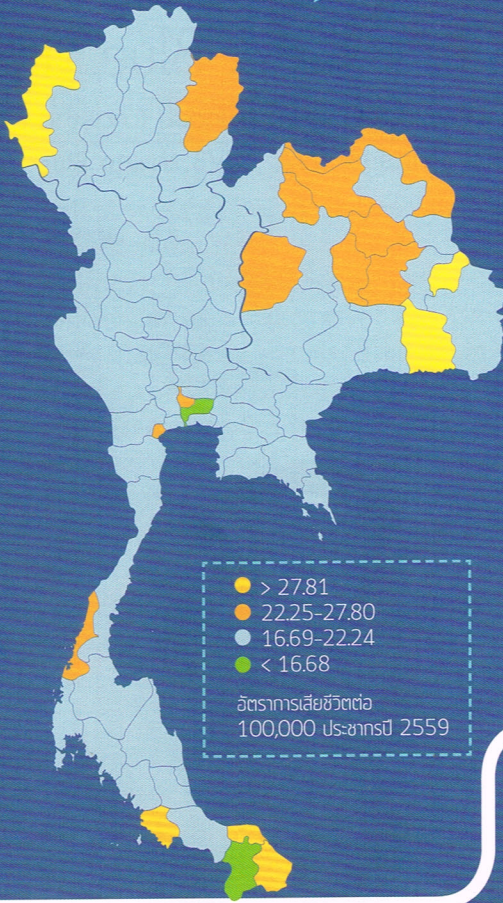


สถานการณ์สะท้อนวิธีคิด

ผมมีโอกาสได้เข้าร่วมในเวที Core Group ที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส) เป็นผู้จัดโดยมีการระดมผู้เชี่ยวชาญแต่ละสาขาทั้งการแพทยการสาธารณสุข วิศวกร นักเศรษฐศาสตร์ ตำรวจ สื่อสารมวลชน คนทำงานทางสังคม นักวิชาการ และอีกหลายสาขา มาร่วมหารือเพื่อหาทางออกให้กับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย มีการนำเอาข้อมูลที่มูลนิธิไทยโรดส์จัดทำมาช่วยกันวิเคราะห์ สิ่งที่น่าสนใจได้คืองานนี้ทำงานโดยใช้ข้อมูลพื้นฐานของการตัดสินใจ ข้อมูลล่าสุดระบุภาพรวมสถานการณ์ยังรุนแรงอยู่ มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 2 หมื่นรายต่อปีหรือเฉลี่ย 60 รายต่อวันกันเลยทีเดียวเกือบทุกจังหวัดมีอัตราการเสียชีวิตเกิน 27 ต่อแสนประชากร ซึ่งห่างไกลจากเป้าหมายค่าเฉลี่ยทั่วโลกที่ตั้งไว้ต้องไม่เกิน 10 ต่อแสนประชากร

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย



- ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละมากกว่า 2 หมื่นราย หรือเท่ากับมีการเสียชีวิตเฉลี่ย 60 รายต่อวัน
- การเสียชีวิตมีแนวโน้มลดลง ระหว่างปี 2554-2558 แต่กลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี 2559

และที่สำคัญความรุนแรงยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องบนถนนสายหลักทั่วประเทศ ถึงแม้ว่าค่าเฉลี่ยทั่วประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น แต่เมื่อแยกออกมาดูเฉพาะถนนทางหลวงยังนับว่ามีความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ศูนย์กลางหรือโดยรอบที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจหนาแน่น เมื่อมีการแยกออกมาดูเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ยิ่งสะท้อนให้เห็นถึงความชัดเจนของสถานการณ์ที่เป็นปัญหามากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเรื่อง 'ดื่มแล้วขับ-ขับเร็ว' ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ที่เราต้องหาทางแก้ไขได้ไม่ดีเท่าใดนัก ก็สอดคล้องกับที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

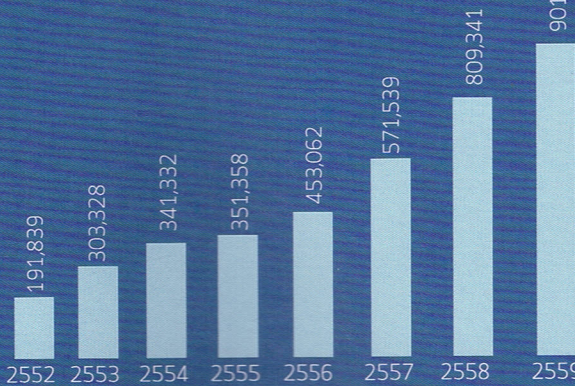
กำลังพยายามแก้ไขปรับปรุงกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยบรรจุให้ทั้งเรื่องดื่มแล้วขับ ขับเร็วเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่อตัวเองและผู้อื่นได้ คนที่ละเมิดหรือกระทำความผิดในอนาคตอันใกล้จะส่งผลทั้งค่าปรับหลักแสน มีโทษจำ(จริงๆ) และนำไปสู่การพักใช้ เบิกถอนใบอนุญาต ขับรถด้วยโดยใช้ระบบตัดแต้มเข้ามาประกอบการพิจารณาและใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยบริหารจัดการเชื่อมข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบก การ 'ขับรถเร็ว' เป็นปัญหาใหญ่ของประเทศไทยในขณะนี้เราอาจขาดความพร้อมเรื่องทักษะการขับขี่และสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่ไม่เอื้อเท่าใดนัก เรามีเพียงขยายถนนให้กว้างและดีขึ้น แต่ยังคงเป็นถนนที่มีทางแยกทางร่วมจำนวนมาก รวมทั้งมีกิจกรรมข้างถนนจำนวนมากที่เป็นอันตราย ตลาดหรือร้านขายของข้างทางกลายเป็นความเสี่ยงในการจอด หักหลบ ชนท้าย เกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่เว้นแต่ละวัน

