รายงานสถานการณ์

อุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2553

thaiROADS

TARC Knowledge Saves Life

ศวปถ. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน www.roadsafetythai.org

สสส.

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2553

มูลนิธิไทยโรดส์
และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

มกราคม 2554

ข้อมูลทางบรรณานุกรม

หนังสือสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2553

บรรณาธิการ

ศ.น.พ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล	สำนักงานศูนย์เวชศาสตร์ชุมชน โรงพยาบาลรามาธิบดี

คณะทำงาน

ดร.ดนัย เรืองสอน	กรมทางหลวง
ดร.ปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล	กรมทางหลวง
ดร.พลเทพ เลิศวรวนิช	กรมทางหลวง
นายอภิวรรธน์ โชติสังกาศ	กรมทางหลวง
พ.ญ.รัศมี ตันศิริสิทธิกุล	สำนักงานศูนย์เวชศาสตร์ชุมชน รพ.รามาธิบดี
ผศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นางสาวสุพัตรา สำราญจิตร์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายศาสตราวุฒิ พลบูรณ์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายณัฐพงศ์ บุญตอบ	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายสุเมธี สนธิกุล	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายปรีดา จาตุรพงศ์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

คณะผู้ทรงคุณวุฒิ

นางสาวศิริกุล กุลเลียบ	โรงพยาบาลขอนแก่น
น.พ.ต่อพงศ์ ครองไตรเวทย์	โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช
พ.ญ.พิมพ์ภา เตชะกมลสุข	สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข
ดร.สุเมธ องกิตติกุล	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
ดร.สิทธา เจนศิริศักดิ์	มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
ศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว	โรงเรียนนายร้อยตำรวจสามพราน
นางพญาดา ประพงศ์เสนา	กรมทางหลวง
ดร.สืบพงศ์ ไพศาลวัฒนา	กรมทางหลวง
ดร.กฤษดา ตังคะวชิรานนท์	บริษัท เอ็มวีเอ ประเทศไทย จำกัด

หน่วยงานที่จัดทำ

มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

สนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

พิมพ์ครั้งที่ 1 มกราคม 2554

หน่วยงานที่จัดพิมพ์

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)
1168 ซอยพหลโยธิน 22 แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม. 10900
โทรศัพท์ 02-5115855 โทรสาร 02-9392122
www.roadsafetythai.org
E-mail: info@roadsafetythai.org

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำหนังสือสรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2553 ดำเนินการลุล่วงไปได้ด้วยดีด้วยความร่วมมือและแรงสนับสนุนจากหน่วยงาน ภาคีเครือข่าย และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก

บรรณาธิการและคณะทำงาน จึงใคร่ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้การสนับสนุนการจัดทำหนังสือดังกล่าวด้วยดีตลอดมา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในฐานะผู้ให้การสนับสนุนหลัก ทั้งในด้านงบประมาณ และองค์ความรู้ต่างๆ ที่ถ่ายทอดสู่คณะทำงาน ขอขอบคุณคณะผู้ทรงคุณวุฒิที่กรุณาสละเวลาให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์และกลั่นกรองเนื้อหาของหนังสือฉบับนี้ และภาคีเครือข่ายที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านข้อมูล ประกอบไปด้วย หน่วยงานต่างๆ ของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ กองกำกับการ 5 (ตรวจพิสูจน์ สถิติวิจัย) กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) กองงานสารสนเทศ งานอุบัติเหตุจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 (บก.น.3) และกองบังคับการตำรวจนครบาล 9 (บก.น.9) กองบังคับการตำรวจทางหลวง และ ศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว โรงเรียนนายร้อยตำรวจสามพราน ขอขอบคุณ ส่วนงานอุบัติเหตุ กองกฎหมาย งานสารสนเทศธุรกิจ กองวางแผนกลยุทธ์ธุรกิจ และงานสถิติ กองกิจการเดินรถ บริษัทขนส่ง จำกัด ขอขอบคุณ มูลนิธิเมาไม่ขับ และกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงานกรมการขนส่งทางบก รวมไปถึง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความปลอดภัยงานทาง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม หน่วยสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ มหาวิทยาลัยนเรศวร และ สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย

และใคร่ขอขอบคุณบริษัทโตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และบริษัทฮอนด้า ออโตโมบิล ประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค และมูลนิธิความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน (GRSP) ที่เอื้อเฟื้อข้อมูลตลอดจนความร่วมมือต่างๆ ให้แก่คณะทำงานด้วยดีเสมอมา

บรรณาธิการและคณะทำงาน

บอกกล่าว

การเดินทางไม่ว่าใกล้ไกล ย่อมเริ่มจากก้าวแรก ถ้าจะถึงจุดหมายปลายทาง ทิศทางมีความสำคัญ การเลือกเส้นทางก็มีความสำคัญ ดังนั้นจึงควรทบทวนเป็นระยะว่าที่เดินมาถูกทิศหรือไม่ เส้นทางเหมาะหรือไม่ เฉไฉออกนอกเส้นทางแค่ไหน ขณะนี้มาถึง ณ แห่งหนใด และควรจะก้าวเดินต่อไปอย่างไร

หนังสือที่อยู่ในมือท่านฉบับนี้ คือความพยายามเพื่อหาความกระจ่างเกี่ยวกับความพยายามร่วมกันในสังคมไทยเพื่อไปให้ถึงสภาวะคมนาคมขนส่งปลอดภัย (Land Transport Safety) ในเรื่องเหล่านี้นั่นเอง

เมื่อมองการเดินทางไปสู่สภาวะนี้ ผ่าน ตัวชี้วัดที่เลือกมา ท่านจะเห็นว่า ราว 10 ปีมานี้ ความสูญเสียร่างกายและชีวิต เพราะอุบัติภัยจราจรค่อยๆ น้อยลง เช่นเดียวกับความเสี่ยงตายจากอุบัติเหตุฯก็ลดลง แม้ว่าอุบัติเหตุฯดูเหมือนจะรุนแรงมากขึ้นในระยะ 5 ปีหลัง นั่นคือภาพรวม แต่หากแยกแยะระหว่างภูมิภาค การเดินทางใน กทม. นับว่าปลอดภัยมากกว่าในภูมิภาค ซึ่งพออนุมานว่ามีที่มาจากสภาพจราจรคิดขัดมากกว่า รถโดยสารสาธารณะมีให้เลือกใช้มากกว่า และสัดส่วนของจักรยานยนต์น้อยกว่า ข้อเปรียบเทียบนี้บ่งชี้สภาพหลุมดำของ กทม. ที่ดึงดูดทรัพยากรมาจากทุกภูมิภาค

เบื้องหลังความสูญเสีย รายงานนี้ได้ฉายภาพล่าสุดว่า...
- พฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นเช่นไร
- กายภาพถนนเป็นอย่างไร
- รู้อะไรบ้างเกี่ยวกับความเสี่ยงของรถบางประเภท
- ความพยายาม การลงทุน ลงแรง เพื่อให้คมนาคมขนส่งปลอดภัยเป็นไปมากน้อยแค่ไหน

เท่าที่เข้าถึงข้อมูล รายงานได้แสดงแนวโน้มให้เห็นเป็นบางเรื่อง เช่น การจัดสรรงบประมาณเพื่อความปลอดภัยของกายภาพถนน ซึ่งเมื่อเทียบกับของสหรัฐอเมริกา (แม่แบบการพัฒนาคมนาคมขนส่งที่เน้นขนรถมากกว่าขนคน) สัดส่วนงบประมาณชนิดนี้ของเขามากกว่าเราลิบลับ

นอกจากเรื่องราวที่คุ้นหูคุ้นตา รายงานฉบับนี้ได้เปิดประเด็นสดใหม่ของวงการ คือ ความเสมอภาคในการเข้าถึงการคมนาคมขนส่งที่สะดวกปลอดภัย และตัวอย่างการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อกำหนดชะตากรรมในการใช้รถใช้ถนน อันเป็นหนทางหลักประการหนึ่งในการกรุยทางไปสู่ความเสมอภาค

สำหรับผู้อ่านที่สนใจเจาะลึกความเป็นมาเป็นไปของบางเรื่อง เช่น บริการขนส่งโดยสารสาธารณะ เมาไม่ขับ อันตรายข้างถนน รายงานนี้ก็ได้เตรียมสาระน่ารู้ไว้รองรับความสนใจของท่านเช่นกัน

คำเตือนจากบรรณาธิการสำหรับผู้อ่าน คือ ขอให้ท่านพึ่งตนเองโดยใช้วิจารณญาณในการหาความรู้ความเข้าใจจากรายงานนี้ ซึ่งย่อมแฝงไว้ด้วยความจริงและความเท็จปะปนกัน อันเป็นธรรมชาติของรายงานวิชาการทุกชิ้น เพราะสิ่งที่เสนอไม่ใช่สัจจธรรม แต่เป็นข้อเท็จจริงแม้ได้ผ่านการกลั่นกรองอย่างเต็มกำลังความสามารถของผู้เสนอรายงานแล้วก็ตาม และผมเชื่อว่าคณะผู้เสนอรายงานยินดีน้อมรับคำวิจารณ์ด้วยใจจริง

ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

นับแต่ปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยได้เข้าสู่อีกยุคแห่งการคิ้นรนไปสู่สภาวะคมนาคมขนส่งปลอดภัย สัญญาณของยุคใหม่ปรากฏในหลายลักษณะ ที่สำคัญได้แก่

1. การมีเงินให้ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นกอบเป็นกำต่อเนื่องปีละไม่ต่ำกว่า 3 พันล้านบาท

2. การทำงานอย่างแข็งขัน และกว้างขวางกว่าในอดีตอย่างเห็นได้ชัด ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงถนน การสื่อสารสาธารณะ การอำนวยการ การพัฒนาสารสนเทศและงานวิชาการ

3. กลไกอำนวยการที่อาศัยภาคราชการเป็นหลัก ทั้งในส่วนกลาง (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) และส่วนภูมิภาค

4. การตัดสินใจนโยบายระดับรัฐบาลในรูปของมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องกฎหมาย กลไกอำนวยการ และงบประมาณ เป็นสำคัญ อย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ และถี่กว่าทุกยุคสมัยในอดีต

รายงานนี้ มุ่งหวังให้ผู้อ่านได้เห็นภาพปัจจุบัน แนวโน้มที่ผ่านมา และโอกาสพัฒนาเพื่อให้สัญญาณแห่งยุคสมัยดังกล่าวเป็นไปอย่างเข้มแข็งกว้างขวาง คุ้มค่าและอำนวยประโยชน์แก่สังคมมากยิ่งขึ้น รายงานนี้จัดทำขึ้นภายใต้ขีดจำกัดในการเข้าถึงแหล่งข้อมูล คุณภาพข้อมูล และศักยภาพของทีมงานในการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล

สาระสำคัญที่ปรากฏได้แก่

1. คนไทยเสี่ยงที่จะเจ็บ/ตายด้วยอุบัติเหตุจราจรน้อยลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา แต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุ (เทียบจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนครั้งของอุบัติเหตุ) มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น

2. กทม.เป็นพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่นของประเทศ บ่งชี้การกระจุกตัวของการจัดสรรทรัพยากรที่เอื้อประโยชน์ให้คน กทม. มากกว่าภูมิภาคอื่น ในรูปของระบบโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ความหนาแน่นของการจราจรที่มีสัดส่วนรถจักรยานยนต์ต่ำที่สุดในประเทศ

3. นอกจากสัดส่วนประชากรวัยแรงงานที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บมากที่สุด ความด้อยโอกาสของผู้ใช้แรงงาน อาจทำให้คนกลุ่มนี้คือผู้บาดเจ็บสาหัสจนต้องนอนโรงพยาบาลกลุ่มใหญ่ที่สุด

4. มากกว่า 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุบนถนนของกรมทางหลวงเกิดขึ้นในลักษณะการชนกับวัตถุริมทาง หรือพลิกคว่ำตกถนน แสดงให้เห็นถึงโอกาสการพัฒนากายภาพของถนน เช่น ไหล่ทางที่ชันเกินมาตรฐานสากล พื้นที่ปลอดสิ่งกีดขวางข้างทางแคบกว่ามาตรฐานสากล เป็นต้น แม้ว่า ทุก 100 กม. บนถนนของกรมทางหลวงมีจำนวนจุดอันตรายน้อยลงร้อยละ 6 จากปี พ.ศ. 2549 - 2551

5. รถยนต์เกินกว่าครึ่งยังวิ่งเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง ท้าทายต่อการบังคับใช้กฎหมายและการใช้กลไกทางวิศวกรรมจราจรเพื่อควบคุมให้เหมาะสม

6. แม้ว่า 'เมาแล้วขับ' เป็นวจีติดปากคนไทย แต่ยังไม่ติดใจคนขับ คดีอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับจึงยังขยับขยายต่อเนื่องกันมากว่า 10 ปี สอดคล้องกับผลการสำรวจพฤติกรรมการดื่มแล้วขับของผู้ขับขี่บนถนนที่ไม่มีทีท่าจะลดลง แต่ตรงข้ามกับสัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากเมาแล้วขับที่มีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548

7. ในขณะที่คนขับรถเก๋ง/ปิคอัพ ใส่ใจคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น คนขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยยังคงสัดส่วนเท่าเดิม (จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บปี พ.ศ. 2546 - 2552)

8. ดูเหมือนมาตรฐานตัวรถและ/หรือการเดินรถโดยสาร บขส. ดีกว่ารถเอกชนร่วมบริการ เมื่อประสบอุบัติเหตุคนโดยสารรถ บขส. จึงมีโอกาสตายน้อยกว่าคนโดยสารรถร่วมบริการ 10 เท่า!!!! สะท้อนให้เห็นโอกาสพัฒนาการขึ้นหรือต่อทะเบียน การให้สัมปทาน และการควบคุมกำกับสัมปทาน

9. สำหรับผู้มีรายได้น้อย ซึ่งส่วนใหญ่ฝากชีวิตไว้กับการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ความเสี่ยงของคนกลุ่มนี้ยังน่าเป็นห่วงอย่างมากเช่นเดิม

10. ความไม่เสมอภาคของการเดินทางระหว่างคน กทม. กับคนต่างจังหวัดเป็นเรื่องใหญ่และปรากฏทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ เช่นเดียวกับความไม่เสมอภาคระหว่างคนขับรถยนต์กับคนใช้ถนนกลุ่มอื่น อันได้แก่ คนเดินถนน คนขับขี่จักรยาน คนขับขี่จักรยานยนต์ คนโดยสารรถเมล์ คนโดยสารรถไฟ (ยกเว้นรถไฟฟ้า) เสียงเรียกร้องความเสมอภาคกำลังดังขึ้น ถี่ขึ้น และมีแนวโน้มไปสู่ความรุนแรงมากขึ้น เช่น การประท้วงพิธีเปิดอุโมงค์ลอดทางแยกที่อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2553 สะท้อนให้เห็นกระบวนการตัดสินใจนโยบายชนิดผูกขาด เข้าข้างคนรวยและคนชั้นกลาง และลำเอียงเข้าหาระบบขนส่งคมนาคมที่เน้นการขนรถมากกว่าขนคน

11. การกระจายอำนาจและธรรมาภิบาลของกระบวนการตัดสินใจนโยบายและการดำเนินนโยบาย (รวมทั้งการพัฒนาระบบการกำกับติดตามและประเมินผล) ถือเป็นหัวใจสำคัญของการยกระดับระบบคมนาคมขนส่งให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และคุ้มค่า มากยิ่งขึ้น

สารบัญ

11 ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน 8

การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 9

ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน 11

อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล 13

ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 17

กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บ 21

การใช้ความเร็ว 24

เมาแล้วขับ 27

การใช้อุปกรณ์นิรภัย 29

การคมนาคมขนส่งทางถนนและความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ 33

การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ 35

จุดอันตรายและจุดเสี่ยงบนถนน 37

เจาะลึกสถานการณ์ในประเด็นสำคัญ 41

อุบัติเหตุทางถนนกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 42

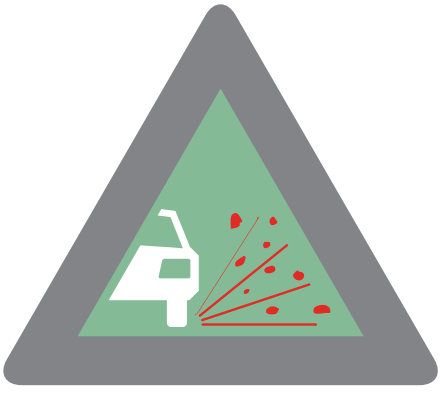
อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว 50

สภาพอันตรายข้างทาง...และอุบัติเหตุทางถนน 57

ความเสมอภาคในการเดินทางและปัญหาอุบัติเหตุจราจร 69

บทบาทและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 78

สรุปกิจกรรมความเคลื่อนไหวที่สำคัญในรอบปี พ.ศ. 2552 - 2553 84



11 ตัวชี้วัด
ความปลอดภัยทางถนน

1. การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

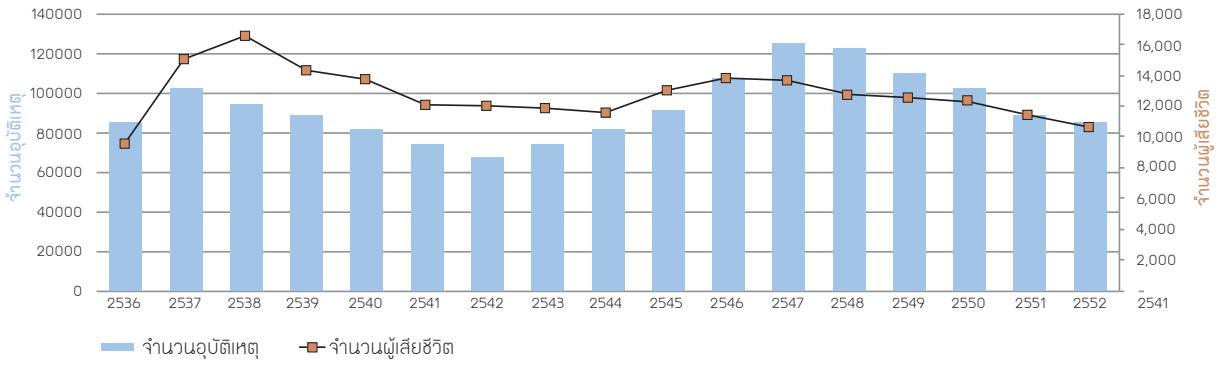
10 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2543 - 2552) อุบัติเหตุทางถนน 983,076 ครั้ง คงจะมีความหมายน้อยถ้าไม่ทำให้คนตายสักรายเดียว แต่ความจริงคือ 124,855 ชีวิต จากไปอย่างน่าใจหายด้วยอุบัติเหตุ ใน 10 ปีนี้ ใน 734,123 คนที่รอดตาย มีถึง 151,286 คน ที่ต้องทนทุกข์จากการบาดเจ็บสาหัส

ภายหลังการฟื้นตัวจากวิกฤติเศรษฐกิจเมื่อปี พ.ศ. 2543 คนเจ็บตายเพราะอุบัติเหตุทางถนนก็เพิ่มขึ้นจนถึงจุดสูงสุดในปี พ.ศ. 2547 ด้วยจำนวนอุบัติเหตุ 124,530 ครั้ง ที่คร่าชีวิตผู้คนไป 14,000 ราย แล้วลดลงเรื่อยมาจนถึงล่าสุดเหลือ 84,806 ครั้งในปี พ.ศ. 2552 (รูปที่ 1-1)

ไม่ว่าภาพรวมของประเทศจะเป็นอย่างไร อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้กระจัดกระจายอย่างเสมอหน้า ดังจะเห็นได้จากรูปที่ 1-3 กล่าวคือ ระหว่างปี พ.ศ. 2550 - 2552 นั้น 4-5 จังหวัดในภาคกลาง 1 จังหวัดในภาคอีสานและภาคเหนือ 2 จังหวัดในภาคใต้เป็นพื้นที่สีแดงถึงสีแดงเข้ม แปลว่ามีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนหนาแน่นมาก อย่างไรก็ตาม ความหนาแน่นนี้ไม่ได้สอดคล้องกับระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตอย่างตรงไปตรงมา ดังรูปที่ 1-3 แสดงให้เห็นจำนวนจังหวัดในแต่ละภาคที่มีคนตายด้วยจำนวนแตกต่างกัน (สังเกตการกระจายของสีแดงถึงสีแดงเข้ม)

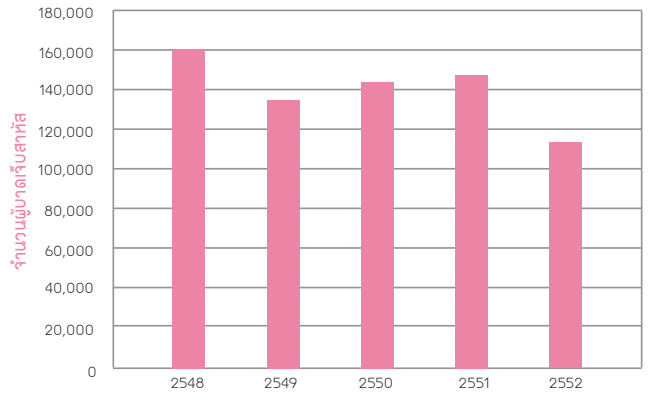
ถ้าจับตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตมาเรียงลำดับ ดังที่ปรากฏในตารางที่ 1-1 ก็จะเห็นว่า 4 อันดับแรกยังคงเหมือนกันระหว่างสองระยะเวลา พ.ศ. 2547 - 2549 กับ พ.ศ. 2550 - 2552) อย่างไรก็ตาม ยังแปลความไม่ได้ว่า 4 จังหวัดนี้มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่รุนแรงถึงชีวิตมากที่สุด เพราะยังไม่ได้นำจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ หรือจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดมาคิดร่วมด้วย

จำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตปี 2536-2552



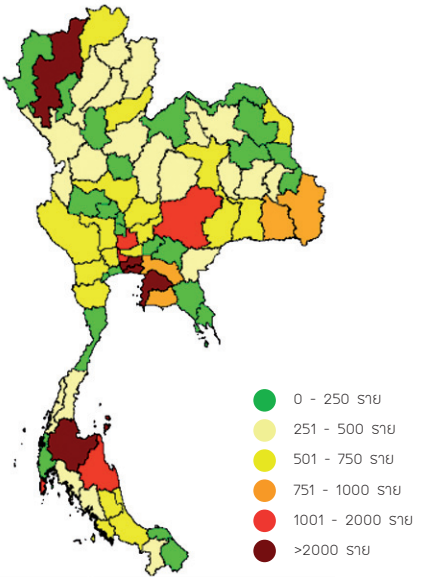
รูปที่ 1-1 แนวโน้มจำนวนคดีอุบัติเหตุทางถนนและผู้เสียชีวิต พ.ศ. 2536 - 2552

แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

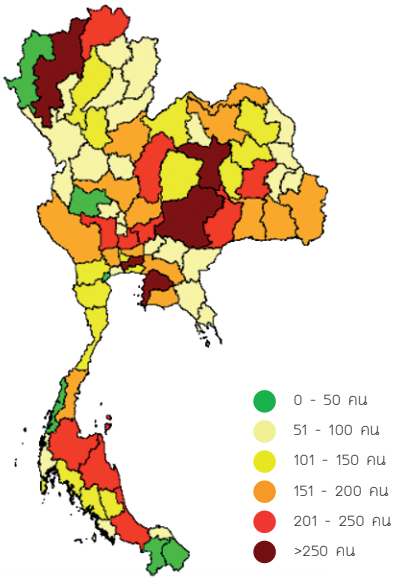


รูปที่ 1-2 แนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2548 - 2552

แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)



จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)

รูปที่ 1-3 จำนวนคดีอุบัติเหตุทางถนนและผู้เสียชีวิต เฉลี่ยปี พ.ศ. 2550 - 2552 แยกรายจังหวัด

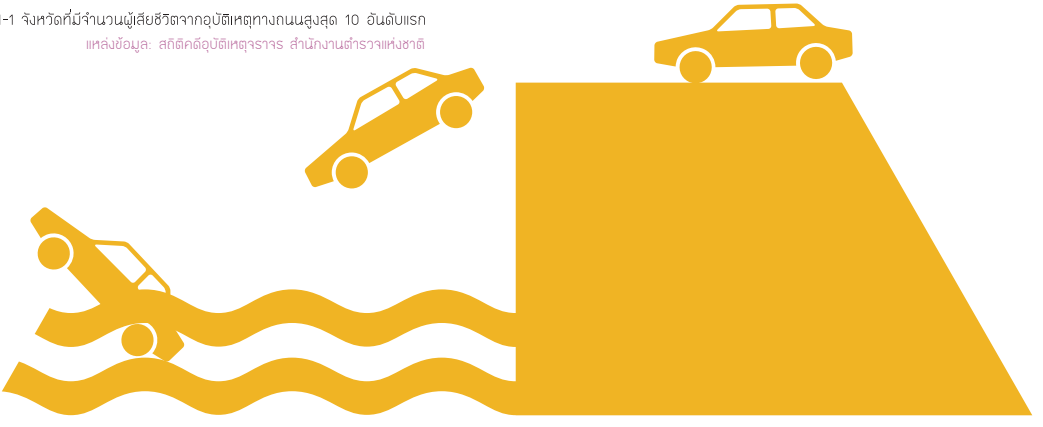
แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี

เฉลี่ย พ.ศ. 2550 - 2552		เฉลี่ย พ.ศ. 2547 - 2549	
1. กรุงเทพมหานคร	581	1. กรุงเทพมหานคร	736
2. นครราชสีมา	402	2. นครราชสีมา	605
3. เชียงใหม่	332	3. เชียงใหม่	350
4. ขอนแก่น	229	4. ขอนแก่น	344
5. ชลบุรี	272	5. พระนครศรีอยุธยา	321
6. บุรีรัมย์	238	6. ชลบุรี	317
7. สระบุรี	226	7. นครศรีธรรมราช	291
8. สงขลา	220	8. นครปฐม	291
9. สุราษฎร์ธานี	219	9. สงขลา	284
10. นครศรีธรรมราช	214	10. สมุทรปราการ	265

ตารางที่ 1-1 จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด 10 อันดับแรก

แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

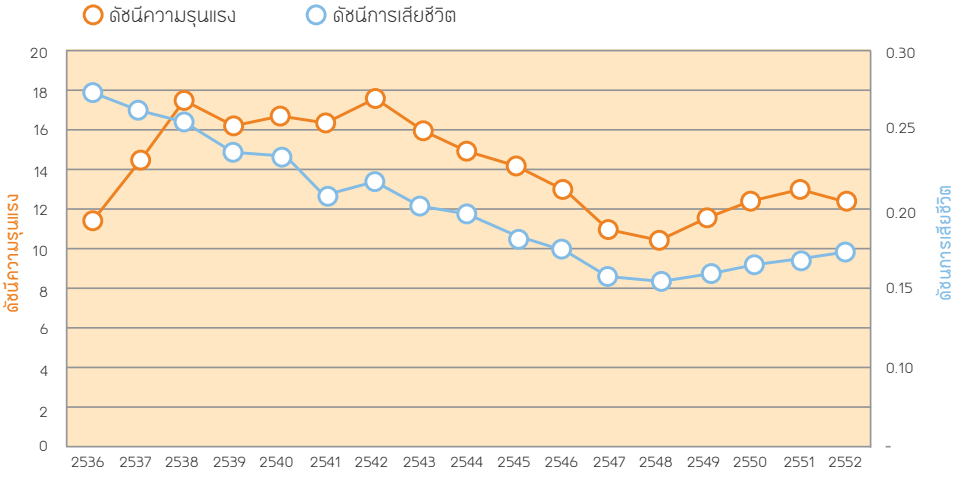


2. ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุจะรุนแรงเพียงใดขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ อาทิ ลักษณะของการชน ความเร็วขณะที่เกิดการชน ชนิดของยานพาหนะ มาตรฐานและความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ การใช้อุปกรณ์นิรภัย รวมไปจนถึงคุณภาพและความฉับไวของปฏิบัติการกู้ชีพ กู้ภัย

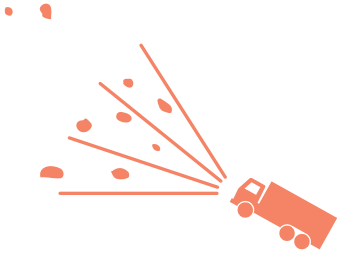
แม้ว่าสถิติที่ผ่านมาระบุว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องก็ตาม แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง เพื่อหาค่าดัชนีความรุนแรง (Severity Index) กลับพบว่าความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 10.1 ในปี พ.ศ. 2548 เพิ่มขึ้นเป็น 12.5 ในปี พ.ศ. 2552 รวมถึงเมื่อพิจารณาค่าดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) หรือสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนรวมผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน

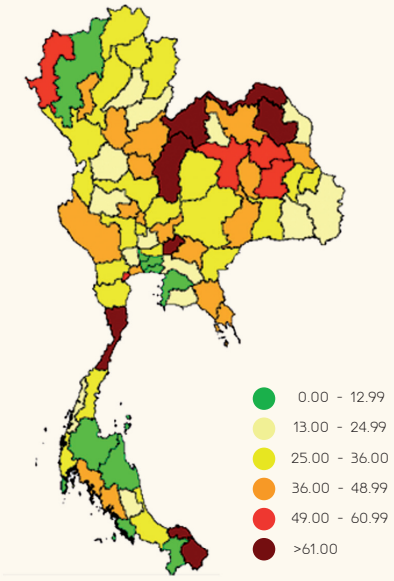
ด้วยเหตุนี้ การดำเนินนโยบายลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนจึงควรเป็นจุดเน้นหนักมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะสำหรับพื้นที่หลายจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งสถิติ 3 ปี พ.ศ.ล่าสุด (พ.ศ. 2550 – 2552) ระบุว่ามีค่าดัชนีความรุนแรงและค่าดัชนีการเสียชีวิตสูงกว่าจังหวัดในภาคอื่นๆ อย่างชัดเจน



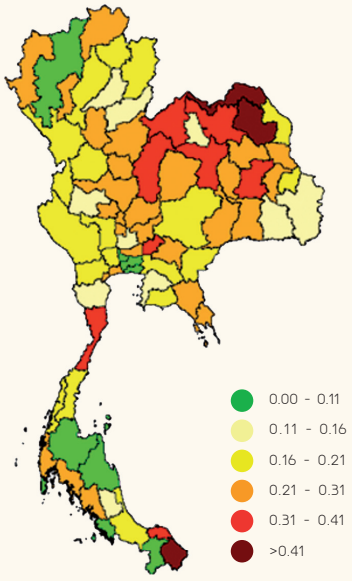
รูปที่ 2-1 แนวโน้มดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิต ปี 2536 - 2552

แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ





ดัชนีความรุนแรง (Severity Index)



ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index)

รูปที่ 2-2 ดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิต เฉลี่ย พ.ศ. 2550 - 2552 แยกรายจังหวัด

แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3. อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

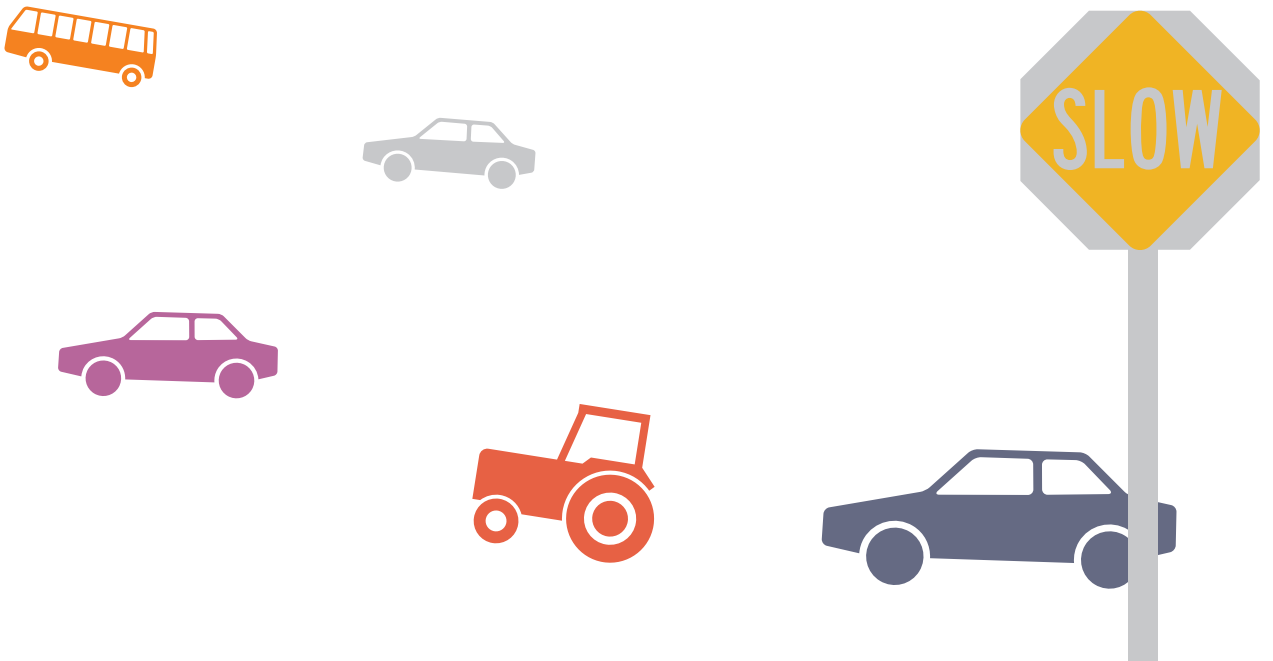
วันหยุดปี พ.ศ.ใหม่หรือวันหยุดสงกรานต์ นับเป็นช่วงเวลาแห่งความสุขของคนไทยส่วนใหญ่ ทั้งจากการเดินทางท่องเที่ยว งานเลี้ยงสังสรรค์ หรือการพบปะกันอย่างพร้อมหน้าของสมาชิกในครอบครัว แต่สำหรับบางคนนั้น กลับเป็นช่วงเวลาของความโศกเศร้าที่ยากจะลืม เมื่อสมาชิกในครอบครัวหรือญาติสนิทมิตรสหายจำต้องสังเวยชีวิตให้กับอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในช่วงวันหยุดเทศกาล

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้รวบรวมและรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่และสงกรานต์ในแต่ละปี พ.ศ. โดยในช่วงเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่ 2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวน 380 ราย และบาดเจ็บอีกกว่า 5,000 ราย ในขณะที่ช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2552 ก็มีสถานการณ์ความรุนแรงที่ไม่แตกต่างกันนัก คือ มีผู้เสียชีวิต 380 ราย และบาดเจ็บ 5,000 ราย ทั้งนี้ เมื่อนำสถิติตัวเลขผู้เสียชีวิตเฉพาะในช่วงเทศกาลดังกล่าวไปเปรียบเทียบกับช่วงเวลาปกติตลอดทั้งปี พ.ศ. จะพบว่าช่วงเทศกาลมีการเสียชีวิตในแต่ละวันมากกว่าช่วงเวลาปกติถึง 2 เท่า

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ที่แท้จริงในแต่ละปี พ.ศ. อาจมีระดับความรุนแรงมากกว่านี้ ดังข้อมูลสถิติของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ที่รายงานตัวเลขผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บในจำนวนที่มากกว่าตัวเลขที่รายงานโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างเช่น ในช่วงวันหยุดเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่ 2552 สพฉ. เปิดเผยว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 475 ราย และมีจำนวนผู้บาดเจ็บสูงถึง 30,000 ราย

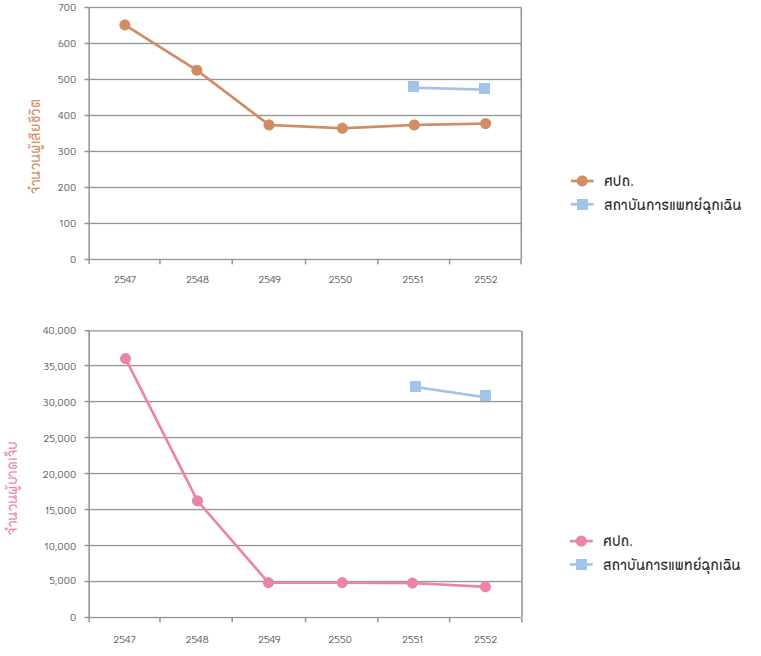
ทั้งนี้ สาเหตุที่ข้อมูลไม่ตรงกัน อาจเป็นเพราะทั้ง 2 หน่วยงานใช้นิยามการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่แตกต่างกัน นอกเหนือไปจากมีอุบัติเหตุส่วนหนึ่งที่ไม่ได้ถูกรายงาน (Under-reporting)

สำหรับบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่และสงกรานต์นั้น ข้อมูลในปี พ.ศ. 2551 - 2552 ระบุว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นบนถนนในเขตชนบท (ร้อยละ 47 - 51) ตามด้วยทางหลวงแผ่นดิน (ร้อยละ 27 - 29) และถนนในเขตเมือง (ร้อยละ 20 - 22) โดยประเภทของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 70 ของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตมาก คือ การดื่มแล้วขับ และการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จังหวัดในแถบภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



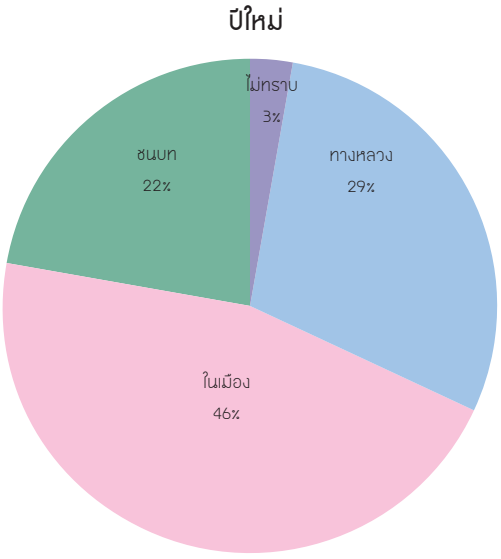
รูปที่ 3-1 แนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่

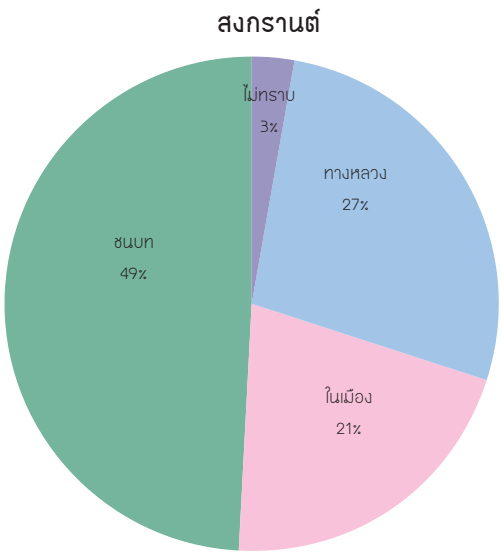
แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน



รูปที่ 3-2 แนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงสงกรานต์

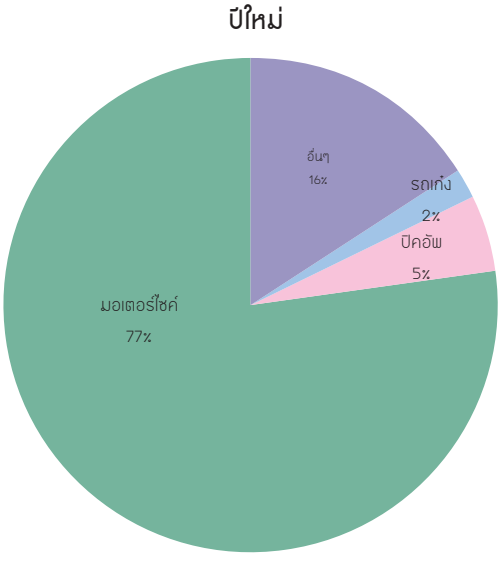
แหล่งข้อมูล: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

