



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

สรุปเนื้อหาเพื่อการสื่อสาร

งานสัมมนาอุบัติเหตุ 4 ภาค

โดย

ชูวิศ ฤกษ์ศิริสุข

กันยายน 2553

รายงานสรุปผลการดำเนินการ

**โครงการ สรุปเนื้อหาเพื่อการสื่อสาร
'งานสัมมนาอุบัติเหตุ 4 ภาค'**

สัญญาเลขที่ ACC2 53023

โดย

นายชูวิทย์ ฤกษ์ศิริสุข

(คณะบุคคลจีนเซีย)

ผู้รับผิดชอบโครงการ

3 กันยายน 2553

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเสนอต่อ
ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
รายงานสรุปผลการดำเนินการ

โครงการ สรุปรายงานเพื่อการสื่อสาร 'งานสัมมนาอุบัติเหตุ 4 ภาค'

สัญญาเลขที่ ACC2 53023

โดย

นายชูวิทย์ ฤกษ์ศิริสุข

(คณะบุคคลจีนเซีย)

ผู้รับผิดชอบโครงการ

3 กันยายน 2553

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเสนอต่อ
ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

รายงานสรุปผลการดำเนินการ โครงการ สรุบน้ำหาเพื่อการสื่อสาร 'งานสัมมนาอุบัติเหตุ 4 ภาค'

ด้วยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ได้
อำนวยความสะดวกให้มีการสัมมนาวิชาการระดับภาค เรื่องอุบัติเหตุจราจร “พลังเครือข่าย สู้ทศวรรษความ
ปลอดภัยทางถนน: Partnership for Decade of Action for Road Safety” ทั้ง 4 ภาค ตลอดระยะเวลา
เดือนสิงหาคม เพื่อเป็นเวทีให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของภาคี เครือข่ายคนทำงาน

และเพื่อให้เนื้อหาที่ได้จากการสัมมนาเป็นที่รับรู้อย่างกว้างขวาง อันเป็นเงื่อนไขสำคัญทำให้เกิด
การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ค้นคว้า วิเคราะห์หาสาเหตุ และประยุกต์ใช้แนวทาง วิธีการ แก้ไขและป้องกัน
อุบัติเหตุให้เหมาะสมกับพื้นที่และเครือข่าย ตลอดจนสร้างกระแสความตื่นตัวก้าวสู่ทศวรรษความปลอดภัย
ทางถนนผ่านสื่อสาธารณะ จึงเห็นควรให้มีการสรุบน้ำหาเพื่อการสื่อสาร 'งานสัมมนาอุบัติเหตุ 4 ภาค'
โดยได้ว่าจ้างให้ข้าพเจ้านายชูวัส ฤกษ์ศิริสุข ในนามของ “คณะบุคคลชินเซีย” ดำเนินการและประสานงาน
จัดทำเนื้อหาเพื่อการสื่อสารตลอดการสัมมนา 4 ภาคขึ้น

บัดนี้ การดำเนินงานดังกล่าวได้แล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อย จึงได้จัดทำรายงานผลการดำเนินการ ดัง
มีรายละเอียด ดังนี้

ระยะเวลา/สถานที่ ในการดำเนินการ

ภาคกลาง วันที่ 2 – 3 สิงหาคม 2553 โรงแรมเซ็นจูรี พาร์ค กรุงเทพฯ

ภาคเหนือ วันที่ 9 -10 สิงหาคม 2553 โรงแรมโลตัสปางสวนแก้ว จังหวัดเชียงใหม่

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ วันที่ 19-20 สิงหาคม 2553 ณ โรงแรมสีมาธานี อำเภอเมือง จังหวัด
นครราชสีมา

ภาคใต้ วันที่ 26-27 สิงหาคม 2553 ณ โรงแรม เมโทรโพล จังหวัดภูเก็ต

ผลการดำเนินการ

จากการเข้าร่วมรับฟัง เพื่อเก็บความเนื้อหา และสรุป จากเวทีการสัมมนา 4 ภาค และเรียบเรียง

ปรากฏผลดำเนินการ จำนวน 26 ชิ้นงาน

แบ่งเป็น ภาคกลาง 6 ชิ้น

ภาคเหนือ 7 ชิ้น

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6 ชิ้น

และภาคใต้ จำนวน 7 ชิ้น

โดยมีรายละเอียดดังนี้

ภาคกลาง

มีผู้ดำเนินการผลิต จำนวน 2 คน ผลิตเนื้อหาจำนวน 6 ชิ้น ได้แก่

1. พบคนภาคกลาง 80% ไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด
2. ภัยที่มองไม่เห็น น้ำจากรถชนปลาทำอุบัติเหตุสมุทรสาครพุ่ง 7 เท่า
3. ศรีปทุมโชวี 'บัณฑิตอุดมคติ' สร้างสำนึกสังคม ประเดิมลดอุบัติเหตุ 15%
4. 'ท้องถิ่น' ในทศวรรษที่โลกตั้งเป้าลดอุบัติเหตุ
5. บทคัดย่อ: งานวิจัย-งานศึกษา ลดอุบัติเหตุภาคกลาง-ภาคตะวันออกเฉียง
6. ก้าวอย่าง 'ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน'

โดย สุพจน์ ทรัพย์ล้อม ปลัดกระทรวงคมนาคม

ภาคเหนือ

มีผู้ดำเนินการผลิต จำนวน 3 คน ผลิตเนื้อหาจำนวน 7 ชิ้น ได้แก่

1. อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยพิการสูงกว่าเพื่อนบ้าน 4 เท่า
2. คนเหนือ 75% เร็วเกินขีด ขาแวนซ์ 14% ไม่รู้ต้องสวมหมวก
3. "จสร.100 เมืองตาก" ในภารกิจถักทอเครือข่ายแจ้งข่าว
4. การทางเชียงรายโชวี ใช้ GIS วิเคราะห์จุดเสี่ยงทางหลวง
5. ศึกษาอุบัติเหตุจากกล้อง CCTV สู่มาตรการลดอุบัติเหตุที่เชียงใหม่
6. ใช้ยางรถเก่าเตี้ยภัยถนน แพทย์ดึงระวางติดไฟ ทำอุบัติเหตุหนัก
7. รายงานพิเศษ : มองไปข้างหน้า การลดอุบัติเหตุทางถนนภาคเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

มีผู้ดำเนินการผลิต จำนวน 2 คน ผลิตเนื้อหาจำนวน 6 ชิ้น ได้แก่

1. อีสานพบคนบุรีรัมย์เชื้อผิด 'มีสติ ชั่งได้' มากสุด
2. นักวิชาการแนะให้ 'ท้องถื่น' เป็นเจ้าภาพ แก่อุบัติเหตุได้ยั่งยืน
3. เอกชนอีสาน ไซ้ลดอุบัติเหตุถนน คั้นกำไรให้สังคม
4. โคราชทำแก๊ ใช้ 'กูเกิ้ลแมพ' ปักหมุดจุดเกิดอุบัติเหตุ
5. ตร. โวยกองทุน 'ประมุขเลขสวย' เลิกหวง คั้นเงินให้จังหวัดลดอุบัติเหตุ
6. อีสานสู่ทศวรรษถนนปลอดภัย เน้นเครือข่าย 'เยาวชน'

ภาคใต้

มีผู้ดำเนินการผลิต จำนวน 2 คน ผลิตเนื้อหาจำนวน 7 ชิ้น ได้แก่

1. อบจ.ภูเก็ต พุ่มงบช่วย ตร.ติดกล้องจับความเร็ว
2. ภาคใต้ครองแชมป์อุบัติเหตุมอเตอร์ไซด์-คนเดินเท้า คดีเมาแล้วขับลดลงมากที่สุด
3. สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ปี 54 รณรงค์ใหญ่ใส่หมวกกันน็อค 100%
โดย นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม
4. เทศบาลหาดใหญ่ไซ้ 3 นวัตกรรมลดอุบัติเหตุ ยันได้ผลคุ้มค่า
5. ภูเก็ต เจ๋ง! ไซ้ผลงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
6. 'ท้องถื่น' ลดอุบัติเหตุ "เราทำได้"
7. เครือข่ายใต้ฮึด ลดอุบัติเหตุเหลือครึ่งใน 10 ปี

โดยการสำรวจอย่างประมาณการณ์พบว่า เนื้อหาที่ได้จัดทำทั้งหมด เกินกว่าร้อยละ 50 ได้รับการเผยแพร่ในสื่อสารมวลชนในรูปแบบต่างๆ ด้วยระยะเวลาที่ต่อเนื่อง ส่งผลเป็นกระแสและความตื่นตัวต่อสาธารณะพอสมควร ซึ่งสะท้อนถึงความสำเร็จในการดำเนินการเผยแพร่ต่อสาธารณะในระดับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม ลักษณะงานที่เป็นการสัมมนาในระดับภูมิภาค เนื้อหาที่ได้รับการเผยแพร่ส่วนใหญ่ จึงเป็นประเด็นปัญหาอุบัติเหตุและตัวอย่างความสำเร็จในการจัดการสร้างความปลอดภัยทางถนนในกรณีต่างๆ ที่ได้จากการสัมมนา มากกว่าที่จะเป็นประเด็นใหญ่เพียงพอที่จะสร้างกระแสความตื่นตัวในระดับชาติ

ปัญหาและอุปสรรคที่พบจากการดำเนินงาน

จากการติดตามรับฟังการสัมมนาตลอด 4 ภาค โครงสร้างเนื้อหาของงานสัมมนา ประกอบด้วย การนำเสนอสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาค การนำเสนอผลงานวิจัย โครงการลดอุบัติเหตุ และนวัตกรรมเพื่อการลดอุบัติเหตุ และทิศทางการดำเนินการของเครือข่ายภูมิภาคในทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่จะเริ่มต้นขึ้นในปี 2554

โดยกระบวนการสัมมนา เน้นการสร้างเครือข่าย และเปิดให้ภาคส่วนต่างๆ เข้าร่วมเป็นส่วนสำคัญในการสัมมนา นับตั้งแต่การมีส่วนร่วมในเวที การแสดงผลงาน การออกร้าน และการเสริมพลังด้วยการมอบรางวัล

