_front/CallWebServiceASP.aspx

³ สำหรับการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุในช่วงเวลาปกตินั้น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ได้เคยทดลองบูรณาการข้อมูลจากทุกหน่วยงาน โดยให้สำนักงาน ป.จ.จังหวัด ประสานข้อมูลจากหน่วยงานในจังหวัด และรวบรวมส่งมายังส่วนกลางทุกเดือน แต่หลังจากการประเมินผลการดำเนินงานระยะ 3 เดือน และ 6 เดือน ได้พบปัญหาในการปฏิบัติ เช่น ไม่มีการบูรณาการข้อมูลรัวก่อนรายงาน และการบันทึกข้อมูลซ้ำซ้อนที่ซ้ำซ้อนกัน จึงได้ยกเลิกการดำเนินการดังกล่าวไป

ตารางที่ 1 ระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญในปัจจุบัน

หน่วยงาน	ระบบหรือแหล่งข้อมูล	ความครอบคลุมพื้นที่	ลักษณะสำคัญของข้อมูล
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ฐานข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรจากระบบ POLIS	ทั่วประเทศ	- เฉพาะอุบัติเหตุทางถนนในรายที่เป็นคดี - เป็นข้อมูลสรุปจำนวนรวม เช่น จำนวนคดีอุบัติเหตุที่รับแจ้ง จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจำแนกตามเพศ มูลค่าทรัพย์สินที่เสียหาย ยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง มูลเหตุสืบนิษฐาน ฯลฯ - นำเสนอข้อมูลสรุปจำแนกเป็นรายเดือนและจำแนกตามกองบัญชาการบนเว็บไซต์
กระทรวงสาธารณสุข	มรณบัตร และหนังสือรับรองการตาย	ทั่วประเทศ	- เป็นข้อมูลการเสียชีวิตที่ระบุว่าสาเหตุจากอุบัติเหตุทางถนน ในลักษณะข้อมูลรายบุคคล จำแนกตามเพศ อายุ และประเภทของผู้ใช้ถนน ประเภทยานพาหนะ ระบุวันที่เสียชีวิต - นำเสนอข้อมูลสรุปจำนวนรวมทั้งประเทศและรายจังหวัด
	รายงานการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ	ทั่วประเทศ	- เป็นข้อมูลสรุปจำนวนรวมทั้งประเทศและรายจังหวัด จำแนกตามเพศ อายุ และประเภทของผู้ใช้ถนน - เป็นข้อมูลสรุปจำแนกเป็นรายเดือน
	ระบบข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance)	ครอบคลุมเฉพาะข้อมูลจากโรงพยาบาล เครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 33 แห่ง	เป็นข้อมูลรายบุคคล (Individuals) ที่มีรายละเอียดนอกถึงลักษณะและความรุนแรงของการบาดเจ็บ พหุติกรรมเสี่ยงที่สำคัญ รวมถึงข้อมูลส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ อาชีพ ภูมิสำเนา ยานพาหนะที่ใช้ ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร ตลอดจนสถานที่และวันเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ
	ระบบรายงานอุบัติเหตุช่วงเทศกาล สถานีการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	ทั่วประเทศ เฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์	- เป็นข้อมูลผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล รวมถึงตัวแปรอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น วันและเวลาที่เกิดเหตุ ถนนที่เกิดเหตุ ยานพาหนะ ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร พหุติกรรมเสี่ยงที่สำคัญ และการนำส่งผู้บาดเจ็บ - นำเสนอข้อมูลสรุปบนเว็บไซต์ จำแนกตามวัน เวลา และพื้นที่
	ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (ITEMS)	ทั่วประเทศ	(Individuals) ที่มีรายละเอียดนอกถึงลักษณะและความรุนแรงของภาวะฉุกเฉิน/บาดเจ็บ สถานที่ วันเวลา ลักษณะทางประชากรศาสตร์ วิทยาลัยสถานพยาบาล ฯลฯ
กระทรวงคมนาคม	ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวง	ครอบคลุมเฉพาะถนนภายใต้ ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง	- เป็นข้อมูลรายอุบัติเหตุ (Accident cases) ที่มีรายละเอียดของแต่ละตัวแปรค่อนข้างสูง เช่น จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ประเภทของยานพาหนะ รูปแบบการชน ตำแหน่งและวันเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ - ลักษณะทางกายภาพและสภาพแวดล้อมของจุดเกิดเหตุ ทรัพย์สินที่เสียหาย มูลเหตุสืบนิษฐาน ฯลฯ - มีระบบสารสนเทศที่สามารถแสดงผลแบบ Real Time และนำเสนอรายงานสรุปบนเว็บไซต์
	ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงชนบทของกรมทางหลวงชนบท	ครอบคลุมเฉพาะถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท	- เป็นข้อมูลรายอุบัติเหตุ (Accident cases) ที่มีรายละเอียดใกล้เคียงกับข้อมูลของกรมทางหลวง - นำเสนอข้อมูลสรุปบนเว็บไซต์ จำแนกรายเดือนและรายปี
	ระบบข้อมูลอุบัติเหตุบนทางพิเศษโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	ครอบคลุมเฉพาะทางพิเศษภายใต้ ความรับผิดชอบหรือกำกับดูแลโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.)	- เป็นข้อมูลรายอุบัติเหตุ (Accident cases) ที่มีรายละเอียดใกล้เคียงกับข้อมูลของกรมทางหลวง - นำเสนอข้อมูลสรุปบนเว็บไซต์ จำแนกรายเดือนและรายปี
กระทรวงมหาดไทย	ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	ทั่วประเทศ เฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์	- เป็นข้อมูลสรุปจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ รวมทั้งประเทศและรายจังหวัด รวมถึงข้อมูลประกอบอื่นๆ เช่น ช่วงอายุของผู้ประสบเหตุ ประเภทและลักษณะทางกายภาพของถนน สาเหตุของการเสียชีวิต เวลาที่เกิดเหตุ ประเภทของยานพาหนะ - นำเสนอข้อมูลสรุปบนเว็บไซต์และรายงานให้คณะรัฐมนตรีรับทราบเป็นประจำทุกปี
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด	ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ	ทั่วประเทศ แต่ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุจักรยานยนต์	- เป็นข้อมูลจากรายงานการรับแจ้งเหตุและการใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ - เป็นข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และข้อมูลประกอบอื่นๆ เช่น วันและเวลาที่เกิดเหตุ ประเภทของยานพาหนะ ลักษณะการเกิดเหตุ เพศและอายุของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร - ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุจักรยานยนต์ - มีการนำเสนอข้อมูลสรุปบนเว็บไซต์

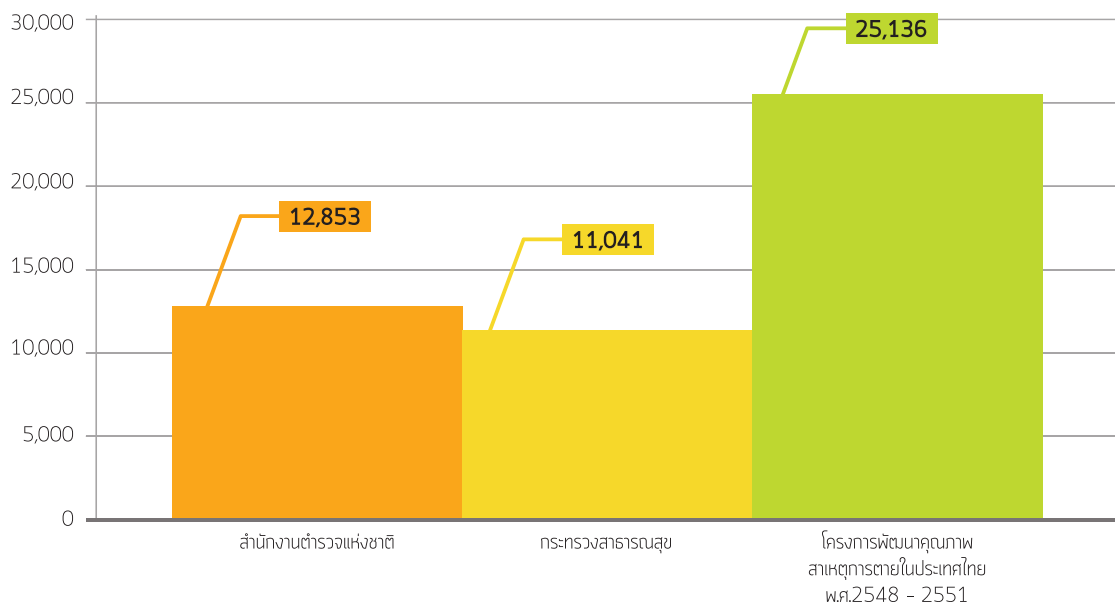
3. ความบกพร่องของการรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ความบกพร่องของการรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน (Under-reporting of road accident) ในประเทศไทย เป็นประเด็นที่ถูกกล่าวถึงในแวดวงวิชาการที่สนใจปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาเป็นระยะเวลานานกว่า 1 ทศวรรษ โดยการศึกษาวิจัยอย่างเป็นทางการในเรื่องนี้ได้เริ่มต้นเมื่อปี พ.ศ. 2539 เมื่อนายแพทย์สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์และคณะ ร่วมกับสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข [1] ทำการรวบรวมเนื้อหาของรายละเอียดของระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยเมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บของแต่ละหน่วยงาน พบว่า ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) มีตัวเลขสูงกว่าหน่วยงานอื่นๆ นั่นเพราะว่าได้จากการรวบรวมข้อมูลจากหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะจำนวนผู้ป่วยนอกของโรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข อย่างไรก็ตาม จากการปรับโครงสร้างการทำงานของภาครัฐ ทำให้ กปอ. ได้ยุติบทบาทลงและไม่มีการรายงานสถิติอุบัติเหตุต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2547 ศาสตราจารย์ยอดพล ธนาภิรุณ ภายใต้งานสนับสนุนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) [2] ได้ทำการศึกษาเรื่องการหายไปของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยจากสองหน่วยงานหลัก ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงสาธารณสุข ในระหว่างปี พ.ศ. 2538 - 2544 ผลการศึกษาในระดับประเทศพบว่า ทั้งสองหน่วยงานมีการรายงานตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตที่แตกต่างกันมาก แต่แนวโน้มของความแตกต่างกันนี้ยังไม่เป็นที่ชัดเจน โดยในปี พ.ศ. 2538 2540 2541 และ 2542 ตำรวจมีการรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่า ในขณะที่บางปี โรงพยาบาลมีการรายงานตัวเลขผู้เสียชีวิตมากกว่า ได้แก่ ปี พ.ศ. 2539 2543 และ 2544 นอกจากนี้ เมื่อทำการวิจัยกรณีศึกษาในระดับพื้นที่ของเทศบาลนครขอนแก่น พบว่า ตำรวจมีการรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่าโรงพยาบาล 2 เท่า แต่โรงพยาบาลมีการรายงานจำนวนผู้บาดเจ็บมากกว่าตำรวจถึง 32 เท่า ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถคันเดียว (Single Vehicle Accident) มีแนวโน้มที่จะไม่ถูกรายงานโดยตำรวจ และเมื่อนำข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุจากทั้งสองหน่วยงานมาเปรียบเทียบกัน จะสามารถประมาณการจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่แท้จริงในพื้นที่ได้