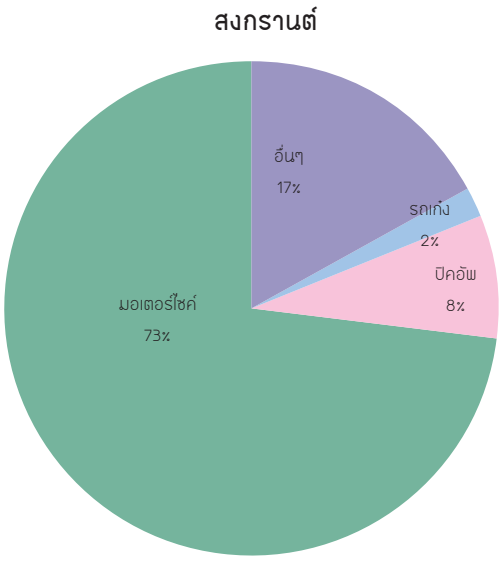




รูปที่ 3-3 สัดส่วนถนนที่เกิดเหตุในช่วงเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่และสงกรานต์ (เฉลี่ย พ.ศ. 2551 - 2552)

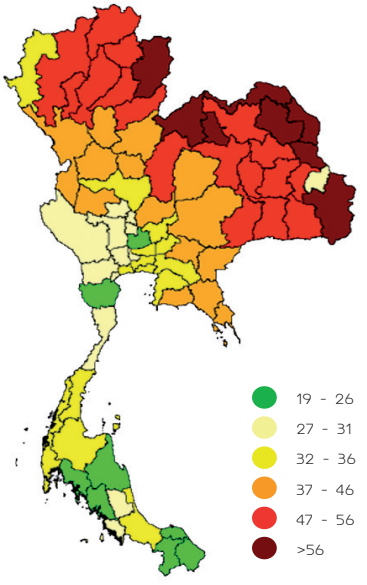
แหล่งข้อมูล: สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ



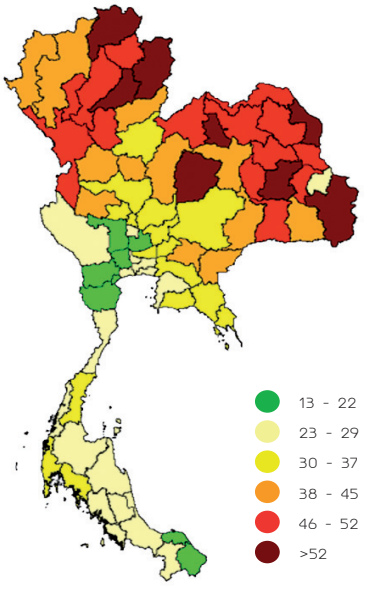


รูปที่ 3-4 สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปี พ.ศ.ใหม่และสงกรานต์ (เฉลี่ย พ.ศ. 2551 - 2552)

แหล่งข้อมูล: สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

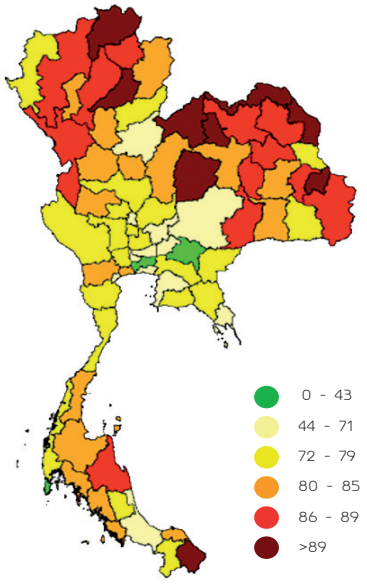


เทศกาลปีใหม่

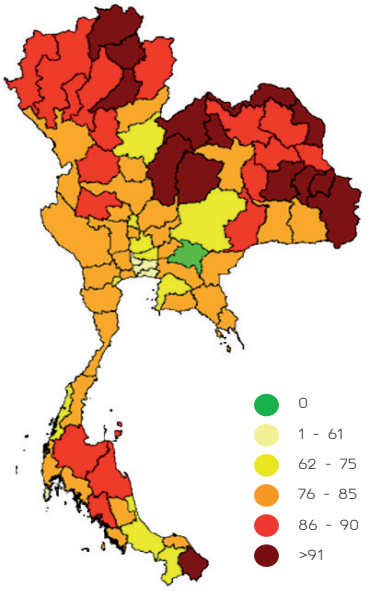


เทศกาลสงกรานต์

รูปที่ 3-5 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่ดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล (เฉลี่ย พ.ศ. 2551 - 2552)
แหล่งข้อมูล: สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ



เทศกาลปีใหม่



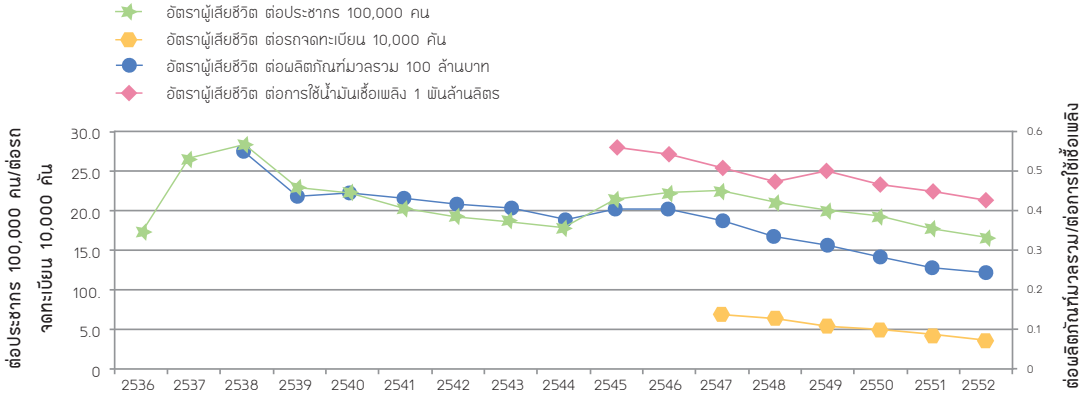
เทศกาลสงกรานต์

รูปที่ 3-6 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในช่วงเทศกาล (เฉลี่ย พ.ศ. 2551 - 2552)
แหล่งข้อมูล: สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

๔. ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้อถกเถียงสำคัญประการหนึ่ง เกี่ยวกับการจัดอันดับจังหวัดที่มีความสูญเสียจากอุบัติเหตุมาก คือ การนับเฉพาะจำนวนคนเจ็บตาย โดยไม่คำนึงถึงว่าจังหวัดนั้นๆ มีการเดินทางบนถนนมากเพียงใด ทำให้จังหวัดท่องเที่ยวหรือจังหวัดทางผ่านมักติดอันดับยอดแย่ (อย่างไม่เป็นธรรม)

ในทางวิชาการ สามารถคลี่คลายประเด็นคาใจนี้ได้ด้วยการคำนวณ 'ความเสี่ยงต่อการสูญเสีย' โดยใช้ทั้งจำนวนคนเจ็บตาย และปริมาณการเดินทางบนถนนหรือตัวเลขอื่นที่สื่อความหมายได้ใกล้เคียง

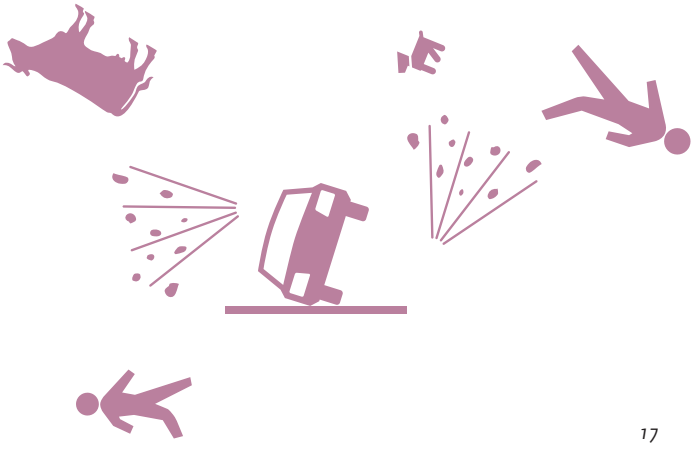


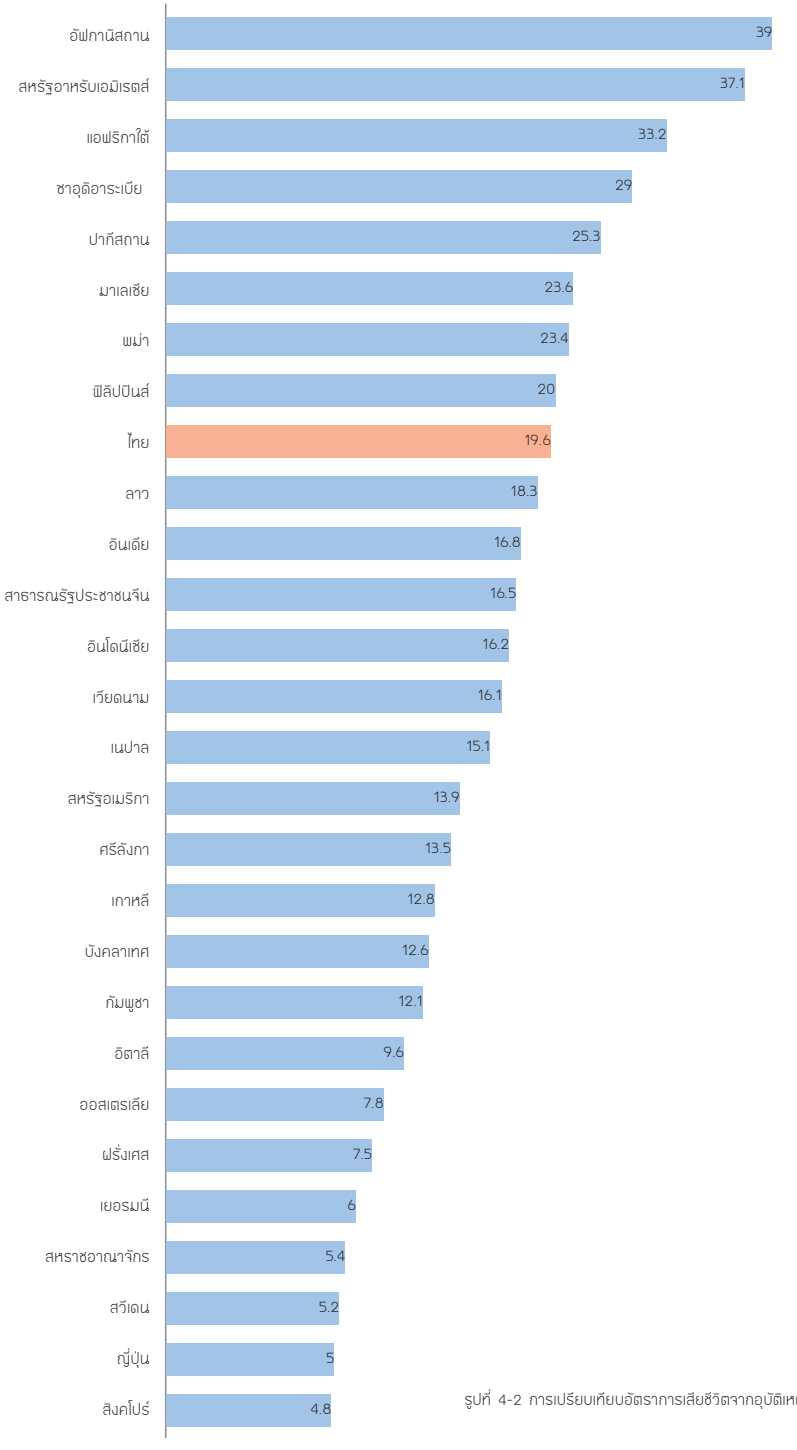
รูปที่ 4-1 แนวโน้มความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2536 - 2552

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

รูปที่ 4-1 แสดงแนวโน้มความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตระหว่างปี พ.ศ. 2536 - 2552 ซึ่งคำนวณด้วยตัวหารที่แตกต่างกัน 4 ชนิด ได้แก่ จำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียน ผลิตภัณฑ์มวลรวม และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง จะเห็นว่า แนวโน้มความเสี่ยงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ลดลง และเช่นกัน การวิเคราะห์แนวโน้มของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวงต่อปริมาณการเดินทาง ล้านคัน-กิโลเมตร ก็ได้ข้อค้นพบในทิศทางเดียวกัน

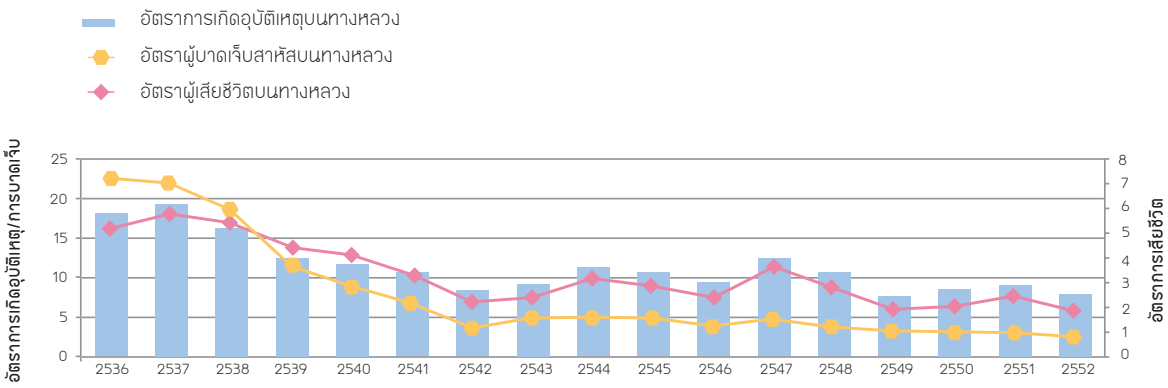
อย่างไรก็ดี แม้ว่าความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมีแนวโน้มที่ลดลงในภาพรวม แต่เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ จะพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงเป็นอันดับ 73 จาก 178 ประเทศทั่วโลก (เรียงจากมากไปน้อย)มากกว่าหลายประเทศในแถบทวีปอเมริกา ยุโรป และเอเชีย เช่น เวียดนาม ลาว กัมพูชา อินโดนีเซีย อินเดีย ลาว เนปาล สิงคโปร์ เกาหลี และญี่ปุ่น โดยหากพิจารณาสถานการณ์ของประเทศไทยรายพื้นที่ ค่าสถิติในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมาระบุว่า การเดินทางในแถบจังหวัดภาคเหนือมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูงกว่าภูมิภาคอื่น





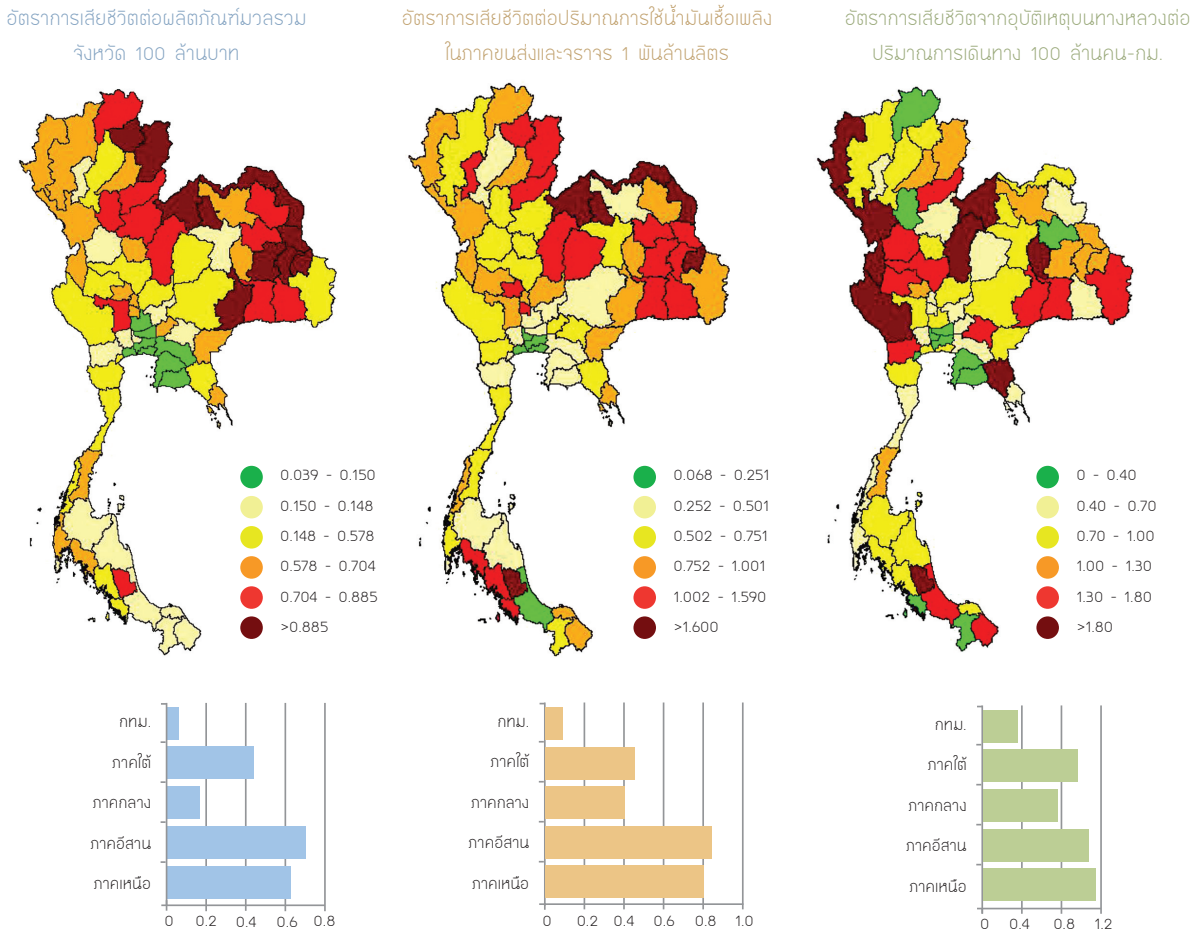
รูปที่ 4-2 การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากรของประเทศต่างๆ ใน พ.ศ. 2549-2550

แหล่งข้อมูล: องค์การอนามัยโลก



รูปที่ 4-3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บบนทางหลวงต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กิโลเมตร พ.ศ. 2536 - 2552

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวง



รูปที่ 4-4 ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ย พ.ศ. 2550-2552 แยกตามพื้นที่

แหล่งข้อมูล: 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
3) กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน และ 4) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อัตราการเสียชีวิตต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 100 ล้านบาท

เฉลี่ย พ.ศ. 2550 - 2552		เฉลี่ย พ.ศ. 2547 - 2549	
1. เลย	1.13	1. สกลนคร	1.53
2. หนองคาย	1.05	2. มุกดาหาร	1.40
3. มุกดาหาร	1.02	3. สุรินทร์	1.39
4. ยโสธร	0.99	4. อำนาจเจริญ	1.37
5. นครพนม	0.98	5. เลย	1.28
6. บุรีรัมย์	0.97	6. ยโสธร	1.15
7. อำนาจเจริญ	0.95	7. สุโขทัย	1.14
8. พะเยา	0.95	8. หนองบัวลำภู	1.13
9. หนองบัวลำภู	0.94	9. ร้อยเอ็ด	1.13
10. น่าน	0.94	10. เพชรบูรณ์	1.11

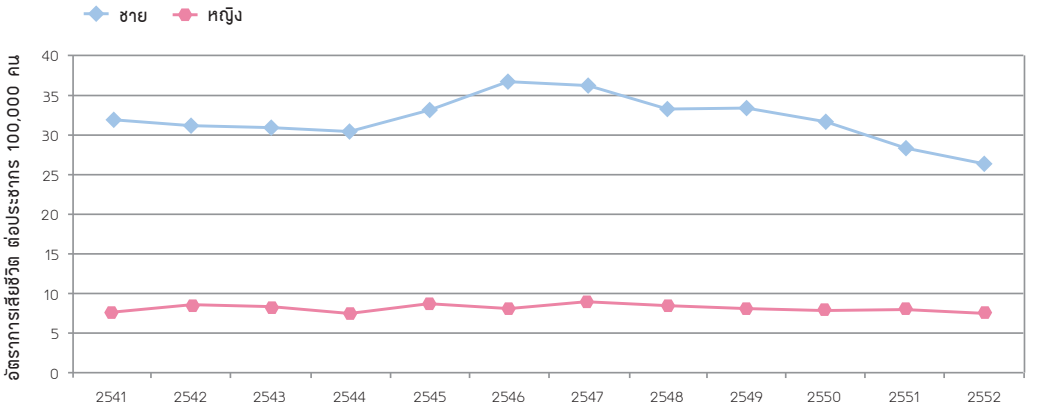
ตารางที่ 4-1 จังหวัดที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด 10 อันดับแรก

แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุราราร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5. กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บ

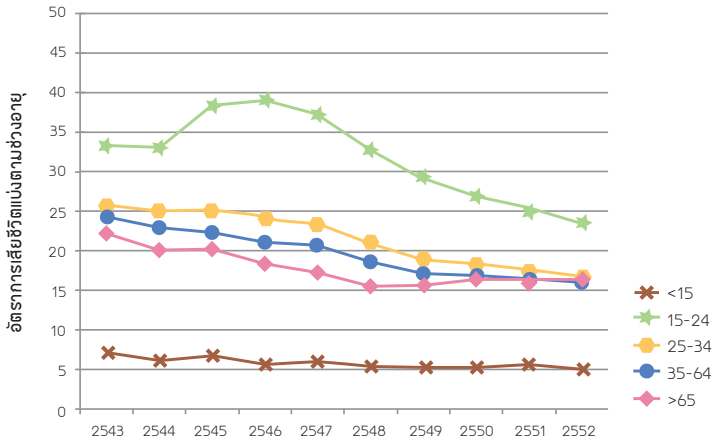
การจัดการกับอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องทราบกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บ เพื่อให้สามารถกำหนดนโยบายและมาตรการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด จากระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน สามารถแยกแยะกลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บได้ ดังต่อไปนี้

- เพศชายมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิงประมาณ 4 เท่า
- วัยรุ่น อายุระหว่าง 15-24 ปี เสี่ยงต่อการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2552 มีอัตราการเสียชีวิต 23.5 คน ต่อแสนประชากร และอัตราการบาดเจ็บ 342.8 คนต่อแสนประชากร (รูปที่ 5-2 และ 5-3)
- รถยนต์ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด แม้มีแนวโน้มความเสี่ยงลดลงเช่นเดียวกับยานพาหนะชนิดอื่น (รูปที่ 5-4)
- รถจักรยานยนต์คือยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมากกว่ารถโดยสาร 2 เท่า มากกว่ารถบรรทุกและรถยนต์ 4 ล้อ เกิน 4 เท่า (รูปที่ 5-5)
- ด้วยความด้อยโอกาส ผู้ใช้แรงงานจึงเป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดในบรรดาผู้บาดเจ็บรุนแรงทั้งหมดที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 - 2552 (รูปที่ 5-7)



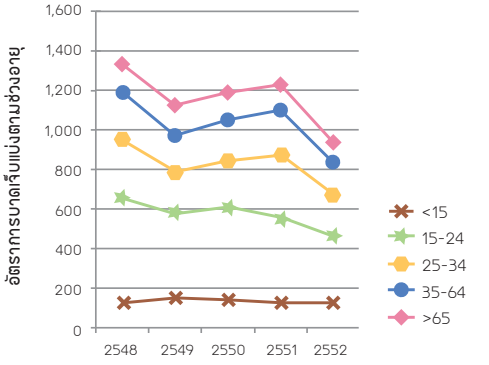
รูปที่ 5-1 สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่อแสนประชากร จำแนกตามเพศ

แหล่งข้อมูล: สถิติคดีอุบัติเหตุราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



รูปที่ 5-2 สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่อแสนประชากร จำแนกตามช่วงอายุ

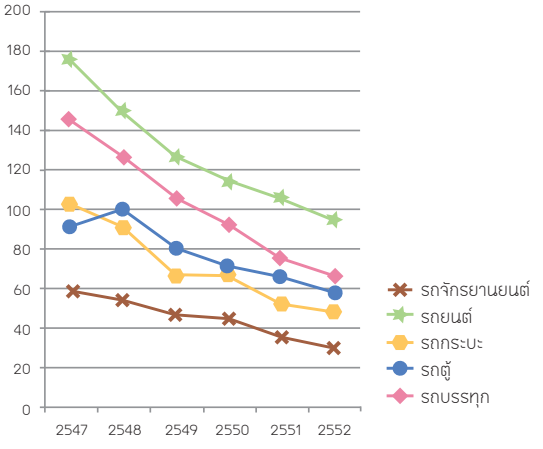
แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



รูปที่ 5-3 สัดส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุ

ต่อแสนประชากร จำแนกตามช่วงอายุ

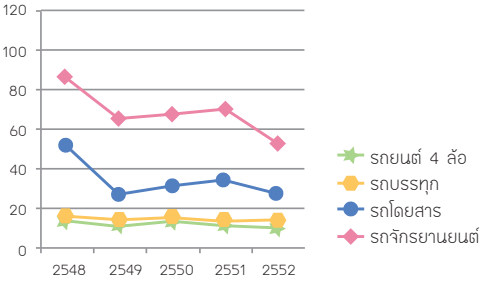
แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



รูปที่ 5-4 สัดส่วนจำนวนรถที่ประสบอุบัติเหตุ

ต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน จำแนกตามประเภทรถ

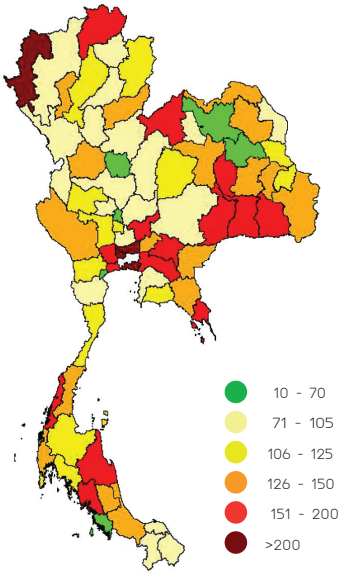
แหล่งข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก



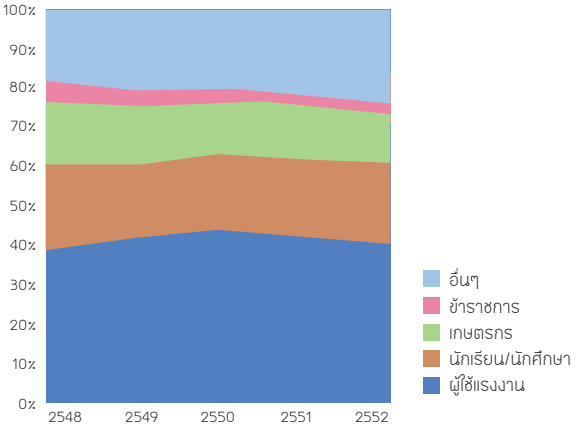
รูปที่ 5-5 สัดส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุ

ต่อจำนวนรถจดทะเบียน จำแนกตามประเภทรถ

แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข



รูปที่ 5-6 อัตราการบาดเจ็บของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียน 10,000 คัน พ.ศ. 2550-2552
แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม



รูปที่ 5-7 สัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำแนกตามอาชีพ
แหล่งข้อมูล: ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ สำนักระบาดวิทยา

จังหวัด	อัตราการบาดเจ็บต่อรถจักรยานยนต์ จดทะเบียน 10,000 คัน
1. สมุทรปราการ	331.46
2. นนทบุรี	303.78
3. ปทุมธานี	260.28
4. แม่ฮ่องสอน	203.78
5. ตรัง	191.55
6. ศรีสะเกษ	179.87
7. สุรินทร์	177.59
8. ปราจีนบุรี	176.65
9. เลย	175.00
10. ตราด	174.06

ตารางที่ 5-1 จังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บรุนแรงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์สูงสุด 10 อันดับแรก (ยกเว้น กรุงเทพมหานคร) เฉลี่ย พ.ศ. 2550 - 2552
แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

6. การใช้ความเร็ว

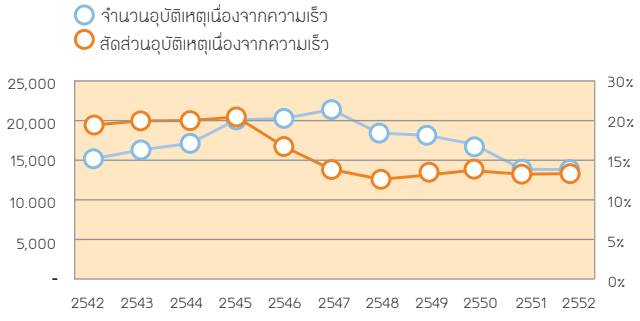
ตลอดหลายสิบปีที่ผ่านมา ตัวการของอุบัติเหตุอันดับ 1 ที่ตำรวจบันทึกไว้คือการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด โดย ระหว่างปี พ.ศ. 2542 - 2552 เกิดอุบัติเหตุจากความเร็วนี้ 15,000 - 17,294 ครั้งต่อปี คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19 ของคดีอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด (รูปที่ 6-1) หากพิจารณาเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายทางหลวงยิ่งน่าวิตกเมื่อพบว่า ในระหว่างปี พ.ศ. 2544 - 2551 ตำรวจชี้ว่าความเร็วเป็นเหตุกว่า 11,473 ครั้งต่อปี คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76

เมื่อพิจารณาถึงความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทุกๆ 10 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 1 ราย และมีผู้บาดเจ็บอย่างน้อย 8 ราย

อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็วมีแนวโน้มที่จะค่อยๆ ลดลงตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ทั้งในแง่ของจำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บ (รูปที่ 6-3)
ประเภทอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์กับความเร็วที่เกิดขึ้นมากที่สุดบนทางหลวง ได้แก่ รถเสียหลักหลุดออกจากถนนชนวัตถุข้างทาง (ร้อยละ 31) รถยนต์ชนกัน (ร้อยละ 25) และรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์ (ร้อยละ 23) และ ถนน 6 ช่องจราจรกินส่วนแบ่งมากที่สุด (ร้อยละ 85)

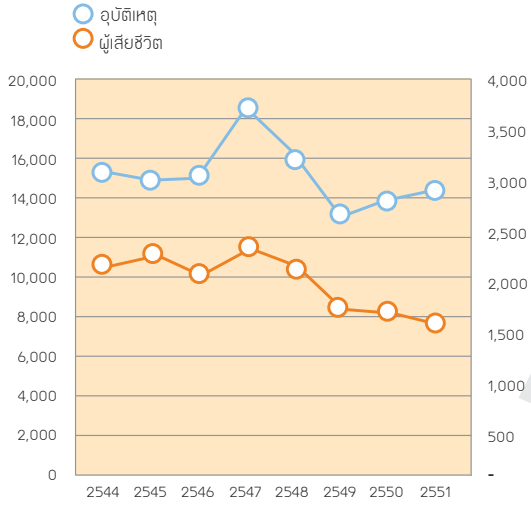
ปัจจุบัน หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลและจับกุมผู้กระทำความผิดจากความเร็วบนทางหลวง ได้แก่ กองบังคับการตำรวจทางหลวง ซึ่งในปี พ.ศ. 2552 ที่ผ่านมาได้มีการจับกุมผู้ฝ่าฝืนความเร็วถึง 195,569 ราย (รูปที่ 6-6)

แต่คนขับรถส่วนใหญ่ยอมรับว่ายังขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด (รูปที่ 6-7) บ่งชี้ว่า ตำรวจยังคงมีภาระต้องบังคับใช้กฎหมายมากอยู่ดี อีกทั้งควรพิจารณามาตรการทางวิศวกรรมจราจรและวิศวกรรมยานยนต์เข้าเสริม



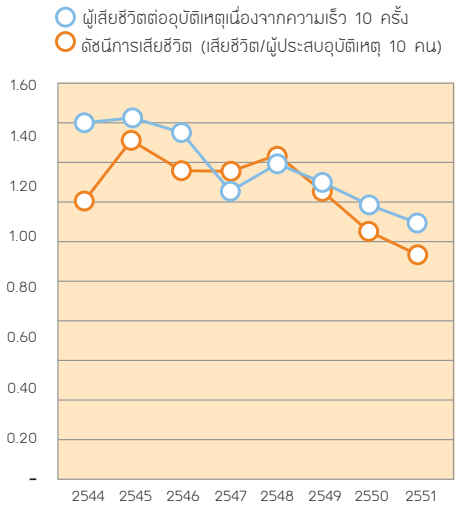
รูปที่ 6-1 จำนวนอุบัติเหตุและสัดส่วนอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว

แหล่งข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



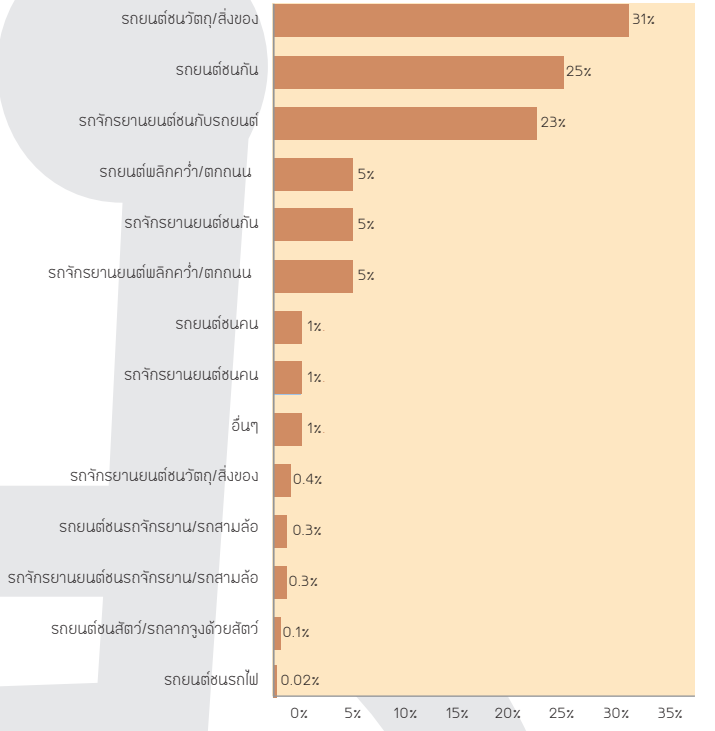
รูปที่ 6-2 จำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนทางหลวง

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวง



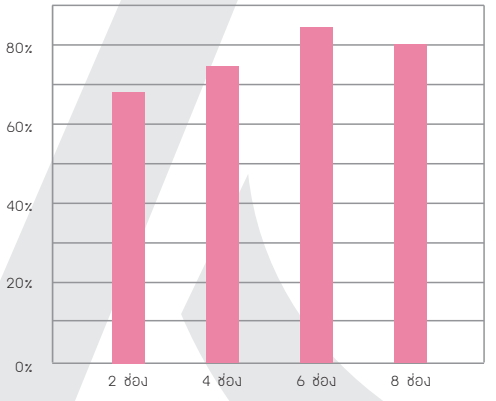
รูปที่ 6-3 แนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวง



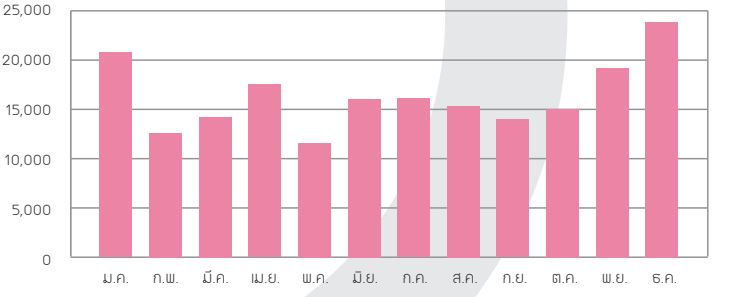
รูปที่ 6-4 ประเภทของอุบัติเหตุบนทางหลวงเนื่องจากความเร็ว

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวง



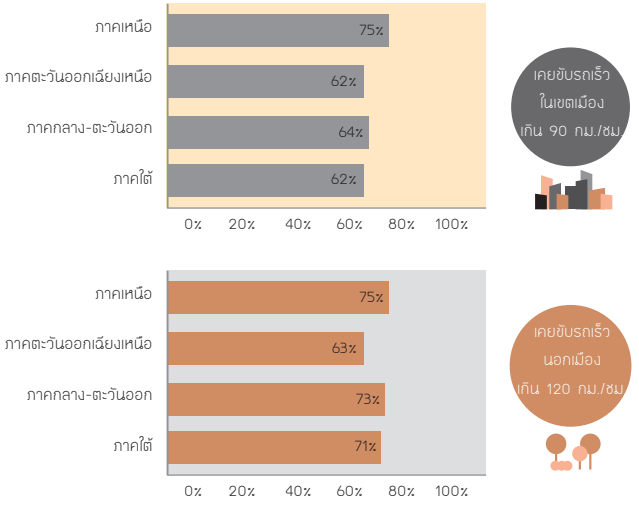
รูปที่ 6-5 สัดส่วนอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนถนนแต่ละประเภท

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวง (2551)



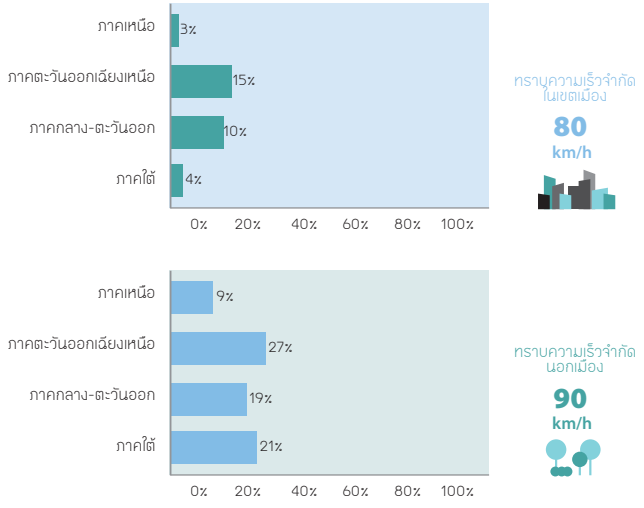
รูปที่ 6-5 จำนวนการจับกุมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

แหล่งข้อมูล: กองบังคับการตำรวจทางหลวง (2552)



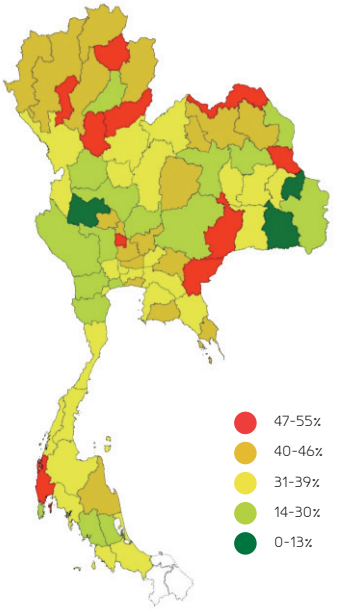
รูปที่ 6-7 สัดส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีพฤติกรรมใช้ความเร็ว

แหล่งข้อมูล: เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



รูปที่ 6-8 สัดส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ที่ทราบถึงอัตราความเร็วที่กำหนดอย่างถูกต้อง

แหล่งข้อมูล: เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



รูปที่ 6-9 สัดส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีทัศนคติว่า 'การขับรถเร็วไม่น่าจะอันตราย หากเพิ่มความระมัดระวัง'

แหล่งข้อมูล: เครือข่าย Road Safety Watch (2553)