ซึ่งโครงสร้างเนื้อหา และกระบวนการที่มี เหมาะสมและสอดคล้องกับจุดประสงค์ของงานที่มุ่งหมายการขับเคลื่อนและเสริมพลังเครือข่าย ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการถอดบทเรียน การทำงานเครือข่ายอย่างต่อเนื่องต่อไป

อย่างไรก็ตาม ในฐานะผู้ดำเนินการผลิตเนื้อหาเพื่อเผยแพร่ต่อสื่อสาธารณะ จะวิเคราะห์ถึงปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการผลิตเนื้อหาเท่านั้น โดยตระหนักดีว่า จุดประสงค์หลักสำคัญของการจัดเวทีสัมมนา 4 ภาคครั้งนี้ การเผยแพร่เนื้อหาที่มีขึ้นก็เพื่อจุดประสงค์ในการสนับสนุนการทำงานเครือข่ายนั่นเอง

ทั้งนี้ มีประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับการผลิต ซึ่งอาจจะส่งต่อความคาดหวังในการเผยแพร่เพื่อการสื่อสารต่อสาธารณะโดยสรุป ดังนี้

1. เนื้อหา “ไม่เป็นข่าว”

ผลงานวิจัย โครงการ และนวัตกรรม ในบางภูมิภาค ไม่ได้ไปถึงถึงการค้นพบใหม่ หรือการยืนยันข้อเท็จจริงใดๆ ซึ่งเป็นข้อจำกัดสำคัญของการส่งต่อเนื้อหาเพื่อเผยแพร่ให้กับสื่อมวลชน

2. สื่อมวลชนท้องถิ่น ยังไม่ให้ความสนใจเพียงพอ

เนื่องจากเป็นงานสัมมนาในระดับภูมิภาค เนื้อหาจึงมีลักษณะเฉพาะที่ใกล้ตัวกับคนในท้องถิ่นมากกว่า ซึ่งทำให้การส่งต่อเพื่อเผยแพร่กับสื่อส่วนกลางทำได้ยาก หากแต่เหมาะสมต่อการเผยแพร่ในสื่อท้องถิ่นมากกว่า ขณะที่สื่อท้องถิ่นกลับไม่ให้ความสนใจอย่างเพียงพอ ซึ่งสะท้อนจุดอ่อนของเครือข่ายในภูมิภาค ที่อาจจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับสื่อท้องถิ่นมากขึ้น

3. เนื้อหาที่มีศักยภาพ “เป็นข่าว” อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานเครือข่ายในพื้นที่

โดยข้อจำกัดของนำเสนอข่าวสารสื่อมวลชนส่วนกลาง ที่มักจะให้ความสำคัญกับข่าวที่มีเนื้อหาใหม่ๆ หรือส่งผลกระทบต่อคนวงกว้าง หรือสะท้อนความตื่นตระหนก ดังนั้นจึงทำให้เนื้อหาการสัมมนาที่มีศักยภาพเป็นข่าวบางเรื่อง ส่งผลกระทบต่อเครือข่ายในพื้นที่ เช่น รายงานการสำรวจสถานการณ์อุบัติเหตุในบางจังหวัด ทำให้หน่วยงานบริหารในจังหวัดนั้นๆ หวั่นเกรงต่อภาพลักษณ์การบริหารงานในพื้นที่ของตนเอง เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

1. เพื่อให้การสื่อสารสาธารณะมีช่องทางที่หลากหลายมากขึ้นในอนาคต ทั้งในสื่อส่วนกลาง ท้องถิ่น และในระดับพื้นที่ ประเด็นเรื่องการสื่อสารสาธารณะจึงน่าจะได้รับการบรรจุเป็นวาระหนึ่งในเนื้อหางานสัมมนา เพื่อให้เครือข่ายลดอุบัติเหตุได้ให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าว ในฐานะกลไกหนึ่งในการสร้างสำนึกความปลอดภัยทางถนน
2. งานสัมมนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อขับเคลื่อนการทำงานของเครือข่าย อาจมีเนื้อหาสำคัญที่ส่งเสริมการทำงานของเครือข่าย แต่ไม่มีศักยภาพที่จะเป็นข่าวต่อสาธารณชนวงกว้าง ดังนั้นองค์กรเครือข่ายจึงควรสร้างช่องทางสื่อสารของตนเองให้มากขึ้น และประสานทักถอข่าวสารเหล่านี้เป็นรูปธรรม เพื่อรองรับเนื้อหา อาทิ เว็บไซต์ หรือวิทยุชุมชน เป็นต้น

**เนื้อหาจากงานสัมมนา
ที่ผลิตเป็นเอกสารเพื่อการเผยแพร่**

(รวม 26 ชิ้นงาน)

พบคนภาคกลาง 80% ไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด

นักวิจัยเอไอที เผย ภาคกลาง-ตะวันออก แซมปีตายจากอุบัติเหตุสูงสุด แม้อุบัติเหตุลด แต่ความรุนแรงกลับเพิ่ม อึ้ง! กว่า 80% ไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด จำนวนมากยังเชื่อว่า “ตีมีก็ขับได้”

2 ส.ค.2553 โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค ในงานเสวนา “พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ภาคกลางและภาคตะวันออก” ผศ.ดร.กันฉวีร์ กนิษฐพงศ์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย หรือเอไอที และ ดร.ไพโรจน์ เจริญชวลิต มหาวิทยาลัยบูรพา เปิดเผยงานวิจัยถึง ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน ในภาคกลางและภาคตะวันออก ว่า ตั้งแต่ปี 2548-2552 แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ขณะเดียวกันกลับพบว่า ความรุนแรงของอุบัติเหตุแต่ละครั้งกลับเพิ่มขึ้น และพบปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงและทัศนคติที่ไม่ถูกต้องของประชาชนในหลายจังหวัด

ทั้งนี้ งานวิจัยดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนปัญหาสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน โดยทำการสัมภาษณ์ประชาชนทั่วประเทศ จังหวัดละ 1,600 คน ตั้งแต่เดือนมี.ค.-ก.ค.53

ผศ.ดร.กันฉวีร์ กล่าวถึงผลสรุปผลสำรวจในภาคกลางและภาคตะวันออกว่า ภาคกลางและตะวันออกมีอัตราการตายต่อจำนวนประชากรแสนคนสูงที่สุด แต่มีอัตราการเสียชีวิตต่อจีดีพีต่ำที่สุด อย่างไรก็ตาม ความสูญเสียทางเศรษฐกิจก็ยังคงสูงนับหมื่นล้านบาทต่อปี ที่สำคัญพบว่า ผู้ขับขี่มากกว่า 80% ไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์เคยตีมีแล้วขับขึ้นสูงถึง 35-40% โดยจังหวัดที่ตีมีแล้วขับมากที่สุด ได้แก่ ระยอง สระแก้ว ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ และจังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่ประชาชนมีทัศนคติว่า “แม้ตีมีสุรา ถ้าพอมีสติก็ขับขึ้นได้” มากที่สุด

นอกจากนี้ยังพบว่า ภาคกลางและภาคตะวันออกประชาชนส่วนใหญ่ใช้ความเร็วสูงกว่ากฎหมายกำหนด โดยในเขตเมืองพบว่า ประชาชนเคยใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด 80 กม./ชม. ถึง 64% นอกเขตเมืองประชาชนเคยใช้ความเร็วมากกว่า 120 กม./ชม.ถึง 73% ทั้งที่กฎหมายกำหนดไว้ที่ 90 กม./ชม. โดยจังหวัดสระแก้ว เป็นจังหวัดที่ประชาชนมีทัศนคติที่ว่า “ขับเร็วไม่อันตรายมากที่สุด” ขณะที่จังหวัดฉะเชิงเทรา คนขับและคนซ้อนไม่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด

ผศ.ดร.กันฉวีร์ กล่าวว่า การศึกษาดังกล่าวจะเสร็จสมบูรณ์ในราวเดือนตุลาคมนี้ ซึ่งจะเป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อเป็นโจทย์ให้แก่หน่วยงานในแต่ละจังหวัดต้องขบคิดแก้ปัญหาทั้งทางภาคปฏิบัติและการให้ความรู้ การเปลี่ยนแปลงทัศนคติของประชาชนซึ่งยังเป็นปัญหาอยู่มาก และเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

งานเสวนาดังกล่าว เป็นหนึ่งในงานสัมมนาระดับภาคที่จะมีขึ้นทั่วประเทศ จัดโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนำร่อง (สจจร.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาศาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปใช้ในการกำหนดการตัดสินใจแก้ปัญหาอย่างเหมาะสม รวมทั้งเป็นเวทีแลกเปลี่ยนข้อมูล ความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น

ทั้งนี้ นพ.ธนพงศ์ จินวงษ์ ผู้อำนวยการ ศวปถ. กล่าวถึงภาพรวมของการจัดงานสัมมนาระดับภาค ซึ่งจะเกิดขึ้นต่อเนื่องทั้ง 4 ภาคว่า เป็นการเตรียมความพร้อมและสร้างกระแสให้เครือข่ายคนทำงานด้านอุบัติเหตุ ภายหลังจากที่รัฐบาลได้ประกาศให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และรับรองแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของไทย เพื่อให้สอดคล้องกับมติของสหประชาชาติที่จะระงับและขับเคื่อนเรื่องนี้ไปประเทศต่างทั่วโลก

ภัยที่มองไม่เห็น น้ำจากรถชนปลาทำอุบัติเหตุสมุทรสาครพุ่ง 7 เท่า

เอไอทีวิจัยพบถนนพระราม 2 ช่วงสมุทรสาคร มีอุบัติเหตุมากกว่าช่วงสมุทรสงคราม 7 เท่า เป็นสาเหตุให้มีคนเสียชีวิตมากกว่า 6 เท่า เหตุจากน้ำเมือกปลาทำถนนลื่น