ล่าสุดในปี พ.ศ. 2552 ผลการศึกษาโครงการพัฒนาคุณภาพสาเหตุการตายในประเทศไทย พ.ศ. 2548 - 2551 ของกระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับ School of Population Health มหาวิทยาลัยควีนส์แลนด์ ประเทศออสเตรเลีย [3] โดยใช้เครื่องมือสืบสวนสาเหตุการตายด้วยการสัมภาษณ์ (Verbal Autopsy) ได้บ่งชี้สถานการณ์ที่ยังน่าวิตกของการรายงานสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยที่ต่ำกว่าความเป็นจริง โดยจากการศึกษาในหัวข้ออุบัติเหตุทางถนน พบว่า ผลจากการคาดประมาณระดับประเทศในปี พ.ศ. 2548 นั้น มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพศชาย 20,683 ราย เพศหญิง 4,453 ราย ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วพบว่า มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รายงานไว้ (12,858 ราย) ถึงกว่า 2 เท่าตัว (รูปที่ 1) รายงานนี้จะระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายของผู้ชายในลำดับที่ 3 รองจากโรคเส้นเลือดในสมองแตกและโรคเอดส์ และเป็นสาเหตุการตายของผู้หญิงลำดับที่ 11

รูปที่ 1 การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2548 ที่รายงานโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และที่ประมาณการจากงานวิจัย



4. ปัญหาและข้อจำกัดที่สำคัญของระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

จากการทบทวนงานศึกษาวิจัยที่ผ่านมาเกี่ยวกับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย^{1,3,4,5,6,7} ร่วมกับการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ สามารถสรุปปัญหาข้อจำกัดและที่สำคัญของระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบันได้ดังนี้

4.1. นิยามของข้อมูลขาดเอกภาพและความชัดเจน ด้วยแต่ละหน่วยงานจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนตามภารกิจและความรับผิดชอบของหน่วยงานเป็นการเฉพาะ จึงเป็นข้อจำกัดทำให้ฐานข้อมูลแต่ละแหล่งจะมีข้อมูลเฉพาะเรื่องที่หน่วยงานรับผิดชอบเท่านั้น เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติรายงานเฉพาะข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในรายที่เป็นคดีอุบัติเหตุจราจร ในขณะที่หน่วยงานที่ดูแลถนน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดเก็บ ข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะที่เกิดขึ้นบนถนนที่ตนเองรับผิดชอบ และมักให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินของหน่วยงานเสียหาย สำหรับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ดำเนินการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุที่เข้ามารับบริการในสถานพยาบาลในสังกัดเท่านั้น (ตารางที่ 2)

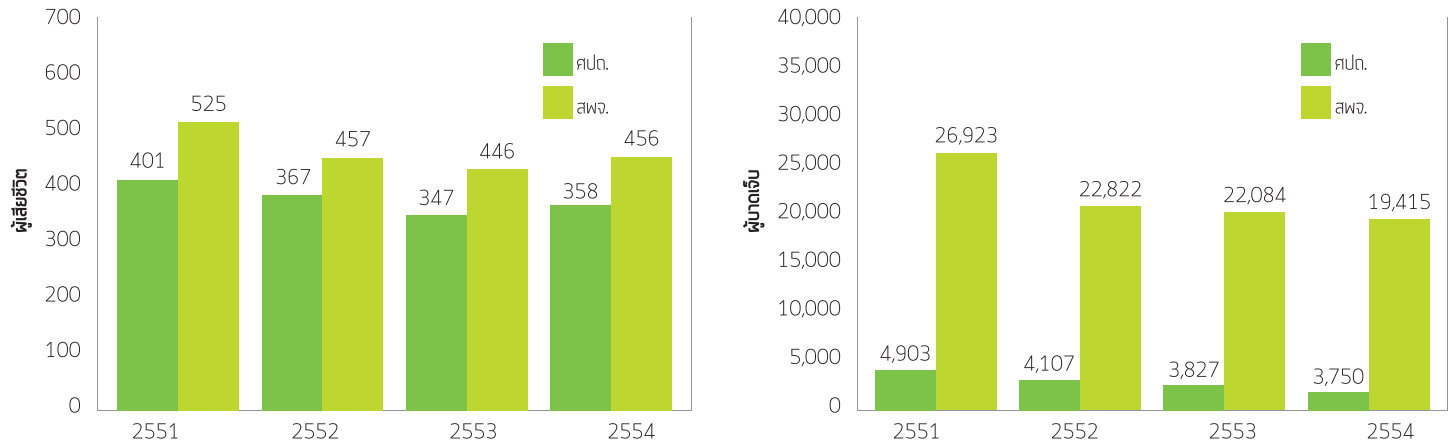
ตารางที่ 2 ปัญหาความแตกต่างของภารกิจและความรับผิดชอบของหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล

ประเภทจุดกลับรถ	ข้อจำกัดในแง่ความครอบคลุมของข้อมูล	ลักษณะของข้อมูลที่อาจไม่ถูกบันทึกและรวบรวม
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	- รายงานข้อมูลเฉพาะที่ตำรวจมีส่วนเกี่ยวข้อง และบันทึกข้อมูลเฉพาะที่เป็นคดี - ตำรวจกรณีกักเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะกรณีที่มีการบาดเจ็บและตาย โดยไม่รวมอุบัติเหตุที่มีแต่ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ในขณะที่ตำรวจนครบาลจะเก็บข้อมูลการกรณีกักเก็บ	- อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้กระทำความผิด - อุบัติเหตุที่ผู้กระทำความผิดสามารถเจรจา และตกลงยอมความกันได้ แม้ว่าผู้เสียหายจะถึงแก่ความตาย - อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือบาดเจ็บเล็กน้อย
กระทรวงสาธารณสุข	- เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดผ่านทางข้อมูลการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลทั่วไป โรงพยาบาลศูนย์และโรงพยาบาลชุมชน ในสังกัดของกระทรวงสาธารณสุข - เป็นข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุที่ใช้บริการสถานพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขเท่านั้น ยังไม่มีข้อมูลจากโรงพยาบาลเอกชน และโรงพยาบาลรัฐในสังกัดของหน่วยงานอื่น (เป็นบางจังหวัดสามารถเก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตจากโรงพยาบาลทุกแห่งในจังหวัดได้ แต่ยังเป็นส่วนน้อยเท่านั้น)	- อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้บาดเจ็บ - อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บแต่ไม่ได้รับการรักษาในสถานพยาบาลของกระทรวงสาธารณสุข - อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บกลับไปเสียชีวิตที่บ้าน - อุบัติเหตุทางถนนที่แพทย์ระบุสาเหตุการตายไม่ชัดเจน เช่น คอหัก เลือดออกในสมอง
กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท	- จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะที่เกิดขึ้นบนถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ส่วนใหญ่จะเน้นเพื่อตรวจสอบความเสียหายของทรัพย์สินของกรมทางหลวงที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุ - สำหรับกรณีอุบัติเหตุเฉี่ยวชนที่ไม่มีผู้เสียชีวิต หรือไม่มีผู้บาดเจ็บและผู้เสียหายสามารถตกลงกันได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่ได้รับแจ้ง หรือตำรวจไม่ได้มีการลงบันทึกประจำวันไว้ ก็จะไม่ได้มีการรายงานเข้ามา	- อุบัติเหตุที่ไม่เกิดบนทางหลวง - อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือบาดเจ็บเล็กน้อย - อุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกันกับทรัพย์สินของทางราชการ