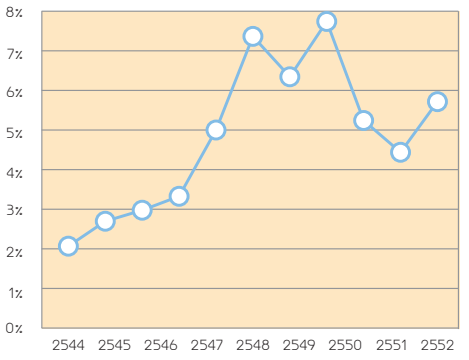
7. เมาแล้วขับ

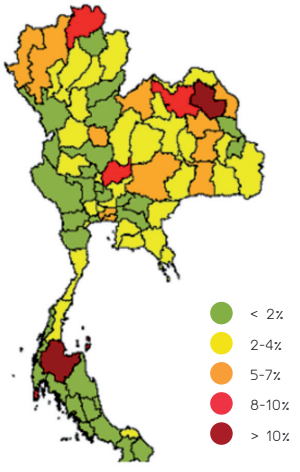
การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่คู่กับสังคมไทยมาช้านาน เมื่อมาบรรจบกับความนิยมขับขี่อย่างแพร่หลาย ปัญหาเมาแล้วขับจึงบังเกิดและเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย จากข้อมูลสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คดีอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากการเมาแล้วขับมีสัดส่วนที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ. 2542 – 2552 (รูปที่ 7-1) และเมื่อดูตัวเลขรายจังหวัดย้อนหลังในช่วงปี พ.ศ. 2550 – 2552 พบว่า หลายจังหวัดมีสัดส่วนอุบัติเหตุเมาแล้วขับเกินร้อยละ 10 เช่น สกลนคร สุราษฎร์ธานี อุดรธานี โปรดสังเกตว่าตัวเลขที่กล่าวมานี้น่าจะต่ำกว่าความเป็นจริงเพราะยังไม่มีระบบค้นหาและบันทึกระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ต้องคดีหรือ/และบาดเจ็บ/ตายโดยถ้วนหน้าเป็นการเฉพาะอย่างในต่างประเทศ

ข้อมูลจากเครือข่ายโรงพยาบาลเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติในช่วงหลายปีที่ผ่านมา (รูปที่ 7-2) บ่งชี้ว่า ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนและดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มลดลง โดยที่ผู้บาดเจ็บที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ยังคงมีสัดส่วนมากที่สุด โปรดสังเกตว่า ตัวเลขที่กล่าวมานี้น่าจะต่ำกว่าความเป็นจริงเพราะยังไม่มีระบบค้นหาและบันทึกระดับแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บ/ตายจากอุบัติเหตุทางถนนโดยถ้วนหน้าเป็นการเฉพาะอย่างในต่างประเทศ

แม้ว่าจะมีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการรณรงค์ปลุกกระแสให้เกิดการตื่นตัวถึงอันตรายจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ยวดยาน รวมถึงการกวดขันตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่และเพิ่มบทลงโทษทางกฎหมาย แต่จากผลการสำรวจล่าสุดของมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) ที่ได้สอบถามผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศกว่า 9 หมื่นคน ในช่วงเดือนมีนาคม – กรกฎาคม พ.ศ. 2553 พบว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 37 ยอมรับว่าเคยดื่มแล้วขับรถในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา และร้อยละ 21 เชื่อว่าหากดื่มแต่ยังพอครองสติได้ก็ขับรถได้ (รูปที่ 7-4 และ 7-5) โดยที่ตัวเลขในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือน่ากังวลมากกว่าภาคอื่น

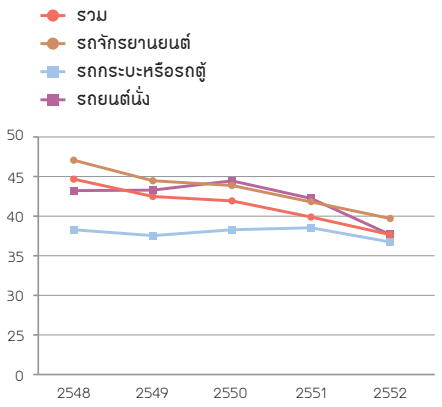
ประการสุดท้าย ผลการสอบถามผู้ขับขี่ก่อนหน้านี้ (พ.ศ. 2547 – 2550) บ่งชี้ว่า เมาแล้วขับไม่มีแนวโน้มลดลง ทั้งๆ ที่มีการรณรงค์ต่อเนื่องกันมากกว่า 10 ปี





รูปที่ 7-1 สัดส่วนคดีอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากเมาแล้วขับเฉลี่ย พ.ศ. 2542-2552

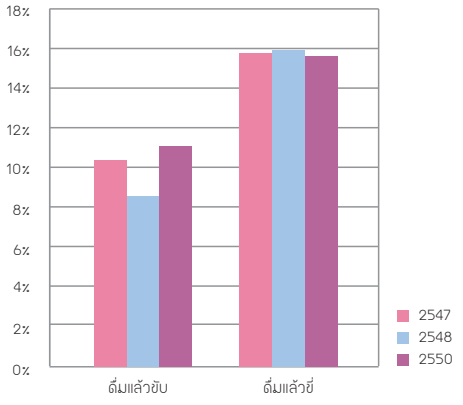
แหล่งข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



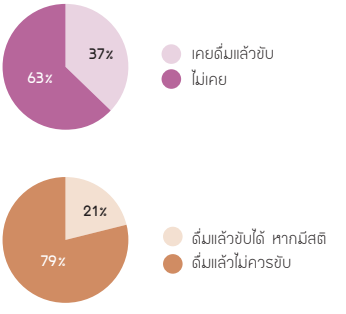
รูปที่ 7-2 สัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงที่ดื่มแอลกอฮอล์
แหล่งข้อมูล: เครือข่ายโรงพยาบาลเฝ้าระวังสถานการณ์ระดับชาติ

1. สกลนคร	19%
2. สุราษฎร์ธานี	12%
3. อุดรธานี	11%
4. ภูเก็ต	9%
5. ลพบุรี	8%
6. เชียงราย	8%
7. แม่ฮ่องสอน	8%
8. สุรินทร์	8%
9. นครราชสีมา	8%
10. กาฬสินธุ์	7%

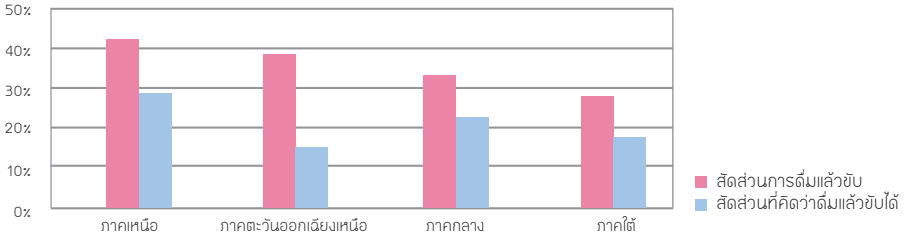
ตารางที่ 7-1 จังหวัดที่มีสัดส่วนคดีอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับเฉลี่ยในช่วงปี 2550 - 2552 สูงสุด 10 อันดับแรก
แหล่งข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



รูปที่ 7-3 สัดส่วนผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ภายใน 1 ชั่วโมง
แหล่งข้อมูล: ผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงโรคไม่ติดต่อและการบาดเจ็บ
สำนักงานโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค



รูปที่ 7-4 ผลการสอบถามผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์
เกี่ยวกับพฤติกรรมและทัศนคติต่อการดื่มแล้วขับ
แหล่งข้อมูล: เครือข่าย Road Safety Watch (2553)



รูปที่ 7-4 ผลการสอบถามผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพฤติกรรม
และทัศนคติต่อการดื่มแล้วขับ จำแนกตามภูมิภาค
แหล่งข้อมูล: เครือข่าย Road Safety Watch (2553)

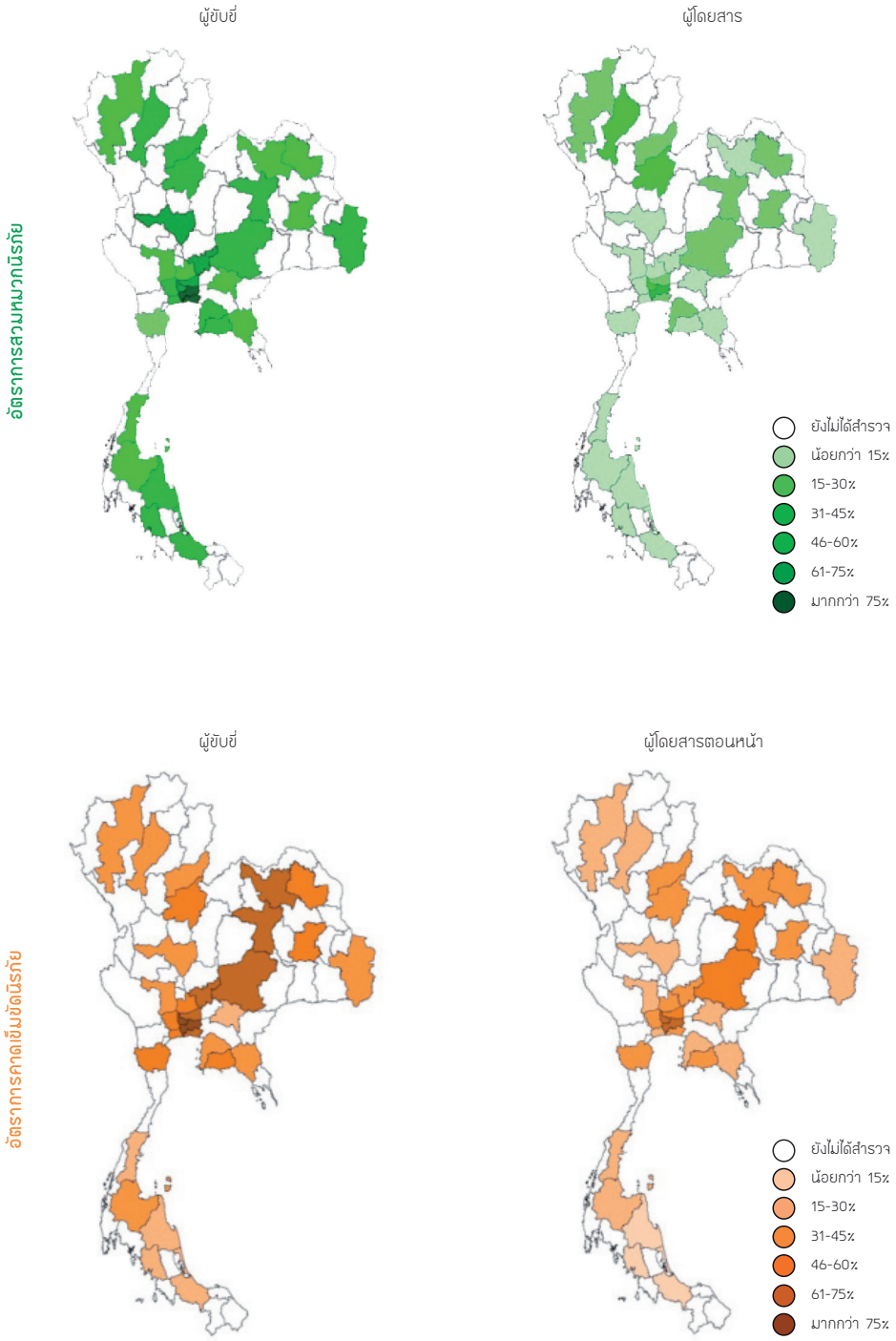
8. การใช้อุปกรณ์นิรภัย

โอกาสการรอดชีวิตขณะเสี้ยววินาทีของอุบัติเหตุทางถนน ส่วนหนึ่งมักขึ้นอยู่กับว่าผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารได้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บจากแรงกระแทก เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัยหรือไม่ แม้ว่าผลการทดสอบทางวิทยาศาสตร์และข้อพิสูจน์ในเชิงสถิติ ได้ยืนยันถึงประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยในการป้องกันการบาดเจ็บและเพิ่มโอกาสการรอดชีวิตจากอุบัติเหตุ แต่ความนิยมใช้อุปกรณ์นิรภัยกับความรู้ดังกล่าวไม่ไปด้วยกัน จึงมีข้อบังคับทางกฎหมายให้ใช้อุปกรณ์เหล่านี้ ซึ่งในประเทศไทยก็มีกฎหมายนี้มานานนับสิบปี แต่การสำรวจภาคสนามล่าสุด ในปี พ.ศ. 2553 โดยเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนร่วมกับมูลนิธิไทยโรคส์ และข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บที่ได้จัดเก็บอย่างต่อเนื่องโดยโรงพยาบาลกว่า 20 แห่งของกระทรวงสาธารณสุข ทำให้น่าวิตกว่า ความนิยมใช้หมวกและเข็มขัดนิรภัยไม่เพิ่มขึ้นเท่าที่ควร

จากการสังเกตพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ 30 จังหวัดทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ (รูปที่ 8-1) พบว่า กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดเดียวที่ผู้ขับขี่ร้อยละ 90 สวมหมวกนิรภัย ในเชิงป้องกัน ตัวเลขนี้มีนัยสำคัญเช่นเดียวกับการฉีดวัคซีนถ้าครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ ร้อยละ 90 ก็จะเกิดผลป้องกันมากเพียงพอ นักการสาธารณสุขเรียกว่า ภูมิคุ้มกันทั่วสังคม (Herd Immunity) ในทางตรงกันข้าม การที่สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยยังต่ำกว่าค่าที่มีนัยสำคัญนี้ (ร้อยละ 90) มากในภาพรวมจากผลการสำรวจ จึงเป็นสัญญาณอันน่าวิตก และดูเหมือนแนวโน้มการใช้หมวกนิรภัยก็ไม่ดีขึ้น เมื่อพิจารณาจากตัวเลขการเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาลของกระทรวงสาธารณสุขดังกล่าว (รูปที่ 8-2)

ในลักษณะเดียวกัน ความน่าวิตกเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสารก็ไม่ได้น้อยไปกว่ากัน เมื่อพิจารณาผลการสำรวจภาคสนาม (รูปที่ 8-1) และการเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล (รูปที่ 8-2)

หลักฐานทั้งหมดนี้ ชี้ให้เห็นว่าการรณรงค์ทางสื่อและการบังคับใช้กฎหมายในช่วงหลายปีที่ผ่านมา มีผลน้อยต่อการส่งเสริมความนิยมสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย ข้อสังเกตประการหนึ่งเกี่ยวกับจังหวัดขอนแก่น ซึ่งถือเป็นต้นแบบการป้องกันการบาดเจ็บในสายตาขององค์การอนามัยโลกและองค์กรความร่วมมือในการพัฒนาของประเทศญี่ปุ่น (JICA) กลับมีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่าอีกหลายจังหวัดในตัวอย่าง 30 แห่งนี้ บ่งชี้ว่า การสืบสานความสำเร็จในอดีตอาจไม่ยั่งยืน ดังนั้นการศึกษาเจาะลึกให้เข้าใจที่มาที่ไปของความแตกต่างระหว่างจังหวัดที่มีตัวเลขเหล่านี้ต่างกัน น่าจะช่วยยกระดับการส่งเสริมการใช้อุปกรณ์นิรภัยอย่างเป็นระบบและยั่งยืนมากขึ้น



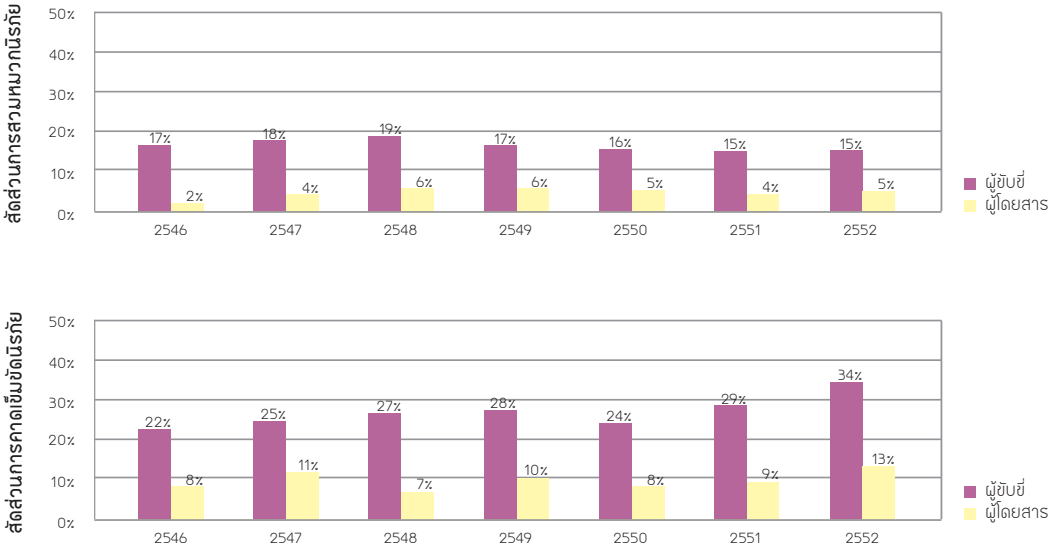
รูปที่ 8-1 ผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยในประเทศไทยปี พ.ศ. 2553 (30 จังหวัดนำร่อง) ด้วยวิธีการสังเกต

แหล่งข้อมูล: เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)

	อัตราการสวมหมวกนิรภัย		อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย	
จังหวัด	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสารตอนหน้า
กรุงเทพมหานคร	93%	45%	85%	64%
ปทุมธานี	69%	17%	69%	45%
นนทบุรี	73%	31%	77%	62%
สระบุรี	66%	10%	67%	39%
พระนครศรีอยุธยา	44%	11%	52%	32%
สมุทรสาคร	55%	10%	46%	27%
นครปฐม	46%	6%	49%	39%
สุพรรณบุรี	39%	8%	38%	15%
เพชรบุรี	29%	8%	53%	35%
ชลบุรี	58%	20%	42%	19%
ระยอง	51%	8%	49%	31%
จันทบุรี	39%	13%	37%	20%
ปราจีนบุรี	34%	8%	27%	18%
สมุทรปราการ	80%	25%	69%	42%
นครราชสีมา	57%	25%	69%	57%
ขอนแก่น	45%	16%	71%	46%
อุดรธานี	42%	11%	74%	40%
สกลนคร	44%	21%	48%	33%
ร้อยเอ็ด	35%	16%	57%	44%
อุบลราชธานี	52%	11%	44%	26%
เชียงใหม่	38%	15%	41%	26%
ลำปาง	52%	30%	40%	29%
พิษณุโลก	57%	32%	52%	34%
อุตรดิตถ์	47%	24%	45%	31%
นครสวรรค์	61%	13%	37%	26%
นครศรีธรรมราช	50%	5%	24%	8%
สุราษฎร์ธานี	42%	15%	32%	17%
สงขลา	55%	5%	30%	11%
ตรัง	60%	6%	26%	8%
ชุมพร	39%	3%	26%	16%
สูงสุด	**93%**	**45%**	**85%**	**64%**
ต่ำสุด	**29%**	**3%**	**24%**	**8%**

รูปที่ 8-1 ผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2553 (30 จังหวัดนำร่อง) ด้วยวิธีการสังเกต

แหล่งข้อมูล: เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)



รูปที่ 8-2 สัดส่วนการใช้อุปกรณ์นิรภัยของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

แหล่งข้อมูล: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเครือข่ายระดับชาติ สำนักงานระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

9. การคมนาคมขนส่งทางถนนและความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ

10 ปีที่ผ่านมา หลังวิกฤติเศรษฐกิจครั้งล่าสุด การเดินทางบนถนนขยายตัวเคียงคู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ดังเห็นได้จากแนวโน้มการเพิ่มจำนวนรถยนต์จดทะเบียน ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการคมนาคมขนส่งทางถนน หรือ ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง (ล้านคัน-กิโลเมตร) ไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม (รูปที่ 9-1)

ในอีกมิติหนึ่ง การขนส่งสินค้าซึ่งเพิ่มมูลค่าแก่การเติบโตทางเศรษฐกิจโดยตรง ก็เพิ่มขึ้นในระยะเวลาเดียวกัน โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน (รูปที่ 9-2) เหมือนที่เคยเป็นมาตลอด 50 กว่าปี เป็นไปตามทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งคมนาคมที่เน้นขนรถมากกว่าขนคนหรือสินค้า

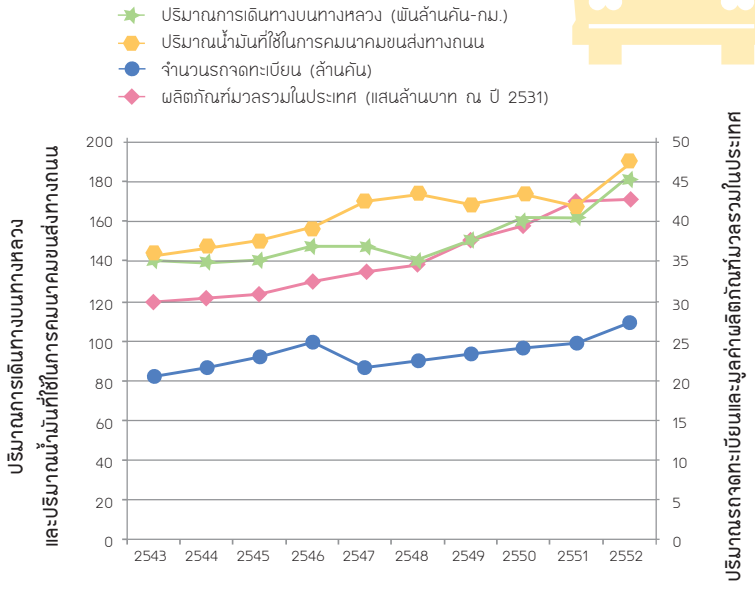
เมื่อการเดินทางบนถนนเพิ่มขึ้น แล้วอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นตามกันหรือไม่ ความพยายามป้องกันอุบัติเหตุเป็นอย่างไร

อาศัยข้อมูลเท่าที่เข้าถึงได้ รายงานนี้พบว่าจำนวนรถประสบอุบัติเหตุหรือผู้บาดเจ็บต่อหน่วยการเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส. บนถนนที่กรมทางหลวงดูแลค่อนข้างคงที่ระหว่าง 8 ปีมานี้ (พ.ศ. 2545 - 2552) (รูปที่ 9-3) เช่นเดียวกับปริมาณการเดินทางของรถโดยสาร บขส.ที่คงที่ ส่วนตัวเลขผู้โดยสารเสียชีวิตต่อหน่วยการเดินทางแกว่งขึ้นลงมากจนยากจะอนุมานแนวโน้ม บ่งชี้ว่า การจัดเก็บข้อมูลให้ครบถ้วนยังน่าวิตก

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่ประสบอุบัติเหตุ ระหว่างรถ บขส. และ รถร่วมบริการ บขส. เห็นชัดว่าผู้โดยสารรถร่วมฯ มีความเสี่ยงมากกว่าผู้โดยสารรถ บขส. 10 เท่า!!! (รูปที่ 9-4) โดยที่จำนวนรถร่วมฯ มากกว่ารถ บขส. ประมาณ 7 เท่า จึงน่าวิตกว่า การกำกับดูแลสัญญาร่วมบริการของ บขส. และ/หรือ การควบคุมคุณภาพความปลอดภัยโดยกรมการขนส่งทางบกยังไม่ทั่วถึงเท่าที่ควร แม้จะได้ใช้ความพยายามในหลายด้านมาอย่างต่อเนื่อง (ไม่รู้ว่า ความรับรู้ เข้าใจ หมายเลข 1584 เป็นอย่างไร)

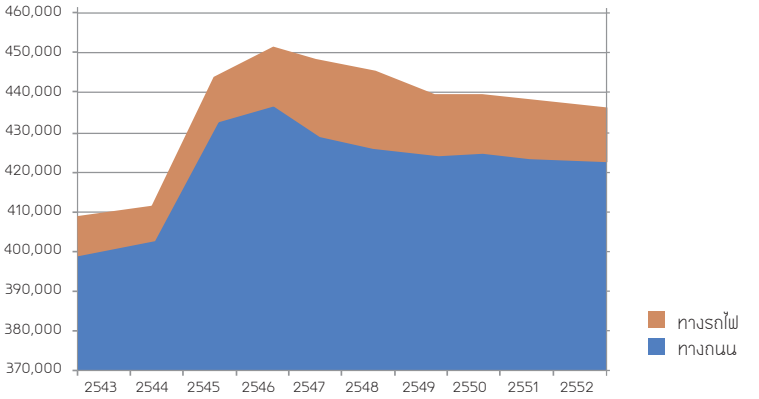
ดังนั้น นอกเหนือจากการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามยุทธศาสตร์ 3E คือ การให้ความรู้ (Education) การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) และการปรับปรุงด้านวิศวกรรม (Engineering) แล้ว การดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมและจำกัดปริมาณการเดินทางบนท้องถนน ถือเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ต้องได้รับการขับเคลื่อน เพื่อลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน อาทิ

- การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์และรถจักรยานยนต์
- การพัฒนาและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระบบราง และการแก้ไขปัญหารถบรรทุกวิ่งเที่ยวเปล่า เพื่อลดปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน รูปที่ 9-2 แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศค่อนข้างคงที่ในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่าน โดยคิดเป็นร้อยละ 97 ของปริมาณการขนสินค้าทางบกทั้งหมด
- การพัฒนาและส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อทดแทนความจำเป็นในการเดินทางไปทำงานหรือติดต่อธุรกิจ รวมถึง
- มาตรการอื่นๆ ด้านราคาและภาษี เพื่อควบคุมและจำกัดปริมาณการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคล



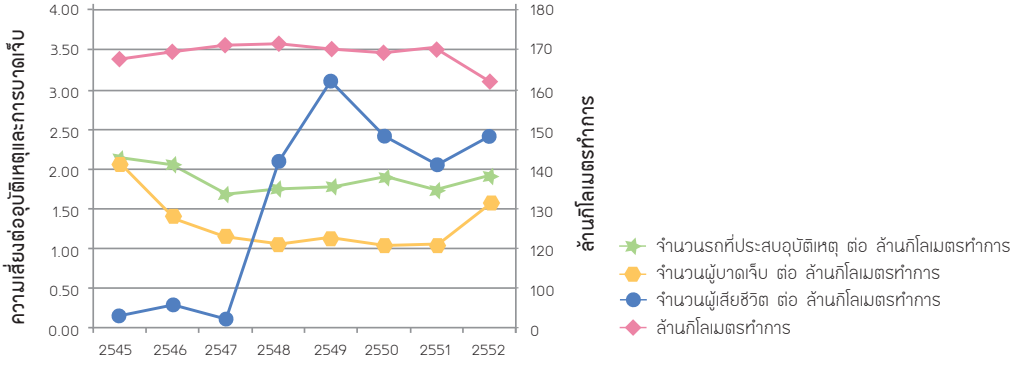
รูปที่ 9-1 สถิติการคมนาคมทางถนนที่สำคัญเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2543 - 2552

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



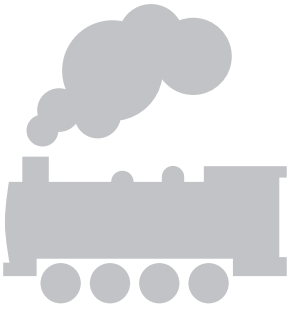
รูปที่ 9-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางบกภายในประเทศ (พันตัน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2543-2552

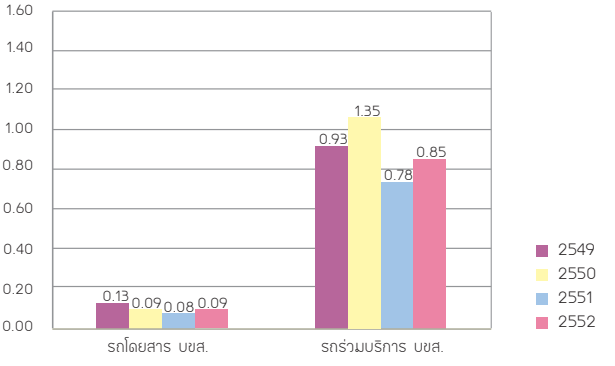
แหล่งข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม



รูปที่ 9-3 ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บของการเดินทางด้วยรถโดยสาร บขส.

แหล่งข้อมูล: บริษัทขนส่งจำกัด





รูปที่ 9-4 สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เสียชีวิตต่อจำนวนรถโดยสารที่ประสบอุบัติเหตุ

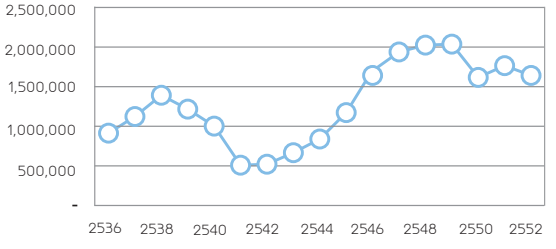
แหล่งข้อมูล: บริษัทขนส่งจำกัด

10. การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

แม้ว่ารถจักรยานยนต์จะเป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ อยู่มาก แต่ก็ยังครองความเป็นพาหนะยอดนิยมสูงสุดของคนไทยมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ประเทศไทยเริ่มฟื้นจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2543 ยอดขายจักรยานยนต์ก็เพิ่มขึ้นจากปีละครึ่งล้านคันเป็น 2.0 ล้านคันต่อปีในช่วงปี พ.ศ. 2547 - 2549 ก่อนที่จะมีแนวโน้มลดลงในช่วง 2 - 3 ปี ที่ผ่านมา (รูปที่ 10-1)

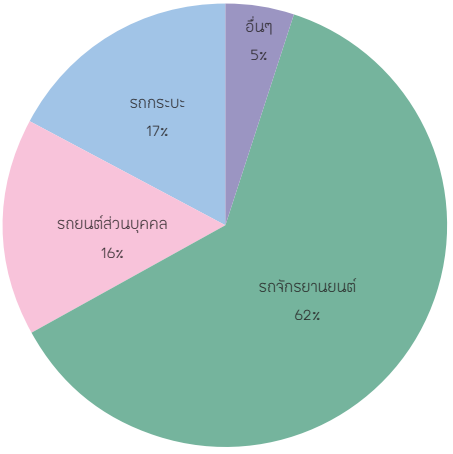
ความนิยมอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเทศไทยมีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมรวมทั้งสิ้น 16.7 ล้านคัน ในปี พ.ศ. 2552 หรือคิดเป็นร้อยละ 62 ของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด คิดเป็นสัดส่วนการถือครองรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 4 คนต่อ 1 คัน

เคียงคู่กับความนิยมใช้รถจักรยานยนต์ ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนกลุ่มใหญ่ที่สุด (ร้อยละ 70 - 80) ก็คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (รูปที่ 10-2) การควบคุมจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนหรือการลดปริมาณการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์จึงอาจเป็นมาตรการที่สามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิผลในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ถ้าหากประชาชนมีทางเลือกอื่นที่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางได้อย่างเพียงพอ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและปลอดภัย รถอเนกประสงค์ราคาย่อมเยาและปลอดภัยเหมาะสมกับอำนาจซื้อและวิถีชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์



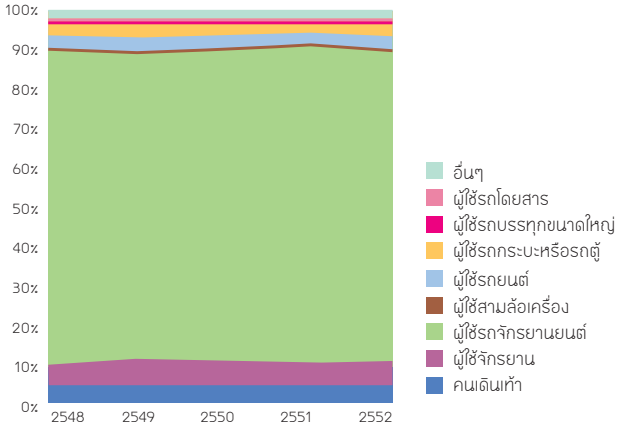
รูปที่ 10-1 สถิติจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ พ.ศ. 2536-2552

แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 10-2 สัดส่วนจำนวนรถจดทะเบียนสะสม พ.ศ. 2552 แยกตามประเภทของรถ

แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 10-3 สัดส่วนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2548-2552 จำแนกตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน

แหล่งข้อมูล: ฐานข้อมูลผู้ป่วยในรายบุคคล หลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า สวัสดิการรักษาพยาบาลข้าราชการและครอบครัวและประกันสังคม สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณะสุข

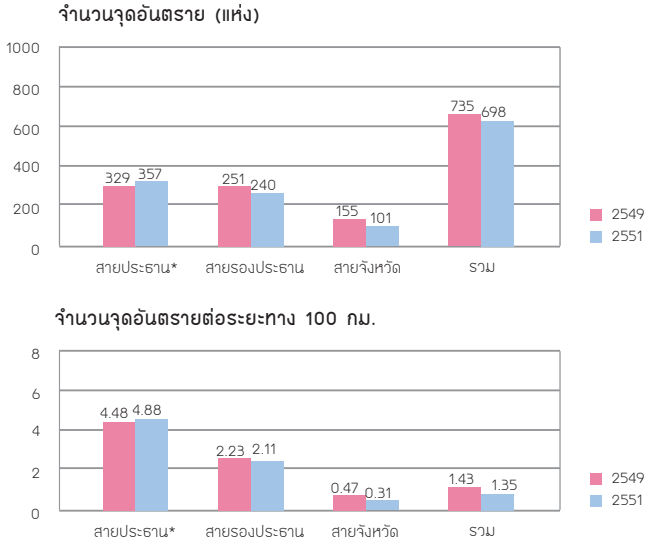
11. จุดอันตรายและจุดเสี่ยงบนถนน

ในที่นี้ 'จุดอันตราย' หมายถึงบริเวณช่วงถนนหนึ่งๆ หรืออาจเป็นทางแยก ทางโค้ง จุดกลับรถ ที่เคยมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นอย่างน้อย 3 ครั้งต่อปี (ตามนิยามของสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง)

ด้วยนิยามเช่นนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลของกรมทางหลวงในปี พ.ศ. 2549 และ 2551 พบว่า จำนวนจุดอันตรายบนทางหลวงในภาพรวมมีแนวโน้มลดลงจาก 735 แห่งในปี พ.ศ. 2549 เป็น 698 แห่งในปี พ.ศ. 2551 แต่เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทของทางหลวง พบว่าจำนวนจุดอันตรายบนทางหลวงสายประธานกลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (รูปที่ 11-1) สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งเมื่อเทียบกับระยะทาง 100 กม. ทางหลวงที่มีปริมาณการเดินทางสูงมีจำนวนจุดอันตรายเกิดขึ้นมากกว่า เช่น ทางหลวงสายประธาน และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยที่ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 60 ของจุดอันตรายบนทางหลวงนั้น อยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีปริมาณการเดินทางค่อนข้างสูงกว่าพื้นที่อื่น (รูปที่ 11-2)

หลักฐานนี้บ่งชี้ว่า ความพยายามป้องกันจุดอันตรายบนถนนอย่างมีประสิทธิผล ไม่ได้สัดส่วนกับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าสัดส่วนงบประมาณด้านความปลอดภัยของกรมทางหลวงจะเพิ่มขึ้นในระยะเวลาเดียวกัน (จากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 6.5) ยิ่งเมื่อเทียบกับตัวเลขต่างประเทศ อย่างเช่น กรมทางหลวงของประเทศสหรัฐอเมริกา (Federal Highway Administration) ได้รับงบประมาณด้านความปลอดภัยในปี พ.ศ. 2553 จำนวนทั้งสิ้น 9,795 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 23 ของงบประมาณทั้งหมด

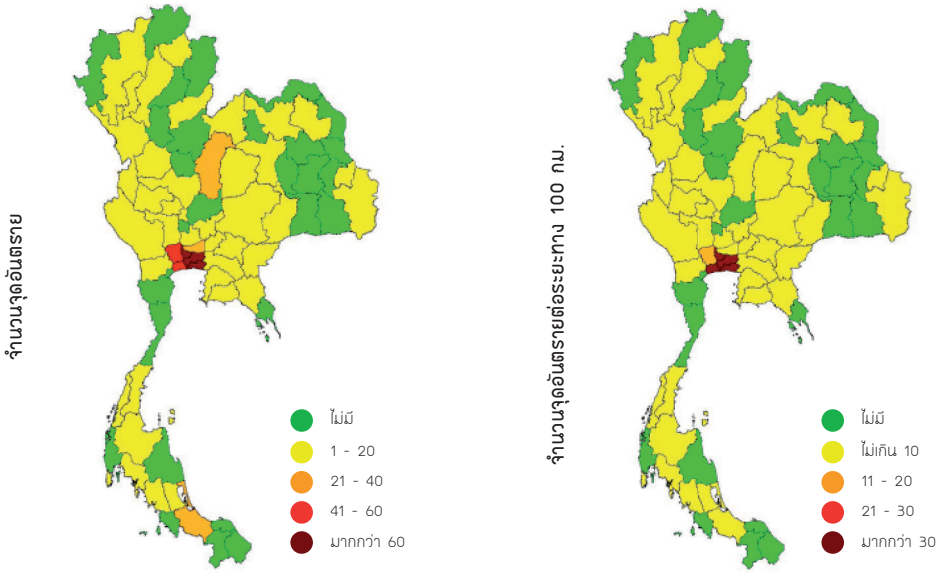
ข้อสังเกตนี้ ค่อนข้างสอดคล้องกับ ผลการวิเคราะห์ที่น่าสนใจคือ จุดอันตรายปี พ.ศ. 2551 เกือบร้อยละ 40 เป็นจุดอันตรายในบริเวณเดียวกับที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2549 อีกทั้งจุดอันตรายที่เกิดซ้ำในบริเวณเดิมเหล่านี้ มักเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูง ท้ายที่สุด คงจะด้วยหลักคิดการจัดสรรงบประมาณแบบเดียวกัน กรมทางหลวงชนบทก็ได้รับการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยในสัดส่วนคล้ายคลึงกับกรมทางหลวง เช่นกัน



รูปที่ 11-1 สถานการณ์ปัญหาจุดอันตรายบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2549 และ 2551

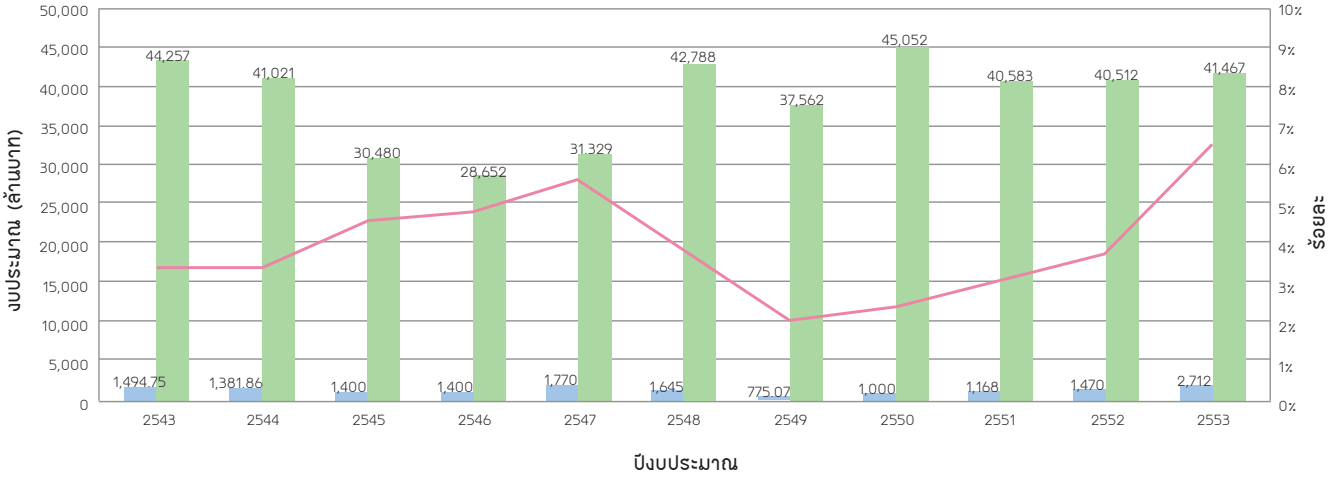
ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

*รวมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หลัก 2 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงที่ไม่มีการเก็บค่าผ่านทาง



รูปที่ 11-2 การเปรียบเทียบจำนวนจุดอันตรายและจำนวนจุดอันตรายต่อระยะทาง 100 กม. พ.ศ. 2551 จำแนกรายจังหวัด

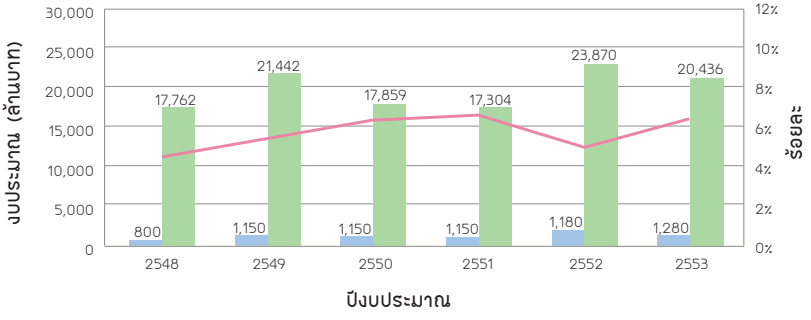
แหล่งข้อมูล: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง



งบประมาณกิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนนของกรมทางหลวง (ล้านบาท)
งบประมาณรายจ่ายกรมทางหลวง (ล้านบาท)
สัดส่วนงบประมาณกิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนนต่องบประมาณรายจ่ายของกรมทางหลวง

รูปที่ 11-3 งบประมาณด้านอำนวยความปลอดภัยของกรมทางหลวง

หมายเหตุ: ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 รวมงบโครงการไทยเข้มแข็ง



งบประมาณกิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนนของกรมทางหลวงชนบท (ล้านบาท)
งบประมาณรายจ่ายกรมทางหลวงชนบท (ล้านบาท)
สัดส่วนงบประมาณกิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนนต่องบประมาณรายจ่ายของกรมทางหลวงชนบท

รูปที่ 11-4 งบประมาณด้านอำนวยความปลอดภัยของกรมทางหลวงชนบท

หมายเหตุ: กรมทางหลวงชนบท

เจาะลึก สถานการณ์ ในประเด็นสำคัญ

อุบัติเหตุทางถนนกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

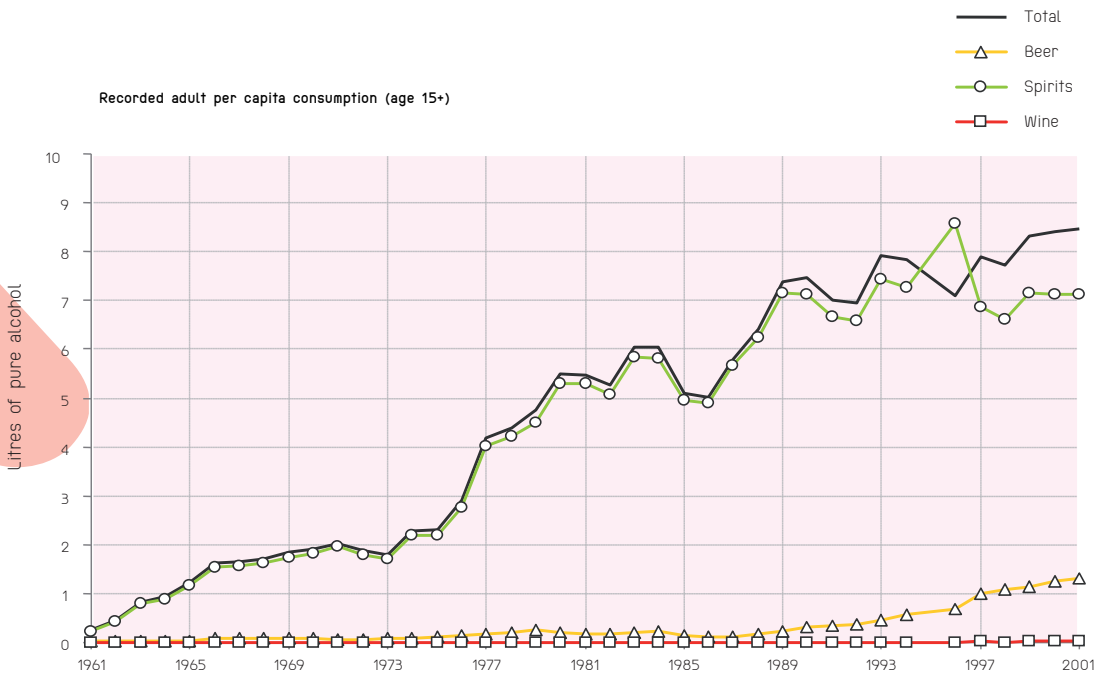
แอลกอฮอล์เป็นสิ่งที่มนุษย์รู้จักมานับหลายพันปีตั้งแต่ยุคอียิปต์และจีนโบราณ (1, 2) และมนุษย์ได้มีวิวัฒนาการในการพัฒนาผลิตสังเคราะห์แอลกอฮอล์ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ต่างๆ ทั้งในเชิงอุตสาหกรรมเคมีในโรงงาน รถยนต์ น้ำยาฆ่าเชื้อโรค รวมถึงใช้ในการบริโภคเป็นเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ที่มีอยู่อย่างหลากหลายรูปแบบ เช่น สุรา เบียร์ ไวน์ ฯลฯ ในอดีตแอลกอฮอล์นับเป็นเครื่องดื่มที่มีความสำคัญต่อมนุษย์มาก อาจเปรียบเป็นน้ำแห่งชีวิต แต่ในเวลาต่อมามนุษย์ก็ตระหนักได้ว่า แอลกอฮอล์ให้โทษกระทบต่อบุคลิกภาพ ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งทำลายอวัยวะจนถึงสูญเสียชีวิตได้เช่นเดียวกัน (2)

ในปี พ.ศ. 2546 องค์การอนามัยโลกประมาณการว่ามีผู้บริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์กว่า 2 พันล้านคนทั่วโลกหรือคิดเป็น 1 ใน 3 ของประชากรทั้งหมดทั่วโลก และในแต่ละปีมีคนเกือบ 2 ล้านคนทั่วโลกเสียชีวิตเนื่องมาจากแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกได้วิเคราะห์ข้อมูลการบริโภคแอลกอฮอล์ของประเทศต่างๆ ทั่วโลก พบว่าปริมาณและพฤติกรรมการบริโภคที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ปัญหาสุขภาพเพิ่มขึ้นตามกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนานั้น แอลกอฮอล์เป็นปัจจัยสำคัญอันดับต้น ๆ (3-5) และจากข้อมูลการศึกษาในหลายประเทศ แสดงให้เห็นสอดคล้องกันว่าแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดโรคและการบาดเจ็บได้มากกว่า 60 ชนิด อาทิ ประมาณ 1 ใน 4 ของผู้ป่วยมะเร็งหลอดอาหาร มะเร็งตับ ตับแข็ง การฆ่าตัวตาย โรคลมชัก และอุบัติเหตุจราจร มีสาเหตุจากแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยเสี่ยง (4-9) เป็นต้น ยิ่งไปกว่านั้น การบริโภคแอลกอฮอล์เป็นต้นเหตุไปสู่ปัญหาอันเนื่องมาจากผลของความมึนเมา การเสพติด และโทษของแอลกอฮอล์โดยตรงต่ออวัยวะที่สำคัญของร่างกายมากมาย ก่อให้เกิดผลเสียหายทางด้านสุขภาพ สังคม และเศรษฐกิจทั่วโลก (5) จึงนับได้ว่าแอลกอฮอล์เป็นปัญหาที่สำคัญของโลก

สถานการณ์แอลกอฮอล์ในประเทศไทย

สำหรับประเทศไทย การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังคงอยู่คู่กับสังคมไทยมาช้านาน และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบอัตราการบริโภคกับประเทศอื่นในภูมิภาคที่มีแนวโน้มคงที่หรือลดลง จะเห็นได้ว่าอัตราการบริโภคแอลกอฮอล์ของคนไทยเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด (5) ดังรูปที่ 1 และ 2 มีข้อมูลที่น่ากังวลใจว่า คนไทยดื่มจัดสูงเป็นอันดับ 5 ของโลก (10) ยิ่งไปกว่านั้น แนวโน้มผู้หญิงและเด็กวัยรุ่นอายุ 15-24 ปีบริโภคเพิ่มสูงขึ้น ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ พ.ศ. 2546 พบว่าคนไทยอายุ 11 ปีขึ้นไป ดื่มสุรา 18.61 ล้านคน คิดเป็นประมาณ 1 ใน 4 ของวัยรุ่นอายุ 11-19 ปีดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะเยาวชนหญิงอายุ 15-19 ปี ดื่มเพิ่มขึ้น 6 เท่าในเวลาไม่ถึง 10 ปี (11)

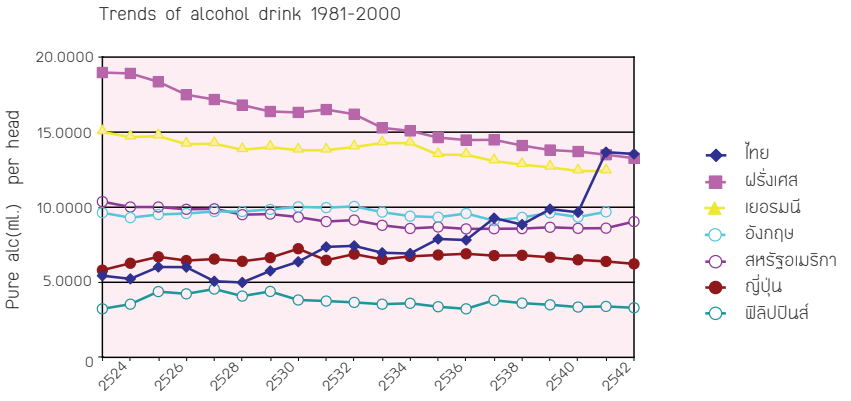
พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทยนั้น เหตุผลส่วนใหญ่เป็นเพราะเพื่อนชักชวน ความต้องการเข้าสังคม ความอยากรู้อยากลอง (11-13) รวมทั้งพฤติกรรมการดื่มสุราของสมาชิกในครอบครัว พบว่าหากมีสมาชิกในครอบครัวจำนวนมากดื่มจะส่งเสริมให้คนอื่นในครอบครัวดื่มเพิ่มขึ้น นอกจากนี้พบว่าอาชีพ ระดับการศึกษา และความสะดวกในการหาซื้อสุราล้วนมีผลต่อความถี่ในการดื่ม ส่วนสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้บริโภคงดบริโภคสุราอย่างชั่วคราวหรือถาวร ได้แก่ ปัญหาด้านสุขภาพ ช่วงเข้าพรรษา และการขอร้องจากคนในครอบครัว (14)



Sources: FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations), World Drink Trends 2003

รูปที่ 1 ปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ของคนไทยตั้งแต่ปี ค.ศ. 1961-2001

หมายเหตุ: เทียบเป็นปริมาณแอลกอฮอล์บริสุทธิ์โดยประมาณ เบียร์ ไวน์ และสุรากลั่นมีแอลกอฮอล์บริสุทธิ์เท่ากับ 4.5% 14% และ 42% ตามลำดับ



รูปที่ 2 ปริมาณการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อปีในประเทศต่างๆ ตั้งแต่ พ.ศ. 2524-2543

ผลที่ตามมาจากการบริโภคสุราที่เพิ่มสูงขึ้นนั้นมีข้อมูลว่า สุราทำให้ปัญหาความรุนแรงในครอบครัวเพิ่มขึ้น 4 เท่า (11) นอกจากนี้ยังเป็นตัวการนำไปสู่ปัญหาอื่นๆ มากมาย เช่น ปัญหาสาธารณสุข ปัญหาสังคม ปัญหายาเสพติด เพศสัมพันธ์ และอาชญากรรม นับเป็นผลกระทบต่อประเทศชาติอย่างมหาศาล สอดคล้องกับข้อมูลจากรายงานภาวะสังคมของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อ 1 มีนาคม 2550 รายงานว่า สุราเป็นสาเหตุของภาระโรค (Disease Burden) หรือความสูญเสียจากตายก่อนวัยอันควรรวมกับความสูญเสียจากการเจ็บป่วยเป็นอันดับที่ 1 ของประชากรในประเทศกำลังพัฒนา มากกว่ายาเสพติดประมาณ 5 เท่า และเป็นอันดับที่ 2 ของคนไทยรองจากโรคเอดส์ในปี พ.ศ. 2542 (11)

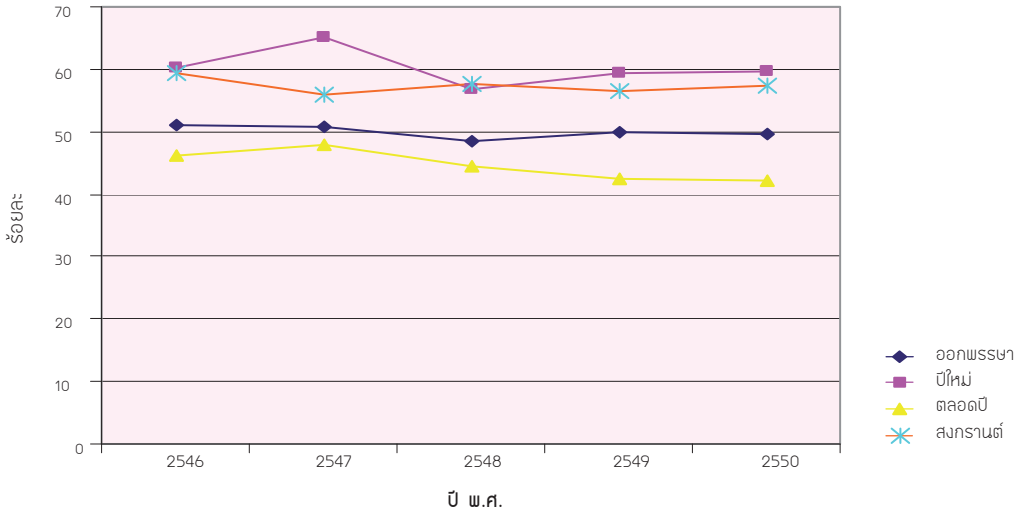
นอกจากนี้มีการประมาณการผลกระทบทางเศรษฐกิจว่า ในแต่ละปีคนไทยสูญเสียเงินไปกับเฉพาะค่าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือสุรามากกว่า 200,000 ล้านบาทต่อปี ยังไม่นับความสูญเสียจากการรักษาพยาบาล ขาดงาน สูญเสียรายได้ สูญเสียอวัยวะและชีวิตจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุการจราจรหรือเมาแล้วขับ ซึ่งล้วนเป็นการสูญเสียที่สามารถป้องกันได้ (11, 15)

ปัญหาเมาแล้วขับของคนไทย

เมื่อการบริโภคแอลกอฮอล์ที่เติบโตอย่างรวดเร็วยากต่อการควบคุม ส่งผลให้เกิดปัญหาหนึ่งที่สำคัญ คือ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือปัญหา 'เมาแล้วขับ' ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและทุพพลภาพอันดับต้นของคนไทย ทั้งนี้ เนื่องจากการดื่มแอลกอฮอล์มีผลโดยตรงต่อการลดความสามารถในการขับขี่และการตัดสินใจตามระดับแอลกอฮอล์ที่มีอยู่ในเลือด พบว่าการดื่มสุราแล้วขับรถเพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็น 6.6 เท่า และเพิ่มโอกาสเสียชีวิต 9.6 เท่า ในแต่ละปีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศปีละเกือบ 1,000,000 ราย เสียชีวิตกว่า 14,000 ราย โดยร้อยละ 40 - 60 ของอุบัติเหตุจราจรนั้นมีสาเหตุจากสุรา (11, 16, 17) และหากคิดเฉพาะมูลค่าค่าใช้จ่ายในการรักษาอุบัติเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์ และมูลค่าการสูญเสียรายได้จากการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บจากการเมาแล้วขับ รวมประมาณ 10,000 ถึง 200,000 ล้านบาทต่อปี (14, 15, 18)

ที่ผ่านมา ปัญหาเมาแล้วขับในประเทศไทยยังคงอยู่ และมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล (19) ดังรูปที่ 3 โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2553 ข้อมูลจากสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ซึ่งเก็บข้อมูลเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาลศูนย์ทั่วประเทศ พบข้อสังเกตหลายประเด็นดังนี้ (20)

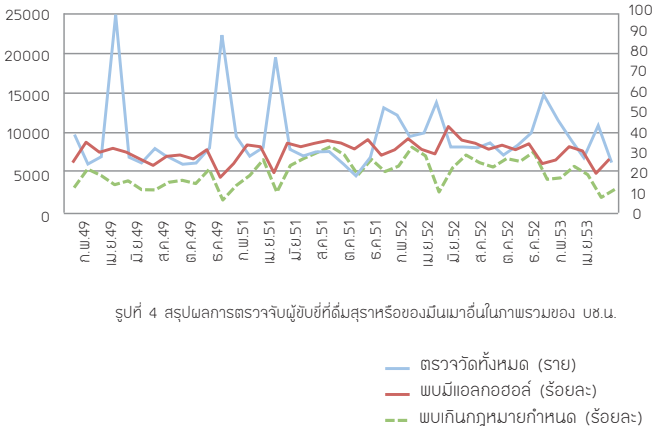
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูงสุด คือ ร้อยละ 52.4 รองลงมา คือ รถจักรยานและรถสามล้อ ร้อยละ 40.4 และรถปิคอัพ ร้อยละ 35.5
- ผู้ขับขี่บาดเจ็บรุนแรงจากพาหนะทุกประเภทที่ดื่มแอลกอฮอล์สูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 51.6 (จากปี 2552 ร้อยละ 44.4)
- กลุ่มเด็กและเยาวชนมีการบาดเจ็บและเสียชีวิตในสัดส่วนสูง มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น เมาแล้วขับและไม่สวมหมวกนิรภัยสูงขึ้น ดังนี้
    - หากเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้บาดเจ็บรุนแรงที่มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามช่วงอายุ พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่อายุน้อยมีแนวโน้มสัดส่วนการดื่มเพิ่มขึ้น กลุ่มที่มีสัดส่วนดื่มสูงสุดคือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.9 และรองลงมาคือกลุ่มอายุ 15-19 ปี พบสัดส่วนการดื่มสูงถึงร้อยละ 30.4
    - กลุ่มเด็กและเยาวชนต่ำกว่า 18 ปีที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ร้อยละ 30.5 (ปีใหม่ พ.ศ. 2552 ร้อยละ 26.6 และนอกช่วงเทศกาลปี พ.ศ. 2551 ร้อยละ 21.5)
    - กลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่สูงถึงร้อยละ 12.8
- ระยะเวลาเกิดเหตุที่มีแอลกอฮอล์เกี่ยวข้องสูงสุด คือ ช่วงเย็นระหว่างเวลา 18.00- 23.59 น. (16, 20)
- แม้ว่าอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น แต่มีผู้ที่ถูกดำเนินคดีตามกฎหมายและมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยงในกรณีเมาสุราน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 2.57 จากร้อยละ 3.75 ในปี 2552
- นอกจากนี้ การขายสุราในเวลาที่ห้ามขายร้อยละ 9.63 ซึ่งมากกว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปีที่ผ่านมา



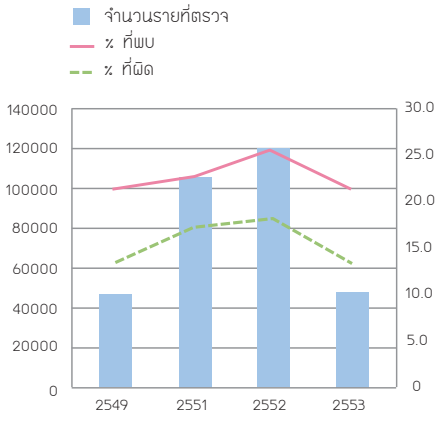
รูปที่ 3 สัดส่วนการดื่มแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่พาหนะเปรียบเทียบตลอดปีช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และออกพรรษา พ.ศ. 2546 - 2550

แหล่งข้อมูล: 28 โรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

สำหรับข้อมูลจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รวบรวมสถิติการตรวจจับผู้ขับขี่ที่มึนเมาในเขตกรุงเทพตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-พฤษภาคม 2553 พบว่าสัดส่วนร้อยละของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราหรือของเมาอื่น และสัดส่วนร้อยละของผู้ที่ถูกดำเนินมาตรการทางกฎหมายหรือบังคับคดีเนื่องจากมีระดับแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20-25 ดังรูป 4 และ 5 แต่แนวโน้มการตรวจจับผู้ขับขี่กระจายอยู่ตลอดปี โดยในช่วงเทศกาลมีแนวโน้มจำนวนผู้ที่ตรวจจับลดลง ดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 สรุปผลการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราหรือของมึนเมาอื่นในภาพรวมของ บช.น.



รูปที่ 5 แนวโน้มสมรรถนะในการตรวจจับเมาแล้วขับใน กทม. พ.ศ. 2549 - 2553

ที่มา: กองกำกับการ 5 (ตรวจพิสูจน์.สถิติวิจัย)
กองบังคับการตำรวจจราจร บช.น.1 - บช.น.9
และศูนย์ บก.จร. ปี พ.ศ. 2549 - 2553

จะเห็นได้ว่าปัญหาแอลกอฮอล์และอุบัติเหตุมีความสำคัญและอาจมีแนวโน้มรุนแรงยิ่งขึ้น ซึ่งที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคส่วนต่างๆ มีความพยายามในร่วมมือกันการแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งมาตรการด้านกฎหมายและสังคม โดยหวังผลลดจำนวนผู้ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่และผลกระทบที่ตามมา ทั้งนี้ประมาณการว่าหากสามารถลดปริมาณผู้ขับขี่ภายใต้ฤทธิ์สุราลงครึ่งหนึ่ง จะสามารถป้องกันการตายจากอุบัติเหตุได้ปีละ 3,000 ราย และป้องกันการบาดเจ็บได้ถึงปีละ 30,000 ราย(17) คิดเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศมากกว่า 100,000 ล้านบาท (10)

มาตรการแก้ปัญหาเมาแล้วขับ

เจตนารมณ์ต่อต้านเมาแล้วขับ ปรากฏเป็นรูปธรรมในสังคมไทยตั้งแต่พ.ศ. 2522 เมื่อ พ.ร.บ.ขนส่งทางบกและ พ.ร.บ.จราจรทางบก กำหนดให้พฤติกรรมนี้เป็นสิ่งผิดกฎหมาย นับจากปีนั้นเป็นต้นมาก็มีความคลี่คลายโดยลำดับอย่างคืบคลาน ในการแปรเจตนารมณ์ให้มีผลในทางปฏิบัติ ดังนี้

15 ปีต่อมา จึงกำหนดนิยามเชิงปฏิบัติการว่า เมาแล้วขับ หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า 50 มก. ต่อ ดล. พร้อมบทลงโทษ

3 ปีหลังจากนั้น เริ่มมีการรณรงค์ปลุกกระแสสังคมโดยชมรมเมาไม่ขับ

2 ปีถัดมา (พ.ศ. 2542) จึงเริ่มมีการตรวจจับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่เป็นครั้งแรกใน กทม.

เมื่อ 10 ปีก่อน (2542 - 2544) จุดตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่บนพื้นที่ 1,565 ตารางกิโลเมตรของ กทม. มีเพียงสัปดาห์ละ 3 จุด ครอบคลุมร้อยละ 1.2 ของรถยนต์จดทะเบียน 4.3 ล้านคัน จึงไม่ปรากฏมรรคผลว่า ความเสี่ยงบนถนนจากคนขับเมาเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด (21)

ต้นปี พ.ศ. 2547 เมื่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเริ่มดำเนินการ พร้อมการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ทำให้เกิดนโยบายถนนปลอดภัยที่เข้มข้นที่สุดเท่าที่เคยมีมา นำไปสู่การจัดหาและกระจายเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจให้แก่สถานีตำรวจเกือบทั่วประเทศ รวมทั้งการอุดหนุนกิจกรรมของชมรมเมาไม่ขับที่กลายเป็นมูลนิธิเมาไม่ขับในปัจจุบัน

ปีถัดมา (พ.ศ. 2548) ปรากฏผลการวิจัยเชื่อมโยงการบาดเจ็บของผู้ขับขี่จักรยานยนต์กับเมาแล้วขับเป็นครั้งแรกในประเทศไทย โดยพบว่า เมาแล้วขับเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บร้อยละ 40 ใน กทม. และร้อยละ 29 ในภูมิภาค ร้อยละ 88 ของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรามีระดับแอลกอฮอล์เกินกว่ากฎหมายกำหนด (22) งานวิจัยในเวลาต่อมา (ปี 2552) ก็ขยายความรู้เพิ่มเติมว่าร้อยละ 60 ของการบาดเจ็บจนต้องนอนรพ.เกี่ยวข้องกับเมาแล้วขับ (17)

แม้ว่า การดำเนินนโยบายถนนปลอดภัยได้ลดความเข้มข้นลงภายหลังปี พ.ศ. 2547 แต่ยังคงมีการสืบสานกระบวนการนโยบายถนนปลอดภัยโดยอาศัยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพร้อมการสนับสนุนจาก สสส. ดังกล่าว

จนล่าสุดปี 2552 จุดตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่บนถนน กทม. ครอบคลุม ร้อยละ 1.9 ของรถยนต์จดทะเบียน 6,285,902 คัน (23) โดยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี 2549 และปรากฏว่า สามารถตรวจพบและดำเนินคดีคนขับเมาในระดับผิดกฎหมายเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 14 เป็น 18 ในปี พ.ศ. 2552 ก่อนจะลดลงเป็นร้อยละ 14 ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีที่น่าสนใจคือ พื้นที่มีนบุรีอันเป็นเขตรับผิดชอบของกองกำกับการตำรวจนครบาล 3 (11 สถานีตำรวจ) ปรากฏว่าร้อยละคนเมาในระดับผิดกฎหมายลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 15 ในปี 2551 เหลือร้อยละ 6 ในปี 2553 สวนทางกับจำนวนด่านตรวจคนขับเมาที่เพิ่มขึ้นจาก 486 ครั้ง (ปี 2551) เป็น 1009 ครั้ง (ปี 2553) โดยเฉลี่ยในปี 2552 เขตมีนบุรี ตั้งด่านหนาแน่นถึง 31 จุดต่อสัปดาห์ และเพิ่มอีกเป็น 50 จุดในปี 2553

อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏหลักฐานในว่า ใน กทม. จำนวนผู้บาดเจ็บ/ตายอันเนื่องจากเมาแล้วขับเปลี่ยนแปลงหรือไม่ เพียงใด เนื่องจากยังขาดการตรวจแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บและผู้ตายจากอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นระบบโดยมีกฎหมายรองรับ

ถ้าเช่นนั้น 'การเพิ่มจุดตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ให้เข้มข้นมากขึ้นในระยะ 4-5 ปีมานี้ จะช่วยลดการเจ็บตายได้แค่ไหน?'

คำตอบโดยอ้อม น่าจะได้จากการเปรียบเทียบกับการดำเนินการลักษณะเดียวกันในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ

พ.ศ. 2542 ที่รัฐวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย คนขับรถจำนวน 3 ล้านคน ถูกเรียกตรวจแอลกอฮอล์อย่างน้อย 1 ครั้งมากถึง ร้อยละ 82 นั่นคือ ความเข้มข้นในการตรวจแอลกอฮอล์ของเขามากกว่าที่ดำเนินการใน กทม. 40 เท่า โดยเน้นเวลาและพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงสูง และอาจดำเนินการคู่ขนานกับการสื่อสารสาธารณะเพื่อสร้างความตระหนักต่อโอกาสถูกตรวจจับและดำเนินคดีที่มีค่าปรับสูงมาก ทำให้สามารถลดจำนวนผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตเพราะเมาแล้วขับลงได้ร้อยละ 0.5-10 ต่อปี (24)

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ พบว่า พื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงสูงก็คือ บริเวณโดยรอบสถานบันเทิงยามค่ำนั่นเอง บริเวณเหล่านี้ มีโอกาสพบผู้บาดเจ็บที่ดื่มสุรามากเป็น 124 เท่าของผู้บาดเจ็บที่ไม่ดื่มสุรา (25) แต่เป็นที่ทราบกันดีว่า พื้นที่เสี่ยงสูงเช่นนี้ไม่เคยอยู่ในเป้าหมายการตั้งด่านของตำรวจไทย

นอกจากการมุ่งเน้นตรวจจับคนเมาในพื้นที่เสี่ยง วิธีการตั้งด่านสกัดในพื้นที่ทั่วไปให้ผลแตกต่างกัน ถ้าตั้งด่านขนาดใหญ่ (ระดมกำลังตำรวจ 6-12 นาย) จะลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากเมาแล้วขับได้ร้อยละ 9 แต่ถ้าตั้งด่านย่อยพร้อมกัน 3 จุด แต่ละจุดใช้ตำรวจ 3-5 นาย ลดเจ็บ-ตายได้ ร้อยละ 40 ด่านย่อยเดี่ยวๆ ลดได้ร้อยละ 15 และด่านเคลื่อนที่ลดได้ร้อยละ 18 (26)

ข้อดีของด่านขนาดใหญ่ คือ การสร้างภาพในเชิงประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่เห็นความโดดเด่นของกฎหมาย ถ้าใช้ผสมผสานกับด่านย่อยอย่างเหมาะสม ก็น่าจะเสริมฤทธิ์ซึ่งกันและกัน การวิจัยเปรียบเทียบทางเลือกและต้นทุนดำเนินการตรวจจับเมาแล้วขับให้ชัดเจนอย่างเป็นระบบ น่าจะช่วยให้การจัดสรรและใช้งบประมาณเป็นไปอย่างคุ้มค่ามากขึ้น และมีความชัดเจนต่อการขยายผลไปยังพื้นที่อื่นของประเทศ

นอกจากมาตรการดังกล่าว ยังมีมาตรการอื่นๆ ที่ความรู้บ่งชี้ว่าได้ผล ดังแสดงในตารางที่ 1

มาตรการ	ประสิทธิผล	ข้อมูลสนับสนุน	ค่าใช้จ่าย
กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	+++	+++	น้อย
กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในวัยรุ่น	+++	++	น้อย
มาตรการด้านใบขับขี่ Graduated driver licensing (GDL.)	+++ (สหรัฐอเมริกา) ++ (นิวซีแลนด์)	+	น้อย
ให้ความรู้ผู้ขับขี่	ได้ผลน้อย	+++	น้อย
ด่านตรวจจับ	++	+++	ปานกลาง
ใบขับขี่กำหนดเฉพาะ	ไม่มีผล	+	ปานกลาง
ยึดใบขับขี่	++	++	ปานกลาง
อุปกรณ์ล็อครถหากผู้ขับขี่มึนเมา	ได้ผลดี	ยังไม่มีข้อมูล	สูง
บำบัดผู้กระทำผิดซ้ำ	+	++	ปานกลาง
ลงโทษผู้กระทำผิด	จำกัด	+	สูง

ตารางที่ 1 แสดงเปรียบเทียบประสิทธิผล ข้อมูลและค่าใช้จ่ายของมาตรการลดการเมาแล้วขับ

โดยที่ปัญหาเมาแล้วขับสัมพันธ์กับปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ จึงได้มีการผลักดันนโยบายต่างๆ เพื่อลดการบริโภคแอลกอฮอล์โดยรวม อาทิ พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546 ที่ห้ามไม่ให้มีการจำหน่ายสุราแก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 การจัดตั้ง สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำนองเดียวกับเรื่องเมาแล้วขับ แต่การบังคับใช้กฎหมายควบคุมการบริโภคสุราในภาพรวมก็เป็นไปอย่างจำกัดมาก

สรุป

ตราบจนปัจจุบัน การบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับที่ขยายตัวได้จำกัด และภาวะชะงักงันของความสูญเสียจากเมาแล้วขับ (บาดเจ็บและตาย) บ่งชี้ว่า ปัจจัยเกื้อหนุนเท่าที่มีความพยายามผลักดันต่อเนื่องกันมากว่า 10 ปีน่าจะไม่เพียงพอต่อการแก้ปัญหา ปัจจัยเหล่านี้ได้แก่ ความก้าวหน้าเกี่ยวกับสาระบัญญัติของกฎหมายที่จำเพาะต่อปัญหาเมาแล้วขับและที่มุ่งลดการบริโภคแอลกอฮอล์โดยรวม การสนับสนุนความเคลื่อนไหวภาคประชาชนและภาครัฐ เพื่อปลุกจิตสำนึกและเพื่อขยายผลการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนการจัดตั้งกลไกพัฒนาและผลักดันกฎหมายและการบังคับใช้ฯ ที่กล่าวมา

อภิปราย

บางที คำตอบสำหรับก้าวต่อไปของการเคลื่อนไหวสังคมไปสู่สภาวะเมาไม่ขับ อาจอยู่ที่การมองเห็นความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบต่างๆ ที่กำลังเปลี่ยนแปลง

นับจากปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทั้งหลายอาจจำแนกได้เป็น 3 ระดับดังนี้

• นโยบายระดับมหภาค ได้แก่ การปรับปรุงสาระบัญญัติของกฎหมายที่กล่าวมา และการจัดสรรเงินสนับสนุนนโยบายและกิจกรรมทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อม แต่ละปีอาจมากถึง 500 ล้านบาท
• การจัดตั้งสถาบันนอกระบบราชการ เช่น มูลนิธิเมาไม่ขับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) (27) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และเครือข่ายรณรงค์ป้องกันแอลกอฮอล์ (28) เป็นต้น
• ระดับปฏิบัติการ ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์โดยสื่อสาธารณะ โดยกิจกรรมทางสังคมของกลุ่มต่างๆ ในชุมชน เช่น เครือข่ายประชาคมองค์กรงดเหล้า 19 จังหวัดภาคอีสาน (29)

ในทางทฤษฎี ถ้า 3 ระดับที่แปรเปลี่ยนเป็นไปอย่างสอดคล้องกัน ป่านนี้เมาแล้วขับคงจะน้อยลงทั่วประเทศ ป่านนี้ห้องฉุกเฉินคงจะหาผู้บาดเจ็บ/ตายโดยมีกลิ่นสุราติดตัวน้อยลงชัดเจน น่าเสียดายที่ความจริงกลับบ่งชี้ตรงกันข้าม จึงอนุมานได้ว่า การเปลี่ยนแปลงมิได้เป็นไปตามทฤษฎีนั่นเอง

สิ่งที่น่าจะยังมีความพยายามไม่เพียงพอตลอดเวลาที่ผ่านมาคือ การทำให้กลไกสถาบันทำงานได้จริง เพราะสิ่งนี้คือตัวกลางเชื่อมต่อการเปลี่ยนแปลงระดับมหภาคกับระดับปฏิบัติการ กลไกสถาบันจะทำงานได้จริงก็ต่อเมื่อมีความรู้และทักษะมากพอที่จะวางแผนปฏิบัติได้ชัดเจนในการร้อยเรียงเงื่อนไขสนับสนุน (คน เงิน ของ) ให้มุ่งสู่ผลงานที่สอดคล้องกับความรู้ เช่น ลักษณะของด่าน การเลือกพื้นที่ตั้งด่าน ฯลฯ และมีการติดตามประเมินผลที่ช่วยให้ปรับปรุงวิธีทำงานได้ดีขึ้นเรื่อยไป

การไม่ปรากฏหลักฐานบ่งชี้ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเมาแล้วขับหรือการบาดเจ็บ/ตายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินมาตรการต่างๆ ก็อาจอนุมานว่า ถ้ากลไกสถาบันทำงานได้จริง ความจริงนี้คงจะมีขอบเขตเล็กมากในระดับประเทศ ทำอย่างไรจึงจะขยายความจริงนี้ให้กว้างขวางและรวดเร็วยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ประการแรก ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรปรับระบบสนับสนุนทางการเงินให้เอื้อต่อ
• การวางแผนปฏิบัติที่อิงความรู้อันทันสมัยทั้งส่วนที่ได้จากการปฏิบัติจริงอย่างเช่น สน.เขตกองกำกับการ 5 ผสมผสานกับส่วนที่มาจากสากล โดยอาศัยการวิเคราะห์และสังเคราะห์ความรู้สองประเภทนี้อย่างเป็นระบบชัดเจนและน่าเชื่อถือในทางวิชาการ ทั้งนี้อาจพิจารณานำการติดตามวิเคราะห์ระบบ (System Tracer) ซึ่งเป็นตัวอย่างเครื่องมือวิเคราะห์ระบบงานที่ใช้ได้ผลดีมากในวงการประกันคุณภาพบริการการแพทย์ มาลองใช้
• การสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ปฏิบัติ โดยพัฒนาระบบการจ่ายเงินอุดหนุนการทำงานตามแผนปฏิบัติการข้างต้น
• การสร้างกระบวนการเรียนรู้ด้านการวางแผนและนำแผนสู่การปฏิบัติอย่างครบวงจรโดยมุ่งเน้นที่บุคลากรระดับสถานีตำรวจ ในวงการแพทย์ Disease Manager เป็นตัวแปรสำคัญในการพัฒนาบริการให้สำเร็จ เช่นเดียวกับในวงการภาพยนตร์มีผู้กำกับหนังอาจบางที นี่คือสายงานใหม่ที่ควรมีในวงการตำรวจจราจร
• การพัฒนาระบบสารสนเทศให้รองรับการวางแผนปฏิบัติ ดำเนินแผนฯ ติดตามกำกับและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้อาจพิจารณามาตรการเฝ้าระวังด้วยการสุ่มเจาะแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้บาดเจ็บที่นอน รพ. โดยปกปิดสถานภาพของผู้ป่วย ทำนองเดียวกับที่ใช้กับโรคเอดส์

ประการที่สอง ด้านมาตรการชุมชน ก็ควรปรับปรุงการสนับสนุนทางการเงินให้เอื้อต่อการคิดค้นนวัตกรรม
• สร้างอุปสรรคสำหรับการซื้อหาสุรา เช่น การจำกัดเวลาขาย ปริมาณจำหน่ายต่อครั้งต่อคน
• ส่งเสริมประเพณีท้องถิ่นโดยปราศจากสุราปนเปื้อน ทั้งโดยการบริโภคและการโฆษณา
• ส่งเสริมเขตปลอดสุราในสาธารณสถาน เช่น วัด โรงมหรสพ สวนสาธารณะ
• ปลุกความตื่นตัวต่อผลกระทบของสุราต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิต โดยอาศัยกรณีศึกษาจากสมาชิกในแต่ละชุมชนที่ตกเป็นเหยื่อของสุรา

ประการที่สาม ด้านบทลงโทษทางกฎหมาย ควรวิจัยพัฒนามาตรการใหม่ที่จะมีประสิทธิผล (Effectiveness) มากขึ้น เช่น
• การยึดรถหรือกักรถชั่วคราว
• การปรับเงินผู้จำหน่ายสุราที่สืบย้อนกลับได้ว่าพัวพันในอุบัติเหตุจราจรไม่ว่าจะรุนแรงสักเพียงใด

เอกสารอ้างอิง

1. McGovern PE. Ancient Wine: The Search for the Origins of Viniculture. Princeton University Press. 2003
2. Vallee BL. Alcohol in the Western World. Scientific American June 1998
3. Borges G, et al. A multicenter study of acute alcohol and nonfatal injuries: data from the
WHO Collaborative Study on Alcohol and Injuries. Bulletin of the World Health Organization. 2006;84
(6):453-60.
4. Cherpitel CJ. Drinking patterns and problems and drinking

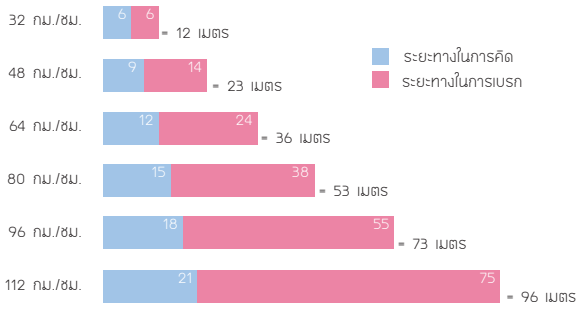
in the event: An analysis of injury by cause among casualty patients. . Alcoholism: Clinical and Experimental Research [serial on the Internet]. 1996; 20.
5. World Health Organization. The World Health Report 2004 -Global Status Report on Alcohol. Geneva2004.
6. Bondy SJ. Overview of studies on drinking patterns and their reported consequences
Addiction. 1996;91(11):1661-74
7. Borges G, et al. Acute alcohol use and the risk of non-fatal injury in sixteen countries Addiction. 2006;101(7):993-1002.
8. Cherpitel CJ. The epidemiology of alcohol-related trauma. Alcohol Health & Research World 1992;16:191-6.
9. Smith GS, Branas CC, Miller TR. Fatal non-traffic injuries involving alcohol: a meta-analysis Annals of Emergency Medicine. 1999;33:659-68.
10. ยงยุทธ ขจรธรรม. นโยบายและมาตรการควบคุมปัญหาการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. 2010.
11. สมาน ฟูตระกูล. เจตนารมณ์ของการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. 2008.
12. Gajeena A, Ekachampaka P, Wattanamano S, Taverat R, Molee J, Ukachoke K. Thailand Health Profile 1999-2000. Bangkok: Printing Press, Express Transportation Organization; 2002 [cited 2010 1 October].
13. World Health Organization. The cigarette smoking and alcoholic drinking behaviour survey 2001. In: WHO Global NCD InfoBase, World Health Organization. Geneva: National Statistics Office, 2001.2001.
14. นิพนธ์ พัวพงศกร, อัมมาร สยามวาลา, สมชาย สุขสิริเสรีกุล, สิทธิศักดิ์ ลีลหานนท์, เอื้อมพร ศสาริกา, เศก เมธาสุรารักษ์, et al. โครงการ "วิจัยพัฒนารูปแบบเพื่อการป้องกันการดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์". 2548.
15. Thavorncharoensap M, Teerawattananon Y, Yothasamut J, Lertpitakpong C, Thitiboonsuwan K, Neramitpitagkul P, et al. The economic costs of alcohol consumption in Thailand, 2006. BMC Public Health 2010;10(323):1-12.
16. พิมพ์ภา เศชะกมลสุข. บทสรุปการบาดเจ็บเนื่องจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และข้อมูลการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์และวันพระใหญ่ 5 วัน (วันอาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา วันออกพรรษา วันมาฆบูชา วันวิสาขบูชา). รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์. 2552;40(40):669-71.
17. Woratanarat P, Ingsathit A, Suriyawongpaisal P, Rattanasiri S, Chatchaipun P, Wattayakorn K, et al. Alcohol, illicit and non-illicit psychoactive drug use and road traffic injury in Thailand: A case-control study. . Accident Analysis and Prevention 2009;41:651-7.
18. Assanangkornchai S. The economic cost of alcohol-related admission in Songkhla, 1991. Patterns of drinking in Thai men. Alcohol and Alcoholism. 2000;35(3):263-9.
19. แสงโฉม ศิริพานิช, กาญจนีย์ คำนาคแก้ว, อวยพร คำวงศ์ศา, อรัฐา รังผึ้ง, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์. 10 ปี....สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จากการขนส่งในประเทศไทย พ.ศ. 2541 - 2550. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2552 13 มีนาคม 2552;40:142-4.
20. พิมพ์ภา เศชะกมลสุข, กาญจนีย์ คำนาคแก้ว, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์. สรุปประเด็นข้อสังเกตที่น่าสนใจ จากการสังเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยอุบัติเหตุขนส่ง(จราจร) ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 - 4 มกราคม 2553. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ 2553;41 (2):17-20.
21. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, แท้จริง ศิริพานิช, อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. จากเมาไม่ขับสู่การป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ยั่งยืน. 2544.
22. Kasantikul V, Ouellet J.V, Smith T, et al. The role of alcohol in Thailand motorcycle crashes. Accident Analysis and Prevention 2005;37 357-66.
23. กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. [10 กันยายน 2553]; Available from: http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html.
24. Tay R. The effectiveness of enforcement and publicity campaigns on serious crashes involving young male drivers:Are drink driving and speeding similar? . Accident Analysis and Prevention 2005;37 922-9.
25. Havichit S. Analysis of Motorcycle Accidents in Khon Kaen. Pathum Thani, THAILAND: Asian Institute of Technology; 2006.
26. Stuster JW, Blowers P. Experimental Evaluation of Sobriety Checkpoint Programs: Final Report. In: US Department of Transportation NHTSA, editor. Washington, DC1995
27. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. [Oct 10, 2010]; Available from: www.cas.or.th.
28. เครือข่ายรณรงค์ป้องกันแอลกอฮอล์. [Oct 10, 2010]; Available from: http://www.thaihealth.or.th/node/6166.
29. Udoninfo. สสส. ประกาศโรคแม็พอีสานปลอดเหล้า พิชิตยากจน [10 ตุลาคม 2553]; Available from: http://www.udoninfo.com/index.php/news-a-events/news/190-2010-07-24-03-02-24.

อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว

การเสียชีวิตของมนุษย์จากการใช้รถใช้ถนนถูกบันทึกเป็นครั้งแรกเมื่อ 114 ปีก่อน ใน ค.ศ. 1896 เมื่อนักวิทยาศาสตร์ชาวไอร์แลนด์ Mary Ward พลัดตกจากรถจักรไอน้ำและถูกล้อเหล็กบดทับ เป็นเหตุให้เธอเสียชีวิต [1] ในแต่ละปี องค์การอนามัยโลกได้ประเมินว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 1.2 ล้านคนทั่วโลก ไม่รวมผู้บาดเจ็บกว่า 50 ล้านคน [2] เหล่านี้คือผลพวงจากการที่มนุษย์พยายามเคลื่อนที่ให้เร็ว ทว่ามันเร็วเกินกว่าร่างกายสามารถรองรับได้ถ้าถูกกระทบกระแทก

เหตุใดความเร็วจึงเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนน

ยิ่งเร็ว ก็ยิ่งหยุดยาก เมื่อเพิ่มความเร็วจาก 32 กม./ชม. เป็น 112 กม./ชม. หรือ 3.5 เท่า จะต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้นถึง 8 เท่า [3] (ดูรูปที่ 1) ดังนั้น ถ้ารถคันหน้าเบรกกะทันหัน คนเดินถนนหรือสัตว์วิ่งตัดหน้ารถ รถที่วิ่งเร็วมากก็เสี่ยงมากต่อการชน



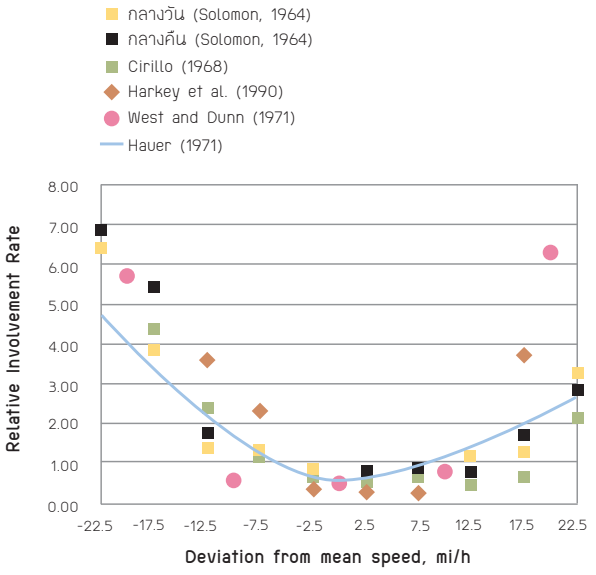
รูปที่ 1 ระยะหยุดรถอย่างปลอดภัยที่ความเร็วต่างๆ (ปรับปรุงจาก [7])

ยิ่งเร็วยิ่งเจ็บหนัก เมื่อใช้ความเร็วมากกว่า 80 กม./ชม.ขึ้นไป [4] หากชนกัน จะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าการชนกันที่ความเร็ว 40 กม./ชม. ถึง 15 เท่า [5] และความเร็วที่เพิ่มขึ้นทุกร้อยละ 10 จะเพิ่มแรงปะทะร้อยละ 21 และเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 46 [6]

ชะตากรรมคนเดินถนนก็ขึ้นกับความเร็ว เมื่อถูกรถชนคนเดินถนนจะมีโอกาสเสียชีวิตเพียงร้อยละ 5 หากถูกชนที่ความเร็ว 32 กม./ชม. แต่จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 45 หากถูกชนที่ความเร็ว 48 กม./ชม. และจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 85 หากถูกชนที่ความเร็ว 64 กม./ชม. [8]

แม้การขับขี่ด้วยความเร็วสูงจะเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ แต่หากรถทุกคันเคลื่อนที่ด้วยความเร็วใกล้เคียงกัน จะลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุลงได้ หรือหากชนกันก็จะเป็นการชนแบบความเร็วสัมพัทธ์ต่ำ (Delta V) เปรียบได้กับฝูงนกที่บินไปด้วยความเร็วเท่ากัน จึงแทบไม่มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการชนกันได้เลย (รูปที่ 2)

ด้วยมาตรฐานการออกแบบถนน Autobahn ในประเทศเยอรมนี รถสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูง โดยแต่ละคันใช้ความเร็วใกล้เคียงกัน จึงพบว่ามีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตน้อยกว่าถนนประเภทอื่นๆ ที่รถวิ่งด้วยความเร็วต่างกันในสหภาพยุโรป 2 - 4 เท่า [10]



รูปที่ 2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะต่ำที่สุดเมื่อรถวิ่งความเร็วใกล้เคียงกัน [9]

อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วในประเทศไทย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีสถิติว่าการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของอุบัติเหตุทางถนน สถิติในระหว่าง พ.ศ. 2542 - 2552 พบว่ามีอุบัติเหตุประเภทดังกล่าวเกิดขึ้น 17,294 ครั้งต่อปี เป็นสัดส่วนระหว่างร้อยละ 15 - 35 [11] สอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุของกรมทางหลวง ระบุว่าการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของอุบัติเหตุบนทางหลวงเกิดขึ้น 11,473 ครั้งต่อปี คิดเป็นร้อยละ 70 - 79 [12] และอุบัติเหตุจากความเร็วยังเป็นเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง คิดเป็นร้อยละ 68 [11] เมื่อพิจารณาถึงความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทุกๆ 10 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 1 ราย และมีผู้บาดเจ็บอย่างน้อย 8 ราย

วงจรปัญหา (Vicious Circle)

คำว่า 'งูกินหาง' อาจจะเป็นคำกล่าวที่เหมาะที่น่าจะสะท้อนปัญหาเรื่องการใช้ความเร็วในบ้านเราอย่างเห็นได้ชัด เหล่านี้คือตัวอย่างเหตุการณ์ของวงจรปัญหาที่พบอยู่ในประเทศไทย

1. กฎหมาย – พิกัดความเร็วถูกแบ่งตามพื้นที่ในเขตเมืองและนอกเมือง
2. ผังเมือง – ประเทศไทยไม่มีการแบ่งประเภทถนนตามพื้นที่เมืองซึ่งมีกิจกรรมต่างกัน
3. ถนน – มีการขยายและพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อตอบสนองการขนส่งมากขึ้น อันเป็นที่มาของถนน 6 หรือ 8 ช่องจราจรตัดผ่านเขตเมือง
4. คน – เกิดคำถามว่าการสอบใบขับขี่เป็นกระบวนการที่ทำให้เกิดการขับขี่ที่ปลอดภัยหรือไม่ รวมถึงประสิทธิภาพในการสอบภาคปฏิบัติ ทำให้มีผู้ขับขี่ด้อยสมรรถนะ ปะปนกันอยู่บนท้องถนน
5. บังคับใช้กฎหมาย – เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีเครื่องมือในการตรวจจับ

นั่นคือลำดับตัวอย่างเหตุการณ์ที่เป็นวงล้อหมุนอยู่กับปัญหาตลอด 30 ปีที่ผ่านมา หัวข้อต่อจากนี้ไปจึงเป็นรายละเอียดของปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับปัญหาการใช้ความเร็วในประเทศไทยในแต่ละด้าน

กฎหมาย (Laws)

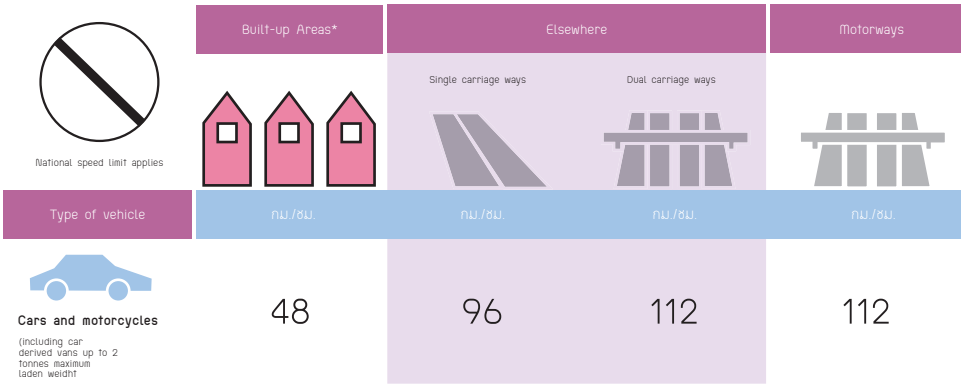
กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วปรากฏในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ดังนี้

อัตราความเร็วของยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	อัตราความเร็วของยานพาหนะ ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วของรถดังต่อไปนี้ 1. สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัมหรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 2. สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 ขณะที่ลากจูงรถพ่วงรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 3. สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 หรือ 2 หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวง 1. รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 2. รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถยนต์สามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 3. รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตามหรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางสายกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร 1. รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 2. รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูง รถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 3. รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 หรือ 2 ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร	ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วและใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้นตามสมควร
ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้างต้น ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น	ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในข้างต้น ให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

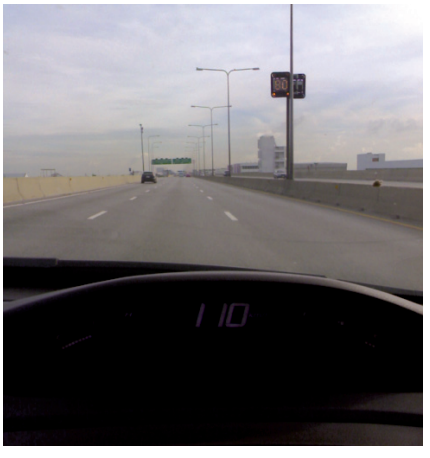
กฎหมายดังกล่าวเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ทุกคนต้องทราบ เมื่อทำการสอบใบขับขี่นั้น แต่เป็นที่น่าผิดหวังว่า มีผู้ขับขี่ไม่กี่คนที่สามารถบอกพิกัดความเร็วได้อย่างถูกต้อง มูลนิธิไทยโรดส์สำรวจพบว่าประชาชนเพียงร้อยละ 9 - 27 เท่านั้น ที่ทราบว่าพิกัดความเร็วถนนนอกเมืองเป็น 90 กม./ชม. และมีเพียงร้อยละ 3 - 15 เท่านั้น ที่ทราบว่าพิกัดความเร็วถนนในเขตเมืองเป็น 80 กม./ชม. และประชาชนกว่าร้อยละ 60 ยอมรับว่าตนเคยขับรถด้วยความเร็วสูงกว่าพิกัดความเร็วทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง

การกำหนดความเร็วที่ไม่สมเหตุสมผลกับความปลอดภัยและการขับขี่จริงจะทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกต่อต้าน จนทำให้การใช้มาตรการควบคุมความเร็วอื่นๆ ไม่ประสบความสำเร็จ

หลักสากลยอมรับการกำหนดพิกัดความเร็วโดยคำนึงถึงกิจกรรมของแต่ละพื้นที่ ดังตัวอย่างรูปที่ 3



รูปที่ 3 การกำหนดความเร็วในประเทศอังกฤษ
นอกจากจะแบ่งตามพื้นที่เมือง ยังแบ่งตามประเภทถนนด้วย



ในประเทศไทย พิกัดความเร็วถูกแบ่งตามเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา และเขตเทศบาล ไม่ว่าถนนจะมีลักษณะแตกต่างกันอย่างไร และด้วยการกำหนดความเร็วในเขตเมืองที่ 80 กม./ชม. ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีพิกัดความเร็วในเขตเมืองสูงกว่าประเทศอื่นๆ ทั่วโลก [13] ซึ่งองค์การอนามัยโลกแนะนำให้พิกัดความเร็วในเขตเมืองไม่ควรเกิน 50 กม./ชม. เท่านั้น [14] ในทางตรงกันข้าม ทางพิเศษที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครหรือเขตเทศบาล กลับมีพิกัดความเร็วที่ค่อนข้างต่ำ (80 กม./ชม.) แม้ว่าลักษณะทางกายภาพจะมีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ เพราะกฎหมายดังกล่าวแบ่งแยกความแตกต่างของพิกัดความเร็วตามการแบ่งพื้นที่ในเมืองและนอกเมืองเท่านั้น ไม่ได้คำนึงถึงประเภทถนนที่แตกต่างกันแต่อย่างใด นั่นหมายความว่าถนน 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทาง จะมีพิกัดความเร็วเท่ากับถนน 6 ช่องจราจรแบบมีเกาะกลาง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ซอยพหลโยธิน 1 มีพิกัดความเร็วเท่ากับทางด่วนขั้นที่ 1

นอกจากนี้ กฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ยังกำหนดให้รถจักรยานยนต์มีพิกัดความเร็วเท่ากับรถยนต์ แม้หลายประเทศไม่ได้แยกรถจักรยานยนต์ออกจากรถประเภทอื่น แต่ต้องไม่ลืมว่ารถจักรยานยนต์ในต่างประเทศนั้นมีขนาดใหญ่ ความปลอดภัยสูง และมีลักษณะการใช้งานแตกต่างจากในบ้านเรา แต่หากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคนี้ที่มีการใช้งานใกล้เคียงกัน เช่น เวียดนาม ทำให้ทราบว่าเวียดนามได้กำหนดพิกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ให้น้อยกว่ารถประเภทอื่น 10 กม./ชม.ในเขตเมือง และ 20 กม./ชม. นอกเมือง

การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

นับตั้งแต่พระราชบัญญัติจราจรได้กำหนดพิกัดความเร็วขึ้นมาในปี พ.ศ. 2522 ผ่านมากว่า 30 ปี จึงเริ่มมีการตรวจจับความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วเพื่อจับกุมผู้ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด นั่นหมายความว่า กฎหมายเรื่องความเร็วไม่ได้ถูกนำมาบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรมเลย บ่งชี้ว่า ความตระหนักในเงื่อนไขอันจำเป็นแก่การบังคับใช้กฎหมายให้ได้ผลจริงยังมีข้อจำกัดมากสำหรับประเทศไทย

ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน ทำให้มีการพัฒนาอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ เข้ามาช่วยในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น กล้องโทรทัศน์วงจรปิด เครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ เป็นต้น ซึ่งช่วยให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น การบังคับใช้กฎหมายแบบอัตโนมัติ (Automated Enforcement) เป็นอีกหนึ่งวิธีในการจัดการเรื่องความเร็ว (Speed Management)

เทคโนโลยีการใช้กล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและความเร็วอัตโนมัติ เริ่มใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1988 และปี ค.ศ. 1992 ตามลำดับ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจใช้ในการตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร [15] ปัจจุบัน การใช้กล้องตรวจจับความเร็วประเภทนี้เป็นที่แพร่หลายในต่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น ประเทศเยอรมนีได้นำเทคโนโลยีระบบกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ครั้งแรก บนถนน Autobahn สาย A3 และหลังจากนั้นก็ได้มีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับความเร็วจำนวน 593 เครื่องทั่วทั้งประเทศ [16] ส่วนประเทศอังกฤษก็ได้ทดลองนำระบบกล้องตรวจจับความเร็วมาช่วยในการตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ.1987 หลังจากนั้นในปี ค.ศ. 1992 ก็ได้นำระบบกล้องตรวจจับความเร็วจำนวน 520 เครื่อง มาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายทั่วลอนดอน โดยแบ่งออกเป็น ระบบการตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และระบบการตรวจจับความเร็วอย่างละเท่าๆ กัน[17] และในประเทศสวีเดน เริ่มทดลองใช้ระบบกล้องตรวจจับความเร็วตลอดระยะเวลา 2 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ.1990 - 1992 หลังจากนั้นได้มีการทดลองใช้อีกในไม่กี่ปีแต่กลับไม่ประสบผลสำเร็จ จนกระทั่งในปี ค.ศ.1997 - 1998 ประเทศสวีเดนได้จัดรถตรวจจับความเร็วจำนวน 20 คัน สำหรับใช้ในการตรวจจับความเร็วแบบเคลื่อนที่ [18]

อย่างไรก็ตาม มาตรการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการขับขี่เร็วกว่าที่อัตรากำหนดนี้ยังถือเป็นปัญหาใหญ่ในระดับสากล Global Status Report on Road Safety รายงานว่า ทั่วโลกประเทศที่มีระดับคะแนนสำหรับมาตรการควบคุมความเร็วที่เหมาะสม (ได้คะแนน 7 เต็ม 10 ขึ้นไป) เพียงร้อยละ 9 ยิ่งไปกว่านั้น ประเทศไทยได้คะแนนนี้เพียงแค่ 2 เต็ม 10 เท่านั้น [19]

กองบังคับการตำรวจทางหลวงเริ่มนำเครื่องตรวจจับความเร็วมาใช้ในปี พ.ศ. 2549 โดยกระจายเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติด้วยแสงเลเซอร์ (Speed Camera) จำนวน 45 ชุด ให้กับสถานีตำรวจทางหลวง กองกำกับการ และกองบังคับการตำรวจทางหลวงทั่วประเทศ หลังจากที่มีการใช้เครื่องมือตรวจจับความเร็วอัตโนมัติด้วยแสงเลเซอร์เพียง 3 เดือนแรก พบว่ามีผู้ขับขี่ถูกตรวจจับข้อหาการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถึง 42,304 ราย [20] ทั้งนี้ ผลจากการดำเนินการดังกล่าวจะนำไปสู่การจับกุมผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับรถเร็วได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยกองบังคับการตำรวจทางหลวงยังได้จัดเตรียมแผนติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วเพิ่มอีก 45 ชุดให้ครอบคลุมพื้นที่การใช้งาน

จากการศึกษาในประเทศไทย พบว่า หากเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตรวจจับความเร็วอย่างต่อเนื่อง จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่อย่างชัดเจน และส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นได้ชัด เช่น ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ ทำการศึกษาการตรวจจับความเร็วบนทางหลวงหมายเลข 2 จังหวัดขอนแก่น พบว่าร้อยละของรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดมีทิศทางที่ลดลง ได้แก่ รถเก๋งลดลงจากร้อยละ 74 เหลือ 47 รถกระบะลดลงจากร้อยละ 68 เหลือ 48 และรถจักรยานยนต์ลดลงจากร้อยละ 35 เหลือ 26 ส่วนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากความเร็วลดลงจากร้อยละ 41 เหลือ 32 ทั้งนี้ จำนวนผู้บาดเจ็บในรอบ 4 เดือน ลดลงจาก 449 ราย เหลือ 319 ราย [21]

ในปี พ.ศ. 2551 ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ร่วมมือกับกองบังคับการตำรวจทางหลวงทำการศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วบนถนนพหลโยธิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้วยการติดตั้งป้ายและตรวจจับความเร็วด้วยกล้อง พบว่า สัดส่วนของรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดลดลง ได้แก่ รถเก๋งลดลงจากร้อยละ 76 เหลือ 64 รถกระบะลดลงจากร้อยละ 62 เหลือ 48 รถตู้ลดลงจากร้อยละ 65 เหลือ 62 และรถโดยสารลดลงจากร้อยละ 67 เหลือ 39 ในขณะที่การตรวจจับความเร็วบนทางพิเศษอุตราภิมุขหรือคอนเมืองโทลล์เวย์ จังหวัดกรุงเทพมหานคร พบว่าสัดส่วนของผู้ขับรถเกินที่กฎหมายกำหนดลดลงเช่นเดียวกัน โดยรถเก๋งลดลงจากร้อยละ 90 เหลือ 86 รถกระบะลดลงจากร้อยละ 75 เหลือ 73 รถตู้ลดลงจากร้อยละ 84 เหลือ 75 และรถโดยสารลดลงจากร้อยละ 98 เหลือ 91

อย่างไรก็ตาม การแจ้งการกระทำผิดโดยการจัดส่งทางไปรษณีย์ได้ถูกตั้งข้อสังเกตว่าอาจไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นความผิดซึ่งหน้า หากไม่แจ้งการกระทำผิดหรือจับกุมในขณะนั้น ถือว่าเจ้าพนักงานละเลยการปฏิบัติหน้าที่ ด้วยเหตุนี้เอง ทำให้การระบบการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติต้องถูกล้มเลิกไป หรือเพียงการใช้กล้องตรวจจับความเร็วควบคู่กับการตั้งด่านจับปรับเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกลับกลายเป็นข้อถกเถียงอีกครั้งหนึ่งว่า แล้วเหตุใดการตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟในกรุงเทพมหานครกลับสามารถดำเนินการได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านตัวบทกฎหมายใดๆ

ประเทศ	เกินมา 20 กม./ชม.	เกินมา 40 กม./ชม.	GDP 2552 (ล้านบาท)*
ฝรั่งเศส	3,400 บาท	6,750 บาท	92,728,650
เยอรมนี	1,750 บาท	5,000 บาท	117,134,570
ออสเตรเลีย	4,500 บาท	10,500 บาท	32,369,505
สิงคโปร์	3,250 บาท	4,250 บาท	6,378,120
ญี่ปุ่น	3,600 บาท	10,500 บาท	177,363,410
ไทย	200 บาท	400 บาท	9,234,960

ตาราง 1 ค่าปรับผู้ขับขี่เร็วเกินพิกัดความเร็วในประเทศพัฒนา

หมายเหตุ 1 ดอลล่าร์ เท่ากับ 35 บาท * ธนาคารโลก

ค่าปรับ

ค่าปรับเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม แต่ค่าปรับจากการขับรถเร็วกว่าที่อัตรากำหนดในประเทศไทยถูกระบุไว้ที่ 200 – 400 บาท ตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ฉบับที่ 3 ซึ่งถือว่าเป็นค่าปรับที่ค่อนข้างน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว (ดูตารางที่ 1)

ทัศนคติของผู้ขับขี่

การสำรวจความเร็วในเขตเมือง 16 จังหวัด พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ยังใช้ความเร็วในเขตเมืองสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ระหว่างร้อยละ 6 – 37 นอกจากนั้น จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ถูกจับกุมฐานใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดบนถนนพหลโยธินช่วงวังน้อย และถนนสายเอเชีย (ทางหลวงหมายเลข 32) ช่วงบางปะอิน 607 คน พบว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 77 ไม่ได้มองป้ายพิกัดความเร็วหรือป้ายตรวจจับความเร็วร้อยละ 53 ไม่ทราบพิกัดความเร็ว ส่วนร้อยละ 47 ที่บอกว่าทราบนั้น มีเพียง 1 ใน 4 เท่านั้นที่ทราบพิกัดความเร็วที่ถูกต้อง (หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ผู้ที่ถูกจับกุม 10 คน มีเพียงคนเดียวเท่านั้นที่ทราบพิกัดความเร็ว) ซึ่งผู้ถูกจับกุมส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85) ไม่เห็นด้วยกับพิกัดความเร็วตามกฎหมาย นอกจากนั้น ผู้ถูกจับกุมส่วนใหญ่ (ร้อยละ 60) ไม่เห็นด้วยที่จะมีการตรวจจับอัตโนมัติและส่งใบสั่งไปทางไปรษณีย์ [22]

นอกจากนั้น จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่ 1,364 คน พบว่า มาตรการที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เห็นด้วยน้อยที่สุด คือ การบังคับใช้กฎหมาย (ร้อยละ 64 – 77) และใช้เทคโนโลยีควบคุมความเร็วของตัวรถ (ร้อยละ 58) สำหรับมาตรการด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อลดความเร็วที่ผู้ขับขี่เห็นด้วยมากที่สุด ได้แก่ แถบสั่นสะเทือนบนผิวถนน (Rumble Strips) ร้อยละ 98 ตามมาด้วยการติดตั้งป้ายเตือน (ร้อยละ 95) ป้ายจำกัดความเร็ว (ร้อยละ 81) หรือการปรับเปลี่ยนทางแยกเป็นวงเวียน (ร้อยละ 74) [23]

ตัวเลขดังกล่าวจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะนำมาใช้เพื่อประโยชน์ต่อการวางแผนนำมาตรการควบคุมความเร็วมาใช้โดยได้รับการยอมรับจากสังคม

ต่อสู้กับอุตสาหกรรมยานยนต์

ในทิศทางตรงกันข้ามกับเจตนารมณ์ของกฎหมายจำกัดความเร็ว อุตสาหกรรมยานยนต์มุ่งแต่การพัฒนายานยนต์ให้แรงและเร็วมากขึ้น ซึ่งเมื่อเสริมด้วยพลังการตลาดอันล้ำลึกกว้างขวาง จึงไม่แปลกใจเลยที่การขับขี่ตามกฎหมายจะกลายเป็นเรื่องแปลกสำหรับผู้ใช้รถในประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม แนวความคิดที่จะจำกัดประสิทธิภาพของเครื่องยนต์รถกลับถูกหยิบยกขึ้นมาอภิปรายในโลกตะวันตก เมื่อสหภาพยุโรปมีความพยายามที่จะออกกฎและกำหนดมาตรฐานการผลิตยานยนต์ใหม่ เพื่อให้รถที่ออกสู่ตลาดมีความเร็วสูงสุดไม่เกิน 162 กม./ชม. (101 ไมล์/ชม.) โดยเป็นตัวเลขที่เพิ่มขึ้นจากพิกัดความเร็วสูงสุดบนถนนในยุโรป (130 กม./ชม.) ขึ้นไปอีกร้อยละ 25 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยที่มากขึ้นและลดมลพิษจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงด้วย [25] แน่นอนว่าแนวความคิดดังกล่าวจะถูกต่อต้านจากกลุ่มประเทศอุตสาหกรรม ได้แก่ เยอรมนี แต่ทั้งนี้ คงจะต้องติดตามดูกันต่อไปว่าความแข็งแกร่งของสหภาพยุโรปจะต่อต้านแรงกดดันจากกลุ่มทุนเหล่านี้ได้มากน้อยขนาดไหน

ลดความเร็ว ลดพลังงาน

ในสหรัฐอเมริกา West และคณะได้ทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงพบว่า แม้ว่าการใช้ความเร็วสูงในการเดินทางจะทำให้ถึงจุดหมายเร็วขึ้น แต่ไม่อาจตีความได้ว่ารถจะใช้น้ำมันน้อยลงแต่อย่างใด เพราะการใช้ความเร็วสูงหมายถึงการที่เครื่องยนต์ต้องใช้ปริมาณน้ำมันในการเผาไหม้ของเครื่องยนต์เร็วขึ้น ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ความเร็วที่เหมาะสม (optimum) จะใช้ปริมาณน้ำมันน้อยที่สุด แม้ว่ารถแต่ละคันจะมีค่าความเร็วที่เหมาะสมต่างกัน

ก็ตามที แต่จากการทดสอบพบว่า หากเพิ่มความเร็วขึ้นจาก 88 กม./ชม. เป็น 104 กม./ชม. จะทำให้อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 15 [26]

เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นภาพ หากเราสมมุติว่าทุกวันต้องขับรถจากบ้านไปที่ทำงานระยะทาง 40 กม. เดิมขับทุกวันด้วยความเร็ว 110 กม./ชม. กินน้ำมัน 3.1 ลิตร คิดเป็นค่าน้ำมัน 110 บาท แต่หากเปลี่ยนมาใช้ความเร็วที่ 90 กม./ชม. จะกินน้ำมัน 2.6 ลิตร คิดเป็นค่าน้ำมันเพียง 92 บาท ประหยัดได้เดือนละ 720 บาท หรือปีละ 8,640 บาท

ทิศทางในอนาคต

วันนี้สังคมไทยได้คลี่คลายมาถึงจุดที่ประชาชนเรียกร้องการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวางมากขึ้น จนรัฐธรรมนูญได้สร้างกลไกส่งเสริมการมีส่วนร่วมนี้ชัดเจน เช่น ศาลปกครอง ผู้ตรวจการรัฐสภา พ.ร.บ.กระจายอำนาจ เป็นต้น

ภายใต้กระแสใหญ่ของสังคมเช่นนี้ การทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนจะมีความหมายในทางปฏิบัติก็ต่อเมื่อสามารถคล้อยตามกระแสใหญ่ได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจัดการความเร็วที่กล่าวมาอันประกอบด้วย มาตรการ 3 ลักษณะได้แก่ กฎหมาย วิศวกรรมจราจร และมาตรฐานยานยนต์

เท่าที่มีความรู้จากการสำรวจผู้ขับขี่ดังกล่าวข้างต้น เห็นได้ชัดว่าประชาชนให้การยอมรับมาตรการทางวิศวกรรมจราจรมากที่สุด ดังนั้นหากตั้งต้นจากจุดนี้ รัฐบาล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะตอบสนองด้วยการวางแผนและจัดสรรงบประมาณที่จะขยายพื้นที่การใช้มาตรการทางวิศวกรรมจราจรให้เป็นที่ยอมรับจากสังคม พร้อมกับติดตามกำกับ ประเมินผลให้เห็นเป็นประจักษ์ว่า เกิดอานิสงส์ ปัญหา อุปสรรคอะไรบ้าง จะปรับปรุงต่อไปอย่างไร โดยให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน อย่างต่อเนื่องจริงจัง เพื่อยกระดับการเรียนรู้ ปรับตัวของสังคมตลอดจนกลไกรัฐดังกล่าวไม่รู้จบ

เอกสารอ้างอิง

1. Fallon, I., and O'Neill, D. (2005). The world's first automobile fatality, Accident Analysis & Prevention, Volume 37, Issue 4, Pages 601-603

2. World Health Organization (2004). World Report on Road Traffic Injury Prevention, Geneva

3. Directgov (2010). Control of the vehicle, The Highway Code, Available Online at http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Highwaycode/DG_070304

4. C. N. Kloeden, J. J. McLean, V. M. Moore and G. Ponte, "Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement," Report No. CR 172, Federal Office of Road Safety, Canberra, Australia, 1997.

5. H. C. Joksch, "Velocity Change and Fatality Risk in a Crash-A Rule of Thumb", Accident Analysis and Prevention, Vol. 25, No. 1, 1993.

6. Vagverket. (2008). Swedish Road Administration. Retrieved from http://www.vv.se

7. http://www.direct.gov.uk/prod_consum_dg/groups/dg_digitalassets/@dg/@en/@motor/documents/digitalasset/dg_188029.pdf

8. European Transport Safety Council, "Reducing Traffic Injuries Resulting From Excess and Inappropriate Speed", Brussels, 1995.

9. Traffic and Crash Data - Germany (Summary Statistics). Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

10. http://www.german-autobahn.eu/index.asp?page=regulations

11. สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2542-2552

12. สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พ.ศ. 2544-2551

13. http://en.wikipedia.org/wiki/Speed_limits_by_country

14. World Health Organization (2009). Global Status Report on Road Safety, Geneva

15. Lewis, S. (1996). Future system specifications for traffic enforcement equipment. London: IEEE Explore.

16. Glauz, W. (1998). Review of automated technologies for speed management and enforcement. Managing speed. Review of current practice for setting and enforcing speed limits. TRB Special report 254 , 359-390.

17. Zaidel, D., & Mäkinen, T. (1999). Automation concepts and technologies for improving traffic law enforcement. Research report 482. VTT Communities and Infrastructure.

18. Nilsson, G. (1992). Trials with automatic speed surveillance 1990-1992. (Swedish language, with English summary). VTI Report 378. Linköping: Swedish Road and Traffic Research Institute.
19. World Health Organization (2009). Global Status Report on Road Safety, Geneva
20. http://www.royalthaipolice.go.th/showdetial.php?news_ID=1
21. Kulleab, S., S. Jirawak and K. Kaewkanya (2006). Model development for traffic injury prevention by speed control on Highway No. 2 in Khon Kaen province, Report No.147-2006-11, Khon Kaen Trauma and Critical Care Center, Khon Kaen Hospital, Thailand.
22. Sontikul, S. (2009). Speeding drivers' attitudes towards a speed enforcement program, Master Thesis, Asian Institute of Technology, Pathumthani, Thailand.
23. Yaktawong, W. (2008). Drivers' attitudes towards speed management, Master's Thesis, Asian Institute of Technology, Pathumthani, Thailand.
24. Federal Highway Administration (2009), Engineering Countermeasures for Reducing Speeds: A Desktop Reference of Potential Effectiveness, Available online at: http://safety.fhwa.dot.gov/speedmgt/ref_mats/eng_count/eng_count.pdf
25. Blain, L. (2007). EU to debate 101mph speed limit for all new cars, Gizmag Automotive, Available online at: http://www.gizmag.com/go/7550/
26. West, B. H., McGill, R., Hodgson, J. W., & Smith, D. (1999). Development and Verification of Light-Duty Modal Emissions and Fuel Consumption Values for Traffic Models. Tennessee: Oak Ridge National Laboratory.