2 ส.ค.2553 โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค ในงานเสวนา “พลังเครือข่าย ผู้ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ภาคกลางและภาคตะวันออก” จัดโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่านรอง (สอจร.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีการเปิดเผยงานวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย พบถนนพระราม 2 ช่วงสมุทรสาครอุบัติเหตุมากกว่าช่วงสมุทรสงคราม เหตุจากน้ำเมือกปลาทำถนนลื่น

งานวิจัยของ ผศ.ดร.กันวีร์ กนิษฐพงศ์ ธีรเดช ทองสัมฤทธิ์ และสืบพงษ์ ชูเกิด เรื่อง ‘งานศึกษาค่าความเสียหายของผิวทางที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษา ผลกระทบของน้ำเมือกปลาบนถนนพระราม 2 จังหวัดสมุทรสาคร ได้วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุในเชิงลึก หลังพบว่า ระหว่างปี 2544-2551 ถ.พระรามสอง จังหวัดสมุทรสาคร มีอุบัติเหตุมากกว่า ถ.พระรามสองที่ตัดผ่านสมุทรสงครามถึง 7 เท่า อัตราการตายมีมากกว่าถึง 6 เท่า เพราะถนนพระราม 2 ที่ผ่านสมุทรสาคร มีรถบรรทุกชนส่งปลาเป็นจำนวนมาก สันนิษฐานว่า น้ำเมือกปลาที่ไหลลงมาบนถนนทำให้ถนนลื่น และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

โดยทำการศึกษาค่าความเสียหายที่ปลอดภัยของผิวทาง ทำการทดสอบภาคสนามหน้าตลาดทะเลไทย และทางเข้าตัวเมืองสมุทรสาคร ใช้เครื่องมือเฉพาะในการวัดความเสียหายถนนที่ตำแหน่งได้ร่องล้อด้านซ้าย และศึกษาเปรียบเทียบพบว่า ในกรณีไม่ได้ทำความสะอาดเมืองปลาบนถนน ค่าที่ได้จะมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน 20-50% และหลังทำความสะอาดถนน ค่าเฉลี่ยที่ได้สูงขึ้นประมาณ 1.2-1.4 เท่า

และจากการจำลองสภาพพื้นที่ โดยทดลองเทน้ำเมือกปลาทุกวัน พบว่าจากผิวทางใหม่ที่มีแรงเสียดทานสูง แต่เมื่อผ่านไป 1-4 สัปดาห์ ค่าลดลงเรื่อยๆ ไปอีก 15-30% เนื่องจากการสะสมของน้ำเมือกปลา จากนั้นทดลองทำความสะอาดโดยวิธีต่างๆ ทั้งกวาดน้ำเปล่า ราดด้วยน้ำยาอีเอ็ม ซึ่งพบว่าทำความสะอาดผิวทางมีผลต่อการเพิ่มค่าความเสียดทาน ช่วยทำให้ถนนลื่นน้อยลงได้

ทั้งนี้การศึกษาชี้ว่า พื้นที่จังหวัดสมุทรสาคร ในช่วงเวลาเช้ามีการขนส่งอาหารทะเลออกจากตลาด มีรถบรรทุกทั้ง 4 ล้อ และ 6 ล้อมีทั้งรถที่ปิดฝาภาชนะ และไม่ปิดฝาภาชนะ ซึ่งพบว่า มีน้ำรั่วมาบนถนนถึง 60% ทำให้ถนนแฉะและลื่นเหม็น ซึ่งจากการติดตามการจับกุมรถเหล่านี้ ค่อนข้างยาก เพราะถ้าตั้งด่าน รถจะไม่ออก และจะส่งผลกระทบต่ออาหารที่ต้องรีบขนส่ง

ศรีปทุมโบว์ 'บัณฑิตอุดมคติ' สร้างสำนักสังคม ประเดิมลดอุบัติเหตุ 15%

รองอธิการบดีศรีปทุมกล่าวในงานสัมมนาความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการลดอุบัติเหตุจราจรเป็นความรับผิดชอบของสถาบันการศึกษา ศรีปทุมเริ่มแล้วสร้างสำนักแก่นักศึกษาอย่างเป็นระบบ ผ่านโครงการบัณฑิตอุดมคติ และ CSR คล้าย CSR ของเอกชน พบสถิติช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดกับนักศึกษาได้ 15%

2 ส.ค.53 ที่โรงแรมเซ็นจูรี่ ในงานสัมมนาวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับภูมิภาค เรื่อง “พลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ภาคกลางและภาคตะวันออก” จัดโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่านรอง (สอจร.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ผศ.ดร.วิรัตน์ เลิศไพฑูรย์พันธ์ รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยศรีปทุม ได้กล่าวถึงบทบาทของสถาบันการศึกษาต่อการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนว่า ม.ศรีปทุมถือว่า เรื่องการลดอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องหนึ่งที่มหาวิทยาลัยจะต้องรับผิดชอบต่อสังคม เนื่องจากมีนักศึกษาในสังกัดที่จะออกไปสู่สังคมเป็นจำนวนมาก

รองอธิการบดี ม.ศรีปทุม กล่าวว่า มหาวิทยาลัยเน้นการสร้างนักศึกษาให้มีความเข้าใจ ความตระหนัก ความรับผิดชอบต่อสังคม โดยจัดชุดวิชา “บัณฑิตอุดมคติ” ซึ่งนักศึกษาใหม่ทุกคนต้องผ่านรายวิชานี้ ปีหนึ่งเฉลี่ยแล้วประมาณ 4,500 คน ทั้งยังมีหน่วยงาน “USR” หรือ University Social Responsibility ซึ่งตั้งมาประมาณ 3 ปีเพื่อทำงานคล้าย CSR ของภาคเอกชน มุ่งเน้นการทำให้ศึกษามีจิตอาสา มีสำนักรับผิดชอบต่อสังคมในทุกมิติ สำหรับวิชาเรียนที่เป็นรูปธรรมนักศึกษาต้องแบ่งกลุ่มย่อยเพื่อสร้างโครงการจิตอาสาขึ้นมาปฏิบัติจริงและกลับมานำเสนอ ซึ่งเรื่องอุบัติเหตุจราจรก็เป็นส่วนหนึ่งในวิชานี้

“การออกไปทำกิจกรรมต่างๆ ไปดูของจริงข้างนอก ทำให้เขาเกิดความเข้าใจอย่างแท้จริง บางทีครูบอกเท่าไรก็ไม่เชื่อ แต่เมื่อได้เห็นตัวอย่างแล้ว เขาจะเกิดความเข้าใจด้วยตัวเอง” รองอธิการบดีกล่าว

ผศ.ดร.วิรัตน์ กล่าวว่า นอกจากนี้นักศึกษายังออกไปทำกิจกรรมร่วมกับชุมชน เช่น การจัดกิจกรรมรณรงค์ลดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลมีการจัดขบวนรณรงค์ในชุมชนใกล้เคียง มีการอบรมร่วมกับบริษัทโดยดำเนินการขับขี่ปลอดภัย ประชาสัมพันธ์กิจกรรมการรณรงค์ต่างๆ ในเว็บไซต์ ทำแผ่นพับแจก นอกจากนี้ยังสร้างความร่วมมือกับสถานีตำรวจบางเขนซึ่งอยู่ใกล้เคียงเพื่อให้นักศึกษาช่วยทำสื่อรณรงค์เรื่องการขับขี่ปลอดภัยด้วย

สำหรับตัววัดความสำเร็จเรื่องการลดอุบัติเหตุที่นั่น รองอธิการบดีกล่าวว่า เพิ่งเริ่มเก็บข้อมูลเมื่อปีที่ผ่านมา โดยเก็บข้อมูลจากบริษัทประกันซึ่งมีข้อมูลอุบัติเหตุของนักศึกษาทุกคน พบว่า หลังรณรงค์เรื่องการขับขี่ปลอดภัยอย่างจริงจัง จำนวนอุบัติเหตุลดลงจากช่วงก่อนหน้าประมาณ 15.65% แต่ก็ยังไม่เป็นที่พอใจ ต้องทำต่อ และคงไม่หยุดอยู่แค่นี้มหาวิทยาลัย

'ห้องถิ่น' ในทศวรรษที่โลกตั้งเป้าลดอุบัติเหตุ

การที่ประเทศไทยมียอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดอันดับ 5 ของโลก สะท้อนให้เห็นความรุนแรงของปัญหานี้อย่างชัดเจน รัฐบาลได้เริ่มประกาศให้ 'การลดอุบัติเหตุ' เป็นวาระแห่งชาติ สอดคล้องกับเป้าหมาย 'ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน' ของสหประชาชาติ ซึ่งต้องการให้ประเทศภาคีลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2563

แต่นอกจากการแก้ปัญหาของหน่วยงานต่างๆ ในภาครัฐ เรายังสามารถเห็นตัวอย่างการดำเนินการของชุมชนท้องถิ่นที่แก้ไขปัญหาของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ตรงความต้องการได้อีกด้วย ตัวอย่างดังกล่าวถูกหยิบยกมานำเสนอภายในงานสัมมนาวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับภูมิภาค ส่วนของภาคกลาง และภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 2-3 ส.ค.ที่ผ่านมา*

ยุทธวิธี 'ลูกสอนแม่' ที่สุพรรณบุรี

ชุมชนพลับพลาไชย จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นชุมชนต้นแบบที่มียุทธศาสตร์เกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุของตนเอง ทั้งด้านการรณรงค์เมาไม่ขับ การปรับปรุงแก้ไขโครงสร้างทางวิศวกรรม การจัดตั้งหน่วยบรรเทาและช่วยเหลือฉุกเฉิน

ตัวแทนชุมชนเล่าว่า สาเหตุของการตื่นตัวเริ่มมาจากการที่ชุมชนมีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหลากหลายลักษณะ ทั้งแยกตัว T แยกตัว X และแยกตัว H โดยแยกตัว X จะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเป็นคนต่างถิ่น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยว ในช่วงไฮซีซั่น ทางชุมชนจึงริเริ่มจัดทำเครื่องป้องกันอุบัติเหตุ