4.2. การขาดความเป็นเอกภาพและความชัดเจนในนิยามของข้อมูล ดังเช่นการนับตัวเลขสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แม้ว่านิยามสากลกำหนดให้เป็นการเสียชีวิตภายใน 30 วันหลังเกิดเหตุ แต่หน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่มีแนวทางปฏิบัติที่แน่ชัดหรือใช้แนวทางปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับนิยามสากล เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีข้อสั่งการตั้งแต่ปี 2553 ให้เจ้าหน้าที่ติดตามอุบัติเหตุในรายที่เป็นคดีต่อไปอีก 15 วัน แต่ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่จะนับเฉพาะการเสียชีวิต ณ เวลาที่เกิดเหตุ ในขณะที่ข้อมูลจากฝั่งสาธารณสุขมักจะนับการเสียชีวิตเมื่อนำส่งถึงห้องฉุกเฉินหรือการเสียชีวิตขณะที่รักษาตัวในโรงพยาบาล ข้อมูลอีกส่วนหนึ่งที่มีปัญหามาก คือ ข้อมูลผู้บาดเจ็บที่ยังขาดมาตรฐานในการประเมินความรุนแรงของการบาดเจ็บ ซึ่งแม้กระทั่งในระดับสากลก็ยังไม่มียานที่แน่ชัด [8,9] และในทางปฏิบัติมักจะขาดการติดตามผู้บาดเจ็บหลังเข้ารับการรักษาพยาบาลจริง

ตัวอย่างกรณีการรายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่มีรายงานตัวเลขผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเป็นจำนวนน้อยกว่าข้อมูลของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) (รูปที่ 2) โดยสาเหตุที่อาจทำให้มีรายงานข้อมูลไม่ตรงกัน ได้แก่ การใช้นิยามการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่แตกต่างกัน (ดังแสดงในตารางที่ 3) การที่ข้อมูลอุบัติเหตุบางส่วนอาจไม่ได้ถูกรายงาน และความแตกต่างในการนับรวมจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บชาวต่างชาติหรือคนต่างด้าว โดย ศปถ. จะนับเฉพาะผู้มีเอกสารที่สามารถยืนยันตัวตนบุคคลได้เท่านั้น

รูปที่ 2 ความแตกต่างของการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่ ระหว่างศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปท.) และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)



ตารางที่ 3 นโยบายการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

นิยาม	ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
ผู้เสียชีวิต	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุ และผู้เสียชีวิตที่โรงพยาบาล ตั้งแต่วันที่ 00.01 - 24.00 น. ทุกวันที่มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล และต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดนั้นเท่านั้น ยกเว้นผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร	ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ตั้งแต่วันที่เกิดเหตุถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ รวมถึงการเสียชีวิตที่เกิดเหตุระหว่างขนส่งระหว่างสอง (Refer) กรณี Admit เสียชีวิตในอีกผู้ป่วยภายใน 24 ชม และเสียชีวิตในอีกผู้ป่วยหลัง 24 ชม. จนถึง 30 วันหลังเกิดเหตุ
ผู้บาดเจ็บ	ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทุกคนเฉพาะในช่วงที่มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและเป็นผู้บาดเจ็บที่นอนพักรักษาตัว (admit) ที่โรงพยาบาล ยกเว้นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นบนทางหลวงพิเศษแห่งประเทศไทย ให้เป็นเป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร สำหรับผู้บาดเจ็บที่ไม่ได้นอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล (ไม่Admit) ไม่ต้องการรายงานในช่วงรณรงค์ แต่ให้จังหวัดรวบรวมตัวเลขจำนวนไว้เพื่อการใช้ประโยชน์ต่อไป	ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ไม่ว่าจะเป็นผู้เดินเท้า (รวมถึงอยู่ในรถยนต์อื่น) ขับขี่หรือโดยสาร ที่มารับบริการที่โรงพยาบาล (ทั้งของรัฐ และเอกชน)

4.3. ความคลาดเคลื่อนในการระบุรายละเอียดของข้อมูลและวิธีเก็บข้อมูล ส่งผลให้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่รายงานมีความคลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง ด้วยมีสาเหตุจากแนวทางปฏิบัติที่ยังขาดมาตรฐานหรือไม่เป็นเอกภาพ เจ้าหน้าที่เก็บและบันทึกข้อมูลขาดทักษะและความชำนาญ ตลอดจนข้อจำกัดของกระบวนการจัดเก็บข้อมูล ตัวอย่างเช่น

- การลงสาเหตุของการเสียชีวิตในฐานข้อมูลมรณบัตร แม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นเหตุทำให้เสียชีวิต แต่บางครั้งแพทย์บันทึกสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิตเฉพาะลักษณะการบาดเจ็บของร่างกายเท่านั้น โดยไม่ได้ระบุว่าการบาดเจ็บนั้นมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุทางถนน จึงยังเป็นจุดอ่อนในการนับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากฐานข้อมูลมรณบัตร
- การระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในฐานข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติหรือระบบสารสนเทศข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงของกรมทางหลวง ผู้รับผิดชอบ อาศัยการวินิจฉัยสาเหตุโดยขาดจากทักษะและความรู้เนื่องจากไม่ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอหรือขาดตำแหน่งงานน้อย
- การเก็บรายละเอียดของอุบัติเหตุทางถนนของตำรวจ ยังขาดแบบฟอร์มและมาตรฐานที่แน่นอน ขึ้นกับรอยตรวจสอบแต่ละคนว่าจะเก็บข้อมูลอะไรบ้าง ตามความเคยชินและเทคนิคของแต่ละบุคคล และในการทำการเก็บข้อมูลจะใช้เวลาในการเก็บค่อนข้างเร็ว เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรทำให้ข้อมูลอาจไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้องทั้งหมด ซึ่งอาจส่งผลการวินิจฉัยสาเหตุของอุบัติเหตุ

- == การจัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บในระบบข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) เช่น การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้บาดเจ็บ อาศัยวิธีการสอบถามจากผู้บาดเจ็บเองหรือผู้อื่นที่ทราบข้อมูลเป็นหลัก ส่วนการเฝ้าระวังใช้วิธีการตกกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดความคลาดเคลื่อน

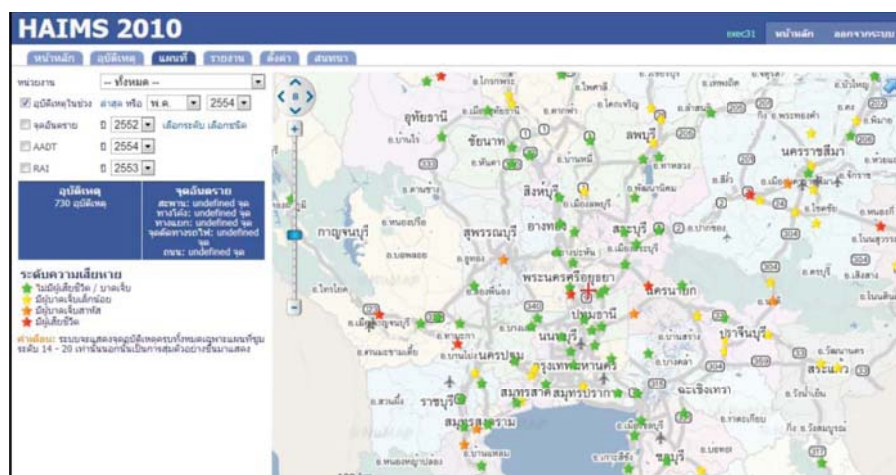
4.4. การขาดการรายงานข้อมูลที่มีอยู่ในรูปแบบที่เป็นประโยชน์ ประเทศไทยมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ยังขาดการประมวลผลและนำเสนอข้อมูลเจาะลึกหรือเชิงวิเคราะห์ที่เป็นประโยชน์ อันได้แก่

- == การนำเสนอข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุแบ่งตามความรุนแรง เช่น จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต (Fatal Accidents) จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส ซึ่งฐานข้อมูลของตำรวจและหน่วยงานด้านคมนาคมมีศักยภาพที่สามารถทำได้
- == การนำเสนอรายละเอียดของข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะประเภทแยกออกจากข้อมูลอุบัติเหตุโดยรวม ได้แก่ อุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์อุบัติเหตุของคนเดินเท้า อุบัติเหตุของกลุ่มวัยรุ่น อุบัติเหตุบริเวณทางแยก อุบัติเหตุอันตรายทางทาง
- == การนำเสนอข้อมูลเชิงวิเคราะห์แบบแจกแจงความถี่และร้อยละของข้อมูลแบบจำแนกสองทาง (Cross Tabulation) ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจถึงโครงสร้างของปัญหาและนำไปสู่การแก้ไขที่ตรงจุดมากยิ่งขึ้น[4]

4.5. การขาดแคลนข้อมูลรายบุคคลหรือข้อมูลรายอุบัติเหตุ โดยฐานข้อมูลหลัก 2 แหล่งปัจจุบันที่ถือว่าเป็นข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ อันได้แก่ ฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข ยังคงรายงานข้อมูลสถิติในลักษณะของข้อมูลจำนวนรวม (Aggregated Data) ซึ่งสามารถสะท้อนสถานการณ์ปัญหาในภาพรวมได้ แต่ไม่เพียงพอที่จะนำไปใช้ศึกษาเจาะลึกถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ รวมถึงการคาดการณ์หรือพยากรณ์จำนวนอุบัติเหตุและการบาดเจ็บได้[5] ส่วนข้อมูลอุบัติเหตุรายบุคคลจากระบบข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ของกรมควบคุมโรค หรือข้อมูลรายอุบัติเหตุในระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวง แม้ว่าจะมีรายละเอียดที่สามารถนำมาวิเคราะห์ในเชิงลึกได้ แต่ข้อมูลจากสองแหล่งนี้ไม่ครอบคลุมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นทั่วทั้งประเทศ