สภาพอันตรายข้างทาง...และอุบัติเหตุทางถนน

กี่ชีวิตแล้ว ที่ต้องจบลงเพราะอุบัติเหตุทางถนนประเภทรถชนคันเดียว (Single Vehicle Crash) หรือเป็นอุบัติเหตุที่มีการชนแบบไม่มีคู่กรณี คำถามที่ตามมา คือ รถยนต์เหล่านั้นไปชนกับอะไรถึงทำให้เกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงถึงขั้นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส

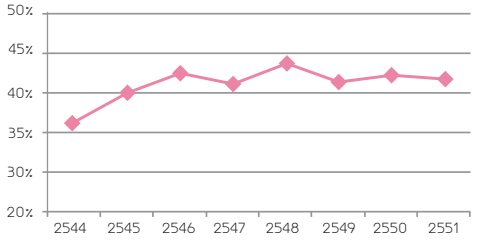
ภาพใน 2 ลักษณะที่ก่อให้เกิดความรู้สึกต่างกัน ได้ปรากฏขึ้นทั่วไปตามหน้าหนังสือพิมพ์ ลักษณะแรกเป็นภาพอุบัติเหตุของรถยนต์ที่พุ่งเข้าชนต้นไม้ เสาไฟฟ้าข้างทาง เสาป้าย อุบัติเหตุรถยนต์พลิกคว่ำแล้วตกอยู่ข้างทาง หรือแม้แต่อุบัติเหตุรถยนต์ตกน้ำที่ทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งหนีออกมาไม่ทันจมน้ำเสียชีวิต ส่วนในอีกลักษณะหนึ่ง คือภาพข่าวการรณรงค์ปลูกต้นไม้ข้างทางเพื่อปรับปรุงทัศนียภาพเพิ่มความร่มรื่นและสวยงาม ภาพของถนนหนทางที่มีการติดตั้งเสาไฟฟ้า เสาป้ายจราจรที่ทำด้วยแท่งปูนคอนกรีตที่แข็งแรง หรือแม้แต่ภาพของหลักกิโลเมตรที่ทำด้วยแท่งคอนกรีตซึ่งเป็นที่นิยมสำหรับนักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่ใช้เป็นองค์ประกอบในการถ่ายรูปเมื่อเดินทางไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ ในประเทศไทย

ภาพใน 2 ลักษณะที่ขัดแย้งกันนี้ กลับมีความเกี่ยวข้องกันโดยที่ประชาชนโดยส่วนใหญ่ไม่เคยตระหนักว่ามันเกี่ยวข้องกันได้อย่างไร วัตถุข้างทางต่างๆ ที่ได้กล่าวไปแล้วก่อนหน้านั้น เรียกว่า วัตถุอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) ซึ่งมักเป็นสาเหตุหลักอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น เมื่อรถเสียหลักหลุดออกนอกผิวจราจรแล้วพุ่งเข้าชนวัตถุอันตรายข้างทางต่างๆ อุบัติเหตุประเภทนี้เรียกว่า อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

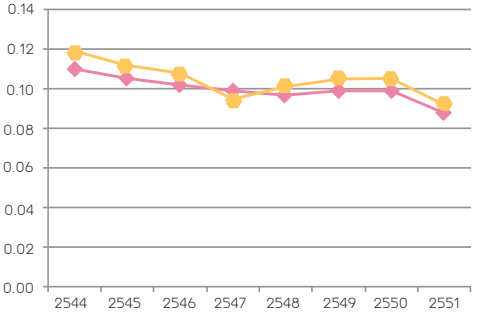
แนวโน้มและความรุนแรงของอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางสูงถึง 40-45เปอร์เซ็นต์ ของประเภทอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดบนทางหลวงแผ่นดิน (ถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด)1 แม้ว่าความพยายามป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้เพิ่มขึ้น แต่การเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง กลับมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 (รูปที่ 1)

ทำนองเดียวกัน อุบัติเหตุอันตรายข้างทางบนทางหลวงแผ่นดินยังคงมีแนวโน้มรุนแรงค่อนข้างคงที่ (รูปที่ 2) เกือบ 10 ปีที่ผ่านมา ใน 100 ครั้งที่เกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง จะมีจำนวนผู้เสียชีวิต 10-12 คน อุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บนั้นเกิดมาจากสาเหตุอะไร



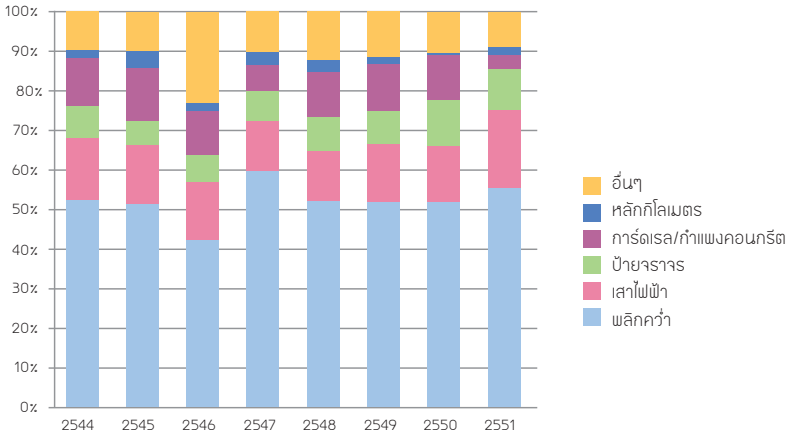
รูปที่ 1 สัดส่วนอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง



รูปที่ 2 ดัชนีการเสียชีวิตและดัชนีความรุนแรงอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

ดัชนีความรุนแรง
ดัชนีการเสียชีวิต

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง [1] พบว่า อุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่พรากชีวิตผู้ใช้ทางมากที่สุด ได้แก่ การพลิกคว่ำตกคันทาง รองลงมาก็คือรถไปชนกับเสาไฟฟ้าหรือต้นไม้ รองลงมาคือรถไปชนราวเหล็กบนขอบทาง (การ์ดเรล) กำแพงคอนกรีต ป้ายจราจร และหลักกิโลเมตร ตามลำดับ (รูปที่ 3)



รูปที่ 3 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง จำแนกตามประเภทอุปกรณ์ข้างทาง

หมายเหตุ: อื่นๆ รวมไปถึงอุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่ชนกับต้นไม้

ที่มาของสิ่งอันตรายข้างทางและอุบัติเหตุทางถนน

คันทาง เสาไฟฟ้า ป้ายจราจร ต้นไม้ การ์ดเรลและกำแพงคอนกรีต หลักกิโลเมตร และแหล่งน้ำต่างๆ ที่อยู่ข้างทาง เป็นสิ่งที่ผู้ใช้รถใช้ถนนคุ้นตาเป็นอย่างดี ว่ามีสิ่งเหล่านี้อยู่ทั่วไปตามทางหลวงทุกแห่งในประเทศไทย แต่ผู้ใช้รถใช้ถนนอาจไม่เคยทราบว่า สิ่งเหล่านี้ ถ้าอยู่ใกล้กับขอบถนนมากเกินไป ก็สามารถคร่าชีวิตผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทุกเมื่อ

ถ้าขณะขับขี่เกิดพลาดพลั้งในเรื่องต่อไปนี้ เช่น การหลบหลีกการชนกับวัตถุหรือยานพาหนะคันอื่นบนถนน การเสียหลักในการขับขี่เนื่องจากความผิดปกติของส่วนประกอบรถยนต์ (ยางแตกหรือเบรกเสื่อม) การเสียหลักขณะขับรถเนื่องจากมีทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน (ฝนตกหรือหมอกลงหนาจัด) หรือความผิดพลาดในการขับขี่เนื่องจากความเหนื่อยล้าที่เกิดขึ้น (หลับใน)

ความพลาดพลั้งเช่นนี้ สมควรมีโทษถึงตายหรือพิการ กระนั้นหรือ

ความผิดพลาดเหล่านี้อาจทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะที่ขับขี่ได้ และยานพาหนะอาจไถลหลุดออกนอกถนน ซึ่งในกรณีที่ไม่มีสิ่งอันตรายใดๆ อยู่บริเวณข้างทาง ผู้ขับขี่ก็สามารถควบคุมยานพาหนะกลับเข้าสู่ผิวทางจราจรได้อย่างปลอดภัย แต่ถ้ามีสิ่งอันตรายต่างๆ อยู่ใกล้กับขอบทาง ยานพาหนะของผู้ขับขี่ก็อาจไถลไปชนกับสิ่งอันตรายข้างทางต่างๆ เหล่านี้ และทำให้เกิดความรุนแรงของการชนถึงขั้นเสียชีวิตได้ (รูปที่ 4)

รูปที่ 4 อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง เมื่อยานพาหนะเสียหลักพุ่งเข้าชนต้นไม้และป้ายจราจร

เมื่อพิจารณาแนวโน้มสถานการณ์อุบัติเหตุอันตรายข้างทางของประเทศไทย สามารถแยกแยะปัจจัยหลักของที่มาของวัตถุอันตรายข้างทางและการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง ได้เป็นประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

• ขาดแนวคิดเรื่องการออกแบบสภาพข้างทางที่ให้อภัยแก่ผู้ขับขี่ (Forgiving Roadside Concept)

แนวคิดการออกแบบสภาพข้างทางที่ให้อภัยแก่ผู้ขับขี่ [2] คือ การออกแบบทางที่เปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่ที่ทำความผิดพลาดขณะขับขี่ แล้วเกิดอุบัติเหตุรถเสียหลักหลุดออกนอกผิวจราจร สามารถขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะกลับสู่ผิวจราจรได้ด้วยความปลอดภัย โดยไม่ไปชนกับวัตถุอันตรายข้างทาง ดังนั้นภายในขอบเขตพื้นที่ข้างทาง จึงไม่ควรมีวัตถุอันตรายใดๆ ตั้งอยู่ในเขตระยะปลอดภัย หรือที่เรียกว่าพื้นที่ Clear Zone

ความเร็ว (กม.ต่อชม.)	ปริมาณจราจร (คันต่อวัน)	ระยะปลอดภัย (ม.)
90	750-1,500	6-7.5
	1,500-6,000	7.5-9
	>6,000	8-10
100	750-1,500	8-10
	1,500-6,000	10-12
	>6,000	11-13.5
110	750-1,500	8.5-11
	1,500-6,000	10.5-13
	>6,000	11.5-14

ตารางที่ 1 ระยะปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับประเภททางที่มีความเร็วและปริมาณจราจรในระดับต่างๆ[2]

ระยะปลอดภัย (Clear Zone) [2] คือ ระยะทางที่วัดจากขอบผิวทางจราจรห่างออกไปประยะหนึ่ง โดยจะต้องปราศจากวัตถุสิ่งกีดขวางใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อยานพาหนะเมื่อเกิดการชนขึ้น และเมื่อยานพาหนะหลุดออกนอกผิวจราจรแล้วผู้ขับขี่ควรที่จะสามารถควบคุมยานพาหนะให้กลับเข้ามายังผิวจราจรได้อย่างปลอดภัย ระยะปลอดภัยนี้ ขึ้นอยู่กับความเร็วที่ใช้บนถนน ปริมาณจราจร และความชันของคันทาง ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 12 ทั้งนี้ระยะปลอดภัยในตารางนี้เหมาะสมกับกรณีที่ คันทางชันไม่เกินอัตราส่วน 1:4 เท่านั้น ถ้าคันทางชันกว่าอัตราส่วน 1:4 ควรที่จะมีการออกแบบในลักษณะอื่น รูปที่ 5 แสดงตัวอย่างระยะปลอดภัยที่ถูกออกแบบสำหรับทางหลวงสายหลักในต่างประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าได้เว้นระยะปลอดภัยอย่างเพียงพอ โดยไม่มีวัตถุอันตรายข้างทางใดๆ อยู่ภายในบริเวณดังกล่าว

ตัวอย่างเช่นในรูปที่ 6 เป็นทางหลวงสายหลักในประเทศไทย ที่ควรมีระยะปลอดภัยไม่ต่ำกว่า 7 เมตร แต่จากรูปภาพที่เห็นจะพบว่า ภายในเขตระยะปลอดภัยได้มีวัตถุอันตรายข้างทางตั้งอยู่มากมาย ไม่ว่าจะเป็น ต้นไม้ เสาไฟ และเสาป้ายจราจรต่างๆ

รูปที่ 5 ตัวอย่างระยะปลอดภัยที่ถูกออกแบบสำหรับทางหลวงสายหลักในต่างประเทศ

รูปที่ 6 ทางหลวงสายหลักในประเทศไทย ที่มีวัตถุอันตรายตั้งอยู่มากมายในขตระยะปลอดภัย

แม้ว่าในปัจจุบัน กรมทางหลวงได้มีการกำหนดการออกแบบระยะปลอดภัยไว้ด้วยแล้ว [3] แต่กลับพบว่าไม่ได้นำหลักการในเรื่องของระยะปลอดภัยมาใช้ในการออกแบบทางจริง ที่น่าวิตกยิ่งขึ้นไปอีกคือ กรมทางหลวงชนบทไม่ได้มีการกำหนดระยะปลอดภัยเอาไว้ในแบบมาตรฐานการออกแบบทางเลย [4] ทั้งนี้จึงเห็นว่าประเทศไทยยังละเลย ความสำคัญของมาตรฐานการออกแบบระยะปลอดภัย จึงไม่น่าแปลกใจเลยที่ในปัจจุบัน วัตถุอันตรายปรากฏอยู่ข้างทางถนนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบททั่วไปหมด

• การไม่คำนึงถึงมาตรฐานการออกแบบความชันคันทางที่ปลอดภัย

ถึงแม้ว่าความชันคันทางจะเป็นส่วนประกอบหลักของการออกแบบทาง ที่จำเป็นต้องอยู่ติดกับผิวจราจรหรือตั้งอยู่ภายในเขตระยะปลอดภัย แต่การออกแบบความชันคันทางดังกล่าวก็สามารถทำให้ปลอดภัยได้โดยการออกแบบไม่ให้มีความชันที่สูงเกินไป โดยตามคู่มือการออกแบบมาตรฐานในประเทศสหรัฐอเมริกา[2]และประเทศออสเตรเลีย[5, 6] ได้กำหนดไว้ว่าคันทางที่มีความชันสูงกว่าอัตราส่วน 1:3 ถูกจัดให้อยู่ในประเภทของความชันที่เป็นอันตราย (Critical Slope) เมื่อยานพาหนะหลุดออกนอกเส้นทางและตกไปในร่องคันทางที่มีความชันดังกล่าวจะไม่มีโอกาสที่จะกลับขึ้นมาบนผิวจราจร และเกิดการพลิกคว่ำของยานพาหนะได้ ดังนั้นคู่มือการออกแบบทางในต่างประเทศจึงแนะนำไว้ว่า ถ้ามีการออกแบบคันทางที่มีความชันสูงกว่าอัตราส่วน 1:3 จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นเพื่อป้องกันไม่ให้ยานพาหนะที่หลุดจากผิวจราจร ตกลงไปในคันทางที่มีความชันดังกล่าว

ในประเทศไทยพบว่าคันทางทั่วไปได้ถูกออกแบบไว้ให้มีความชันอยู่ที่อัตราส่วน 1:2 ซึ่งเป็นความชันที่เป็นอันตรายมากกว่าความชันที่อัตราส่วน 1:3 แต่มักเป็นที่พบเห็นบ่อยครั้งว่าคันทางที่มีความชันระดับที่อัตราส่วน 1:2 และมีความลึกมากกว่า 1.5 เมตรนี้ เป็นคันทางที่เห็นอยู่โดยทั่วไปตามทางหลวง ซึ่งตามหลักวิศวกรรมการออกแบบทางนั้น จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นในบริเวณที่มีคันทางลักษณะนี้ แต่กลับพบว่าถนนบางแห่งก็มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้น แต่บางแห่งก็ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นใดๆ ไว้เลย จึงไม่เป็นที่ประหลาดใจมากนักเมื่อเรามักจะเห็นภาพอุบัติเหตุรถยนต์เสียหลักตกลงไปในคันทาง และเกิดการพลิกคว่ำอยู่บ่อยครั้ง (รูปที่ 7 และ 8)

รูปที่ 7 อุบัติเหตุรถยนต์เสียหลักตกลงไปในคันทางที่มีความชันสูง

รูปที่ 8 คันทางที่มีความชันสูงมาก โดยไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้น

• ความแตกต่างในความคิดเห็นเรื่องการปลูกต้นไม้ข้างทาง

เรื่องของการปลูกต้นไม้ในบริเวณข้างทาง ก็เป็นอีกประเด็นหนึ่ง ที่แสดงถึงความแตกต่างในความคิดเห็นของหน่วยงานของรัฐ สำหรับหน่วยงานที่รับผิดชอบถนน ถ้ามีความรู้ความเข้าใจในด้านวิศวกรรมงานทาง จะตระหนักดีว่าการปลูกต้นไม้บริเวณข้างทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปลูกต้นไม้ใหญ่ที่มีลำต้นขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 10 ซม. ขึ้นไปภายในเขตระยะปลอดภัย เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทาง (รูปที่ 9) การปลูกต้นไม้ภายในเขตระยะปลอดภัยสามารถทำได้ถ้าต้นไม้มีลำต้นขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 10 ซม. [7] ไม่อย่างนั้นก็ต้องถอยร่นหรือปลูกห่างออกไปนอกเขตระยะปลอดภัย

ในขณะเดียวกันได้มีหน่วยงานอื่นๆ ประสงค์ที่จะปลูกต้นไม้บริเวณข้างทาง เพื่อปรับปรุงทัศนียภาพของถนนให้ร่มรื่นและสวยงาม หรือพยายามสนองนโยบาย ลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม และ ลดปัญหาภาวะโลกร้อน คำถามคือ มีทางเลือกอื่นเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์เหล่านี้โดยไม่ขัดแย้งกับหลักความปลอดภัยทางถนนที่กล่าวมาหรือไม่ คุ้มแล้วหรือที่ต้องเอาชีวิตประชาชนไปแลกกับร่มเงา ทัศนียภาพอันได้จากต้นไม้ใหญ่ขนาดนั้นทั้งๆ ที่ต้นไม้ขนาดเล็กกว่า ปลอดภัยกว่าก็ให้ร่มเงา และทัศนียภาพงดงามได้เช่นกัน

รูปที่ 9 ทางหลวงในประเทศไทยที่มีการปลูกต้นไม้ข้างทางตลอดแนว

รูปที่ 10 คันทางมีความชันสูง และมีต้นไม้อยู่ภายในเขตระยะปลอดภัยของถนน

ถึงแม้ว่าข้อเสนอแนะเชิงนโยบายได้ถูกกำหนดออกมาอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 [8] แต่ดูเหมือนว่าหน่วยงานรับผิดชอบทางด้านถนนและหน่วยงานด้านอื่นๆ ก็ยังคงให้ความสนใจข้อเสนอแนะดังกล่าวน้อยอยู่ ดังจะเห็นได้จากข่าวสารการรณรงค์ปลูกต้นไม้ข้างทางที่ยังคงมีออกมาอยู่เรื่อยๆ ในช่วงปี พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2553 ดังแสดงในรูปที่ 11

รูปที่ 11 ภาพข่าวสารการรณรงค์ปลูกต้นไม้ข้างทาง

ระบบความปลอดภัยสำหรับการป้องกันวัตถุอันตรายข้างทาง

หลักการในการออกแบบทางชนิดให้อภัย มีแนวทางปฏิบัติอยู่ด้วยกันหลายวิธี แนวทางแรกก็คือการกำหนดเขตระยะปลอดภัย แต่เมื่อใดก็ตามที่มีวัตถุอันตรายตั้งอยู่ในระยะปลอดภัย ก็มีแนวทางอื่นๆ ในการป้องกันโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางอยู่ 5 วิธี [2] ได้แก่

- การถอดถอนวัตถุอันตรายเหล่านั้นออกไปจากระยะปลอดภัย (Remove)
- การออกแบบการติดตั้งวัตถุอันตรายใหม่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น (Redesign) เช่นการออกแบบความชันคันทางที่ปลอดภัยมากขึ้น การออกแบบเสาไฟฟ้าหรือเสาป้ายจราจรแบบชนแล้วล้ม (Breakaway Poles)
- การเคลื่อนย้ายวัตถุอันตรายไปยังบริเวณที่ไม่เป็นอันตราย เช่นเคลื่อนย้ายออกไปนอกระยะปลอดภัย (Relocate)
- การติดตั้งอุปกรณ์กั้นเพื่อป้องกันการชนกับวัตถุอันตรายข้างทาง (Shield) เช่นการติดตั้งการ์ดเรล (Guardrail) หรือแผงคอนกรีตกั้น (Concrete Barrier)
- การทำเครื่องหมายที่วัตถุอันตรายข้างทางเพื่อให้เป็นที่สังเกตได้อย่างชัดเจน (Delineation) เช่นการทาสี หรือติดเครื่องหมายเตือน

รูปที่ 12 การติดตั้งการ์ดเรลเพื่อป้องกันการชนกับวัตถุอันตราย

รูปที่ 13 การทาสีต้นไม้

วิธีการที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ วิธีส่วนใหญ่ที่ได้นำมาใช้ในประเทศไทยนั้นมีเพียง 2 วิธี คือการติดตั้งอุปกรณ์กั้น (Shield) และการทำเครื่องหมายเพื่อให้เป็นที่สังเกต (Delineation) ซึ่งจัดได้ว่าเป็นวิธีที่ง่ายที่สุด เพราะไม่ต้องแก้ไขหรือออกแบบใหม่ใดๆ เกี่ยวกับวัตถุอันตรายข้างทางเลย การทำเครื่องหมายเตือน อาจเรียกได้ว่าเป็นวิธีที่ไม่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางเลย เพราะในเมื่อผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ การทำเครื่องหมายเตือนก็ไม่สามารถป้องกันยานพาหนะของผู้ขับขี่ให้ชนกับวัตถุอันตรายข้างทางได้ ดังนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปจะสามารถสังเกตเห็นวัตถุอันตรายที่พบบนถนนทางหลวงในประเทศไทย ว่ามีการทาสีขาว สีแดง หรือสีส้มไว้ตามโคนต้นไม้ เสาไฟฟ้า และเสาป้ายจราจรต่างๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการเตือนผู้ขับขี่

รูปที่ 14 อุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่เกิดจากการชนกำแพงคอนกรีต

ส่วนการติดตั้งอุปกรณ์กั้น เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพวิธีหนึ่งในการป้องกันไม่ให้ยานพาหนะพุ่งเข้าชนวัตถุอันตรายข้างทางได้ ถึงกระนั้นก็ตามการเลือกใช้ประเภทของอุปกรณ์กั้น รวมถึงการออกแบบการติดตั้งอุปกรณ์กั้นที่ปลอดภัย ก็มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง ถ้ามีการเลือกใช้อุปกรณ์กั้นหรือมีการติดตั้งที่ไม่เหมาะสม อุปกรณ์กั้นเหล่านี้ก็กลับเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันตรายข้างทางได้ ดังแสดงให้เห็นในรูปที่ 14

ปัญหาการติดตั้งอุปกรณ์กั้นที่ไม่เหมาะสม

ทั้งกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้มีการกำหนดมาตรฐานรูปแบบของอุปกรณ์กั้นที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่เมื่อพิจารณารูปแบบของอุปกรณ์กั้น และวิธีการติดตั้งที่ระบุในมาตรฐานเหล่านี้ ยังคงพบว่า ได้ขาดรายละเอียดที่สำคัญอยู่หลายประการ ทั้งในเรื่องของ

- ประเภทอุปกรณ์กั้นที่มีความเหมาะสมสำหรับทางหลวงประเภทต่างๆ รวมถึงสภาพแวดล้อมทางถนนที่ต่างกันด้วย เช่น ทางเขา
- การออกแบบความยาวของอุปกรณ์กั้นที่ทำการติดตั้ง และการเลือกตำแหน่งในการติดตั้ง
- วิธีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นให้ปลอดภัย

ประเภทอุปกรณ์กั้นในต่างประเทศนั้นมีมากมายหลายชนิดที่ถูกเลือกมาใช้ให้เหมาะสมกับถนนลักษณะต่างๆ และสภาพแวดล้อมทางถนนที่ต่างกัน[2] ได้แก่ อุปกรณ์กั้นแบบยืดหยุ่น (Flexible Barrier) อุปกรณ์กั้นแบบกึ่งแข็ง (Semi-Rigid Barrier) และอุปกรณ์กั้นแบบแข็ง (Rigid Barrier)

ตัวอย่างของอุปกรณ์กั้นแบบยืดหยุ่น (Flexible Barrier) เช่น การ์ดเรลในรูปแบบของสายเคเบิล หรือการ์ดเรลที่ใช้โดยทั่วไปในประเทศไทย อุปกรณ์กั้นชนิดนี้สามารถดูดซับแรงกระแทกได้ดีกว่า ทำให้เกิดแรงต้านกลับสู่ยานพาหนะและผู้ขับขี่และผู้โดยสารต่ำกว่า แต่การติดตั้งก็ต้องเผื่อพื้นที่สำหรับระยะแอ่นตัวของอุปกรณ์กั้นที่มากกว่าเมื่อได้รับแรงกระแทก จึงต้องติดตั้งให้ห่างจากวัตถุอันตรายข้างทาง เพื่อป้องกันไม่ให้ยานพาหนะพุ่งเข้าชนอุปกรณ์กั้นแล้วเลยเข้าไปชนวัตถุข้างทางด้านหลัง ความแข็งแรงทนทานของอุปกรณ์ชนิดนี้ก็จะต่ำกว่าอุปกรณ์กั้นรูปแบบอื่น รูปที่ 15 แสดง การ์ดเรลที่ใช้โดยทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งมีลักษณะของการใช้ W-Beam ที่ทำด้วยโลหะต่อเข้าด้วยกันเป็นทางยาว และยึดด้วยเสาที่ทำจากโลหะเช่นเดียวกัน อุปกรณ์ที่ใช้ในการยึดระหว่าง W-Beam คือน็อต 8 ตัว และยึดกับตัวเสาโดยใช้น็อตเพียง 1 ตัว[3]

รูปที่ 15 การ์ดเรลที่ใช้โดยทั่วไปในประเทศไทย

อุปกรณ์กั้นแบบกึ่งแข็ง (Semi-Rigid Barrier) เป็นอุปกรณ์กั้นที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในต่างประเทศ แต่กลับไม่มีการนำมาใช้ในประเทศไทย อุปกรณ์กั้นแบบกึ่งแข็งนั้น เมื่อได้รับแรงกระแทก จะใช้พื้นที่สำหรับระยะแอ่นตัวของอุปกรณ์กั้นที่น้อยกว่า และมีความแข็งแรงทนทานสูงกว่าอุปกรณ์กั้นแบบยืดหยุ่น เพราะอุปกรณ์กั้นแบบกึ่งแข็งมีการเสริมด้วยแผ่นไม้หรือแผ่นโลหะยึดระหว่าง W-Beam และตัวเสา (รูปที่ 16) หรือที่เรียกว่า Block Out โดยตัว Block Out นี้ยังช่วยป้องกันไม่ให้ล้อรถยนต์ขุดเสาของการ์ดเรลขึ้นมาจากดินขณะที่เกิดการชนได้อีกด้วย จึงเป็นอุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับป้องกันวัตถุอันตรายข้างทางในบริเวณที่มีระยะห่างระหว่างผิวจราจรและวัตถุอันตรายข้างทางค่อนข้างจำกัด

อุปกรณ์ชนิดสุดท้ายคือ อุปกรณ์กั้นแบบแข็ง (Rigid Barrier) หรือกำแพงคอนกรีตที่ใช้โดยทั่วไป ที่ไม่มีความยืดหยุ่นเลย จึงไม่ต้องเผื่อพื้นที่และระยะสำหรับรับแรงกระแทก อุปกรณ์กั้นแบบแข็งมีความแข็งแรงทนทานมาก ต้องการการบำรุงดูแลรักษาน้อยกว่าอุปกรณ์กั้นชนิดอื่น จึงเป็นอุปกรณ์กั้นที่ ได้รับความนิยมอย่างมากในประเทศไทย แต่ข้อเสียคือ ถ้ายานพาหนะพุ่งเข้าชนด้านหน้าโดยตรงจะเกิดแรงต้านกลับสู่ยานพาหนะสูงกว่า เมื่อมุมการชนไม่ได้อยู่ในลักษณะของการชนด้านข้าง แต่เป็นการชนในมุมฉาก อาจทำให้เกิดความรุนแรงในการชนสูง เนื่องจากการชนในลักษณะนี้จะคล้ายกับการชนวัตถุอันตรายข้างทางอื่นๆ

รูปที่ 16 อุปกรณ์กั้นแบบกึ่งแข็งที่มีการเสริมด้วยแผ่นไม้หรือแผ่นโลหะยึดระหว่าง W-Beam และตัวเสา หรือที่เรียกว่า Block Out

ประเภทอุปกรณ์กั้น	ข้อดี	ข้อจำกัด
อุปกรณ์กั้นแบบยืดหยุ่น (Flexible Barrier)	- ดูดซับแรงกระแทกได้ดี ทำให้เกิดแรงต้านกลับสู่ยานพาหนะและผู้ขับขี่และผู้โดยสารต่ำ - ง่ายต่อการติดตั้ง	- ระยะการแอ่นตัวมาก ทำให้ต้องใช้พื้นที่ระหว่างอุปกรณ์กั้นและวัตถุอันตรายข้างทางมาก - ความแข็งแรงทนทานต่ำ
อุปกรณ์กั้นแบบกึ่งแข็ง (Semi-Rigid Barrier)	- ระยะการแอ่นตัวน้อย ทำให้ต้องใช้พื้นที่ระหว่างอุปกรณ์กั้นและวัตถุอันตรายข้างทางน้อย - ความแข็งแรงทนทานสูง	- ใช้เวลาในการซ่อมบำรุงมากกว่า
อุปกรณ์กั้นแบบแข็ง (Rigid Barrier)	- ไม่มีระยะแอ่นตัว จึงเหมาะสำหรับบริเวณพื้นที่ที่จำกัด - ความแข็งแรงทนทานสูงมาก จึงต้องการการบำรุงดูแลรักษาน้อย	- ไม่มีความยืดหยุ่นเลย ทำให้เกิดแรงต้านกลับสูงสู่ยานพาหนะและผู้ขับขี่และผู้โดยสาร - ทำให้ทัศนียภาพของถนนไม่สวยงาม (ผู้ขับขี่รู้สึกอึดอัดขณะขับขี่)

รูปที่ 17 การติดตั้งแนวอุปกรณ์กั้นที่มีความยาวไม่เพียงพอ

การออกแบบความยาวของอุปกรณ์ที่ทำการติดตั้ง ก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง ดังที่ได้มีตัวอย่างให้เห็นบนทางหลวงหลายแห่ง ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นด้วยความยาวที่ไม่เพียงพอ บางครั้งมีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นสั้นเกินไป ไม่สามารถป้องกันยานพาหนะที่เสียหลักหลุดออกนอกเส้นทางก่อนถึงแนวอุปกรณ์กั้นได้ (รูปที่ 17) จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ทางหลวงที่ทำการติดตั้งอุปกรณ์กั้น พบว่าความยาวที่ใช้ในการติดตั้งนั้นขึ้นอยู่กับประสบการณ์ของผู้ติดตั้งอุปกรณ์และความเหมาะสมในบริเวณหน้างาน แต่จากหลักการการออกแบบความยาวของอุปกรณ์กั้นที่เหมาะสมนั้น ควรมีการคำนวณความยาวของอุปกรณ์กั้นโดยพิจารณาจากปัจจัยหลายประการ เช่น ระยะห่างระหว่างขอบผิวจราจรถึงวัตถุอันตรายข้างทาง ระยะปลอดภัย ความยืดหยุ่นของอุปกรณ์กั้น ประเภทของอุปกรณ์กั้นที่เลือกใช้ ความเร็วของจราจร และปริมาณจราจร

วิธีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นให้ปลอดภัย ก็มีความสำคัญในการช่วยป้องกันอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง วิธีการติดตั้งต้องคำนึงถึงชนิดของอุปกรณ์กั้นที่เลือกใช้ และระยะแอ่นตัว (Deflection) ของอุปกรณ์กั้นแต่ละชนิด เช่นถ้าเลือกใช้อุปกรณ์กั้นที่มีระยะแอ่นตัวมาก ก็ต้องติดตั้งอุปกรณ์กั้นให้ห่างจากวัตถุอันตรายข้างทางมากกว่าระยะในการแอ่นตัว เพราะถ้าติดตั้งอุปกรณ์กั้นที่ชิดกับวัตถุอันตรายมากเกินไป เมื่อยานพาหนะพุ่งเข้าชนอุปกรณ์กั้นก็จะพุ่งเข้าชนกับวัตถุอันตรายได้ทันที ดังแสดงให้เห็นในรูปที่ 18

ถนนในประเทศไทยได้มีการติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้น แบบปลายเปิด หรือแบบปลายกดลงดิน เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นการติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นที่เป็นอันตรายอย่างมาก เพราะการติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นแบบปลายเปิดอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุยานพาหนะพุ่งเข้าชนปลายการ์ดเรล และการ์ดเรลทะลุเข้าไปภายในตัวรถได้ ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 19

ส่วนการติดตั้งอุปกรณ์กั้นแบบปลายกดลงดิน อาจทำให้ยานพาหนะปีนปลายการ์ดเรล และเกิดการพลิกคว่ำได้ (รูปที่ 20) ในต่างประเทศจึงไม่อนุญาตให้มีการติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นใน 2 ลักษณะดังกล่าว แต่แนะนำให้มีการติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นโดยใช้วัสดุดูดซับแรงกระแทกที่ปลายการ์ดเรล สามารถช่วยลดความรุนแรงได้เมื่อยานพาหนะพุ่งเข้าชนบริเวณปลายของการ์ดเรล (รูปที่ 21)

รูปที่ 18 การติดตั้งอุปกรณ์กั้นที่ชิดกับวัตถุอันตรายมากเกินไป

รูปที่ 19 การติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นแบบปลายเปิดที่เป็นอันตราย

รูปที่ 20 การติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นแบบปลายกดลงดินที่เป็นอันตราย

รูปที่ 21 การติดตั้งปลายอุปกรณ์กั้นที่ใช้ในต่างประเทศ

การตรวจสอบ บำรุงดูแลรักษา อุปกรณ์กั้นที่ไม่สมบูรณ์

สภาพอุปกรณ์กั้นที่พังยับเยินแล้วถูกปล่อยทิ้งไว้หลังเกิดการชน เป็นภาพที่พบเห็นบ่อยมากบนถนนทางหลวงในประเทศไทย (รูปที่ 22) บางครั้งอุปกรณ์กั้นที่ได้รับความเสียหายกลับถูกทิ้งไว้นานเป็นเดือน หรือนานข้ามปี ทั้งนี้การที่อุปกรณ์กั้นไม่ได้ถูกซ่อมแซมทันที มีสาเหตุส่วนใหญ่เนื่องมาจากการขาดความใส่ใจ หรือการไม่ให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัยของหน่วยงานทาง เนื่องจากโดยปกติแล้วในทุกๆ ปี จะมีการจัดสรรงบบำรุงรักษาทางปกติในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาสภาพทาง แต่การจัดสรรงบประมาณในเรื่องของความปลอดภัยนั้น ถูกจัดสรรให้มีสัดส่วนที่น้อยกว่างานด้านอื่น จึงมักเป็นที่สังเกตเห็นได้บ่อยครั้ง เมื่อมีคำถามว่าทำไมถึงไม่มีการซ่อมแซมอุปกรณ์กั้นได้ทันที ก็มักจะได้รับคำตอบว่า ไม่มีงบประมาณในการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนอุปกรณ์กั้นชิ้นใหม่ ซึ่งสาเหตุที่แท้จริงแล้ว ไม่ได้เป็นเรื่องของการขาดงบในการซ่อมบำรุง แต่เป็นเพราะปัญหาในการจัดสรรงบประมาณมากกว่า ปัญหาดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงการไม่ให้ความสำคัญของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในเรื่องของการบำรุงดูแลรักษาอุปกรณ์กั้นเพื่อความปลอดภัย ดังจะเห็นได้จากงบประมาณที่ถูกแบ่งสรรอย่างจำกัดในเรื่องนี้

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายข้างทางนั้น อยู่ภายในความรับผิดชอบโดยตรงของหน่วยงานทางด้านถนน แต่ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปก็ควรรับรู้ถึงปัญหาและสาเหตุดังกล่าว เพื่อสามารถใช้ในการเรียกร้องสิทธิ์ของตนเองเมื่อเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง ที่มีสาเหตุมาจากการออกแบบถนนที่ไม่ปลอดภัย

ข้อเสนอแนะโดยเร่งด่วนที่สามารถทำได้ในปัจจุบันสามารถแบ่งหัวข้อออกเป็นดังนี้

1. การกำหนดมาตรฐานการออกแบบวัตถุอันตรายข้างทาง เช่นการส่งเสริมการออกแบบทางชนิดให้อภัย การกำหนดมาตรฐานระยะปลอดภัย ในกรณีที่จำเป็นต้องมีวัตถุอันตรายอยู่ภายในเขตระยะปลอดภัย ก็ควรมีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นที่เหมาะสมกับประเภททางหลวง อุปกรณ์กั้นควรได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เมื่อมาตรฐานของหน่วยงานทางได้ถูกกำหนดออกมาแล้ว ก็ควรนำมาใช้ในการออกแบบทางจริง และใช้เป็นเงื่อนไขในการจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ

2. การวางแผนในเรื่องการบำรุงดูแลรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์กั้นที่เสียหาย ควรมีการจัดสรรงบประมาณประจำปีสำหรับการบำรุงดูแลรักษาอุปกรณ์กั้นให้เพิ่มมากขึ้น และให้ความสำคัญในการบำรุงดูแลรักษาอุปกรณ์กั้นเหล่านี้มากขึ้น นอกจากนี้อาจมีการกำหนดมาตรการที่ชัดเจนสำหรับการชดเชยค่าเสียหายจากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายของอุปกรณ์กั้น

3. การสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องของอันตรายที่เกิดจากวัตถุอันตรายข้างทาง รวมทั้งการที่มีสิ่งกีดขวาง เช่น ต้นไม้อยู่ในเขตระยะปลอดภัย ก็ควรที่จะมีการสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชน องค์กรต่างๆ รวมถึงสื่อสาธารณะ ให้ตระหนักถึง อันตรายที่เกิดจากต้นไม้ข้างทางเหล่านี้ นอกเหนือจากการมองในเรื่องของความร่มรื่น ทัศนียภาพที่สวยงามเพียงด้านเดียว ทั้งนี้อาจใช้วิธีในการสื่อสารหลายรูปแบบผสมผสานกัน เช่น เวทีสาธารณะ การประกวดรูปถ่ายผ่านกล้องมือถือ การประกวดรายงานข่าวโดยสื่อมวลชนท้องถิ่น รวมทั้งการยื่นฟ้องศาลปกครองให้หน่วยงานทางปรับปรุงมาตรฐานงานทาง เป็นต้น

รูปที่ 22 สภาพอุปกรณ์กั้นที่เสียหายและถูกปล่อยทิ้งไว้หลังเกิดการชน

ตัวอย่างที่ดีในประเทศไทย

ในปัจจุบัน มีหน่วยงานหลายแห่งที่รับผิดชอบทางถนน ได้ให้ความสนใจต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอันตรายข้างทางมากยิ่งขึ้น โดยตัวอย่างที่ดีที่มีการนำมาใช้ในประเทศไทย ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาได้แก่

- การใช้อุปกรณ์ลดความรุนแรง (Crash Cushion) ในบริเวณที่เสี่ยงต่อการชนวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น Gore Area หรือ ด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง การนำมาใช้นี้ สามารถเห็นได้จากในบริเวณ Gore Area บางแห่งบนทางด่วน และบนถนนวิภาวดีรังสิต และบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางบนถนนมอเตอร์เวย์ ว่ามีการติดตั้งอุปกรณ์ลดความรุนแรงเพื่อดูดซับแรงกระแทก ในกรณีที่มียานพาหนะพุ่งเข้าชน อย่างไรก็ตาม พบว่ามีการเลือกใช้อุปกรณ์ลดความรุนแรงที่ไม่เหมาะสมกับสภาพถนนบริเวณดังกล่าว เพราะได้นำอุปกรณ์ที่เหมาะสำหรับใช้กับถนนที่รถวิ่งด้วยความเร็วต่ำมาใช้กับถนนที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง ดังเช่น ถนนวิภาวดีรังสิต
นอกจากนี้การซ่อมบำรุงอุปกรณ์ก็ยังคงมีปัญหาให้เห็นอยู่ ดังเช่นสภาพอุปกรณ์ลดความรุนแรงบนถนนวิภาวดีรังสิต ที่ถูกชนจนได้รับความเสียหายไม่สามารถใช้งานได้อีก (รูปที่ 23) และยังคงถูกทิ้งไว้ให้เห็นมาเป็นระยะเวลานานเกือบปี อาจเรียกได้ว่าช่วงเวลาที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดความรุนแรงในสภาพที่ใช้งานได้ มีเวลาสั้นกว่าช่วงเวลาของการปล่อยซากอุปกรณ์ลดความรุนแรงที่ใช้งานไม่ได้ทิ้งไว้นานถึง 4 เท่า

- การเปลี่ยนแปลงการติดตั้งเสาหลักกิโลเมตร จากการใช้แท่งคอนกรีตเป็นเสาไม้ ได้เริ่มดำเนินการบนทางหลวงสายหลัก โดยมีการติดตั้งหลักกิโลเมตรใหม่ที่ทำจากเสาไม้ขนาดเล็กและมีการติดป้ายบอกหลักกิโลเมตร แทนการใช้แท่งคอนกรีตรูปแบบเดิมที่มีการใช้งานมาเป็นเวลานาน (รูปที่ 24) แต่ปัญหาที่พบคือ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหลักกิโลเมตรใหม่แล้วกลับไม่มีการรื้อถอนแท่งคอนกรีตที่เป็นหลักกิโลเมตรเก่าออกแต่อย่างใด กลับปล่อยทิ้งแท่งคอนกรีตไว้ให้เป็นวัตถุอันตรายข้างทางต่อไป

รูปที่ 23 อุปกรณ์ลดความรุนแรงที่ติดตั้งบนถนนวิภาวดีรังสิต ที่ถูกชนจนได้รับความเสียหาย

รูปที่ 24 การเปลี่ยนแปลงการติดตั้งเสาหลักกิโลเมตร จากการใช้แท่งคอนกรีตเป็นเสาไม้

เอกสารอ้างอิง

1. รายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2544-2551

2. AASHTO, Roadside Design Guide, American Association of State Highway and Transportation Officials, Washington, D.C., USA., 2002

3. แบบแนะนำการปลูกต้นไม้ในเขตทางหลวง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม กรกฎาคม พ.ศ. 2551

4. แบบมาตรฐานงานบำรุงรักษาทาง สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

5. Urban Road design Guide: A Guide to the Geometric Design of Major Urban Roads, Publication Number AP-G69/02, Austroads, Sydney, New South Wales, Australia, 2002

6. Austroads, Rural Road Design: A Guide to the Geometric Design of Rural Roads, Publication Number AP-G1/03, Austroads, Sydney, New South Wales, Australia, 2003

7. AASHTO, A Policy on Landscape Development for the National System of Interstate and Defense Highways, American Association of State Highway and Transportation Officials, Washington, D.C., USA., 1961

8. ข้อเสนอเชิงนโยบาย: ลดปัญหาอุบัติเหตุจากต้นไม้ริมทาง ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2551 http://www.roadsafetythai.org/index.php?module=article&page=detail&id=23

ความเสมอภาคในการเดินทางและปัญหาอุบัติเหตุจราจร

หากพิจารณาสิ่งที่เกิดขึ้นรอบๆ ตัว หลายคนอาจเกิดข้อสงสัยว่าทำไมบ้านเราจึงเต็มไปด้วยถนนหนทาง แต่ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและปลอดภัยเฉกเช่นในต่างประเทศ หรือทำไมถนนบางแห่งจึงก่อสร้างใหญ่โตเกินความจำเป็น ในขณะที่บ่อยครั้งจะเห็นรถโดยสารวิ่งให้บริการมีสภาพเก่าทรุดโทรม หรือในช่วงเศรษฐกิจฝืดเคืองทำไมรถป้ายแดงและรถมือสองยังคงขายดิบขายดี แม้ว่าจะเดินทางไปไหนรถก็ติด หรือทำไมท้องถนนจึงคลาคล่ำไปด้วยรถจักรยานยนต์ที่ล้วนเสี่ยงอันตราย ในขณะที่หลายคนยอมฝากชีวิตไว้กับคนขับรถโดยสารที่มักขับซิ่งหวาดเสียวจนบ่อยครั้งเกิดอุบัติเหตุ หรือทำไมถนนบางแห่งกว้างขวางและมีช่องจอดรถได้ แต่กลับมีทางเท้าคับแคบจนผู้คนต้องลงมาเดินบนถนน หรือแม้กระทั่งว่า ทำไมเวลายืนรอข้ามทางม้าลายจึงไม่ค่อยมีรถหยุดให้คนเดินข้าม ในขณะที่สะพานคนข้ามถนนหลายแห่งมีสภาพร้างและไม่ค่อยมีคนใช้