เรื่องของการให้ความรู้กับประชาชนก็เป็นอีกแนวทางที่จะช่วยแก้ปัญหา ในส่วนคนต่างถิ่นอาจเป็นเรื่องนอกเหนือความสามารถที่ชุมชนจะผลักดัน แต่สำหรับคนในชุมชนเองแล้ว พวกเขาใช้วิธีการให้ความรู้จากลูกสู่มแม่ ซึ่งได้ผลดีเยี่ยม เช่น เมื่อลูกถามแม่ว่าทำไมไม่สวมหมวกกันน็อก ผู้ปกครองก็จะเกิดความอายและกลัวลูกทำตามแบบ นอกจากนี้ยังใช้เครื่องมือสำคัญอย่างวิทยุชุมชนด้วย โดยอบรมเยาวชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดรายการที่พวกเขาอยากทำ โดยสอดแทรกการบ้านเรื่องการลดอุบัติเหตุเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งด้วย เพื่อให้เขาไปค้นคว้าแล้วนำมาสื่อสาร เมื่อวัยรุ่นคุยกับวัยรุ่นการสื่อสารเนื้อหาเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุก็มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ อบต.ยังมีการจัดตั้งหน่วยกู้ชีพ เริ่มโครงการรถอีแต่นปลอดภัย เนื่องจากเล็งเห็นความเสี่ยงของรถผิดกฎหมายแต่ได้รับความนิยมนิดนี้เป็นอย่างดี โดยสร้างความร่วมมือกับองค์กรในท้องถิ่น ทำการติดตั้งไฟให้สัญญาณในการเลี้ยวให้กับบรรดารถอีแต่น

บทบาทวัดห้วยมงคลกับการขับเคลื่อนความปลอดภัย

วัดห้วยมงคล จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นวัดชื่อดังที่ผู้คนทั่วสารทิศหลังไหลไปสักการะ เจ้าอาวาสวัดห้วยมงคลมักสร้างกิจกรรมช่วยเหลือสังคมหลายด้าน จนกระทั่งถึงทหารตำรวจในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้

ไม่เฉพาะประเด็นด้านศาสนา พระครูปลัดสรวรพินิจ เจ้าอาวาสวัดห้วยมงคลยังให้ความสนใจในเรื่องการขับเคลื่อนความปลอดภัยด้วย โดยได้มอบปัจจัยและสนับสนุนเรื่องอุปกรณ์ต่างๆ ให้แก่ชุมชน ไม่ว่าจะเป็ป้ายบอกทาง สัญญาณไฟบอกทาง รวมถึงการสนับสนุนเรื่องจุดบริการทางหลวง เพื่อให้ผู้สัญจรผ่านเส้นทางภาคใต้ได้มีจุดพักกร มีห้องน้ำบริการ

เอาชนะ 'ถนนแยกโคตร' ที่เพชรบุรี

นายก อบต.ถ้ำรงค์ จังหวัดเพชรบุรี เล่าให้ฟังถึงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนว่า ทันทีที่ทางหลวงพาดผ่านตำบลนี้ ก็ได้แยกหมู่บ้านออกเป็น 2 ฝั่ง จนชาวบ้านเรียกมันว่า 'ถนนแยกโคตร' ทำให้ชาวบ้านต้องข้ามไปมาเพื่อหาญาติสนิทมิตรสหาย กระทั่งคนในชุมชนถูกรถชนตายไป 3 ราย ต่อมาถนนถูกขยายจาก 4 เลน เป็น 7 เลน ยิ่งสร้างความยากลำบากให้แก่คนในพื้นที่ ทาง อบต.จึงได้ทำประชาคมและร่วมมือกับประชาชนในพื้นที่ผลักดันให้มีทางลัดใต้ถนนเป็นผลสำเร็จ หลังจากนั้นก็ไม่ใครในหมู่บ้านประสบอุบัติเหตุอีก

มีทางลัด ชีวิตในชุมชนก็กลับมา เด็กนักเรียนก็เริ่มหันมาขี่จักรยานไปโรงเรียนที่อยู่ฝั่งตรงข้าม จากเดิมที่แทบไม่มี แต่ตอนนี้มีเป็นร้อยคัน ทาง อบต.จึงสร้างโครงการให้เด็กฯ ได้ขี่จักรยานศึกษาพื้นที่ เนื่องจากตำบลนี้ได้ชื่อว่าเป็นตำบลแห่งการเรียนรู้ นายกฯ อบต.บอกว่า เป็นการฝึกให้เด็กขี่จักรยานในป่าเสียก่อนที่จะขี่เข้าเมือง ในกรณีนี้อาจได้สอดแทรกให้เด็กได้เรียนรู้สัญลักษณ์และกฎจราจรต่างๆ ด้วย

นี่คือตัวอย่างการดำเนินการของคนเล็กๆ แห่งท้องถิ่นเล็กๆ ง่ายๆ แต่ได้ผล ในวาระสร้างความปลอดภัยบนถนน ที่เป็นวาระของประเทศและของโลก

บทคัดย่อ: งานวิจัย-งานศึกษา ลดอุบัติเหตุ ภาคกลาง-ภาคตะวันออก

2 ส.ค.2553 โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค ในงานเสวนา “พลังเครือข่าย ผู้ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ภาคกลางและภาคตะวันออก” จัดโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่าน (สอจร.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีการนำเสนอผลงานวิจัย และรายงานการศึกษาตามโครงการต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

ต่อจากนี้ คือบทสรุปย่อ ผู้สนใจสามารถหาอ่านรายละเอียดเพิ่มเติม

0 0 0

1. การปรับปรุงความปลอดภัยบนท้องถนน ในพื้นที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ชุตินา เจริญชุนทด, สวลี อุตตรา, รศ.ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห, ผศ.ดร.กฤษฎิ์ ธิมานนท์ นำเสนอโดย รศ.ดร.วัฒนวงศ์

แม้ภายในมหาวิทยาลัยจะมีมาตรการจำกัดความเร็ว แต่จากสถิติตั้งแต่ปี 2547-2553 พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในรั้วมหาวิทยาลัยกว่า 100 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตถึง 8 คน ซึ่งถือเป็นสัดส่วนที่สูงมาก เรื่องอุบัติเหตุจึงเป็นวาระสำคัญในมหาวิทยาลัย เริ่มมีการเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ พลัดจุดจุดอันตรายในฝั่งมหาวิทยาลัย วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่าส่วนมากเกิดจากปัญหาความเร็ว และการไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งยังพบว่า มาตรการบังคับ (Enforcement) ไม่เพียงพอ เพราะนักศึกษาจะหาทางหลีกเลี่ยง เช่น การสวมหมวกกันน็อคเฉพาะหน้าป้อมยาม จึงเริ่มสร้างมาตรการการมีส่วนร่วมของนักศึกษาเพิ่มมากขึ้น เช่น ให้ตัวแทนนักศึกษารณรงค์ในหมู่เพื่อนฝูงโดยเฉพาะเรื่องชะลอความเร็ว นอกจากนี้ยังจัดปัจจัยด้านวิศวกรรม เช่น จัดทำเกาะกลางถนนหลังพบการลื่นยึดติดป้อมจราจรแล้วเกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ รวมไปถึงการทำระบบ EMS ให้มีการแจ้งเหตุฉุกเฉิน นำส่งโรงพยาบาลอย่างทันเวลาที่ หลังจากเมื่อปีที่แล้วมีการตั้งโรงพยาบาลขึ้นในมหาวิทยาลัย จึงเริ่มมีการฝึกซ้อมและสร้างแผนปฏิบัติการขึ้นมาอย่างเป็นรูปธรรม

2. ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน (MIS) จังหวัดอ่างทอง

สุวัฒน์ พลับเพลิง

วัตถุประสงค์หลักของโครงการนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บและใช้ประโยชน์จากข้อมูลซึ่งที่มาจากหลายหน่วยงาน และเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างหน่วยงาน นำไปสู่การบูรณาการการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง

แผนดำเนินงานและกิจกรรม มีการให้ความรู้แก่ทีมงาน 14 คนโดยการอบรมการจัดเก็บข้อมูลกับศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังอบรมให้กับสมาคมกวีวิทยุสมัครเล่นกู้ภัยจังหวัดอ่างทอง และมีการปรับปรุงแบบฟอร์ม A และ B ซึ่งมีเนื้อหาทั้งแผนที่การเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน สภาพรถ ผู้ขับขี่ เพื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกันในคณะทำงานวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งเพิ่งมีการตั้งขึ้นมาโดยให้ภาคประชาชนเข้ามีส่วนร่วมดำเนินการทั้งกระบวนการ ต่อมาในฐานะเป็นคณะทำงานสืบสวนอุบัติเหตุจังหวัดอ่างทองเมื่อไม่กี่เดือนที่ผ่านมา ดำเนินการจัดการประชุมไปแล้ว 4 ครั้ง

นอกจากนี้คณะทำงานวิเคราะห์ข้อมูลจะลงพื้นที่จุดเสี่ยงสูง แล้วนำปัญหานี้เข้าสู่ชุมชน แทนที่จะส่งตรงถึงหน่วยงานรัฐเหมือนเช่นที่เคยเป็นมา สร้างให้เป็นเวทีสะท้อนปัญหาของชุมชนเพื่อหาข้อเสนอแนะเสนอไปยังระดับจังหวัด ทดลองทำแล้วในเทศบาลตำบลลาดบัวแดง

3. การวิเคราะห์จุดเสี่ยง

พล.ต.ต.ปราโมทย์ ไทรหอมหวล นำเสนอโดย พ.ต.อ.วีระ บุตรโพธิ์ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุพรรณบุรี

จากการเก็บข้อมูลบน 3 เส้นทางหลักที่มีความเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุสูง ซึ่งพบว่ามีทางโค้ง จุดกลับรถ ทางร่วมทางแยก ประมาณ 72 จุด จึงเชิญพนักงานสอบสวนซึ่งมีประสบการณ์ที่เกิดเหตุ อุบัติเหตุจราจร ตลอดจนชุมชนร่วมวิเคราะห์ สภาพปัญหาในแต่ละพื้นที่ และเห็นร่วมกันว่าการจะแก้ปัญหานี้ได้ต้องกระจายอำนาจสู่อำเภอต่างๆ โดยให้นายอำเภอเป็นหัวหน้า มีคณะทำงานร่วม ได้แก่ ตำรวจในพื้นที่ ผู้อำนวยการสถานศึกษา ผู้นำท้องถิ่น ประชุมเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์ปัญหาพร้อมกัน

สถิติเปรียบเทียบอุบัติเหตุ ปี 2552 และ 2553 (ก่อนและหลังดำเนินงาน)

ช่วงเวลาเดียวกัน	ส.ค.51-พ.ค.52	ส.ค.52-พ.ค.53	เพิ่ม/ลด
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	1,521	943	-578
เสียชีวิต (ราย)	198	173	-25
บาดเจ็บสาหัส (ราย)	312	375	+63
บาดเจ็บเล็กน้อย (ราย)	1,592	1,075	-517

4. การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

ณัฐพงศ์ บุญตอบ, ผศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ นำเสนอโดย ณัฐพงศ์ บุญตอบ

อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง หมายถึงการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากรถคันเดียวเสียหลักออกนอกเส้นทางแล้วชนสิ่งกีดขวางอื่นๆ เช่น เสา ต้นไม้ ซึ่งผู้คนอาจคิดว่าไม่อันตรายเท่ารูปแบบอื่น แต่จากสถิติพบว่า อุบัติเหตุประเภทนี้มีสัดส่วนสูง จากสถิติปี 2545-2549 พบว่า อุบัติเหตุอันตรายข้างทางมีสัดส่วนถึง 43% ของอุบัติเหตุทางหมดบนทางหลวง และจำนวนผู้เสียชีวิตมีถึง 1 ใน 3 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

จากข้อมูลตัวอย่าง 70,000 ราย ในปี 2544-2549 วิเคราะห์จากตัวแปรต่างๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุข้างทางแล้วพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงได้แก่ ทางโค้ง สภาพถนนเปียก ถนนที่มีเกาะกลางมีการเกิดอุบัติเหตุประเภทนี้มากกว่า จำนวนช่องจราจรน้อย

5. การศึกษาปัจจัยของเมืองที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

สิรินทร นรินศิลป์, ดร.ภาวณี เอี่ยมตระกูล นำเสนอโดย สุนิสา มีนรินทร์

การพัฒนาเศรษฐกิจ เมือง และการเพิ่มขึ้นของประชากร เป็นผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของการเดินทางและยานพาหนะ โดยประชากรในเมืองมีจำนวนมากถึงร้อยละ 35 แต่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานกลับไม่ได้ตอบสนองการเติบโตอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะการลงทุนทางด้านถนนและการออกแบบผังเมือง ประเด็นที่สนใจจึงอยู่ที่จะออกแบบและพัฒนาเมืองอย่างไรที่จะส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน และกระบวนการมีส่วนร่วมจะส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างไร โดยทำการศึกษาพื้นที่ของเขตพระนครที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ดึงดูดคนเข้ามาในพื้นที่สูง และใช้วิถีศึกษาในแนวทางผสมผสาน บูรณาการสหวิทยาการ ทั้งองค์ความรู้ด้านผังเมืองและวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน และอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในการหาจุดเสี่ยง หลังจากนั้นจึงเข้าไปดูในพื้นที่เพื่อศึกษาเชิงลึก แล้วจึงสำรวจทัศนคติของประชาชนเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

6. การสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีต่อการลดอุบัติเหตุในจังหวัดสุพรรณบุรี

สมเจตน์ พรหมสุนทร หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สุพรรณบุรี

จังหวัดสุพรรณบุรี 10 อำเภอ มีประชากร 800,000 กว่าคน มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุ วิเคราะห์ปัจจัยเชื่อมโยงระหว่างผู้บริหารท้องถิ่นและการลดอุบัติเหตุ สำหรับภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัด พบว่า มักเกิดในถนนสายรองตามหมู่บ้าน เป็นส่วนใหญ่ ผู้บริหารท้องถิ่นจึงมีบทบาทที่สำคัญยิ่ง จากการสำรวจพบว่าผู้บริหารท้องถิ่นเห็นด้วยในหลายมาตรการ เช่น การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เรื่องการใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่ประชาชน การแก้ไขสภาพแวดล้อม สภาพถนน ที่ผ่านมาท้องถิ่นก็มีกิจกรรมเรื่องเหล่านี้อยู่บ้าง แต่ไม่ได้ทำอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง

ทั้งนี้ จากการสำรวจพบว่าผู้บริหารท้องถิ่นเห็นว่า การดื่มสุราเป็นสาเหตุลำดับต้นๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ และเห็นว่าทางรณรงค์หน่วยสุราช่วงเทศกาลจะช่วยแก้ปัญหาได้มาก นอกจากนี้ยังเห็นด้วยว่า การกำหนดหลักสูตรการจราจรในโรงเรียนจะช่วยปลูกฝังวินัยจราจรให้เยาวชน และท้องถิ่นพร้อมจะสนับสนุนงบประมาณด้านนี้ พร้อมทั้งจะนำเรื่องการลดอุบัติเหตุไปกำหนดเป็นข้อบัญญัติของท้องถิ่น ซึ่งตาม พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 ท้องถิ่นมีหน้าที่ต้องจัดให้มีเครื่องมือบรรเทาสาธารณภัยให้เพียงพอด้วย

นอกจากนี้ยังจัดทำโครงการวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยให้ท้องถิ่นได้เข้ามามีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาลดเสี่ยงในพื้นที่ด้วยโดยเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการระดับอำเภอ การมีส่วนร่วมนี้ทำให้ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากท้องถิ่นในการดำเนินงานต่างๆ เช่น การทำป้ายเตือนสะพานแคบ สัญญาณหยุดในจุดเสี่ยง, ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบในจุดเสี่ยง ซึ่งยังผลให้ลดกระแสการฝ่าฝืนกฎจราจรได้เป็นอย่างดี ทำให้จำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง

7. นโยบายด้านการผังเมืองกับการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงอันตรายบนถนน

สิรินทร นรินทรศิลป์, ดร.ภาวิณี เขียวไทรระกูล นำเสนอโดย พรชัย จันทร์ถาวร

เป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นปัจจัยทางกายภาพของเมือง จากการหาพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพฯ และพบว่าพื้นที่บางกอกใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีปัจจัยเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจากการใช้ดัชนีต่างๆ ชี้วัด เมื่อลงสำรวจพื้นที่เชิงลึกพบว่า การใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเรื่องพาณิชย์กรรม และมีปัญหาการออกแบบถนนรองรับพาหนะ จากนั้นจึงสำรวจทัศนคติของประชาชนถึงพื้นที่ที่มีความเสี่ยง สำรวจทัศนคติของเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย และใช้ดัชนีไอเอส ซึ่งยืนยันจุดเสี่ยงที่สอดคล้องกัน โดยมีจุดเสี่ยงสำคัญ 3 อันดับแรกคือ ถนนเพชรเกษมตัดถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ตัดกับถนนพาณิชย์การธนบุรี และถนนอิสรภาพตัดถนนวังเดิม ซึ่งมีสาเหตุมาจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ยานพาหนะ และสภาพถนน สิ่งแวดล้อม

8. การวิเคราะห์มูลค่าอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์โดยวิธีความเต็มใจจ่าย

ปรีดา จาตุรพงศ์

มีการสำรวจสถิติอุบัติเหตุตั้งแต่ปี 2536-2549 พบว่าตั้งแต่ปี 2544 สถิติอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นตามเศรษฐกิจที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ปัจจัยที่บ่งชี้ความรุนแรงบนถนน คือ มูลค่าของอุบัติเหตุ (ตั้งแต่ทรัพย์สินที่เสียหาย การรักษาพยาบาล การรักษาตัว ฯลฯ) วิธีวิเคราะห์มูลค่าดังกล่าวมี 2 แนวทาง คือ 1.ทุนมนุษย์ ซึ่งประเทศไทยและประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ใช้วิธีนี้ ซึ่งมีข้อจำกัดคือ ค่าการสูญเสียคุณภาพชีวิตไม่สามารถแสดงความสัมพันธ์ใดๆ กับการเกิดอุบัติเหตุได้ 2.ความเต็มใจจ่าย (Willingness To Pay)

ปัจจัยที่กระทบกับความเต็มใจจ่าย ศึกษาจากแบบสอบถาม 1,015 ชุด ในเขตกทม.และปริมณฑล ในกลุ่มเป้าหมายประชาชนหลากหลายอาชีพ แบบสอบถามแบ่งคำถามเป็น 3 ส่วน สอบถามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม, พฤติกรรมการขับขี่ และคำถามประเมินค่าความเต็มใจจ่าย ซึ่งแบ่งเป็นคำถามปลายปิด ซึ่งจะสมมติเหตุการณ์และเช็ทราคาไว้ กับแบบคำถามปลายเปิดที่เปิดให้มีการให้เหตุผล ผลสำรวจพบว่า มูลค่าชีวิตของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์อยู่ที่ 5.5-7 ล้านบาท ส่วนการบาดเจ็บอยู่ที่ 2.6-3.4 ล้าน ซึ่งสูงกว่าค่าที่ได้จากงานวิจัยที่ผ่านมา โดยวัยรุ่น, เพศหญิง, ผู้มีรายได้สูง จะเต็มใจมากกว่าในการจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงในการเสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัส

9. การศึกษาทัศนคติผู้ขับรถเร็ว กรณีศึกษาด่านตรวจจับความเร็ว ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และ 32