4.6. การขาดแคลนข้อมูลตำแหน่งของจุดเกิดเหตุ เช่นเดียวกับปัญหาการขาดแคลนข้อมูลรายบุคคลหรือรายอุบัติเหตุ ปัจจุบันข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศยังไม่สามารถแสดงตำแหน่งของจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้ ทำให้เกิดข้อจำกัดที่ไม่สามารถวิเคราะห์หาตำแหน่งหรือบริเวณที่มักเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบ่อยครั้ง หรือที่เรียกว่า “จุดอันตราย” (Black Spot) เพื่อการค้นหาสาเหตุและดำเนินการแก้ไขได้ โดยปัจจุบันมีเพียงระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวง (รูปที่ 3) ที่สามารถแสดงตำแหน่งพิกัดของจุดที่เกิดอุบัติเหตุและเชื่อมโยงกับระบบการรายงานสภาพจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่ง (TRAMS) ของกระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ตาม ระบบสารสนเทศดังกล่าวครอบคลุมเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนที่ดูแลโดยกรมทางหลวงเท่านั้น

รูปที่ 3 ระบบ HAIMS ของกรมทางหลวงที่แสดงตำแหน่งพิกัดของจุดเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



4.7. การปรับแปลงหรือบิดเบือนข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ซึ่งหน่วยราชการที่ปฏิบัติงานในพื้นที่มักได้รับแรงกดดันจากฝ่ายบริหาร เนื่องด้วยการลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลมักเป็นเป้าหมายของรัฐบาลจึงทำให้บางครั้งมีความพยายามที่จะรายงานข้อมูลอุบัติเหตุให้ต่ำกว่าความเป็นจริง เช่น การตัดข้อมูลอุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บเล็กน้อยทิ้งไป การตัดข้อมูลการบาดเจ็บในกรณีที่มีการส่งตัวผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลในจังหวัดอื่น ในขณะที่โรงพยาบาลที่รับผู้บาดเจ็บไว้ก็ไม่บันทึกข้อมูลเช่นเดียวกัน โดยถือว่าไม่ใช่จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ [6]

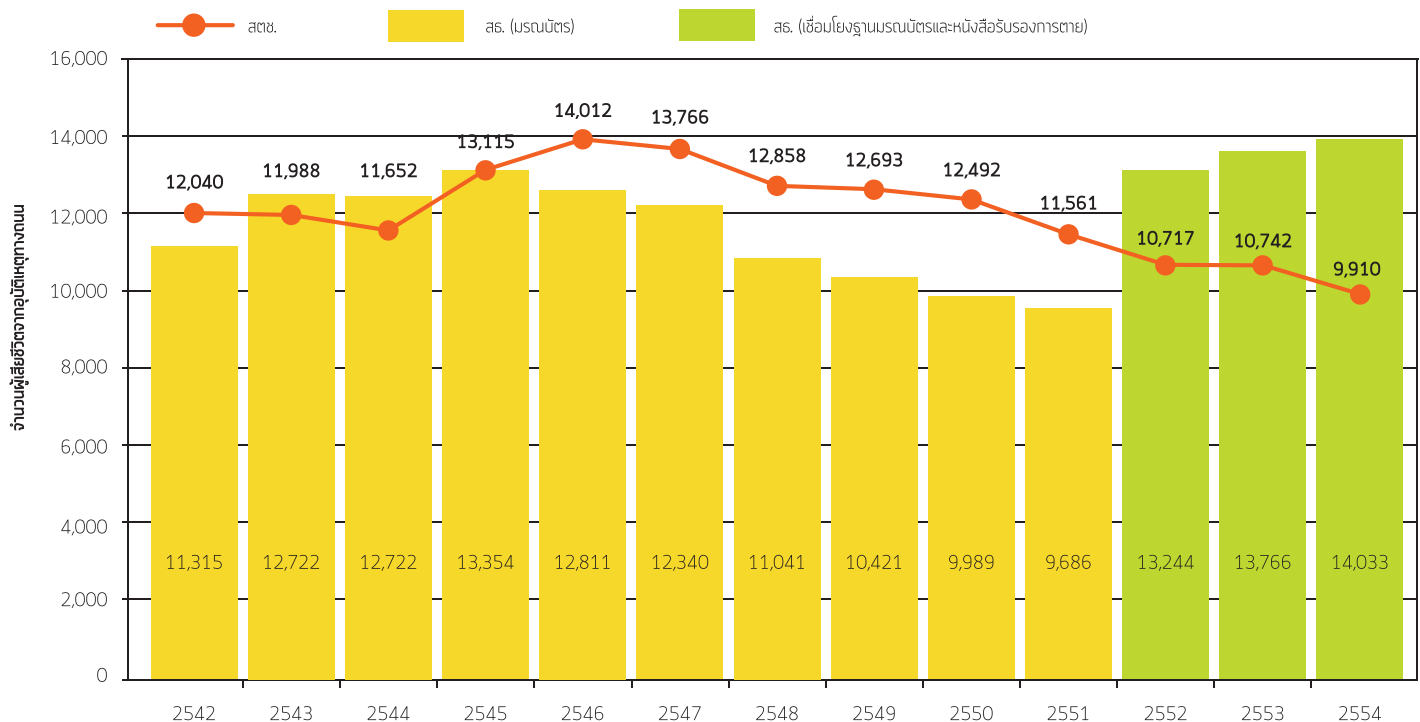
4.8. ปัญหาและข้อจำกัดอื่นๆ เช่น การนับซ้ำหรือไม่นับหากผู้บาดเจ็บถูกส่งไปหลายโรงพยาบาล อาจทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บจากฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขมีความคลาดเคลื่อน การขาดความสนใจหรือแรงกระตุ้นในการจัดเก็บข้อมูล การขาดผู้รับผิดชอบด้านข้อมูลที่ชัดเจน การขาดการกำกับดูแลและการควบคุมคุณภาพในการบันทึกข้อมูล

5. จุดเริ่มต้นความสำเร็จของการเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายฐาน

การเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายฐานเป็นแนวคิดที่มีการกล่าวถึงกันมานานกว่าสิบปี เพื่อแก้ไขปัญหาความบกพร่องของการรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน และคาดหวังว่าจะช่วยสะท้อนสถานการณ์ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยได้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากยิ่งขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดต่างๆ และขาดหน่วยงานเจ้าภาพที่จะดำเนินการ ทำให้แนวคิดในการเชื่อมโยงข้อมูลสถิติจากหลายฐานจึงไม่เคยเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ. 2554 กลุ่มนักวิชาการของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข ได้ริเริ่มพัฒนาระบบการรายงานตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการนำข้อมูลสถิติการเสียชีวิตจากมรณบัตรตั้งแต่ปี 2552 มาตรวจสอบและเชื่อมโยงกับแหล่งข้อมูลจากหนังสือรับรองการตาย โดยอ้างอิงหมายเลขประจำตัวประชาชน รวมถึงชื่อและนามสกุล พบว่า จากเดิมในช่วงก่อนปี 2552 กระทรวงสาธารณสุขมีรายงานตัวเลขการเสียชีวิตจากฐานมรณบัตรที่ต่ำกว่าตัวเลขของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมาโดยตลอด แต่ภายหลังเมื่อมีการนำข้อมูลตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นมา เชื่อมโยงเข้ากับฐานข้อมูลหนังสือรับรองการตาย พบว่า พบตัวเลขการเสียชีวิตในภาพรวมกลับสูงกว่าข้อมูลที่ยรายงานโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติราว 30-40 เปอร์เซ็นต์ อีกทั้งยังมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งตรงกันข้ามกับแนวโน้มข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ระบุว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงต่อเนื่องทุกปี (รูปที่ 4)

รูปที่ 4 ผลการเชื่อมโยงข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากหลายฐาน โดยสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



นอกจากนั้น ปัจจุบันคณะอนุกรรมการบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผล ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมี นายแพทย์นพพร ชื่นกลิ่น รองอธิบดีกรมควบคุมโรคเป็นประธาน ได้ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลการเสียชีวิตจาก 3 ฐาน คือ ฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยในขั้นแรก เมื่อนำข้อมูลการเสียชีวิตปี 2553 จำนวน 13,766 ราย ของกระทรวงสาธารณสุข (ฐานมรณบัตรเชื่อมโยงกับหนังสือรับรองการตาย) มาเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด พบว่า ยังมีผู้เสียชีวิตอีกประมาณ 2,800 ราย ที่ไม่ได้ถูกรายงานในระบบข้อมูลมรณบัตรหรือหนังสือรับรองการตาย แต่ปรากฏอยู่ในฐานข้อมูลของประกันภัย นอกจากนี้ ยังเห็นได้ว่าตัวเลขการเสียชีวิตจากการเชื่อมโยงข้อมูลสาธารณสุขและประกันภัยนี้ (16,566 ราย) ยังสูงกว่าตัวเลขของ สตช. ในปีเดียว (13,766 ราย) ถึงประมาณร้อยละ 54