สิ่งเหล่านี้เป็นตัวอย่างของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากสังคมที่ประชาชนไม่ได้รับประโยชน์จากภาครัฐอย่างเท่าเทียมกันในแง่ของการเดินทางในชีวิตประจำวัน ซึ่งในช่วง 2 - 3 ปีที่ผ่านมา เริ่มกลายเป็นประเด็นที่มีการพูดถึงกันอย่างกว้างขวาง ทั้งในแวดวงวิชาการและเวทีนโยบายสาธารณะท่ามกลางกระแสการตื่นตัวเรื่องความเสมอภาคในหลายบริบทของสังคมไทย ด้วยเหตุที่ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในบ้านเรามุ่งเน้นให้ประโยชน์แก่ผู้ขับขี่รถยนต์เป็นหลัก แต่กลับไม่ค่อยให้ความสำคัญหรือมักมองข้ามเรื่องของระบบขนส่งสาธารณะที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงอย่าง สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ผลที่ตามมาจึงเป็นวัฏจักรที่วิถีชีวิตคนไทยต้องผูกติดกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเป็นภาระของภาครัฐที่ต้องลงทุนก่อสร้างขยายถนนเพื่อรองรับความต้องการใช้งานที่เพิ่มขึ้นอย่างดูเหมือนจะไม่มีขีดจำกัด ในขณะที่ประชาชนผู้ไม่มีทางเลือกจำต้องฝากชีวิตไว้กับบริการขนส่งสาธารณะที่ขาดคุณภาพและมักถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบการ หรือไม่ก็หันไปใช้รถจักรยานยนต์ที่สะดวกคล่องตัวและประหยัดกว่า แต่มีต้นทุนแฝงเป็นความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่สูง สิ่งเหล่านี้ได้ส่งผลกระทบด้านลบต่อคุณภาพชีวิตของคนไทย เชื่อมโยงไปสู่ปัญหาทางสังคมและสุขภาพในหลากหลายมิติ ดังเช่นที่จะได้หยิบยกมาอภิปรายในบทความนี้ คือ ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ทำไมบ้านเมืองจึงเต็มไปด้วยถนนหนทางมากมายและกว้างขวางใหญ่โตแต่ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกระดับยังไม่พัฒนา

ทำไมรถป้ายแดงและรถมือสองยังคงขายดิบขายดี แม้ว่าจะเดินทางไปไหนรถก็ติด แต่อีกหลายชีวิตต้องทนอยู่กับรถโดยสารที่ขับขี่อย่างหวาดเสียวหรือยอมเสี่ยงใช้รถจักรยานยนต์

ทำไมเวลาออกแบบถนนจึงเผื่อที่ให้จอดรถได้ แต่ทางเท้าและทางข้ามกลับไม่ค่อยได้รับการเหลียวแล

ความไม่เสมอภาคในการเดินทางและผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน

'ความเสมอภาคในการเดินทาง' คืออะไร ตามคำจำกัดความในที่นี้หมายถึง ความเสมอภาคของประชาชนในการได้รับประโยชน์หรือการแบกรับต้นทุนจากการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่ง โดยภาครัฐมีหน้าที่ให้บริการและควบคุมดูแล เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้เดินทางแต่ละกลุ่มหรือแต่ละบุคคลอย่างเหมาะสมและเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึงถึงฐานะ อาชีพ ลักษณะทางสังคม และรูปแบบหรือความสามารถในการเดินทาง

สำหรับสังคมในบ้านเรานั้น ดูเหมือนว่าเรื่องนี้จะอยู่แค่ในตำราเท่านั้น เพราะนับตั้งแต่ประเทศไทยมีถนนสายแรกและกิจการรถไฟเกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 กระบวนการวางแผนและตัดสินใจของภาครัฐในการลงทุนด้านคมนาคม มักจะพูดกันแต่เรื่องความคุ้มค่าผลตอบแทนและประสิทธิผลที่คาดว่าจะได้รับ โดยผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจัดเป็นประชาชนกลุ่มที่ได้รับประโยชน์หรือได้รับการดูแลมากที่สุด ดังจะเห็นได้จาก ถนนหนทางที่กว้างขวางและสะดวกรวดเร็ว มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศกว่า 2 แสนกิโลเมตร ในขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ เช่น รถเมล์ รถไฟ รถโดยสาร กลับเป็นไปอย่างล่าช้าและส่วนมากยังขาดคุณภาพการให้บริการ นอกจากนั้น ถนนยังมักถูกออกแบบและก่อสร้างเพื่อให้รถยนต์สามารถเคลื่อนไปตามกระแสจราจรได้อย่างลื่นไหล โดยไม่ค่อยได้คำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นที่มีจำนวนไม่น้อยไปกว่ากัน เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า รวมไปถึงปัญหาอื่นที่สะท้อนถึงความหย่อนยานของภาครัฐในการควบคุมดูแลให้การใช้ถนนและพื้นที่สาธารณะเพื่อการเดินทางสัญจรเป็นไปอย่างเท่าเทียมกันและเป็นไปตามกฎกติกาเช่น การรุกล้ำทางเท้าและเขตทางสาธารณะ หรือการไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางข้าม

สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมและคุณภาพชีวิตของคนไทย รวมไปถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยหากพิจารณากันอย่างเป็นระบบแล้ว การขาดความเสมอภาคในการเดินทางก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีส่วนทำให้ความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นได้ใน 2 ลักษณะ

ลักษณะแรก คือ การทำให้เกิดสภาพแวดล้อมทางถนนที่เป็นอันตรายและระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย ตัวอย่างเช่น การเดินทางด้วยรถโดยสารที่มีสภาพเก่าและอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ได้มาตรฐาน การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องปะปนกับรถประเภทอื่นที่มีขนาดใหญ่และวิ่งเร็วกว่า คนเดินเท้าที่มักถูกลิดรอนสิทธิและต้องเสี่ยงอันตรายลงมาเดินบนถนน (รูปที่ 1) ทางม้าลายที่รถไม่หยุดให้คนข้าม หรือถนนที่เดินข้ามยากขึ้นกว่าเดิมเพราะมีการขยายทางและรถวิ่งผ่านด้วยความเร็วสูง

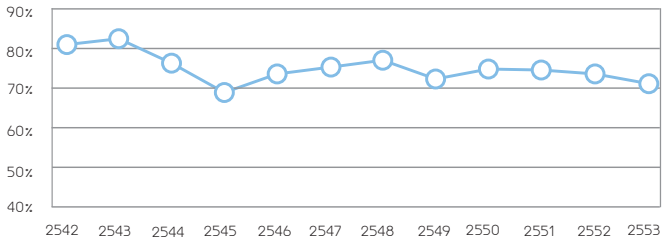
ส่วนในลักษณะที่สอง คือ การสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น หมุนวนเข้าสู่วัฏจักร รถติด เสี่ยงต่อมลพิษ อุบัติเหตุจราจร กดดันให้ต้องมีการขยับขยายถนน อย่างไม่สิ้นสุด

ด้วยเหตุนี้เอง คงไม่ผิดอะไรหากจะมองว่าความเลวร้ายของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย มีต้นเหตุส่วนสำคัญประการหนึ่งมาจาก ความไม่เสมอภาคในการเดินทางเหล่านี้ ดังนั้น การมองลึกลงไปให้เข้าใจถึงสถานการณ์ของปัญหาเหล่านี้ในแง่มุมต่างๆ น่าจะช่วยเป็นเครื่องนำทางไปสู่ประเด็นที่ควรได้รับการแก้ไข

รูปที่ 1 คนใช้ถนนที่ถูกลืม

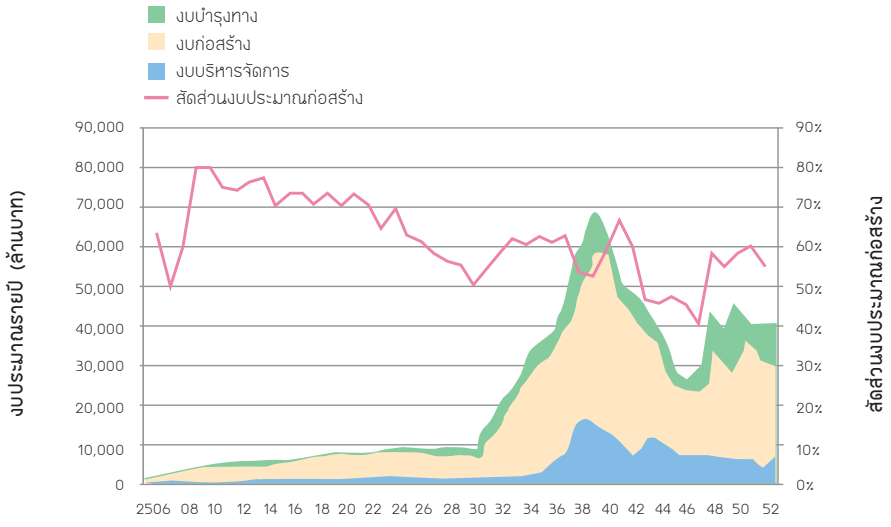
ระบบคมนาคมที่เน้นการขนรถมากกว่าขนคน

เช่นเดียวกับในอดีตที่ผ่านมา นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมของประเทศไทยมุ่งไปในเรื่องถนน โดยในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมเทงบประมาณมากกว่า 3 ใน 4 ให้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการก่อสร้างถนน (รูปที่ 2) ทั้งนี้ การใช้จ่ายงบประมาณดังกล่าวยังคงเน้นที่โครงการก่อสร้างเป็นหลัก ตัวอย่างเช่น งบประมาณของกรมทางหลวงตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 เป็นต้นมา ที่กลับมาให้ความสำคัญเพิ่มขึ้นกับงานก่อสร้างขยายและปรับปรุงถนน (รูปที่ 3)



รูปที่ 2 สัดส่วนงบประมาณด้านถนนของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 - 2553

แหล่งข้อมูล: กระทรวงคมนาคม



รูปที่ 3 สัดส่วนงบประมาณของกรมทางหลวง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2506 - 2552 แบ่งตามภารกิจ

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ในขณะเดียวกัน การพัฒนาและดูแลระบบรถไฟและขนส่งสาธารณะอื่นๆ กลับได้รับการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่น้อยกว่าหลายเท่าตัว ดังเช่น งบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยเพียงร้อยละ 10 เท่านั้น จึงไม่น่าแปลกใจที่การพัฒนาเส้นทางรถไฟของประเทศไทยจะเป็นไปอย่างล่าช้า เมื่อเทียบกับการขยายตัวของเส้นทางโครงข่ายทางหลวง (ดูตารางที่ 1) โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 ถึง พ.ศ. 2552 ความยาวของทางรถไฟที่เพิ่มขึ้น 704 กิโลเมตร ในช่วงเวลา 17 ปี ยังน้อยกว่าระยะทางที่เพิ่มขึ้นของทางหลวงแผ่นดินเฉลี่ยในปีเดียว (943 กิโลเมตร)

ด้วยเหตุนี้ แม้ว่าการเดินทางระหว่างเมืองด้วยรถไฟจะมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น แต่เนื่องจากไม่ได้รับการพัฒนาจากภาครัฐเท่าที่ควร ทั้งในเรื่องเส้นทาง ตัวรถที่เกือบทั้งหมดมีสภาพเก่าทรุดโทรม และการให้บริการที่มักล่าช้าไม่ตรงต่อเวลา น่าจะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ประชาชนหันไปใช้บริการรถโดยสาร บขส. รถร่วม บขส. หรือ รถตู้ แม้มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูงกว่า

ปี	ทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (กิโลเมตร)	ความยาวของทางรถไฟ (กิโลเมตร)	จำนวนผู้โดยสารรถไฟ (พันคนต่อปี)
2535	50,457	4,623	74,798
2545	64,095	4,880	55,748
2552	66,495	5,327	46,978

ตารางที่ 1 สถิติเปรียบเทียบความยาวทางหลวง ความยาวทางรถไฟและจำนวนผู้โดยสารรถไฟต่อปี

แหล่งข้อมูล: กรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทย

ระบบขนส่งมวลชนที่พัฒนา...เพื่อคนเมืองหลวง

ตรงข้ามกับแนวโน้มภาพใหญ่ของประเทศที่กล่าวมา ในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่มูลค่านับแสนล้านบาทอุบัติขึ้น ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงค์) และรถไฟฟ้าสายสีต่างๆ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ รวมถึง ประการสุดท้าย กทม.ได้ทดลองเดินรถประจำทางด่วนพิเศษ (บีอาร์ที) ที่มีการปรับช่องจราจรบนถนนให้เป็นช่องทางเฉพาะสำหรับรถเมล์ด่วนพิเศษ ซึ่งตามมาด้วยเสียงบ่นและกระแสต่อต้าน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถยนต์ที่ยังไม่เข้าใจและไม่เคยชินกับการแบ่งปันสิทธิในการใช้ถนนให้แก่ผู้ที่เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนอย่างเช่นในอารยประเทศ

แม้ว่าบางโครงการจะเป็นการร่วมลงทุนให้สัมปทานกับภาคเอกชน แต่ในภาพรวมแล้วรัฐยังต้องใช้งบประมาณในการลงทุนหรือชดเชยจำนวนมหาศาล เพื่อให้ระบบขนส่งมวลชนเหล่านี้เป็นทางเลือกในการเดินทาง ด้วยความหวังที่ว่าจะเป็นยาวิเศษที่ช่วยลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัว อันนำไปสู่การแก้ไขปัญหาจราจรและลดมลพิษในกรุงเทพมหานคร ซึ่งแท้ที่จริงแล้ว ยังต้องอาศัยมาตรการควบคุมการใช้รถส่วนตัวและการพัฒนาระบบป้อนคนเข้าสู่รถไฟฟ้าเหล่านี้ จึงจะประสบผลสำเร็จ [1]

ด้วยงบประมาณลงทุนมหาศาลที่ต้องใช้เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตให้แก่คนกรุงเทพฯ กว่า 10 ล้านคน จึงเกิดคำถามตามมา คือ แล้วประชาชนอีก 55 ล้านคนทั่วประเทศได้รับประโยชน์อะไรบ้าง?

ในขณะที่คนกรุงเทพฯมีรถไฟฟ้าที่สะดวกสบายและทันสมัยเป็นทางเลือกในการเดินทาง มีรถเมล์ ขสมก. กว่า 3,000 คันวิ่งให้บริการกว่าร้อยเส้นทาง แม้ว่าจะดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง แต่รัฐยังช่วยอุดหนุนแบ่งเบาภาระหนี้สินให้มาโดยตลอด ยังไม่นับรวมถึงรถโดยสารของบริษัทเอกชนอีกกว่าหมื่นคันที่วิ่งให้บริการร่วมกับ ขสมก. รวมจำนวนเส้นทางรถที่วิ่งให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานครกว่าสี่ร้อยเส้นทาง แต่ในทางตรงข้าม คนเมืองในต่างจังหวัดส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพารถสองแถวหรือรถรับจ้าง ที่มีให้บริการเพียงไม่กี่สาย อีกทั้งผู้ประกอบการมักละเลยการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ มุ่งแต่แสวงกำไร นอกจากนั้นยังขาดมาตรฐานและการกำกับดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างทั่วถึง (รูปที่ 4)

คนกรุงเทพฯ

- รถไฟฟ้าใต้ดินและบนดินที่สะดวกสบายและทันสมัย
- รถเมล์ด่วนพิเศษ
- รถเมล์ธรรมดาและปรับอากาศมากกว่า 4 ร้อยเส้นทาง แบ่งเป็น รถ ขสมก. 3,000 กว่าคัน (รัฐชดเชยแม้ขาดทุนต่อเนื่อง) และรถร่วมของเอกชนมากกว่าหมื่นคัน

คนต่างจังหวัด

- รถสองแถวหรือรถรับจ้างไม่กี่สาย
- ผู้ประกอบการละเลยการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ แต่คิดค่าโดยสารในอัตราที่ต้องการกำไร
- ขาดแคลนรถโดยสารสำหรับชุมชนชนบทที่ห่างไกล

รูปที่ 4 ความแตกต่างของคุณภาพชีวิตในการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะระหว่างคนเมืองหลวงและคนต่างจังหวัด

สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพชีวิตในการเดินทางที่ขาดความเท่าเทียมกันอย่างสิ้นเชิง ระหว่างคนเมืองหลวงและคนต่างจังหวัด สอดคล้องกับเสียงเรียกร้องจากคนเมืองในภูมิภาคที่ดูเหมือนจะไม่ค่อยได้รับการตอบสนอง ดังตัวอย่างที่เทศบาลขอนแก่น (รูปที่ 5 และ 6)

รูปที่ 5 เสียงร้องของคนเมืองขอนแก่นให้ปรับปรุงระบบจราจรแทนการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด

รูปที่ 6 อุโมงค์ทางลอดใจกลางเทศบาลเมืองขอนแก่น
ที่มา: http://www.panoramio.com/photo/34171494

มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

มาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะที่มักถูกสังคมตั้งคำถาม นับว่าเป็นผลกระทบทางลบที่สำคัญจากการพัฒนาระบบการคมนาคมที่มุ่งเน้นตอบสนองการใช้รถส่วนบุคคล ที่บ่อยครั้งเรามักจะได้เห็นภาพข่าวปรากฏตามหน้าหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุของรถโดยสารที่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก จนกลายเป็นข้อสงสัยถึงที่มาและสาเหตุของความสูญเสียในแต่ละครั้ง

เมื่ออุบัติเหตุรถโดยสารตกเป็นข่าว จำเลยหลักมักเป็นคนขับรถ ทั้งๆ ที่ในความเป็นจริงความบกพร่องของรถอาจเป็นเหตุสำคัญ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย [2] ได้รวบรวมและสังเคราะห์องค์ความรู้ที่ได้จากการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารจำนวน 48 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึง 2552 โดยมีข้อค้นพบที่บ่งชี้ถึงปัญหามาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารใน 4 ประเด็นได้แก่

1. ปัญหาระบบเบรกลมของรถโดยสารขนาดใหญ่ พบว่ามีอุบัติเหตุจำนวน 7 ครั้ง ที่ระบบเบรคขัดข้องหรือหยุดทำงาน ขณะขับขี่บนลงเนินเขาเป็นระยะทางยาว
2. ปัญหาการยึดเบาะที่นั่ง พบว่ามีอุบัติเหตุจำนวน 12 ครั้ง ที่พบว่าผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเนื่องจากเบาะที่นั่งหลุดออกจากจุดยึดในขณะเกิดอุบัติเหตุ
3. ปัญหาระบบยึดรั้งผู้โดยสาร พบว่าไม่มีผู้โดยสารคนใดเลยที่คาดเข็มขัดนิรภัย โดยมีอุบัติเหตุจำนวน 7 ครั้ง ที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เนื่องจากกระเด็นหลุดออกจากตัวรถไปปะทะกับวัตถุภายนอก หรือหลุดออกจากตัวรถแล้วถูกบดทับอยู่ใต้รถ
4. ปัญหาการพลิกคว่ำของรถโดยสารสองชั้น พบว่า 7 ใน 8 ครั้งของอุบัติเหตุรถโดยสารสองชั้นที่ได้รวบรวมนั้น เกิดการพลิกคำบนถนนหรือพลิกคว่ำข้างทาง โดยปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้องคือตำแหน่งของจุดศูนย์ถ่วงที่อยู่สูงกว่ารถโดยสารชั้นเดียวทั่วไป เนื่องจากมิติของตัวรถโดยสารสองชั้นและน้ำหนักของผู้โดยสารและสัมภาระค้านบน

องค์ความรู้เชิงวิชาการดังกล่าว เป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในบ้านเราอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งยังคงมีประเด็นน่าวิตกอื่นๆ ที่ความรู้เจาะลึกทางวิชาการในปัจจุบันยังค่อนข้างน้อย อย่างเช่นปัญหาความแข็งแรงของโครงสร้างและรถโดยสารดัดแปลงที่เป็นยนตรกรรมจากฝีมือคนไทย

รถโดยสารส่วนใหญ่ที่วิ่งให้บริการบนท้องถนนในประเทศไทย เป็นผลผลิตที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมที่อาจเรียกว่า 'ภูมิปัญญาชาวบ้าน' จากอู่ต่อรถขนาดเล็กใหญ่ที่กระจายกันอยู่ในหลายจังหวัด ประกอบรถโดยสารกันเองด้วยประสบการณ์ แต่ขาดความรู้และมาตรฐานการออกแบบทางวิศวกรรม โดยไม่พบหลักฐานปรากฏว่ามีการอ้างอิงหรือเป็นไปตามมาตรฐานข้อกำหนดสากล เช่น UNECE R66 ที่เกี่ยวข้องกับความแข็งแรงของโครงสร้างและการทดสอบตัวถังรถโดยสารชั้นเดียวทั่วไป (Single deck) ดังเช่น ในประเทศสหราชอาณาจักร สเปน ฮังการี มาเลเซีย และอีกหลายประเทศ ทั้งนี้ ยังไม่ต้องพูดไปถึงเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสารสองชั้น (Double Deck) ที่มักเป็นรถที่ประกอบและดัดแปลงขึ้นเองตามอู่ต่างๆ เช่นเดียวกัน โดยอาศัยเพียงความชำนาญของช่างผู้ผลิตที่มีแค่ประสบการณ์ แต่ความจริงที่น่าวิตกมากกว่านั้น คือ รถโดยสารสองชั้นที่วิ่งให้บริการกันอยู่ในบ้านเรามากกว่าร้อยละ 80 เป็นรถที่ประกอบขึ้นจากการนำคัสซีเก่ามาซ่อมแซมและดัดแปลงเป็นตัวถังรถใหม่ เพื่อลดต้นทุนในการนำเข้ารถใหม่จากต่างประเทศที่มีราคาสูงกว่าเท่าตัว [3] ด้วยเหตุนี้ จึงไม่น่าแปลกใจที่เรามักจะได้เห็นภาพอุบัติเหตุของรถโดยสารอันน่าสยดสยอง ที่มีสภาพตัวรถบิดเบี้ยว หลังคาเปิด เบาะหลุดกระจัดกระจาย และผู้โดยสารกระเด็นไปคนละทิศคนละทาง (รูปที่ 7)

ยิ่งไปกว่านั้น หลายคนอาจจะไม่กล้าขึ้นรถโดยสารสาธารณะอีกต่อไป หากได้ทราบความจริงว่ารถโดยสารสาธารณะที่วิ่งกันอยู่บนท้องถนนทั่วประเทศกว่าร้อยละ 20 นั้น เป็นรถเก่าที่มีอายุการใช้งานมานานกว่า 20 ปี (รูปที่ 8) ซึ่งหมายถึงประสิทธิภาพของสภาพตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบที่ลดลง และความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้น

ที่กล่าวมาเป็นเพียงภาพย่อยในภาพใหญ่ของปัญหาเรื่องรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด แต่ก็เพียงพอที่จะสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพชีวิตของคนไทย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ ที่แม้ว่าจะเกิดความเบื่อหน่ายและหวาดกลัวสักเพียงใด ก็อาจต้องจำใจใช้บริการเพราะไม่มีทางเลือก ซึ่งบ่อยครั้งผู้เคราะห์ร้ายที่ประสบเหตุยังถูกเอารัดเอาเปรียบจากบริษัทเจ้าของรถโดยสารและบริษัทประกัน เนื่องจากไม่มีความรู้ถึง

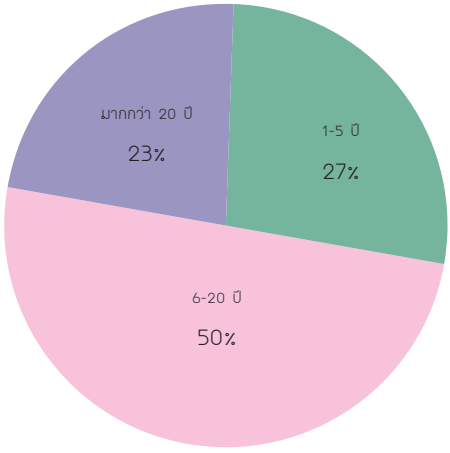
รูปที่ 7 ปัญหาความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถสำหรับรถโดยสารดัดแปลงฝีมือคนไทย

ข้อกฎหมายเรื่องสิทธิและความคุ้มครองที่ควรจะได้รับ หรือไม่ทราบถึงช่องทางการได้รับความช่วยเหลือของภาครัฐและองค์กรสาธารณกุศล

ทั้งนี้ หากปัญหาดังกล่าวนี้ยังคงวนเวียนอยู่และไม่ได้รับการแก้ไข มาตรการจูงใจต่างๆ ที่จะส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ก็อาจจะไม่เป็นผลเท่าใดนัก และที่ร้ายไปกว่านั้น อาจทำให้ผู้โดยสารบางส่วนหันไปใช้รถส่วนบุคคลแทน ส่งผลให้ปริมาณยวดยานและปัญหาอุบัติเหตุทางถนนกลับเพิ่มมากขึ้น

ถนนที่ไม่เป็นมิตรต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ยังด้อยคุณภาพและมีเครือข่ายไม่ครอบคลุมพื้นที่ รถจักรยานยนต์จึงกลายเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตคนไทย เพราะความสะดวกและค่าใช้จ่ายถูกกว่า (ราคาไม่สูง สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงน้อยและค่าบำรุงรักษาต่ำ) คนไทยส่วนใหญ่จึงฝากชีวิตการเดินทางไว้กับรถจักรยานยนต์ ตัวเลขสถิติรถจดทะเบียนทั้งหมดกว่า 27 ล้านคันในประเทศไทย ณ ปี พ.ศ. 2552 เป็นจำนวนรถจักรยานยนต์ถึงกว่า 17 ล้านคัน สะท้อนให้เห็นถึงประเด็นนี้เป็นอย่างดี



รูปที่ 8 ผลการสำรวจอายุการใช้งานของรถโดยสารทั่วประเทศ จำนวน 115,157 คัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551
แหล่งข้อมูล: กรมการขนส่งทางบก

เมื่อพิจารณาถึงตลาดรถจักรยานยนต์ในบ้านเราที่มีการแข่งขันสูง การกระตุ้นกระแสความนิยมรถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นผ่านสื่อโฆษณาและตัวรถที่ออกแบบให้ขับขี่ง่ายและทันสมัย แถมด้วยนโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตรถจักรยานยนต์ แต่นโยบายด้านระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ทำให้เชื่อได้ว่าแนวโน้มความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์จะเพิ่มขึ้นต่อไปอย่างไม่มีขีดจำกัด แม้ว่าสังคมจะตื่นตัวมากขึ้นถึงอันตรายจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีมากกว่าพาหนะชนิดอื่นก็ตาม

อย่างไรก็ตาม มีความพยายามเล็กๆ เพื่อดูแลสิทธิของคนใช้รถจักรยานยนต์ในบางจังหวัด เช่น การจัดช่องทางรถจักรยานยนต์ และการก่อสร้างสะพานข้ามถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ (ตัวอย่างในรูปที่ 9 และ 10) ซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในระดับหนึ่ง แต่ยังคงมีข้อจำกัดและปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เช่น การจัดช่องทางบริเวณทางร่วมทางแยก การขาดรูปแบบที่เป็นมาตรฐาน รวมไปถึงการขาดองค์ความรู้ถึงประสิทธิผลของช่องทางรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ที่จะช่วยประกอบหรือเป็นข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจในเชิงนโยบายต่อไป

รูปที่ 9 การจัดช่องทางรถจักรยานยนต์บนทางหลวงในจังหวัดภูเก็ต

รูปที่ 10 สะพานข้ามถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ในจังหวัดชลบุรี

สิทธิของคนเดินเท้า

การเดินเท้าเป็นองค์ประกอบพื้นฐานของการเดินทางในชีวิตประจำวันของมนุษย์ทุกคน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางไปยังจุดหมายที่อยู่ไม่ไกลนัก หรือการเดินเพื่อเข้าใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ แต่กลับเป็นสิ่งที่มักถูกลืมในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ตามหลักปฏิบัติที่ดีนั้น สภาพแวดล้อมทางถนนควรได้รับการจัดการให้เกิดความสมดุล ระหว่างการสัญจรของยวดยานและการใช้งานของคนเดินเท้า นอกเหนือจากความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร ถนนจำเป็นต้องสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินและการข้ามถนนได้อย่างสะดวกและปลอดภัย การสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าควรจะต้องแยกออกจากกันอย่างชัดเจน ทางเดินต้องมีความกว้างเพียงพอกับปริมาณคนเดิน พื้นผิวทางเดินเรียบ มีความต่อเนื่อง และปราศจากสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรค การเดินข้ามถนนควรมีระยะทางสั้นที่สุดเท่าที่เป็นไปได้และปลอดภัยจากยวดยานที่สัญจรไปมา รวมถึงการจัดสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้าในรูปแบบอื่นๆ เช่น สภาพภูมิทัศน์ที่ร่มรื่น การติดตั้งสิ่งกำบังแดดและฝน การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างสำหรับยามค่ำคืน การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ การลดความเร็วการจราจรบริเวณชุมชนและเขตโรงเรียน

แต่สิ่งที่เกิดขึ้นในสังคมบ้านเรากลับเป็นไปในทางตรงกันข้าม คนเดินเท้ามักไม่ได้รับการเหลียวแลและการเอาใจใส่ตามสิทธิที่ควรจะได้ (รูปที่ 11) ตัวอย่างเช่น ตามตรอกซอกซอยในย่านที่อยู่อาศัยที่ถนนสร้างไว้เฉพาะให้รถวิ่ง หรือจะเป็นถนนหลวงในเขตเมืองหรือย่านชุมชนหลายแห่งที่ไม่มีทางเท้า หรือแม้กระทั่งพื้นที่ว่างสำหรับใช้เป็นทางเดิน ทำให้คนเดินเท้าต้องลงมาเดินบนผิวถนนเสี่ยงต่อการถูกรถเฉี่ยวชน จนเราปฏิเสธไม่ได้ว่าทางเท้าหรือทางเดินในบ้านเราเปรียบเสมือน 'ของแถม' ไม่ใช่

รูปที่ 11 ปัญหาของคนเดินเท้าที่มักถูกมองข้ามอยู่เสมอ

สิ่งจำเป็นที่ต้องมาพร้อมกับถนนหรือมีคุณภาพเท่าใดนัก ยิ่งหากมองดูสภาพทางเท้าหรือทางเดินที่มีอยู่ตามถนนหนทาง บ่อยครั้งจะพบว่าหลายแห่งมีขนาดคับแคบ ขาดความต่อเนื่อง พื้นผิวต่างระดับกันมาก สภาพชำรุดขรุขระหรือมีการขุดปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคอย่างวนเวียนไม่รู้จบมิหนำซ้ำบางแห่งยังเต็มไปด้วยสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟฟ้า สายไฟระโยงระยาง สิ่งปลูกสร้างต่างๆ โดยปัญหาเหล่านี้บางครั้งเกิดขึ้นจากการก่อสร้างปรับปรุงถนนที่ไม่ได้คำนึงถึงความสำคัญของคนเดินเท้า ทั้งแบบที่ทำโดยตั้งใจและไม่ได้ตั้งใจ

ความยากลำบากและอันตรายในการเดินข้ามถนนเป็นปัญหาที่คำรงอยู่ยาวนานไม่แพ้กัน ถนนหลายสายทั้งในเมืองและชนบทที่มีการก่อสร้างขยายปรับปรุงเพื่อให้กระแสจราจรมีความลื่นไหลนั้น แม้ว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์โดยตรงต่อผู้ขับขี่ยวดยานบนเส้นทางเหล่านั้น แต่กลับเป็นประโยชน์ที่อยู่บนความทุกข์ของชาวบ้านที่อยู่อาศัยสองข้างทางในการเดินข้ามถนน ทั้งจากระยะทางการเดินข้ามที่ไกลขึ้น ยวดยานที่วิ่งผ่านด้วยความเร็ว อีกทั้งในบางกรณีมีสิ่งปลูกสร้างบริเวณเกาะกลางถนนที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินข้าม ทำให้บ่อยครั้งเรามักจะเห็นภาพการเสี่ยงอันตรายวิ่งข้ามถนนตัดกระแสจราจร หรือการแก้ไขปัญหาอุปสรรคบริเวณเกาะกลางถนนของชาวบ้านด้วยตนเอง (รูปที่ 12) นอกจากนั้นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการข้ามถนนที่มีอยู่ เช่น ทางม้าลาย สะพานลอยคนข้ามถนน จำนวนไม่น้อยอาจเรียกได้ว่าเป็นการดำเนินการแบบเสียมิได้ โดยไม่ได้สนใจถึงความสะดวกและการใช้งานได้จริงตามวัตถุประสงค์ รวมไปถึงขาดการดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพใช้งานได้

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินและการข้ามถนนเพิ่มขึ้น จำเป็นต้องผสมผสานกับการจัดระเบียบทางเท้าและการทบทวนกฎจราจรให้มุ่งเน้นความสะดวกปลอดภัยของคนเดินถนน เพื่อขจัดการถูกรุกล้ำทางเท้าโดยผู้ประกอบธุรกิจรายใหญ่รายย่อย (รูปที่ 13) การเชิดชูสิทธิของคนข้ามถนน ให้ทัดเทียมกับคนใช้รถ

รูปที่ 12 คนเดินข้ามถนนที่ต้องเผชิญความเสี่ยงด้วยตนเอง

รูปที่ 13 คนเดินเท้าที่ถูกลิดรอนสิทธิจากการรุกล้ำพื้นที่สาธารณะ

หนทางสู่อนาคตความเสมอภาคในระบบคมนาคมขนส่ง

ก่อนการปฏิรูประบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า คนจนที่สุดต้องแบกภาระค่าใช้จ่ายเพื่อการรักษาพยาบาลเกือบร้อยละ 5 ในขณะที่คนรวยที่สุดแบกไว้เพียงร้อยละ1 - 2 แต่หลังจากการปฏิรูปฯความเหลื่อมล้ำนี้ลดลงจนเกือบจะหายไป ที่เป็นเช่นนี้เพราะการพัฒนาระบบบริการสุขภาพได้ให้ความสำคัญกับความเสมอภาคมาอย่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 20 ปี

นี่คือทิศทางใหม่สำหรับการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง นั่นคือหันมามุ่งเน้นความเสมอภาคในการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพ (สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย) และคุ้มค่า ภายใต้ทิศทางมุ่งสู่ความเสมอภาคนี้ จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดดในเรื่องสำคัญต่อไปนี้

1. กระบวนการตัดสินใจนโยบายที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายมีโอกาสเท่าเทียมในการได้รับข่าวสารข้อมูล รวมถึงการร่วมกำหนดลำดับความสำคัญของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การออกกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ ข้อตกลง สัมปทานว่าด้วยบริการขนส่งโดยสาร ทั้งนี้โดยอาศัยความรู้อันทันสมัย ถูกต้องแม่นยำ และการกระจายอำนาจตัดสินใจนโยบาย/การจัดบริการลงสู่ท้องถิ่นอย่างเพียงพอ

2. การปรับทิศทางการลงทุนจากถนนไปสู่ระบบขนส่งโดยสารสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกันทั้งประเทศ แทนที่จะมุ่งเน้นเฉพาะ กทม. และปริมณฑล

3. การเพิ่มคุณภาพแก่โครงข่ายถนนแทนการขยายถนน เพื่อให้ถนนเท่าที่มีอยู่ มีความสะดวกปลอดภัยสำหรับคนเดินถนน คนขี่จักรยาน คนขี่จักรยานยนต์ และคนใช้รถโดยสารสาธารณะอย่างทัดเทียมกับคนขับรถส่วนบุคคล โดยเพิ่มสัดส่วนงบประมาณด้านคุณภาพให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ของงบประมาณเกี่ยวกับถนน

4. แยกอำนาจการกำหนดนโยบาย ออกจากอำนาจนำนโยบายสู่การปฏิบัติและการกำกับนโยบาย ออกจากการให้บริการรถโดยสารสาธารณะโดยเด็ดขาด เพื่อปิดช่องทางแสวงประโยชน์โดยมิชอบ อันเป็นอุปสรรคสำคัญของการพัฒนาระบบบริการชนิดนี้

เอกสารอ้างอิง

1. สิทธา เจนศิริศักดิ์ (2551) "รถขนส่งมวลชน : เงื่อนไขความสำเร็จ"

2. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2553) "การทบทวนและสังเคราะห์องค์ความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย"

3. สมเกียรติ จงประสิทธิ์พร และ ศักรินทร์ ชูควง (2550) "การออกแบบและพัฒนามาตรฐานการผลิตรถโดยสาร 2 ชั้น (มาตรฐาน 4)",การประชุมวิชาการทางวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ครั้งที่ 5, วันที่ 10 — 11 พฤษภาคม 2550

บทบาทและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

บทนำ

50 ปีของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ถนนคือโครงสร้างพื้นฐานหนึ่งเดียวที่ทุกรัฐบาลให้ความสำคัญ จนเมื่อไม่นานมานี้หลังวิกฤติจราจรซ้ำซากยาวนาน การลงทุนขนาดใหญ่ในระบบรถไฟฟ้าจึงได้เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ในขณะที่รถไฟที่ล้นเกล้ารัชกาลที่ 5 ได้ทรงวางรากฐานสำหรับการขนส่งทุกทิศทั่วไทยถูกละเลยเสมอมา

แม้บนถนน ผู้ขับขี่ยวดยาน และคนเดินทางประเภทต่างๆ ก็ไม่ได้รับความเท่าเทียมในการใช้พื้นที่ถนน เป็นที่รู้กันว่าถนนถูกออกแบบไว้รองรับรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นสำคัญ จึงไม่น่าแปลกใจที่รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มจำนวนอย่างต่อเนื่องขานรับกับกระแสเศรษฐกิจที่ขยายตัว เช่นเดียวกับงานมอเตอร์โชว์ก็ได้รับความสนใจอย่างล้นหลามต่อเนื่องเสมอมา

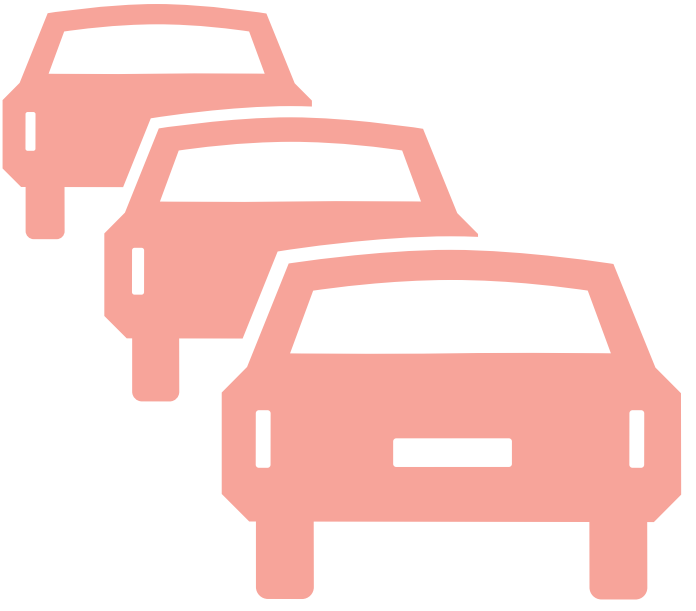
ในด้านตรงข้าม คนส่วนใหญ่ที่ไม่มีอำนาจซื้อรถยนต์ ก็จะหันไปหาจักรยานยนต์ อันเป็นที่มาของการสูญเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ด้วยสัดส่วนมากที่สุด ดังที่ได้กล่าวรายละเอียดไว้ในบทก่อนหน้านี้ เช่นเดียวกับความเสี่ยงภัยของคนเดินถนนที่สัมผัสได้ด้วยลักษณะถนนที่ไม่ได้เผื่อแผ่ที่ทางให้กับคนกลุ่มนี้ ไม่ว่าจะมองจากสภาพทางเท้า สะพานลอยคนข้าม ช่องจราจรมโหฬารกลางเมืองน้อยใหญ่ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทก่อนหน้านี้

ใช่หรือไม่ว่า แบบแผนการพัฒนาระบบขนส่งที่กล่าวมาบ่งชี้ที่มาในระดับรากฐานอย่างน้อย 2 ประการ