สุเมธี สนั่นกุล

จากข้อมูลสถิติพบว่า สาเหตุอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่มาจากการขับรถเร็ว งานศึกษานี้จึงทำการสำรวจทัศนคติของผู้ขับรถเร็ว มีเหตุและผลอะไรบ้างที่จะใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยเลือกเส้นทางหมายเลข 1 ด่านบริเวณวังน้อย และด่านบางปะอิน บนเส้นทางหมายเลข 32 เพื่อใช้ในการศึกษา จุดที่ติดตั้งกล้องและด่านจับความเร็วจะอยู่ห่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร โดยความเร็วที่จับจะอยู่ที่เกิน 115 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หลังจากนั้นจึงทำการสัมภาษณ์ผู้ถูกจับจำนวน 607 คน

การสำรวจพบว่าผู้ขับขี่เพศชายจะขับรถเร็วกว่าเพศหญิง วิทยากรจะมีอัตราการใช้ความเร็วที่สูงกว่าผู้สูงวัยกว่า ผู้โดยสารที่มาคนเดียวจะขับเร็วกว่ารถที่มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย และรถที่จะเป็นรถที่ใช้ความเร็วมากที่สุด โดยผู้ถูกจับเป็นผู้ที่ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ มากกว่าผู้ใช้เส้นทางประจำ ความเร็วที่ถูกจับส่วนใหญ่อยู่ที่ 120 ซึ่งเป็นไปได้ว่า อาจจะเป็นปัญหาจากการไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด และไม่ทันสังเกตป้ายจำกัดความเร็วที่มักจะอยู่ช่องทางซ้าย ส่วนค่าปรับที่เหมาะสมนั้นการสำรวจพบว่า ค่าปรับควรขึ้นอยู่กับความเร็วที่ฝ่าฝืน และมาตรการตรวจจับความเร็วนั้นมีผลต่อการใช้ความเร็ว ทั้งนี้ สาเหตุที่ทำให้คนขับรถเร็วส่วนใหญ่มาจากการมีธุระ หรือมีประชุมที่ปลายทาง เป็นต้น

10. อิทธิพลการเจริญเติบโตของเมืองต่อความปลอดภัยทางถนน

สิรินทร นรินทรศิลป์, ดร.ภาวิณี เขียวไทรระกูล

การขยายตัวของเมืองในกทม. มีการขยายตัวอย่างไม่หยุดยั้ง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ พื้นที่ของสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น ความหนาแน่นด้านประชากรเพิ่มขึ้น รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรเพิ่มสูงขึ้น แม้มีการลงทุนด้านการพัฒนาถนนเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองแต่ก็ยังขาดแนวทางและมาตรการควบคุมปัญหาอย่างชัดเจน จึงเกิดปัญหาหลายประการโดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจ 2-3 แสนล้านบาทต่อปี พื้นที่ใน กทม.และปริมณฑล ที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากที่สุดอันเนื่องมาจากการเติบโตของเมือง คือ ปทุมธานี เพราะเป็นแหล่งอุตสาหกรรม และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อเขตเมือง

การศึกษาใช้สมการเฉพาะในการวิเคราะห์การเติบโตของเมืองกับความปลอดภัยทางถนน เมื่อได้พื้นที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุแล้วก็จะจัดทำแบบสอบถามกับประชาชนในพื้นที่จริง เพื่อตรวจสอบว่าการคำนวณจากสมการดังกล่าวและการสอบถามจริงจากพื้นที่สอดคล้องกันหรือไม่ จากนั้นนำจุดเสี่ยงมาวิเคราะห์ร่วมกันกับชุมชนถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และยังมี การสอบถามถึงพฤติกรรม การขับขี่ ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจริง รวมไปถึงทัศนคติประชาชนในพื้นที่ด้วย ผลการศึกษาพบว่า เรื่องทัศนคติ องค์ความรู้ต่างๆ นั้นประชาชนมีองค์ความรู้ที่ถูกต้อง แต่ไม่ค่อยปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ใช้ความเร็วเกินกำหนด และการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

เมื่อสรุปผลการศึกษาแล้วก็นำสู่แผนการพัฒนา ทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งควรคำนึงถึงการให้ประโยชน์ให้สอดคล้องกับโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ ควรคำนึงถึงระยะถอยร่นของอาคารและทางแยกด้วย เพราะตัวอาคารอาจจะบดบังวิสัยทัศน์ในการขับขี่ ควรสนับสนุนระบบการขนส่งสาธารณะอย่างเพียงพอ ควรมีแผนอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งปัจจัยทั้งคน รถ และถนน และควรมีความเข้มงวดในการขับขี่ ตรวจสอบสภาพยานยนต์

11.งานออกแบบโครงการก่อสร้างทางลอดใต้สะพานคลองหาดส้มแป้น

นิวัฒน์ สุรโชติเกรียงไกร วิศวกรสำรวจและออกแบบ สำนักทางหลวงที่ 13

จากการสังเกตความรุนแรงของอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนสภาพถนน และการออกแบบถนนที่เชื่อมโยงถนนในแต่ละประเภท โดยที่คลองหาดส้มแป้นซึ่งมีทางหลวงหมายเลข 4 ตัดผ่านชุมชน และต่อมาได้ขยายเป็น 4 ช่องทางจราจร ทำให้ชุมชนสองฝั่งทางหลวงที่เคยไปมาหาสู่กันโดยง่ายต้องอาศัยจุดกลับรถซึ่งทำให้มีระยะการเดินทางเพิ่มและมีความเสี่ยงจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นด้วย เมื่อมีแนวคิดจะเชื่อมถนนชุมชนเข้าด้วยกัน การออกแบบถนนจึงได้คำนึงถึงการให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงจุดตัดของถนนต่างประเภทกัน เพื่อให้ทุกฝ่ายทั้งผู้สัญจรบนทางหลวงและประชาชนในชุมชนสองข้างทาง ได้รับความสะดวก ปลอดภัย จึงออกแบบเป็นทางลอดใต้ทางหลวง แทนการเปิดเกาะกลางที่เกิดขึ้นสี่แยกจุดตัด โดยใช้งบประมาณของ อบจ.เพียง 6 ล้านบาท

12.งานศึกษาค่าความเสียหายของผิวทางที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษา ผลกระทบของน้ำเมื่อกลาบนถนน

พระราม2 จังหวัดสมุทรสาคร

ผศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์, อีริเดซ ทองสัมฤทธิ์, สืบพงษ์ ชูเกิด นำเสนอโดย อีริเดซและสืบพงษ์

วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุในเชิงลึก หลังพบว่า ระหว่างปี 2544-2551 ถ.พระรามสอง จังหวัดสมุทรสาคร มีอุบัติเหตุมากกว่า 8. พระรามสองที่ตัดผ่านสมุทรสงครามถึง 7 เท่า อัตราการตายมีมากกว่าถึง 6 เท่า เพราะถนนพระราม 2 ที่ผ่านสมุทรสาคร มีรถบรรทุกขนส่งปลาเป็นจำนวนมาก สันนิษฐานว่า น้ำเมื่อปลาที่ไหลลงมาบนถนนทำให้ถนนลื่น และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

โดยทำการศึกษาค่าความเสียหายที่ปลอดภัยของผิวทาง ทำการทดสอบภาคสนามหน้าตลาดทะเลไทย และทางเข้าตัวเมืองสมุทรสาคร ใช้เครื่องมือเฉพาะในการวัดความเสียหายถนนที่ตำแหน่งได้ร่องล้อด้านซ้าย และศึกษาเปรียบเทียบพบว่า ในกรณีไม่ได้ทำความสะอาดสะอาดราบเรียบของปลาบนถนน ค่าที่ได้จะมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน 20-50% และหลังทำความสะอาดถนน ค่าเฉลี่ยที่ได้สูงขึ้นประมาณ 1.2-1.4 เท่า

และจากการจำลองสภาพพื้นที่ โดยทดลองเทน้ำเมื่อปลาทุกวัน พบว่าจากผิวทางใหม่ที่มีแรงเสียดทานสูง แต่เมื่อผ่านไป 1-4 สัปดาห์ ค่าลดลงเรื่อยๆ ไปอีก 15-30% เนื่องจากการสะสมของน้ำเมื่อปลา จากนั้นทดลองทำความสะอาดโดยวิธีต่างๆ ทั้งกวาดน้ำเปล่า ราดด้วยน้ำยาอีเอ็ม ซึ่งพบว่าการทำความสะอาดผิวทางมีผลต่อการเพิ่มค่าความเสียหาย ช่วยทำให้ถนนลื่นน้อยลงได้

ตัวอย่าง สู่ 'ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน'

โดย

สุพจน์ ทรัพย์ล้อม

ปลัดกระทรวงคมนาคม

0

บทความนี้เรียบเรียงจากงานสัมมนาวิชาการ

อุบัติเหตุจรรยาจร "พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" ระดับภูมิภาค

ปลายปีที่ผ่านมา มีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นที่จะส่งผลต่อชีวิตทางถนนของคนบนโลกใบนี้ นั่นคือ ที่ประชุมรัฐมนตรี/ระดับสูงของประเทศต่างๆ ผู้แทนคณะกรรมาธิการภูมิภาคของสหประชาชาติ องค์การอนามัยโลก และองค์กรภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติ ได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ที่เรียกว่า 'ปฏิญญามอสโก' ซึ่งเป็นต้นทางให้องค์การสหประชาชาติประกาศในปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น 'ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน'

'ปฏิญญามอสโก' มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้ประเทศหมู่วมลสมาชิกร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 เพราะปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรโลก และยังคงลงร่วมกันให้ประเทศสมาชิก ได้ดำเนินการโดยประกาศให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น 'วาระแห่งชาติ' เพื่อนำประเทศของคนเข้าสู่ 'ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน' ประเทศไทยเอง โดยกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลก็ได้ให้ความเห็นชอบกับปฏิญญาดังกล่าว และดำเนินการด้านความปลอดภัยอย่างจริงจัง โดยก่อนหน้าที่จะมีปฏิญญานี้ หรือในเดือนตุลาคม ก็ได้ประกาศนโยบายความปลอดภัย เป็นวาระแห่งชาติไปแล้ว