ดังนั้น สิ่งที่น่าจับตามองและติดตามความคืบหน้าต่อไป คือ การนำข้อมูลของ สตช. มาเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน รวมไปถึงการพัฒนากลไกการเชื่อมโยงข้อมูลทั้ง 3 ฐานให้เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบและถาวร เพื่อให้ประเทศไทยมีระบบข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้นในอนาคต

6. ข้อเสนอแนะ

การพัฒนาระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในแง่ของกระบวนการจัดเก็บและบันทึกข้อมูล ความหลากหลายและรายละเอียดของข้อมูลที่จัดเก็บ ตลอดจนการรายงานสถิติอุบัติเหตุที่มีความต่อเนื่องและเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม ปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ของระบบข้อมูลปัจจุบัน ยังคงส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูล ความครบถ้วนของการรายงานสถิติ รวมถึงศักยภาพในการใช้ประโยชน์โดยหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องกลุ่มต่างๆ ดังนั้น ภาครัฐควรให้ความสำคัญและมีนโยบายการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ชัดเจน เพื่อให้เป็นเอกภาพ ถูกต้อง ครบถ้วน และทันสมัย โดยการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในก้าวต่อไป อย่างน้อยควรมุ่งเน้นไปในทิศทางต่อไปนี้

- 1) สนับสนุนการเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายฐาน เช่น สาธารณสุข ตำรวจ ประกันภัย โดยการจัดตั้งศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลเสมือน (Virtual Data Linkage Center) เพื่อความถูกต้องและอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูล รวมถึงการลดข้อจำกัดในเรื่องการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งอาจขัดกับระเบียบราชการตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร
- 2) สนับสนุนและพัฒนากลไกการทำงานของทุกหน่วยงาน เพื่อรองรับการใช้นิยามการเสียชีวิต 30 วันหลังเกิดเหตุที่เป็นสากล โดยกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนให้ทุกหน่วยงานต้องปฏิบัติ เช่น ภายใน 2-3 ปี รวมถึงการติดตามการปฏิบัติของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามนิยามนี้
- 3) สนับสนุนการกำหนดนิยามและแนวทางการจัดระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บให้มีความชัดเจนและเป็นเอกภาพในหน่วยงานทุกระดับ
- 4) สนับสนุนการพัฒนาข้อมูลในส่วนที่ขาดสำหรับการวางแผนระดับนโยบายและการดำเนินการมาตรการในระดับปฏิบัติ เช่น ระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถระบุตำแหน่งพิกัดในระดับประเทศและระดับพื้นที่ การปรับปรุงโครงสร้างของระบบข้อมูลที่เป็นจำนวนรวมในปัจจุบันให้เป็นข้อมูลรายบุคคลหรือรายอุบัติเหตุ
- 5) สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการและเผยแพร่ข้อมูล
- 6) พัฒนาศักยภาพของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ในการบริหารจัดการระบบสารสนเทศและการรายงานข้อมูล ทั้งในเชิงการวิเคราะห์ทางสถิติและเชิงประเด็นที่เป็นประโยชน์สำหรับขับเคลื่อนนโยบาย เช่น จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต อุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุของคนเดินเท้า อุบัติเหตุบริเวณทางแยก ฯลฯ โดยการนำเสนอข้อมูลแบบแจกแจงความถี่และแบบตารางจำแนกสองทางเปรียบเทียบกับตัวแปรอื่นที่สำคัญ
- 7) สนับสนุนการแลกเปลี่ยนและเปิดเผยข้อมูลระหว่างหน่วยงานและนักวิชาการที่สนใจ

เอกสารอ้างอิง

- 1 สมศักดิ์ วัฒนศัพท์ และคณะ (2539), ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย, ผลงานวิจัยชุด “การบริหารงานสาธารณสุข”, สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, กระทรวงสาธารณสุข
- 2 ยอดพล ธนาภิรมย์ (2548), การศึกษาคุณภาพของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย
- 3 เขวรัตน์ ประภักษ์งาม (2552), โครงการพัฒนาคุณภาพสาเหตุการตายในประเทศไทย พ.ศ. 2548-2551 (SPICE-COD : Improving causes of death in Thailand 2005-2008), กระทรวงสาธารณสุข
- 4 วรเวศม์ สุวรรณระดา และคณะ (2548), การทบทวนระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรระดับนานาชาติและระดับชาติ, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการวิจัยการศึกษากบฏวนระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรปัจจุบันและศึกษาระบบข้อมูลจราจรที่เหมาะสมภายใต้แผนงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ, หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย
- 5 National Highway Traffic Safety Administration (2005), Thailand Data Systems Evaluation, National Center for Statistics and Analysis, National Highway Traffic Safety Administration, United States Department of Transportation.
- 6 อัญญา ณ ระนอง (2550), ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย: อาณาจักรแห่งความไม่รู้, วารสารพัฒนบริหารศาสตร์, ปีที่ 47, ฉบับที่ 3
- 7 Suriyawongpaisal P. and S. Kanchanasut (2003), Road traffic injuries in Thailand: Trends, selected underlying determinants and status of intervention, Injury Control and Safety Promotion 10 (1-2), 95-104.
- 8 IRTAD (1998), Definitions and Data Availability: Special Report on Road Traffic and Accident Data. OECD Road Transport Research Programme.
- 9 WHO (2009), Global Status Report on Road Safety, World Health Organization.



แกะรอย
ปีรณรงค์
การสวม
หมวกนิรภัย

100%

พ.ศ. 2554

ป.น.ป
ตลยโสคตย
201-6
764-5

1. บทนำ

คนไทยจำนวนมากเลือกใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทั้งในการเดินทางในชีวิตประจำวันและการใช้งานทางธุรกิจ ด้วยเหตุที่เป็นยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีราคาถูก ซื้อมาครอบครองได้ง่าย ให้ความสะดวกคล่องตัว และประหยัดค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะในต่างจังหวัดที่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ได้รับการพัฒนา ทำให้คนส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาจักรยานยนต์ แต่ความสะดวกสบายที่ได้รับนั้น กลับมีต้นทุนแฝงจาก ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งข้อมูลสถิติจากหลายแหล่งในประเทศไทยได้ระบุตรงกันว่า จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะบนท้องถนนที่อันตรายมากที่สุด

การสวมหมวกนิรภัย เป็นข้อปฏิบัติพื้นฐานของการขับขี่อย่างปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ด้วยหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะหากผู้ใช้ประสบอุบัติเหตุขณะเดินทางบนท้องถนน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แม้ว่ากฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรจะกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง แต่ปัจจุบันเรายังพบเห็นการฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยได้ตามท้องถนนทั่วไป โดยเฉพาะในพื้นที่ชุมชนที่อยู่ห่างไกลจากตัวเมืองและการบังคับใช้กฎหมายเฝ้าระวัง

รูปที่ 1 มติคณะรัฐมนตรี เรื่องปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ พ.ศ. 2554

มติคณะรัฐมนตรี

ประกาศปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ พ.ศ. 2554

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมติที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 2/2553 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2553 เสนอ ดังนี้

1. ประกาศให้ปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
2. ให้หน่วยงานราชการ องค์กรมหาชน รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีมาตรการเพื่อรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ดังนี้
 - 2.1 ให้หน่วยงานภาครัฐทุกแห่งกำหนดให้บริเวณสถานที่ราชการเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ในการขึ้นขีรถจักรยานยนต์
 - 2.2 ให้หน่วยงานภาครัฐ องค์กรมหาชน รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง ตี้อปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2546 ซึ่งกำหนดมาตรการปฏิบัติตามกฎหมาย นโยบายความปลอดภัยทางถนนของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐไว้แล้ว โดยให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ องค์กรมหาชน รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แจ้งทำขึ้นให้ข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ในสังกัดปฏิบัติตามเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมาย นโยบายความปลอดภัยทางถนน เรื่องการขึ้นขีรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง หากไม่ปฏิบัติตามถือว่าฝ่าฝืนกฎหมายและให้ผู้นับดับบัญชาพิจารณาดำเนิน การลงโทษทางวินัยต่อไป
 - 2.3 เพื่อเป็นการลดความสูญเสียในกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ กลุ่มเด็ก เยาวชน และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน จึงเห็นสมควรให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องดำเนินการดังนี้
 - 2.3.1 ให้กระทรวงแรงงานขอความร่วมมือจากสถานประกอบการในการส่งเสริมให้ พนักงานสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการขึ้นขีรถจักรยานยนต์
 - 2.3.2 ให้กระทรวงศึกษาธิการส่งเสริมให้สถานศึกษาทั้งของภาครัฐและเอกชนจัดให้มีมาตรการในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของบุคลากรในสังกัด นักเรียน และนักศึกษา
 - 2.3.3 ให้กระทรวงมหาดไทย แจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความร่วมมือในการรณรงค์ส่งเสริมการ สวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษาในสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - 2.4 ให้กระทรวงอุตสาหกรรม โดยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมทวนมาตรฐานหมวกนิรภัยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศของประเทศไทย
 - 2.5 ให้กระทรวงสาธารณสุข จัดเก็บข้อมูลสถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการไม่สวมหมวกนิรภัย
 - 2.6 ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานทุกภาคส่วนจัดให้มีกิจกรรมสนับสนุนโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