หนึ่งคือ ความหลงในเสน่ห์ของการพัฒนาระบบขนส่งแบบอเมริกัน วิถีชีวิตแบบอเมริกันที่แอบอิงรถยนต์ส่วนบุคคล

สองคือ การผูกขาดอำนาจการตัดสินใจกำหนดชะตากรรมการพัฒนาระบบขนส่งโดยคนเพียงหยิบมือเดียวที่เข้าถึงและยึดกุมกลไกรัฐ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์มหาศาลที่ผูกพันกับการลงทุนขนาดใหญ่ ปีละหลายหมื่นล้านหรือแสนล้านบาท (ในยุคเศรษฐกิจฟองสบู่) ในโครงข่ายถนน และในธุรกิจยานยนต์

ใช่หรือไม่ว่า สองสิ่งนี้นับเป็นอุปสรรคขัดขวางอย่างยิ่งยวดต่อการนำความรู้สมัยใหม่ให้เข้าสู่การตัดสินใจนโยบายว่าด้วยทิศทางการลงทุน การจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน และการบังคับใช้กฎหมาย ที่พึงจะเป็นไปเพื่อให้คนส่วนใหญ่ได้เข้าถึงระบบขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยทั้งต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อม



บทความนี้มุ่งหมายแสดงตัวอย่าง การจัดกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เป็นข้อคิด ว่ามีความเป็นไปได้สำหรับการแปลงหลักการมีส่วนร่วมฯไปสู่การปฏิบัติ โดยตระหนักดีว่า รูปแบบและ/หรือระดับการมีส่วนร่วมเป็นไปได้หลายลักษณะ และได้มีการดำเนินการจนประสบผลสำเร็จในมิติการพัฒนาด้านอื่นๆ เช่น การจัดการสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

ระบบการมีส่วนร่วมของประชาชน

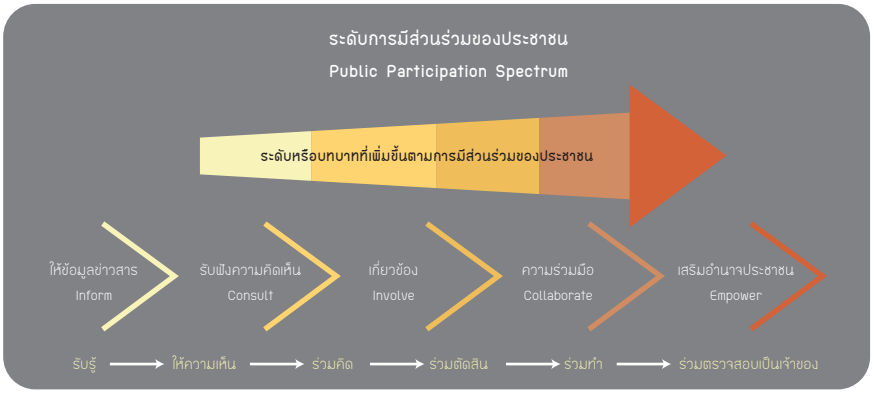
เป็นที่ทราบกันดีว่า ถนนเป็นส่วนหนึ่งของบริการสาธารณะและการพัฒนาชุมชน ดังนั้น จึงถือเป็นหลักการสากลที่ภาครัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วม ในการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ เพื่อสร้างความโปร่งใสและเพิ่มคุณภาพการตัดสินใจของภาครัฐให้ดีขึ้น และเป็นที่ยอมรับร่วมกันของทุกๆ ฝ่าย ไม่ก่อให้เกิดความแตกแยก จนคลี่คลายเป็น 'การเมืองบนถนน' ด้วยความรุนแรง ทั้งนี้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างสร้างสรรค์ ไม่จำเป็นต้องเป็นการชูมือหรือหย่อนบัตรเสมอไป การมีส่วนร่วมบางรูปแบบ เช่น การรับฟังความคิดเห็น หรือ การทำประชาพิจารณ์ (Public Hearing, Deliberative Democracy) อย่างเหมาะสมได้รับการพิสูจน์มาแล้วว่านำไปสู่ฉันทานุมัติที่สมประโยชน์ทุกฝ่ายและเกิดผลดีในระยะยาวต่อการพัฒนา[1]

การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมทางด้านอุบัติเหตุทางถนน

หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคราชการนั้น International Association for Public Participation ได้แบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น 5 ระดับ ดังนี้

1. **การให้ข้อมูลข่าวสาร** ถือเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต่ำที่สุด แต่เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการที่ภาคราชการจะเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่างๆ วิธีการให้ข้อมูลสามารถใช้ช่องทางต่างๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่างๆ การจัดนิทรรศการ จดหมายข่าว การจัดงานแถลงข่าว การติดประกาศ และการให้ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น
2. **การรับฟังความคิดเห็น** เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและความคิดเห็นเพื่อประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐด้วยวิธีต่างๆ เช่น การรับฟังความคิดเห็น การสำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น
3. **การร่วมตัดสินใจ** เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน หรือร่วมเสนอแนะแนวทางที่นำไปสู่การตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่า ข้อมูลความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณาเป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาประเด็นนโยบายสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย เป็นต้น
4. **ความร่วมมือ** เป็นการให้กลุ่มประชาชน ผู้แทนภาคสาธารณะ มีส่วนร่วม โดยเป็นหุ้นส่วนกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง
5. **การเสริมอำนาจแก่ประชาชน** เป็นขั้นที่ให้บทบาทประชาชนในระดับสูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจเรื่อยไปจนถึงการกำกับ ตรวจสอบผลการตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่างๆ โครงการกองทุนหมู่บ้านที่มอบอำนาจให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมด เป็นต้น

1 http://cdd.stanford.edu/research/papers/2010/fishkin-bjps-china.pdf



ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ http://www.pcd.go.th/info_serv/info_parti_pic01.html

การมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์

การมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์ เป็นกระบวนการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน ด้วยการสื่อสาร 2 ทางอย่างทั่วถึง นำไปสู่ ความเข้าใจเรื่องสิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ด้วยเหตุนี้โครงการจึงมักจะเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีการแบ่งภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ และเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป

กรณีตัวอย่างได้แก่ โครงการทางลอดบ้านถ้ำรงค์ เป็นงานที่มีกระบวนการด้านการมีส่วนร่วมทั้งจากส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และประชาชน มีการใช้วิชาการนำการมีส่วนร่วมจากการที่ส่วนกลางคือกรมทางหลวง มีหน้าที่จัดทำโครงการตั้งแต่การกำหนดรูปแบบ แก้ไขปัญหาผลกระทบและการก่อสร้าง ส่วนท้องถิ่นได้ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนกลางในการปรับปรุงรูปแบบโครงการ ลักษณะของความสัมพันธ์เริ่มจากกระบวนการจากส่วนกลางสู่จังหวัดในรูปแบบการประชุมแบบเป็นทางการเพื่อเปิดตัวโครงการ จัดช่องทางให้ผู้บริหารท้องถิ่นทราบว่ามีโครงการ ใครรับผิดชอบ ผู้บริหารท้องถิ่นได้ร่วมทำหน้าที่ประสานชุมชนและส่วนกลาง ช่วยให้ได้ ข้อมูลและแนวทางการศึกษาผลกระทบ ครอบคลุมประเด็นต่างๆ มากขึ้น

การก่อสร้างทางลอดถ้ำรงค์ จึงเกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน กล่าวคือ กรมทางหลวงลงทุนสร้างทางลอดถนนเพชรเกษมบริเวณที่สาธารณะของชุมชน ทำให้มีพื้นที่วงเลี้ยว สะดวกปลอดภัยขึ้น และยังมีการแบ่งหน้าที่ในการจัดการทางลอดเช่น งานบำรุงรักษาประจำวัน เช่น การทำความสะอาด การสูบน้ำ เป็นหน้าที่ของ อบต. งานก่อสร้างและงานซ่อมแซมหนัก เป็นหน้าที่ของกรมทางหลวง

การแบ่งหน้าที่นี้ทำให้ชุมชนรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของทางลอดมากขึ้น ในยามฝนตกหนักก็มาช่วยกันสูบน้ำและทำความสะอาดโคลนบนถนน เสมือนเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนที่ต้องช่วยกันรักษา นอกจากนี้ยังมีการถ่ายทอดความรู้เรื่องการวางผังถนน เพื่อเชื่อมต่อชุมชน โดย อบต. ได้ปรับปรุงทางลูกรังเป็นถนนคอนกรีต เพื่อเชื่อมระหว่างหมู่บ้านกับทางลอด เป็นพัฒนาถนนท้องถิ่นให้เป็นโครงข่าย ช่วยให้การเดินทางสะดวกขึ้น และเป็นทางเลือกให้รถในชุมชนซึ่งวิ่งช้าเลี่ยงการใช้ถนนเพชรเกษมปะปนกับรถที่วิ่งเร็ว

ในปีถัดมา อบต. ได้นำต้นแบบการพัฒนาโครงข่ายถนนท้องถิ่นนี้ ไปดำเนินการต่อ โดยได้พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อที่ถูกกั้นด้วยถนนเพชรเกษมระหว่าง ถ้ำรงค์-ไร่มะขาม, ถ้ำรงค์-หนองช้างตาย ภายหลังจากที่กรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางลอดให้

การพัฒนาแบบมีส่วนร่วมของ อบต.นี้ น่าจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยไม่มากก็น้อย และการใช้รถจักรยานที่เพิ่มมากขึ้น เมื่อชุมชนปลอดภัย การเข้าออกสะดวก มีโครงข่ายถนนสายชุมชนเชื่อมโยงทั่วถึง อบต.ได้เริ่มพัฒนาต่อยอดทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในรูปแบบ อุทยานจราจร ตลาดน้ำ ฯลฯ ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

1. มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่าย Road Safety Watch (ส.ค. 2553). "สะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ภาคกลาง ภาคตะวันออก" เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการระดับภูมิภาค เรื่อง อุบัติเหตุจราจร "พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ภาคกลาง ภาคตะวันออก".
2. กรมควบคุมมลพิษ "คพ. กับการมีส่วนร่วมของประชาชน" ระบบออนไลน์ http://www.pcd.go.th/info_serv/Info_parti.html (สืบค้น ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2553)
3. ปธาน สุวรรณมงคล. "ฐานข้อมูลการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า" ระบบออนไลน์ http://www.thai-politicsgovernment.org (สืบค้น ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2553)
4. คนัย เรืองสอน และคณะ (2550). "รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการการศึกษาผลกระทบของรูปแบบสะพานข้ามทางแยก ด้านการจราจร สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และความพึงพอใจของประชาชนในโครงการพัฒนาทางหลวง: กรณีศึกษาทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ตอน อ.ปากท่อ – เพชรบุรี" สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
5. สร อักสรสกุล. "ประชาพิจารณ์ ทำแล้ว ทำอีกก็ได้ ไม่ผิดกติกา" มติชนรายวัน วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2547 ปีที่ 27 ฉบับที่ 9512 ระบบออนไลน์ http://www.nidambe11.net/ekonomiz/2004q1/ article2004march25p4.htm (สืบค้น ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2553)
6. ธนวัฒน์ สวัสดิ์แก้ว. "ความสงสารกับความเมตตา" สำนักปฏิบัติธรรมทั่วถิ่นบนเว็บ ระบบออนไลน์ http://www.dhumma.net/index.php?option=com_content&view=article&id=317&Itemid=335 (สืบค้น ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2553)
7. หนังสือพิมพ์มติชน. "จัดระเบียบตลาดโบ๊เบ๊ ฝันร้ายของใครกันแน่ !?!" มติชนรายวัน วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2549 ระบบออนไลน์ http://news.sanook.com/social/social_60615.php (สืบค้น ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2553)

สรุปกิจกรรม และความเคลื่อนไหวสำคัญ ที่เกิดขึ้นในรอบปี พ.ศ. 2552 - 2553

สืบเนื่องจากการ
ประกาศแผนแม่บทความ
ปลอดภัยทางถนนของประเทศ
ฉบับแรก (พ.ศ. 2548 - 2551) ได้มี
ความพยายามให้ผู้นำประเทศตระหนักถึงความสำคัญ
ของการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเรื่อยมา สัญญาณตอบรับ
ชนิดหนึ่งคือ สิงหาคม ปี พ.ศ. 2552 พณฯ นายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์
เวชชาชีวะ ให้เกียรติเป็นประธานเปิดงานสัมมนาอุบัติเหตุทางถนน ครั้งที่ 9
และปาฐกถาในวาระ 'อุบัติเหตุทางถนนสามารถป้องกันได้ ประเทศไทยเองมีบทเรียน
มากพอแล้วกับการสูญเสีย'

ทำนองเดียวกันในระดับสากล การประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2553 ได้รับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก และประกาศให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบและประกาศให้ประเทศไทย โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันดำเนินงานเพิ่มความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนด

ในเชิงรูปธรรม ช่วงปี พ.ศ. 2552 – 2553 ที่ผ่านมา หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าว จึงดำเนินงานโครงการและกิจกรรม 3 ประเภท ดังนี้

1. การทำงานเชิงนโยบายในประเทศและต่างประเทศ
2. การนำนโยบายสู่การปฏิบัติ
3. การสนับสนุนด้านวิชาการ

1. การทำงานเชิงนโยบายในประเทศและต่างประเทศ

ในประเทศ โดยอาศัยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันกำหนดสาระนโยบายไว้ในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 2 โดยตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 14.15 คนต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2555 โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การทำงานไว้ 6 ด้าน 12 แนวทาง ที่ดำเนินการโดย 5 กระทรวงหลักกับสำนักนายกรัฐมนตรี แผนแม่บทฯฉบับนี้จะเน้นในเรื่องการสร้างความร่วมมือทั้งในระดับประเทศ ระดับจังหวัดและระดับชุมชน การต่อยอดในยุทธศาสตร์ 5E (ด้านบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรม ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านประเมินผลและสารสนเทศ) อีกทั้งยังรวมถึงการสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย เพื่อลบล้างความเชื่อที่ว่า 'อุบัติเหตุทางถนน ไม่สามารถป้องกันได้'

เพื่อขานรับนโยบายดังกล่าว กระทรวงคมนาคมประกาศ 'คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข' เป็นยุทธศาสตร์หลัก โดยมุ่งลดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ด้วยการ 1.พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและอุ่นใจแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง 2.เข้มงวดกวดขันด้านวินัยจราจร โดยมีการบังคับใช้กฎหมายกับพวกขาซิ่งตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร (จักรยานยนต์ปลอดภัย เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย มีใบอนุญาตขับรถและไม่ขับรถเร็ว) 3.เสริมสร้างวินัยด้านการจราจรและการเดินทาง อาทิ

- การเข้มงวดกับผู้ขับขี่รถร่วมสาธารณะและรถของบริษัทเอกชน ให้ปลอดจากแอลกอฮอล์ 100 เปอร์เซ็นต์

ที่มา http://www.makeroadssafe.org/media/publishingImages

- การแก้ปัญหาระบบรางแบบยกเครื่อง อาทิ จุดตัดรถไฟที่เป็นจุดเสี่ยง เปลี่ยนหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต การติดตั้งเครื่องกั้นในจุดที่ไม่มี
- การเพิ่มหลักสูตรภาคบังคับ เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรและวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา
- การนำระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) มาเป็นตัวชี้วัดเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนน

ด้วยความตระหนักว่า ถนนปลอดภัยจะเป็นไปได้ก็ต้องอาศัยการทำงานแบบพหุภาคี และเรียนรู้ไปด้วยกัน จึงนำมาสู่การจัดงานสัมมนาอุบัติเหตุทางถนนระดับชาติ ครั้งที่ 9 (วันที่ 20-21 สิงหาคม พ.ศ. 2552) อำนวยให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันหลากหลายมิติ อาทิ ความปลอดภัยของมอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น การจัดการข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม การถ่ายทอดความรู้เพื่อขับเคลื่อนตามแนวทางเมาไม่ขับ การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน เป็นต้น

การที่ทุกทวีปของโลกติดต่อถึงกันได้อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดการท่องเที่ยวและกิจกรรมทางเศรษฐกิจสังคมอื่น จึงทำให้ความเสี่ยงภัยบนถนนไม่ได้จำกัดด้วยพรมแดนประเทศอีกต่อไป ด้วยความตระหนักเช่นนี้ องค์การสหประชาชาติ (UN) ได้หยิบยกปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญระดับโลก และมีการประชุมผู้บริหารระดับสูงขององค์กรร่วมกับผู้บริหารระดับสูงจาก 140 ประเทศ ณ กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย เมื่อวันที่ 19-20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 จนบรรลุข้อตกลงว่า จะช่วยกันลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งใน 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2554 - 2563) โดยเน้นการสร้างพื้นฐานความปลอดภัยใน 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่

1. คน การลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ (สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย การบังคับใช้กฎมายอย่างเข้มงวดต่อผู้ขับรถเร็วและผู้ที่เมาแล้วขับ) รวมถึงการให้ความสำคัญต่อคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน

2. รถ การส่งเสริมให้ผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยพื้นฐานแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เช่นเดียวกัน ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ต้องจัดหากลยุทธ์เพื่อเพิ่มแรงกระตุ้นต่อการสวมหมวกนิรภัย และมาตรฐานในการผลิตหมวกนิรภัยต้องมีความปลอดภัยมากพอที่จะลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตได้

3. ถนนหรือสิ่งแวดล้อม การออกแบบถนนโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

2. การนำนโยบายสู่การปฏิบัติ

นโยบายบนกระดาษ จะมีผลในทางปฏิบัติสักเพียงใด ย่อมขึ้นกับเงื่อนไขหลายประการ หนึ่งในนั้นคือการได้ลองปฏิบัติแล้วเรียนรู้ ปรับปรุงการปฏิบัติอย่างไม่หยุดยั้ง

2 ปีที่ผ่านมา การสนับสนุนทุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นสำคัญ ได้นำไปสู่การทดลองปฏิบัติในเรื่องต่อไปนี้

2.1 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

2.1.1 โครงการ '365 วันหยุดความตายด้วยวินัยจราจร' โดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ด้วยตระหนักว่า อุบัติเหตุเกิดได้ทุกวัน โครงการ 365 วันอันตรายจึงได้เริ่มขึ้นโดยตั้งเป้าหมายลดจำนวนการตาย-การเสียทรัพย์-อุบัติเหตุ 40 เปอร์เซ็นต์ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2551 แรกเริ่มได้กำหนดขอบเขตไว้ที่ 10 จังหวัดนำร่อง ที่มียอดผู้เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกรุงเทพมหานคร (บก.น.3) จังหวัดสงขลา จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดสระบุรี และจังหวัดพิษณุโลก ด้วยการเข้มงวดวินัยจราจรใน 6 ด้าน คือ ขับไม่เร็ว เมาไม่ขับ ขับไม่ฝ่าไฟแดง คาดเข็มขัดนิรภัย ต้องสวมหมวกนิรภัย และขับไม่โทรโดยเน้นขับไม่เร็ว เมาไม่ขับเป็นพิเศษ

ในทางปฏิบัติได้มีการจัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจ ตรวจจับขับรถเร็ว และเมาแล้วขับ เมื่อสิ้นสุดโครงการ เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2552 ที่ผ่านมา สตช. เชื่อว่าการดำเนินงานใน 10 จังหวัดนำร่อง ส่งผลต่อการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับรถเร็วจึงได้ขยายเวลาในการดำเนินงานจาก 1 ปีเป็น 3 ปี โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 - 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และใช้เป้าหมายเดิมที่วางไว้

2.1.2 โครงการ 'ติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera)' โดย กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ด้วยสถิติการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น หนึ่งในประเด็นที่น่าเป็นห่วงมากคือ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก เพราะเสี่ยงต่อการชนที่รุนแรงถึงชีวิตได้มาก จึงได้ติดตั้งกล้องตรวจจับผู้ขับขี่ ณ บริเวณทางแยก 35 แห่งทั่วกรุงเทพฯ โดยพุ่งเป้าไปที่ความผิดต่อไปนี้ 1. ฝ่าสัญญาณไฟแดงหรือฝ่าไฟเหลือง 2. จอดติดสัญญาณไฟแดงทับเส้นขาว และ 3. จอดติดสัญญาณไฟคร่อมช่องทาง (คร่อมเส้นขาว) โดยมีโทษปรับอัตราเดียว 500 บาท และข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ตัดแต้ม 40 คะแนน ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมา

ด้วยสมรรถนะของกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่ตรวจจับได้ทุกช่องจราจร รถทุกชนิด บันทึกแบบ 24 ชั่วโมง สตช.จึงเชื่อว่าภายใน 4 เดือนของการปฏิบัติงาน กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ช่วยลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุลงได้เกือบ 6 ล้านบาท การประเมินผลทางวิชาการโดยอิสระจะช่วยให้เกิดความกระจ่างว่าความเชื่อนี้สอดคล้องกับความจริงสักเพียงใด อันจะก่อประโยชน์ต่อการขยายผลโครงการต่อไป

2.1.3 โครงการ รักวัวให้ผูก รักลูกให้สวมหมวกกันน็อค โดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติและชมรมคนห่วงหัว

ด้วยความเชื่อว่า ถ้าสื่อสารสาธารณะอย่างเหมาะสมจะทำให้เด็กสวมหมวกกันน็อคขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ มูลนิธิเมาไม่ขับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ จึงริเริ่มโครงการ 'รักวัวให้ผูก รักลูกให้สวมหมวกนิรภัย' ตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2553 โดย กิจกรรมในระยะแรกจะเน้นการกระตุ้นให้ผู้ปกครองใส่ใจอันตรายของเด็กที่ซ้อนท้ายกับการไม่สวมหมวกนิรภัย

2.1.4 โครงการ 'ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย' โดย บริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) และพันธมิตรเพื่อความปลอดภัยทางถนนสากล (GRSP)

ด้วยหลักคิดทำนองเดียวกัน โครงการ 'ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย' ในกลุ่มเยาวชน เพื่อลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและการตายที่มีสาเหตุมาจากศีรษะ ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่มกราคมถึงสิงหาคม พ.ศ. 2552 ครอบคลุม 120 ชุมชนตัวอย่าง ใน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมาและ จังหวัดขอนแก่น โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการไม่น้อยกว่า 60,000 คน และตั้งเป้าหมายให้ 1 ใน 4 ของผู้เข้าร่วมเป็นกลุ่มเยาวชนระดับ มัธยมศึกษาและอุดมศึกษา โดยทาง GM และ GRSP คาดหวังว่าเยาวชนกลุ่มนี้จะเป็นต้นแบบที่ดีในการเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย

2.1.5 โครงการ 'รณรงค์สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครภูเก็ต 100%' โดย สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต

แม้มีเป้าหมายคล้ายกับสองโครงการเกี่ยวกับหมวกนิรภัยข้างต้น สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตได้ร่วมมือกับหลายภาคส่วน ในการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครภูเก็ต ซึ่งมีระยะดำเนินงานแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงการประชาสัมพันธ์ (1 เมษายน - 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553) และ ช่วงเริ่มบังคับใช้กฎหมายจับ ปรับพฤติกรรม (1 กรกฎาคม พ.ศ. 2553 - 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2554)

2.1.6 โครงการ 'โคราชเมืองเราเมาไม่ขับ' โดย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา

จังหวัดนครราชสีมาหรือโคราช มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศทุกๆ ปี สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมาและพันธมิตรที่เกี่ยวข้อง ได้วางกรอบการดำเนินงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

ชุมชน และหมู่บ้านในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมาขึ้น โดยมีพื้นที่ปฏิบัติครอบคลุมองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา 27 แห่ง ภายใต้ช่วงเวลาดำเนินการ คือ สิงหาคม พ.ศ. 2552- มิถุนายน พ.ศ. 2553 ซึ่งปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้สิ้นสุดลง โดยผู้รับผิดชอบเชื่อว่า ได้สร้างผลผลิตที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาจราจร อาทิ การพัฒนากระบวนการทำงานด้านสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การจัดการและปรับปรุงระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนครราชสีมา รวมถึง การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือของเครือข่ายในการจัดการปัญหาด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา

2.1.7 โครงการ 'เมืองไทยปลอดภัย' โดย บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย)

เพราะเชื่อว่า การพัฒนาทักษะขับขี่ปลอดภัย เป็นก้าวสำคัญไปสู่ความปลอดภัยทางถนน บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จึงได้สร้างศูนย์การขับขี่ปลอดภัยขึ้น (Honda Safety Driving Center) เมื่อปี พ.ศ. 2537 ที่จังหวัดสมุทรปราการ ต่อมาในกลางปี พ.ศ. 2552 บริษัทฮอนด้าฯ จึงได้สร้างศูนย์ขับขี่ปลอดภัยแห่งที่2 ขึ้น เพื่อเป็นแหล่งอนุบาลผู้ขับขี่เบื้องต้นก่อนออกสู่สนามจริง ซึ่งสนามซ้อมของบริษัทฮอนด้าฯ สามารถรองรับการฝึกขับขี่ได้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์ และได้จัดให้มีกิจกรรมสร้างครูฝึกที่มีทักษะสูงด้านการขับขี่ปลอดภัย รวมถึงนักขับขี่รุ่นใหม่ที่ใส่ใจต่อวินัยจราจรคืนแก่สังคมอย่างต่อเนื่อง ภายใต้โครงการชื่อ 'เมืองไทยปลอดภัย (Safety Thailand)'

2.1.8 โครงการ 'ถนนสีขาว' โดย บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

กว่า 2 ทศวรรษแห่งความมุ่งมั่นส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนแก่สังคมไทย บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ภายใต้โครงการถนนสีขาว ได้ตั้งเป้าหมายที่จะปลูกฝังวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ใช้ทางและเยาวชน ตลอดระยะเวลากว่า 20 ปีที่ผ่านมา ต้นไม้ที่ชื่อถนนสีขาว ได้แตกกิ่งก้านสาขาเป็นกิจกรรมน้อยใหญ่มากกว่า 50 กิจกรรม โดยเน้นการปลูกฝังรากฐานด้านความปลอดภัยแก่ชุมชน เด็กและเยาวชน ซึ่งถือเป็นแนวทางเด่นของบริษัทโตโยต้าฯ ในปี พ.ศ. 2552 โครงการดังกล่าวยังเพิ่มกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การก้าวสู่ปี 5 ของการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันอุบัติเหตุทางถนนให้แก่เด็กตามโรงเรียน ภายใต้กิจกรรม 'หนูน้อยมิลค์กี้เวย์' การสร้างเมืองจราจรจำลองเสมือนจริง เพื่อการเรียนรู้ขับขี่ปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชนแห่งที่ 3 ในเนื้อที่ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี การเผยแพร่ความรู้เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนสำหรับชุมชน ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย การจับมือกับกรมการขนส่งทางบกตั้งศูนย์สอนขับรถและเทคนิคขับขี่ปลอดภัย ฯลฯ เชื่อว่ากิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ ล้วนแต่ร่วมสร้างบรรทัดฐานทางด้านความปลอดภัยทางถนนต่อเด็กและเยาวชนรวมถึงสังคมของผู้ใช้ทางที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย

๒.๒ การปรับปรุงกายภาพของถนน

2.2.1 โครงการ '1+1 = 0 รถไฟไทยปลอดภัยทุกเส้นทาง' โดย การรถไฟแห่งประเทศไทย

'ไม่มีเครื่องกั้น ไม่มีป้ายเตือน ทางหลักผ่าน และความเสมอภาคบริเวณจุดตัดและระดับถนน' ถือเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมต่อการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดรถไฟ ด้วยความรุนแรงของปัญหาดังกล่าว ได้สร้างแนวทางขับเคลื่อนภายใต้โครงการ '1+1=0 รถไฟไทยปลอดภัยทุกเส้นทาง' โดยเลข 1 ตัวแรกสามารถแปรความถึงรถไฟ เครื่องหมาย + คือ การเฉี่ยว/ชน และเลข 1 ตัวหลัง คือ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ผลลัพธ์เท่ากับ 0 มีนัยถึงการที่ไม่มีเส้นทางใดของรถไฟที่จะเกิดอุบัติเหตุอีกในอนาคตข้างหน้า

ในทางปฏิบัติ การรถไฟฯ ได้จัดกิจกรรมสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยเมื่อต้องขับขี่ยานพาหนะผ่านจุดตัดบริเวณทางรถไฟ โดย

แบ่งกิจกรรมเป็น 2 ระยะ ในระยะสั้นนั้นมีกรอบการดำเนินงานโดยอาศัยการมีส่วนร่วมของภาครัฐและเอกชนในส่วนท้องถิ่นของเขตที่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ให้การประชาสัมพันธ์และส่งเสริมความเข้าใจต่อการบังคับใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และในระยะยาวนั้นจะเตรียมจัดหาเครื่องกั้นเพิ่มเติมกว่า 100 จุดทั่วประเทศ ที่เคยได้รับรายงานการเกิดอุบัติเหตุ

2.3 การส่งเสริมธรรมภิบาลของบริการรถโดยสารสาธารณะ

โครงการ 'ส่งเสริมสนับสนุนสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ' โดย มูลนิธิผู้บริโภคความปลอดภัย การให้ข้อมูลการเดินทาง และความสะดวกสบายในการเดินทาง ถือเป็นหัวใจหลักสำคัญของบริษัทรถโดยสารระหว่างเมือง ดังนั้นเพื่อให้เกิดการตื่นตัวต่อการให้บริการผู้โดยสารและเป็นการควบคุมให้ผู้ประกอบการไม่ละเลยต่อมาตรฐานทั้ง 3 ด้าน สสส.ได้จับมือกับมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ทำการสำรวจคุณภาพเพื่อจัดอันดับรถทัวร์ยอดเยี่ยม-ยอดแย่ขึ้น ในช่วงระหว่างวันที่ 5 กุมภาพันธ์ - 27 มีนาคม พ.ศ. 2553 โดยเลือกสำรวจรถโดยสารปรับอากาศชั้น 1 ที่วิ่งระหว่าง กรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด (ภาคเหนือ ภาคอีสาน และ ภาคใต้) ที่ใช้เวลาเดินทางมากกว่า 4 ชั่วโมง พบว่าผู้ประกอบการรถโดยสารภาคเหนือ สำรวจทั้งหมด 9 บริษัท บริษัทที่ได้คะแนนสูงสุดจาก 100% คือ รถโดยสารของบริษัท บขส. (81.25%) และบริการยอดแย่ คือบริษัท แอมบาส (20.83%) ภาคอีสาน พบว่าบริษัทที่บริการยอดเยี่ยมทั้ง 3 มาตรฐาน จากผลสำรวจ 27 บริษัท คือบริษัทรุ่งประเสริฐทัวร์ (83.33%) ส่วนบริษัทรถโดยสารที่บริการยอดแย่ ได้แก่ บุษราคัมทัวร์ และบริษัท 407 พัฒนา (32.29%) ส่วนรถโดยสารขาขึ้น-ลงภาคใต้นั้น ผลจากการสำรวจ 17 บริษัท พบว่าบริษัทปิยะรุ่งเรืองทัวร์ มีระบบการบริการดีที่สุด (81.25%) และบริษัท ทรัพย์ไพศาลทัวร์มีระบบการบริการยอดแย่ที่สุด (40.63%) โดยหลักเกณฑ์การให้คะแนน จะพิจารณาคุณภาพการให้บริการผู้โดยสารและความสำคัญด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร อาทิ การมีเข็มขัดนิรภัยในทุกที่นั่งการเปลี่ยนพนักงานขับรถทุกๆ 4 ชั่วโมง เป็นต้น

2.4 การพัฒนาระบบสารสนเทศ (GIS)

2.4.1 โครงการ 'พัฒนาระบบสารสนเทศ (GIS) และข้อมูล เพื่อประเมินความปลอดภัยและเผยแพร่ข้อมูลทางหลวงบน Website' โดย สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง และคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงอย่างตรงประเด็นนั้น พื้นฐานสำคัญคือ การทราบข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดและวิเคราะห์จุดอันตรายบนสายทาง จากความสำคัญดังกล่าวสู่การพัฒนาระบบการรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System: HAIMS) และระบบประเมินความปลอดภัยของถนน (Thailand Road Assessment Program: Thai-RAP) ซึ่งได้ดำเนินงานภายใต้ระยะเวลา 1 ปี (24 ธันวาคม พ.ศ. 2552 - ธันวาคม พ.ศ. 2553) เพื่อขยายระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ให้ครอบคลุมพื้นที่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง รวมถึงกำหนดกระบวนการ การประเมินความปลอดภัยทางถนนและเกณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยและกรมทางหลวง คาดว่าจะได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางเสนอผ่านระบบเว็บไซต์ และหน่วยงานเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยของถนนต่อไป

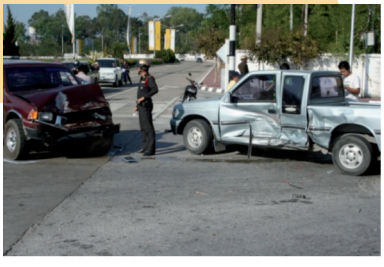
2.4.2 โครงการ 'ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน (MIS) จังหวัดอ่างทอง' โดย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอ่างทอง

โครงการนี้คือ การสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ทราบปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุแล้วนำไปป้องกัน/แก้ไขปัญหาของจังหวัดอย่างเป็นรูปธรรม โครงการได้เริ่มดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2552 ถึง 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

ผลผลิตคือ ทราบว่าอุบัติเหตุเกิดจากการล้ม/พลิกคว่ำ ด้วยตัวเองมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ที่มีการจดทะเบียนรถในจังหวัดอ่างทอง ตำแหน่งเกิดเหตุอยู่บนถนนทางหลวงเส้น 309 มากที่สุด และจุดเกิดเหตุเป็นช่วงถนนทางตรงสูงสุด ผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยมากที่สุด คาดว่าจะวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพอุบัติเหตุ ทั้งด้าน คน ยานพาหนะ และด้านถนน แล้วกำหนดมาตรฐานในการป้องกันแก้ไขอย่างยั่งยืนผ่านเวทีนโยบายระดับจังหวัดและเวทีประชาพิจารณ์

2.4.3 โครงการ 'พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุตรดิตถ์' โดย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์

โครงการได้ดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2552 - 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2553 โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของจังหวัด รวมถึง เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก และนำข้อค้นพบจากการวิเคราะห์ที่ได้ไปใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาของจังหวัดต่อไป



3. การสนับสนุนด้านวิชาการ

เดินเรือย่อมต้องอาศัยเข็มทิศและดวงดาวนำทางฉันใด การทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนก็ต้องการความรู้เป็นประทีปส่องทางฉันนั้น ปี พ.ศ. 2552 – 2553 ที่ผ่านมา โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สถาบันวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แสดงบทบาทสร้างความรู้เพื่อถนนปลอดภัยในโครงการดังต่อไปนี้

3.1 โครงการ 'อันตรายข้างทาง' โดย ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

ร่มเงาสีเขียวขจี ของต้นไม้ใหญ่ริมทางในด้านหนึ่งชวนให้เพลิดเพลิน และให้รู้สึกร่มเย็นยามขับขี่ไปมาบนถนน ในอีกด้านหนึ่ง ไม้ใหญ่อาจกลายร่างเป็นเพชฌฆาตปลิดชีวิตทุกคนในรถที่เสียหลักออกนอกผิวจราจร เช่นเดียวกันแผงคอนกรีต ราวเหล็กข้างทางที่พบเห็นได้เสมอๆ หรือแม้แต่รถที่จอดไว้ข้างทาง

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2552 ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ได้สืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในเชิงลึก 17 กรณีที่รถเสียหลักหรือหลุดออกจากถนน พบว่า เหตุชักนำได้แก่ ขับขี่ความเร็วสูง คนขับง่วงนอน ถนนลื่น ระบบห้ามล้อบกพร่อง เมื่อรถหลุดจากผิวถนนไปปะทะกับต้นไม้ เสาไฟฟ้า เสาป้ายบอกทาง หรืออุปกรณ์/วัสดุอันตรายข้างทาง ความสูญเสียมักรุนแรงถึงชีวิต เช่นเดียวกับ เมื่อรถนั้นพลิกคว่ำเพราะความชันของคันทาง

ด้วยศรัทธาต่อหลักคิด 'ความรู้ กู้ชีวิต' (Knowledge Save Lives) ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯได้พยายามสื่อสารความรู้ดังกล่าวไปยังกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงมาตรฐานถนนตลอดจนการวางแผนงบประมาณสนับสนุนต่อไป

3.2 โครงการ 'ต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร' โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ 5 มหาวิทยาลัย ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

กล่องดำมีความหมายเพียงใดต่อการค้นหาสาเหตุของเครื่องบินตกฉันใด การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนก็มีความหมายต่อความเข้าใจสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนฉันนั้น

โครงการพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร มุ่งหวังให้ได้ชุดความรู้เกี่ยวกับวิธีการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน โดยละเอียด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 – 2551 ได้สืบสวนอุบัติเหตุ รถโดยสารสาธารณะ รถรับ-ส่งนักเรียน รถยนต์ รวม 60 กรณีทั่วประเทศ และเตรียมการจัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุในสถาบันการศึกษาเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะได้ 20 หน่วยทั่วประเทศ โดยให้ 5 มหาวิทยาลัยหลัก เป็นพี่เลี้ยงสนับสนุนงานวิชาการ

3.3 โครงการ 'แผนงานวิจัยและพัฒนาการประยุกต์ใช้การสืบสวนสาเหตุอุบัติเหตุ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน' โดย

หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ มหาวิทยาลัยนเรศวร ระหว่าง 1 กันยายน พ.ศ. 2552 – 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 โดยทุนสนับสนุนจาก สสส. และ กปถ. โครงการนี้ดำเนินการถ่ายทอดเทคนิคด้านการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดสัมนาและอบรมจังหวัดนำร่อง คาดว่าจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกันต่อไป

3.4 โครงการ 'พัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน' โดย มูลนิธิไทยโรดส์

การเห็นภาพใหญ่หรือที่เรียกว่า วิหคทัศนา (Bird Eye View) ช่วยให้พญาอินทรีจับเหยื่อได้อย่างสง่างามฉันใด การเห็นภาพใหญ่ด้านความปลอดภัยทางถนนย่อมมีความจำเป็นต่อการกำหนดนโยบายและดำเนินนโยบายฉันนั้น

โครงการนี้มุ่งสร้างภาพใหญ่ด้วยการปะติดปะต่อภาพย่อยจากหลายแหล่งได้แก่ ระบบข้อมูลความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานต่างๆ การสำรวจภาคสนาม และ รายงานหรือเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้อง (เช่น รายงานการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ)

การวิเคราะห์ภาพย่อยแล้วสังเคราะห์เป็นภาพใหญ่ ทำให้เห็นความคลี่คลายของสถานการณ์อุบัติเหตุดังปรากฏรายละเอียดในรายงานฉบับนี้ เช่น

1. 10 ปีมานี้ความสูญเสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุทางถนน และปริมาณอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลง
2. ความหนาแน่นของจำนวนอุบัติเหตุกับจำนวนผู้เสียชีวิตตามภูมิภาคไม่สอดคล้องกัน
3. ภาคอีสานตอนบนและภาคใต้ตอนบนมีการกระจุกตัวของอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงถึงชีวิตมากเป็นพิเศษ
4. ภาคอีสานและภาคเหนือมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุรุนแรงถึงชีวิตมากกว่าภาคกลาง ภาคใต้ และ กทม. ฯลฯ

3.5 โครงการ 'วิจัยกฎหมายจราจรทางบก' โดย สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย

เป็นเวลากว่า 30 ปีแล้วที่ประเทศไทยยังคงใช้กฎหมายจราจรฉบับ พ.ศ. 2522 เป็นหลัก และมีกฎหมายลูกอื่นประกอบ อาทิ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แต่สาระบัญญัติของกฎหมายอาจตามไม่ทันพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ที่เปลี่ยนแปลงไป จึงน่าจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรจึงเพิ่มขึ้น โครงการนี้จึงริเริ่มศึกษาประเด็น 'ข้อด้อยของกฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน' เพื่อนำไปสู่การวางกรอบในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงโครงสร้างกฎหมายจราจรที่มีอยู่เดิม โดยได้นำองค์ความรู้ทางด้านวิศวกรรมจราจร กฎหมาย รวมถึงการบังคับใช้และการบริหารมาเป็นตัวกำหนดทิศทางและสร้างกระบวนการทำงานที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ภายในระยะเวลาดำเนินโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน (4 กันยายน พ.ศ. 2552 – 3 กันยายน พ.ศ. 2553)