ดังนั้นการขับรถด้วยความเร็วสูงบนถนนที่ออกแบบใช้ร่วมกันกับวิถีชีวิตของชาวบ้าน ชุมชนสองฝั่งทางจึงเป็นความเสี่ยง เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียกันทุกวัน

'ตี๋มแล้วขับ' เป็นพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนของคนไทย ที่แก้ไขลำบาก มีความเชื่อมโยงกับวิถีคิด จารีตประเพณีที่เข้าใจว่าเป็นเรื่องปกติยอมรับได้ และใคร ๆ เขาก็ทำกัน ทั้งที่ในแต่ละวันมีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีความเชื่อมโยงกับพฤติกรรมดังกล่าว เรายังคงพบปรากฏการณ์ของการนั่งรถไปกับคนที่ 'เมา' แล้วเอาชีวิตของตนไปเสี่ยงด้วยโดยไม่ใส่ใจว่านั่นคือความเสี่ยงถึง 'ตาย' ตัวเลขหลายปีที่ผ่านมาไม่เปลี่ยนแปลงมากนักเกือบครึ่งเกิดขึ้นบนถนนสายรอง อันหมายถึงในท้องถิ่น ชุมชน การดื่มสุราในชีวิตประจำวัน งานบุญประเพณีที่ยังพันหน้อยกับ 'น้ำเมา' เด็กรวยรุ่น มอเตอร์ไซด์คันเก่ง ไม่มีป้ายทะเบียน ไม่มีประกันภัย หลายครอบครัวล้มสลายเพราะการ "ตี๋มแล้วขับ"

การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ได้ข้อสรุปว่าเบื้องต้นเห็นควรยกระดับมาตรฐานเรื่องรถ คน ถนน ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดแล้วตามมาด้วยมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยเทคโนโลยีทันสมัยเข้ามาช่วยเติมเต็มให้ระบบการบริหารจัดการดีขึ้น ทั้งนี้ ผู้เชี่ยวชาญต่างมีความเห็นว่าผู้บริหาร หน่วยงานรับผิดชอบหลักต้องกล้าตัดสินใจ และหาทำให้เกิดหน่วยงานหรือองค์กรทำหน้าที่ด้านข้อมูลให้มีเอกภาพ ทันต่อเวลา เพื่อให้การตัดสินใจเหล่านั้นส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง ล่าสุดมีความพยายามเสนอให้มีการจัดตั้ง 'สถาบันวิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน' เพื่อมาช่วยเติมเต็ม 'จุดอ่อน' ซึ่งเป็นหนึ่งในหลายๆ เรื่องที่ต้องปรับปรุงแก้ไข ก็หวังว่าแนวคิดเหล่านี้จะได้รับความสนใจจากฝ่ายบริหารบ้านเมือง ที่จะหันมาดูแลเรื่องนี้กันอย่างจริงจังเสียที อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องใหญ่ของคนทั่วโลก การแก้ไขต้องทำอย่างมืออาชีพ ข้อมูลต้องแม่นยำ ทันเหตุการณ์ ดูจากที่ประเทศไทยเผชิญอยู่ทุกวันนี้คงต้องขอแนะนำว่า 'รีบกันหนอยครีบ' เสียชีวิตมากกว่า 2 หมื่นรายต่อปีนี่ก็คงเป็นเหตุผลมากพอและควรค่ากับการตัดสินใจ Wi

สถิติจำนวนการตรวจจับความเร็วบนทางหลวง ปี 2551-2559



จำนวนการจับกุมที่เพิ่มขึ้นยังไม่ส่งผลให้อุบัติเหตุจากความเร็วลดลง สอดคล้องกับผลสำรวจที่พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ปรับพฤติกรรมเพียงช่วงเวลาหนึ่ง



พรหมบิณฑ์ กัณธิยะ:

ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปท.)

"ตั้งสติ..ก่อนสตาร์ท"

www.accident.or.th, phwthai@yahoo.com, Facebook / pkantiya

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมารขับขี่ เมื่อถูกจับความเร็ว