การรณรงค์ส่งเสริมเรื่องการสวมหมวกนิรภัยมักเป็นหนึ่งในภารกิจสำคัญที่จะต้องดำเนินการ ในทุกครั้งที่มีการกำหนดนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และในครั้งล่าสุด ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้กำหนดเรื่องการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย เป็นประเด็นแรกในการรอบการดำเนินงานของประเทศไทยทั้งหมด 8 ประเด็นภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 (Decade of Action for Road Safety) พร้อมทั้งผลักดันโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ที่มีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้อง สวมหมวกนิรภัย

ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2554 โดยประกาศให้ปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และให้หน่วยงานราชการ องค์กรมหาชน รัฐวิสาหกิจและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีมาตรการเพื่อรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย (ดังสรุปในรูปที่ 1) ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นการขับเคลื่อนกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยระดับประเทศครั้งใหญ่ที่สุด นับตั้งแต่การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในประเทศไทยที่ผ่านมาแล้วเกือบ 20 ปี

2. เปิดตัวโครงการสร้างกระแสทั่วประเทศ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัย บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งภาครัฐและเอกชน ได้จัดงานพิธีเปิดโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2554 ณ สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดี โดยมีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อประกาศเจตนารมณ์และผลักดันนโยบาย การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ในทุกพื้นที่ของประเทศ รวมทั้งสร้างกระแสให้สังคมเกิดการรับรู้เกี่ยวกับการรณรงค์ตามมาตรการดังกล่าวและเรียนรู้ถึงประโยชน์และการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี นอกจากนี้ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - มีนาคม 2554 ยังมี การจัดกิจกรรมพิธีเปิดโครงการกระจายไปตามทุกภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือที่จังหวัดลำพูน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จังหวัดขอนแก่น ภาคใต้ที่จังหวัดนครศรีธรรมราช และภาคกลางที่จังหวัดนครนายก เพื่อให้จังหวัดต่างๆ ในแต่ละภูมิภาคตื่นตัวต่อนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งให้ประชาชนได้ทราบและให้ความร่วมมือสวมหมวกนิรภัย



3. จังหวัดพร้อมใจปลูกกระแสโครงการ

เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลที่ประกาศในปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และปลูกกระแสให้ทุกภาคส่วนตื่นตัวต่อนโยบายดังกล่าว รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบและตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ละจังหวัดจึงมักจัดให้มีพิธีเปิดโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์อย่างเป็นทางการ ภายใต้ความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด สถานศึกษา ตลอดจนการสนับสนุนของภาคเอกชนและภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกาศเจตนารมณ์ในการร่วมกันส่งเสริมผลักดันมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยให้บรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยการจัดกิจกรรมกลางแจ้งในรูปแบบต่างๆ เช่น การจัดขบวนแห่รณรงค์ การจัดขบวนรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยวิ่งไปตามถนนสายสำคัญต่างๆ การจัดนิทรรศการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การให้บริการตรวจซ่อมเช็ครถจักรยานยนต์ การจำหน่ายหมวกนิรภัยราคาพิเศษ การส่งมอบหมวกนิรภัยให้หน่วยงานต่างๆ เป็นต้น



4. ภาคีทุกภาคส่วนขนานรับนโยบายร่วมรณรงค์

ด้วยการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยให้ประสบความสำเร็จนั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ในหลายจังหวัด จึงมีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกันระหว่างจังหวัดกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจ สถานีศึกษา โรงพยาบาล หน่วยราชการ สถานประกอบการ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อแสดงถึงการรับทราบนโยบายของรัฐบาลและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินมาตรการในลักษณะต่างๆ เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง เช่น การประกาศเขตพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยจะไม่อนุญาตให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้าไปในบริเวณนั้น การเพิ่มบทลงโทษทางวินัยสำหรับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย การยกเว้นความช่วยเหลือหรือสวัสดิการหากประสบอุบัติเหตุทางถนนและไม่สวมหมวกนิรภัย การเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม ได้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์โครงการฯ อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปีในหลากหลายรูปแบบ เช่น การติดตั้งป้าย การแจกจ่ายสื่อประชาสัมพันธ์ การจัดทำสโปตโฆษณาทางสถานีวิทยุและโทรทัศน์ เป็นต้น



5. ภาครัฐและเอกชนร่วมมือกระจายหมวกนิรภัยให้ทั่วถึง

อีกหนึ่งรูปแบบของกิจกรรมที่ภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกันส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ คือ การกระจายหมวกนิรภัยให้ทั่วถึง และเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เพื่อเป็นการกระตุ้นให้มีการสวมหมวกนิรภัยให้มากยิ่งขึ้น โดยมีแนวทางการจัดหาและกระจายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่างๆ อาทิเช่น

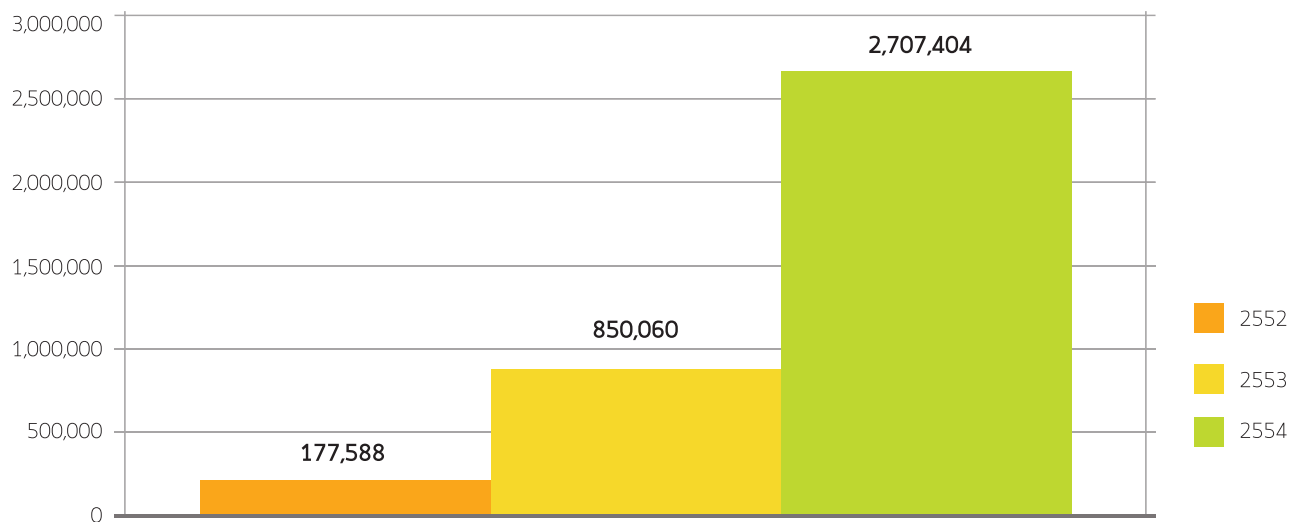
- ≡ การระดมเงินทุนจากผู้มีจิตศรัทธาเพื่อนำไปจัดซื้อหมวกนิรภัย ดังเช่น โครงการทอดผ้าป่าหมวกกันน็อค จากการริเริ่มของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยให้ภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงประชาชนผู้มีจิตศรัทธาทั่วไป ร่วมกันเป็นเจ้าภาพผ้าป่าหมวกนิรภัยการกุศล เพื่อนำรายได้ไปสมทบทุนในการจัดซื้อหมวกนิรภัยและมอบให้แก่นักเรียน นักศึกษา ประชาชนทั่วไปที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ได้มีหมวกนิรภัยสวมใส่ทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ หรืออาจให้ซื้อในราคาพิเศษ
- ≡ การขอรับบริจาคหมวกนิรภัยจากภาครัฐและเอกชน เพื่อนำไปมอบให้กับประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมใส่ ดังเช่น โครงการหมวกนิรภัย 100,000 ใบ ปลอดภัยถ้วนหน้า ของจังหวัดนครศรีธรรมราช
- ≡ การแจกหมวกนิรภัยให้แก่ผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยที่ถูกตรวจจับ ดังเช่น โครงการรณรงค์ “จับ ปรับ แจก” ของสถานีตำรวจภูธรหลายแห่ง โดยการตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ก่อนที่จะทำการเปรียบเทียบปรับ ตักเตือน และมอบหมวกนิรภัยให้ไปสวมใส่ต่อไป



6. ความเข้มขันของการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มขึ้น

ในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายที่ถือเป็นหัวใจสำคัญของการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีนโยบายและขอส่งการให้หน่วยงานระดับต่างๆ เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย โดยจากสถิติพบว่า มีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายหรือการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดจำนวนเพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่าตัว จากปี 2552 มีการจับกุมจำนวน 177,588 ครั้ง ปี 2553 จำนวน 850,060 ครั้ง โดยเพิ่มขึ้นเป็น 2,707,440 ครั้ง ในปี 2554 (รูปที่ 2) อย่างไรก็ตาม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ พบว่า การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นยังจำกัดอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนเมืองเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ชนบทยังมีปัญหาเรื่องอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ การขาดมาตรการสนับสนุนอื่นๆ ตลอดจนความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันระหว่างเจ้าหน้าที่และคนในชุมชน ซึ่งมักทำให้การเข้มงวดกวดขันการสวมหมวกนิรภัยทำได้ยาก

รูปที่ 2 สถิติการตรวจจับผู้กระทำความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย ปี 2552 - 2554



7. ข้อมูลเฝ้าระวังเผยคนสวมหมวกเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

แม้ว่าหน่วยงานและภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนได้ดำเนินการขับเคลื่อนโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เพื่อปลูกกระแสให้เกิดการตื่นตัวเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและมุ่งหวังให้มาตรการต่างๆ เกิดผลเป็นรูปธรรม แต่ทว่าตัวเลขสถิติจากระบบข้อมูลเฝ้าระวังติดตามสถานการณ์พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย กลับพบว่าการสวมหมวกนิรภัยยังไม่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน อาทิเช่น

- ผลจากการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนนด้วยวิธีการสังเกต (Observational Survey) โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมของประเทศเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยในการสำรวจปี 2554 จากกลุ่มตัวอย่าง 1,236,568 คน พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 46 เพิ่มขึ้นจากการสำรวจปี 2553 ที่พบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 44 เพียงร้อยละ 2 เท่านั้น โดยเมื่อจำแนกประเภทระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร พบว่า ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1 ในขณะที่ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นมากกว่า คือ ประมาณร้อยละ 5 (รูปที่ 3)

รูปที่ 3 ผลการเปรียบเทียบสถิติอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ปี 2553 และ 2554

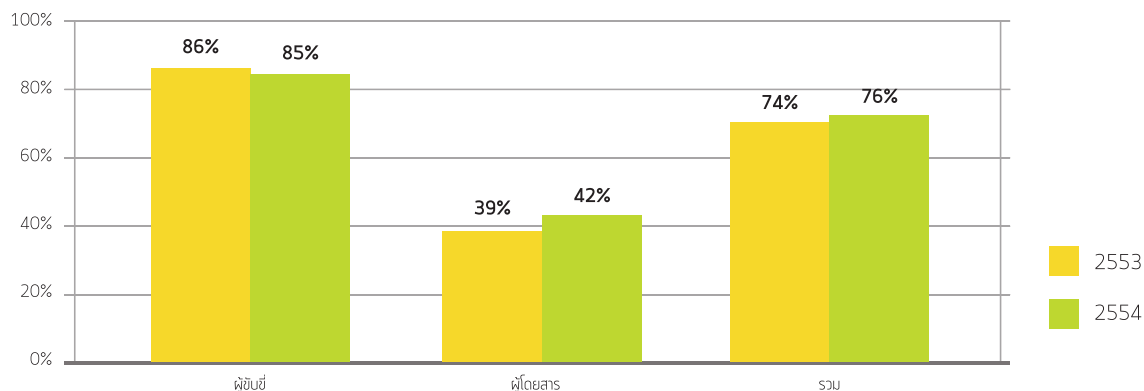
แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)

	ปี 2553	ปี 2554
ผู้ขับขี่	53%	54%
ผู้โดยสาร	19%	24%
รวม	44%	46%

- สำหรับพื้นที่เขตเมืองที่เป็นศูนย์กลางของแต่ละจังหวัด ซึ่งมีความเข้มข้นของการรณรงค์และกวดขันการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าพื้นที่อื่นในจังหวัด ผลสำรวจยังพบว่าการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเช่นกัน จากร้อยละ 74 ในปี 2553 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 76 ในปี 2554 ที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ (รูปที่ 4) โดยเมื่อจำแนกผลสำรวจตามตำแหน่งที่นั่ง พบว่ามีเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารเท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น (จากร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 42)

รูปที่ 4 ผลการเปรียบเทียบสถิติอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เฉพาะในเขตเมือง ปี 2553 และ 2554

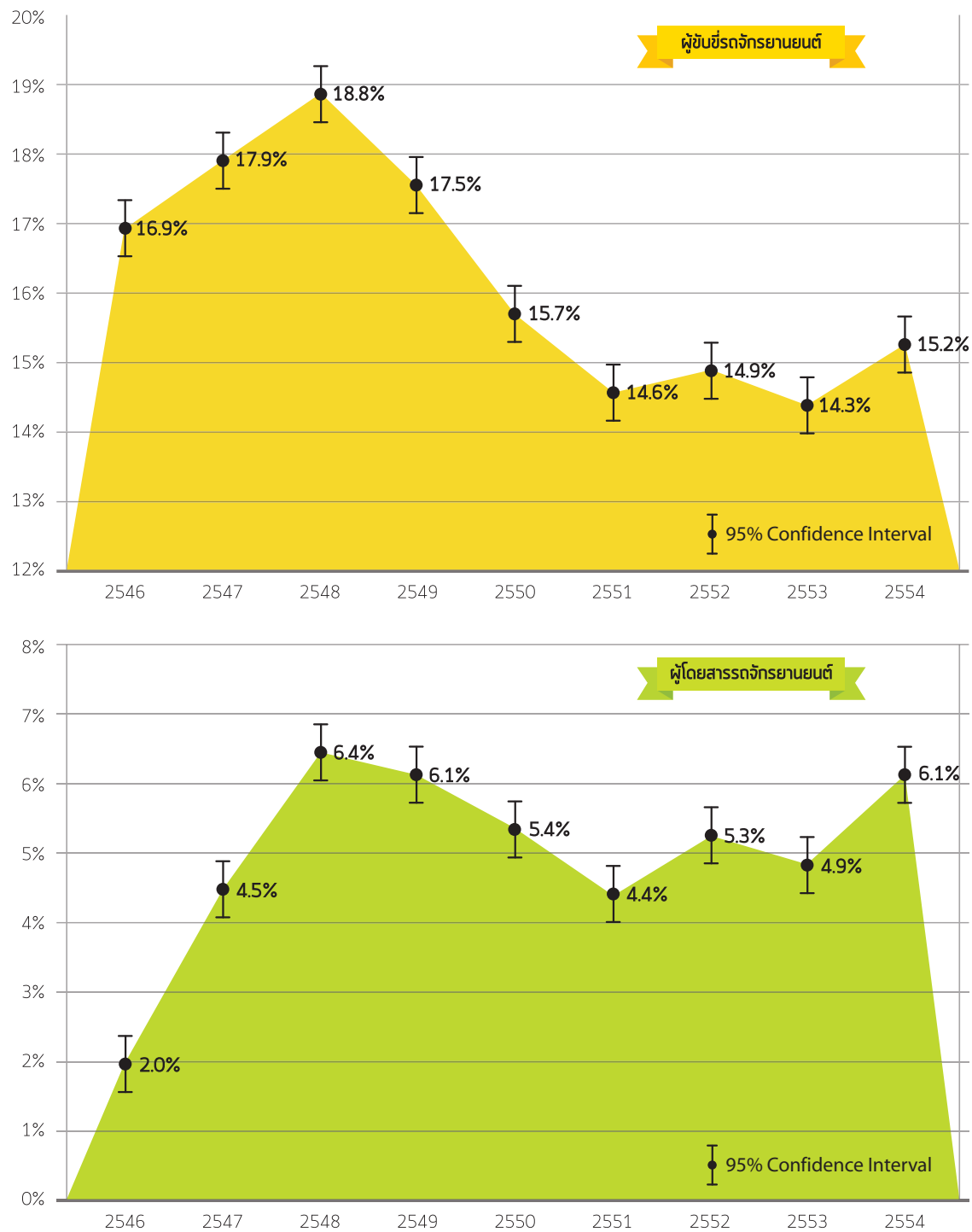
แหล่งข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)



== สำหรับการสวหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ข้อมูลจากเครือข่ายโรงพยาบาลเฝ้าระวังสถานการณ์การบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ซึ่งรวบรวมโดยสำนักการบาดเจ็บวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ระบบแนวโน้มที่สอดคล้องกับผลการสำรวจติดตามการสวหมวกนิรภัยด้วยวิธีการสังเกตพฤติกรรมในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไป พบว่าผู้บาดเจ็บทั้งที่เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีการสวหมวกนิรภัยในปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 เพียงร้อยละ 1-2 เท่านั้น (รูปที่ 5) จากร้อยละ 14.3 (95%CI ร้อยละ 13.9 - 14.6) เป็น 15.2 (95%CI ร้อยละ 14.8 - 15.4) สำหรับในกลุ่มผู้ขับขี่ และจากร้อยละ 4.9 (95%CI ร้อยละ 4.5 - 5.4) เป็น 6.1 (95%CI ร้อยละ 5.6 - 6.5) ในกลุ่มผู้โดยสาร

รูปที่ 5 สัดส่วนการสวหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง ปี 2546 - 2554

แหล่งข้อมูล เครือข่ายโรงพยาบาลเฝ้าระวังสถานการณ์ระดับชาติ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข



8. สถิติสาธารณสุขระบุผู้ใช้มอเตอร์ไซด์บาดเจ็บที่ศีรษะลดลง

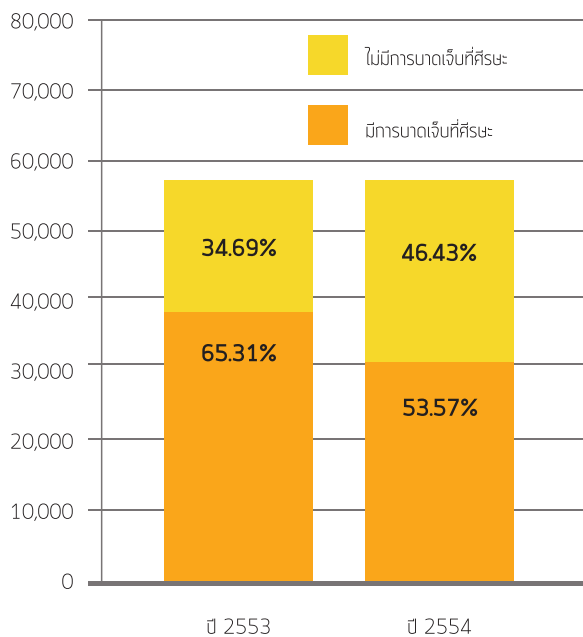
ในขณะที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เมื่อเปรียบเทียบก่อนและหลังโครงการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ แต่เมื่อพิจารณาสถานการณ์การบาดเจ็บที่ศีรษะ (Head Injury) จากการประเมินเปรียบเทียบโดยอาศัยข้อมูลสถิติของกระทรวงสาธารณสุข [1] กลับพบว่าการบาดเจ็บที่ศีรษะหรือการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะในปี 2554 มีสัดส่วนที่ลดลงอย่างชัดเจนจากปี 2553 โดย

== จากข้อมูลเฝ้าระวังสถานการณ์การบาดเจ็บ (Injury Surveillance) พบว่า สัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลง จากร้อยละ 65.31 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 53.70 ในปี 2554 (รูปที่ 6)

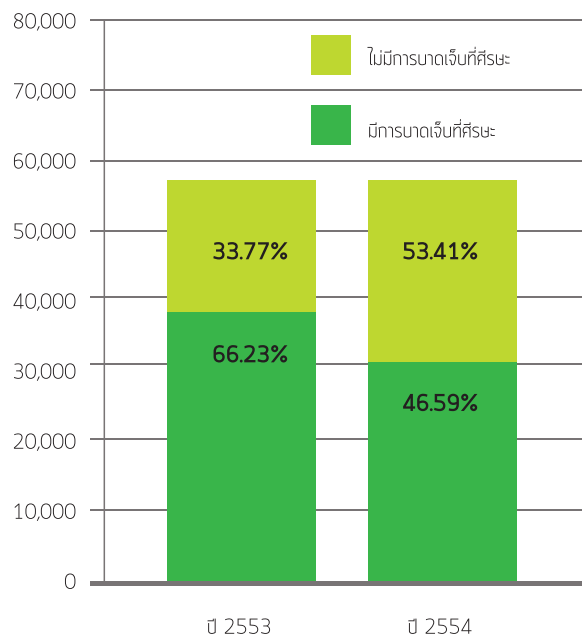
== จากข้อมูลมรณบัตรของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่าสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลง จากร้อยละ 66.23 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 46.59 ในปี 2554 (รูปที่ 7)

อย่างไรก็ดี สถานการณ์การบาดเจ็บที่ศีรษะที่มีแนวโน้มดีขึ้นดังกล่าว จะเป็นผลจากโครงการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ หรือไม่นั้น จำเป็นต้องพิจารณาด้วยความระมัดระวังและติดตามสถานการณ์ต่อเนื่องในปีถัดไป เนื่องด้วยการประเมินเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุก่อนและหลังในลักษณะนี้ มักมีข้อจำกัดที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในทางวิชาการ เช่น การเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดจากอิทธิพลของปัจจัยอื่นที่ไม่ได้นำมาพิจารณาหรือไม่สามารถระบุได้ (Confounding Variables) [2]

รูปที่ 6 จำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
แหล่งข้อมูล เครือข่ายโรงพยาบาลเฝ้าระวังสถานการณ์ระดับชาติ 28 แห่ง



รูปที่ 7 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
แหล่งข้อมูล สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



9. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การรณรงค์ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย อาจจัดได้ว่าเป็นหนึ่งในมาตรการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่ทำได้ง่ายที่สุดเมื่อเทียบกับมาตรการอื่น อีกทั้งยังเป็นด่านทดสอบสำคัญที่วัดศักยภาพของประเทศในการขับเคลื่อนมาตรการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในด้านอื่นๆ ต่อไป แต่จากผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 44 เป็นร้อยละ 46 ภายหลังโครงการรณรงค์การรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นนโยบายระดับชาติและเป็นการร่วมมือกันของทุกภาคส่วน ได้สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาทั้งในเชิงโครงสร้างและในทางปฏิบัติที่มีอยู่ อันเป็นเหตุให้การดำเนินโครงการดังกล่าวยังไม่ได้ผลตามเจตนารมณ์ โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสรรพกำลังและทรัพยากรจากทุกภาคส่วนที่ร่วมกันขับเคลื่อนการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยตามนโยบายของรัฐบาล

การประกาศขยายระยะเวลาการดำเนินโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ออกไปอีก 3 ปี (พ.ศ.2555 - 2557) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2555 โดยวางเป้าหมายให้สามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยอย่างน้อยร้อยละ 20 ถือเป็นสัญญาณชัดเจนจากฝ่ายนโยบายที่ให้ความสำคัญต่อการลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย อย่างไรก็ตาม บทเรียนที่ได้รับจากการติดตามและประเมินผลโครงการที่ผ่านมา บ่งชี้ถึงความจำเป็นที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของความร่วมมือกันศึกษาและวิเคราะห์ให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคและสาเหตุที่ทำให้การรณรงค์ที่ผ่านมาไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ทั้งในด้านการรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ และการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนการถอดบทเรียนและจำแนกกิจกรรมที่มีแนวทางปฏิบัติที่ดีและควรให้การสนับสนุนต่อเนื่องหรือขยายผล หรือกิจกรรมใดที่ควรยกเลิกหรือปรับเปลี่ยนวิธีคิดหรือวิธีการดำเนินงานใหม่ เพื่อให้สามารถวางแผนทางการดำเนินการต่อไปในอนาคตที่มีประสิทธิผลยิ่งขึ้น

ความท้าทายและโจทย์สำคัญที่ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนไม่ควรมองข้ามในการขับเคลื่อนการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ต่อไป เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ได้แก่

- == การเร่งทบทวนและมุ่งเน้นพัฒนาต้นแบบการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในชุมชนชนบท จากข้อมูลผลสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปี 2554 พบว่า พื้นที่เทศบาลตำบลขนาดเล็กยังมีการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 30 เท่านั้น เมื่อเทียบกับการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 76 สอดคล้องกับความเข้มข้นของการกวดขันการสวมหมวกนิรภัยที่มีเฉพาะในเขตเมือง และข้อจำกัดต่างๆ ของการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ชนบทที่ยังต้องรอการแก้ไข
- == การบังคับใช้กฎหมายที่มีความต่อเนื่องและมุ่งเน้นกลวิธีที่ทำให้การไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงถูกตรวจจับได้ง่ายขึ้น โดยไม่เลือกเวลาและสถานที่ เช่น การตั้งด่านตรวจที่มีตารางการปฏิบัติงานแบบสลับเวลาและสถานที่ การจัดชุดตรวจเคลื่อนที่ เป็นต้น เพื่อปลดล็อกกรอบความคิดเดิมในเรื่องความไม่เพียงพอของกำลังเจ้าหน้าที่และทรัพยากรอื่นๆ
- == ผลักดันนโยบายและมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในระดับองค์กร โดยเฉพาะสถานประกอบการ สถานศึกษา และหน่วยราชการ
- == การพัฒนาเครื่องมือในการให้ความรู้และการสื่อสารเชิงรุกที่ตรงกลุ่มเป้าหมายและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนที่ว่า “ซบซีโกลๆ ไม่ต้องสวมหมวก” ซึ่งเป็นเหตุผลอันดับต้นของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รวมถึงการสร้างค่านิยมเรื่อง การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยและเพื่อตามกระแสหรือแฟชั่น ไม่ใช่แค่ป้องกันตำรวจจับ
- == มุ่งค้นหาสาเหตุของปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยในระดับปัจเจกบุคคล เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาออกแบบการรณรงค์และมาตรการแก้ไขปัญหาที่ตรงจุด เช่น กลุ่มนักเรียนนักศึกษา กลุ่มผู้ใช้แรงงาน กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มคนต่างดาวและนักท่องเที่ยวต่างชาติ ฯลฯ
- == สนับสนุนการถ่ายทอดและขยายผลแนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบผลสำเร็จ (Good Practice) ตลอดจนการศึกษาวิจัยและพัฒนาต้นแบบของกิจกรรมการรณรงค์ขับเคลื่อนที่มีประสิทธิผล โดยเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่นำร่องกับพื้นที่อื่นที่ไม่ได้ดำเนินกิจกรรมฯ
- == สนับสนุนการติดตามและประเมินผลการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100% อย่างต่อเนื่อง ทั้งภาพรวมและระดับจังหวัด นอกจากนั้นความสำเร็จของการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจังในประเทศเวียดนาม ดังเช่น การเพิ่มโทษปรับขึ้นจากเดิม 10 เท่า ในปี พ.ศ. 2550 และการกวดขันการสวมหมวกนิรภัยอย่างเข้มข้น จนทำให้หลายพื้นที่มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนและสูงกว่าร้อยละ 90 [3] เป็นกรณีศึกษาที่น่าสนใจและควรค่าแก่การเรียนรู้เช่นกัน

เอกสารอ้างอิง

- 1 นงนุช ต้นศิริธรรม (2555) การดำเนินงานรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และการบาดเจ็บที่ศีรษะจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์, สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
- 2 Elvik R (2002) The importance of confounding in observational before-and-after studies of road safety measures. *Accident Analysis & Prevention*, 34, 631–635.
- 3 Passmore JW, Nguyen LH, Nguyen NP, Olivé J (2010) The formulation and implementation of a national helmet law: a case study from Viet Nam. *Bulletin of the World Health Organization*, Vol. 88, 783–787.