ในส่วนของภาคประชาสังคมเอง ตลอดเดือนสิงหาคมนี้ เครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน อาทิ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด (สอจร.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มหาวิทยาลัยศรีปทุม และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ก็ได้ร่วมมือกัน จัดงานสัมมนาวิชาการ เรื่อง อุบัติเหตุจรรยาจร 'พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน' ระดับภูมิภาค ขึ้นทั้ง 4 ภาคทั่วประเทศ ซึ่งแสดงถึงความตื่นตัวต่อกระแส 'วาระของโลก' ที่มีต่อความปลอดภัยทางถนน เช่นเดียวกับภาครัฐ

ที่ผ่านมา หน่วยงานราชการต่างๆ ไม่ว่าจะสังกัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข จะมุ่งเน้นแก้ปัญหาเฉพาะในช่วงเทศกาลหยุดยาวเท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริงนั้น ความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเกิดขึ้นอยู่ทุกวัน โดยในช่วงเทศกาลมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 60-66 คน ส่วนในช่วงวันธรรมดาจะอยู่ที่ประมาณ 30 คน หรือประมาณครึ่งหนึ่ง

ต้องไม่ลืมว่า ช่วงเทศกาลนั้นมีระยะเวลาไม่เกิน 15 วัน แต่ในช่วงปกตินั้น กินเวลาถึงสามร้อยกว่าวัน นี่เป็นตัวเลขนมหาศาล ซึ่งเราจะไม่ยอมให้ประชาชนสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมากไปกว่านี้

กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้น โดยปี 2553 นี้จะเป็นปีแห่งการเริ่มต้นให้มีกระบวนการดูแลเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางให้กับประชาชนตลอดทั้งปี และหลังจากปี 2553 ก็จะกลายเป็นนโยบายถาวรของกระทรวงคมนาคมต่อไป โดยมีหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่จะมีบทบาทสำคัญในการดูแลและบูรณาการการแก้ไขปัญหา ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางราง

คำถามคือ เราจะทำอย่างไรในระยะเริ่มต้นที่จะลดจำนวนอุบัติเหตุลง ในสถานการณ์ที่ผู้ควบคุมยานพาหนะส่วนใหญ่ไม่เข้าใจถึงกฎจราจรอย่างแท้จริง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เห็นได้จากสถิติอุบัติเหตุที่ชี้ว่า การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เป็นต้นเหตุของความสูญเสียในสัดส่วนที่สูง รวมถึงปัญหาการดื่มสุราแล้วขับ

และแม้ว่าสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วง 2 เทศกาลหลักที่ผ่านมา จะชี้ให้เห็นว่า จำนวนอุบัติเหตุลดลงมาก แต่ประเด็นที่น่าสนใจยิ่งกว่าก็คือ จำนวนผู้เสียชีวิตกลับลดลงเพียงเล็กน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงกว่าในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งจำเป็นต้องใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นต่อเนื่อง ทั้งการตรวจจับความเร็ว การปรับอย่างเข้มงวด ส่วนในเรื่องของการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนไปควบคุมยานพาหนะนั้น ก็ควรจะได้มีการตรวจสอบและตั้งจุดตรวจสอบที่เข้มงวดขึ้นต่อไป

กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดแผนงานเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อสร้างความยั่งยืน ที่ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

ระยะเริ่มต้น กระทรวงคมนาคมมุ่งเน้นในเรื่องของการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะ บริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการเดินทางทางถนน มีมาตรการในการกำหนดให้ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นศูนย์ ซึ่งจะเห็นได้จากเทศกาลหลักทั้ง 2 เทศกาลที่ผ่านมา แม้จะมีอุบัติเหตุของบริษัทขนส่งเกิดขึ้น แต่ไม่พบผู้เสียชีวิตแม้แต่คนเดียว ซึ่งในทางปฏิบัติต้องเป็นเน้นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งที่ผ่านมาถือว่าได้ผลยังไม่เป็นที่น่าพอใจ

แผนระยะกลาง มีเป้าหมายที่จะขยายผลไปยังรถร่วมเอกชน ซึ่ง ผู้ขับขี่รถเอกชนจะต้องมีระดับแอลกอฮอล์ 0% เช่นกัน และจะเป็นมาตรการบังคับใช้ในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่เจ็ดถึงนี้ ส่วนกรมการขนส่งทางบกจะพัฒนาการจัดการไปสู่การควบคุมรถขนาดใหญ่ คือ รถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงมีการนำผู้ขับขี่เหล่านี้กลับมาอบรมและฝึกสอนวิธีการควบคุมยานพาหนะ ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยให้มากขึ้น

ในส่วนของจุดตัดรถไฟที่พบว่า เกิดอุบัติเหตุรถไฟชนรถยนต์ค่อนข้างมากนั้น เนื่องจากมีจุดตัดกับถนนกว่า 2,000 แห่ง หรือเฉลี่ยแล้วทุกๆ 2 กิโลเมตรจะมีจุดตัด 1 จุด โดยส่วนใหญ่มาจากจุดตัดที่ก่อสร้างโดยท้องถิ่น ซึ่งการรถไฟฯ ไม่ได้อนุญาต อีกทั้งไม่มีเครื่องกั้น จึงจะมีการปรับปรุงระบบกันใหม่ ซึ่งการรถไฟฯ ก็ได้งบประมาณมาทำส่วนนี้แล้วเช่นเดียวกัน

แผนระยะยาว จะเป็น การบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยกระทรวงฯ จะได้จัดหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนที่จะไปสอนนักเรียนในโรงเรียนทุกระดับ ซึ่งได้ร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการ และจะทำบันทึกความเข้าใจร่วมกันในเดือนสิงหาคมนี้ ด้วยความมุ่งหวังที่จะพัฒนาให้บรรจุอยู่ในหลักสูตรการเรียนการสอนของเด็กในปีหน้า ส่วนในปีนี้จะเริ่มต้นจากการพัฒนาครูผู้สอนก่อน โดยมีกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานหลักที่จะไปอบรมครูอาจารย์

นอกจากนี้ ทิศทางและนโยบายของกระทรวงคมนาคม ยังจะบูรณาการการทำงานร่วมกับเครือข่ายภาคประชาสังคม และรับฟังความคิดเห็นร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยเฉพาะการทำงานในระดับท้องถิ่น ซึ่งมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอยู่ประมาณ 8,000 องค์กร ถ้าเราจะกระจายให้แต่ละองค์กรมีความรับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนน จะทำให้เกิดความรับผิดชอบต่อพื้นที่กระจายตัวออกไป ซึ่งหากในพื้นที่มีปัญหาหรือต้องการความรู้ในเรื่องของวิศวกรรมการทาง ยานพาหนะ ก็จะมีหน่วยงานต่างๆ เข้าไปร่วมทำงานร่วมกันเป็นเครือข่าย เพื่อที่จะช่วยลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนชาวไทย

หากผลการดำเนินงานเหล่านี้ประสบผลสัมฤทธิ์ แม้ว่าจะเห็นผลได้ในอีก 5 ปีหลังจากนี้แต่ก็นับว่าคุ้มค่า เพราะถือว่าสอดคล้องกับแผนปฏิญญาออสโก ที่ระบุไว้ว่า ในอีก 10 ปีข้างหน้า จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง 50% ใน 'ทศวรรษความปลอดภัยทาง' นี้

อุบัติเหตุทางถนนทำคนไทยพิการสูงกว่าเพื่อนบ้าน 4 เท่า

ประชุมอุบัติเหตุจราจรภาคเหนือ เผยแม้คนตายจะลดลง แต่ตัวเลขทำคนพิการยังสูงถึง 5,000 คนต่อปี สูญเสียเกือบ 20 คนต่อประชากรแสนคน ขณะที่เมืองลดช่องไม่ถึง 5 คนต่อปี

9 ส.ค. ซึ่งเป็นวันแรกของการประชุม "อุบัติเหตุจราจรพลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" เขตภาคเหนือ ที่ห้องประชุม บ้านล้านตอง ชั้น 6 โรงแรมปางสวนแก้ว จ.เชียงใหม่ จัดโดย คณะทำงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่านรองเขตภาคเหนือ ร่วมกับ คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

โดยช่วงเช้า ซึ่งมีกรบรรยายพิเศษ หัวข้อ "ทิศทางการทำงานในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน" โดยนายชยันต์ ศิริมาศ ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการอุบัติเหตุภัยและความปลอดภัยทางถนน กล่าวว่า ปัจจุบันแม้สถิติการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรจะลดลงเรื่อยๆ แต่จากข้อมูลเปรียบเทียบเทียบกับประเทศที่เจริญแล้ว ประเทศไทยยังมีสถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่สูง โดยเฉพาะการพิการ แต่ละปีมีผู้พิการถึงขั้นทุพพลภาพสูงถึง 5,000 คนต่อปี โดยเมื่อเปรียบเทียบสถิติขององค์การอนามัยโลก สถิติของประเทศไทยมีผู้สูญเสีย 19.6 คนต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งยังสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์ที่มีผู้สูญเสีย 4.8 คน ต่อ 100,000 คน

ทั้งนี้ สถิติการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรลดลงนั้น พบว่า ปี 2552 สถิติการเสียชีวิตที่บันทึกโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากเดิม 15,000 คนต่อปี หรือคิดเป็น 22 คนต่อประชากร 100,000 คน มาเป็น มีผู้เสียชีวิต 11,000 คนต่อปี คิดเป็นสัดส่วน 17 คนต่อประชากร 100,000 คน หรือมีสถิติลดลงมาเกือบ 5,000 คน

โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ทำแผนแม่บทในปี 2552 ถึง 2555 เพื่อตั้งเป้าลดการเสียชีวิตลง โดยเป้าหมายในปี 2555 ต้องการให้สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอยู่ที่ไม่เกิน 14.15 คน ต่อประชากร 100,000 คน โดยจะพยายามทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นอกจากเป็นปัญหาของไทยแล้ว สหประชาชาติยังรวบรวมข้อมูลทั่วโลก ซึ่งปัจจุบันมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1 ล้าน 3 แสนคน สถานการณ์การเสียชีวิตสูงมาก ขณะที่สาธารณภัยอื่นๆ แม้จะมีความรุนแรง ก็เทียบไม่ได้กับอุบัติเหตุทางถนน และหากไม่หาทางแก้ไขโดยเร่งด่วน อาจมีผู้เสียชีวิตสูงถึงปีละ 1.9 ถึง 2 ล้านคน ปีที่แล้วจึงมีการประชุมที่มอสโก ประเทศรัสเซีย ให้ทุกประเทศทั่วโลกลดการ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน "Time for Action" คือถึงเวลาแล้วที่จะมาร่วมกันอย่างจริงจังเพื่อลดอุบัติเหตุให้ได้

ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการอุบัติเหตุภัยและความปลอดภัยทางถนน ยังกล่าวด้วยว่า ขณะนี้มีจุดเปลี่ยนสำคัญ เมื่อนิยามการเสียชีวิตขององค์การอนามัยโลก หรือ WHO ให้นับรวมสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ไม่ใช่เพียงการครอบคลุมขณะเกิดเหตุ หรือโดยคดีของตำรวจ หรือช่วงเทศกาลเท่านั้น แต่ให้นับสถิติการเสียชีวิตครอบคลุมการรักษาพยาบาลในระยะ 30 วันด้วย รวมถึงการทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุสามารถมีชีวิตรอดเพิ่มมากขึ้น

คนเหนือ 75% เร็วเกินขีด ขาแวนซ์ 14% ไม่รู้ต้องสวมหมวก

พบคนเหนือร้อยละ 75 เคยขับรถเกิน ในเขตเมือง และ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตนอกเมือง เกือบทั้งหมด ไม่รู้ว่ากฎหมายจำกัดความเร็วที่เท่าไร ขณะที่ยังมีสิ่งหม้อเตอร์ไซค์ร้อยละ 14 ไม่ทราบว่าต้องใส่หมวกกันน็อก

9 ส.ค. โรงแรมปางสวนแก้ว จ.เชียงใหม่ มีการประชุม "อุบัติเหตุจราจรพลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" เขตภาคเหนือ จัดโดย คณะทำงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนำร่องเขตภาคเหนือ ร่วมกับ คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

ดร.ปรีดา พิษญาพันธุ์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เผยผลสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงในเรื่องการใช้ความเร็ว และหมวกกันน็อก ในเขตภาคเหนือว่า ในเรื่องพฤติกรรมการขับเร็วในเมืองกับนอกเขตเมืองนั้น สอบถามผู้ขับชี้ว่า เคยขับรถที่ความเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตเมืองหรือไม่ พบว่าร้อยละ 75 เคยขับรถเกินในเขตเมือง เช่นเดียวกับผู้ที่ตอบว่า เคยขับรถเกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตนอกเมือง ที่มีถึงร้อยละ 75

ในเรื่องการรับรู้ต่อการจำกัดความเร็วตามกฎหมาย ในเขตเมืองจำกัดไม่เกิน 80 ร้อยละ 97 ไม่ทราบ สำหรับเขตนอกเมืองจำกัดที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คำตอบก็คือไม่ทราบ จึงสรุปเบื้องต้นได้ว่า ป้ายจำกัดความเร็ว อาจต้องติดเป็นระยะเพื่อเตือนตลอดการขับขี่

ส่วนผลสำรวจเรื่องการสวมหมวกนิรภัย กับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์กับผู้โดยสารซ้อนท้าย ร้อยละ 42 ไม่สวมหมวก ร้อยละ 58 สวมหมวก ซึ่งปัญหานี้รุนแรงเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะผู้ซ้อนท้าย ซึ่งอาจจะเกิดจากสาเหตุที่ผู้ซ้อนท้ายไม่มีหมวกของตัวเอง และเจ้าหน้าที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้เต็มที่อันเนื่องจากประชาชนไม่พอใจ

โดยพบการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุดคือ จังหวัดอุดรธานี แพร่ และที่ไม่สวมหมวกคือ จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน สุโขทัย ส่วนผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกพบมากที่สุดใน เชียงใหม่ พิจิตร นครสวรรค์ ตาก ตามมาด้วยจังหวัดอุดรธานี พิษณุโลก แพร่ เชียงราย อุทัยธานี ทั้งนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 14 เข้าใจว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ผิดกฎหมาย

ดร.ปรีดา เปิดเผยด้วยว่า ในกรณีศึกษาของเวียดนามนั้นพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสาร มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 95 ซึ่งจากการสำรวจพบเหตุผลที่ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามว่า มาจากการจับกุมที่เข้มงวด ค่าปรับที่แพง และมีฐานข้อมูลดำเนินการจับกุมคุมขังหากเป็นกรณีทำผิดครั้งที่ 2

ด้าน ดร.दनัย เรื่องสอน สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง กล่าวถึงสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในภาคเหนือว่า เป็นไปในแนวโน้มเดียวกับสถานการณ์ค่าเฉลี่ยของประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิต 18.8 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีอัตราการเสียชีวิต 10 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ดร.दनัย ยังชี้ด้วยว่า ในจำนวนรถ 1,000 คันที่จดทะเบียน ภาคเหนือมีโอกาสได้รับบาดเจ็บ 10 คัน ซึ่งนับเป็นโอกาสเสี่ยงค่อนข้างสูง

นอกจากนี้ ยังพบว่า มีตัวเลขผู้ใช้เครื่องยนต์ เช่น คนเดินทาง คนขี่จักรยาน พบอุบัติเหตุสูงถึง 40 คนต่อประชากรแสนคน โดยมีปัญหาสำคัญมาจากเรื่องการใช้ความเร็วของรถยนต์ ซึ่งภาคเหนือกับภาคอีสานมีปัญหาเรื่องรถใช้ความเร็วมากที่สุด อาจเป็นเพราะมีถนนที่ดีกว่าภาคอื่น เรียบและกว้าง จึงมีปัญหารถใช้ความเร็วมาก ส่วนภาคใต้กับภาคกลางรถมาก ใช้ความเร็วไม่ได้

“จสร.100 เมืองตาก” ในภารกิจกักทอเชื้อข่ายแฉงข่าว

จังหวัดตาก จังหวัดที่ตั้งอยู่ทางตะวันตกของประเทศ มีเส้นทางคมนาคมยากลำบาก เนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางหลวงหมายเลข 12 ตาก-แม่สอด ที่มีระยะทางกว่า 80 กิโลเมตร เชื่อม อ.เมือง จ.ตาก ไปถึง อ.แม่สอด จ.ตาก เมืองชุมทางการค้าชายแดนและประตูสู่ทะเลอันดามัน

ด้วยเส้นทางดังกล่าวมีความคดเคี้ยวและทอดยาวไปตามเทือกเขา การขยายไหลทางเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก และเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง นำไปสู่ความริเริ่มของ ‘เอกสิทธิ์ ภิรมย์ภักย์’ บัณฑิตและบรรเทาสาธารณภัย จ.ตาก และ ‘สกาเว สืบสายเชื้อ’ หรือ ‘ดีเจ มดตะนอย’ ผู้บริหารสถานีวิทยุชุมชน ‘บลูเอฟเอ็ม 98.75 MHz’ อ.แม่สอด จ.ตาก ได้ร่วมกันสร้างสรรค์เครือข่าย ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’

‘สกาเว’ เล่าให้ฟังถึงความเป็นมาของโครงการนี้ว่า เกิดจากความรู้สึกเศร้าที่เห็นคนเสียชีวิตจำนวนมากจากอุบัติเหตุจราจร ความที่เป็นผู้บริหารสถานีวิทยุ จึงหวังว่าจะพยายามใช้ช่องทางสื่อสารดังกล่าวสร้าง ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ เพื่อสื่อสารข่าวอุบัติเหตุจราจร โดยเริ่มโครงการตั้งแต่ปี 2549

‘เอกสิทธิ์’ อธิบายรูปแบบของโครงการว่า เริ่มด้วยการอบรมประชาชน เจ้าหน้าที่ทางหลวง เจ้าหน้าที่มูลนิธิกู้ภัย และผู้มีจิตอาสาในพื้นที่ จ.ตาก ทำหน้าที่เป็น ‘อาสาสมัครแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ หรืออาสาสมัครผู้แฉงข่าวอุบัติเหตุจราจร โดยใช้ช่องทางแฉงข่าวคือ โทรศัพท์เข้าไปรายงานเหตุยังผู้จัดรายการสถานีวิทยุท้องถิ่น ‘บลูเอฟเอ็ม 98.75 MHz’ ซึ่งเป็นสถานีวิทยุชุมชนที่ออกอากาศสดตลอด 24 ชั่วโมง

จากนั้นทางสถานีวิทยุจะแฉงเหตุด่วนออกอากาศให้ผู้ฟังวิทยุทราบ และเป็นผู้ประสานงานความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งตำรวจจราจร โรงพยาบาล และอาสาสมัครกู้ภัยที่จะเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ และบรรเทาทุกข์

โดยก่อนที่จะมีโครงการดังกล่าว ‘เอกสิทธิ์’ บอกว่า การแฉงข่าวอุบัติเหตุจราจร แต่เดิมกระทำโดยเจ้าหน้าที่กู้ภัย และใช้วิทยุสื่อสารเป็นหลัก ซึ่งไม่สามารถแฉงข่าวอุบัติเหตุบนเส้นทางถนนที่ผ่านพื้นที่หุบเขาได้ แต่ ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ ได้เข้ามาอุดช่องว่างการสื่อสารนี้ เพราะสถานีวิทยุท้องถิ่น ซึ่งออกอากาศสด สามารถรับฟังได้ทุกพื้นที่ของ จ.ตาก จึงทำให้การแฉงข่าวอุบัติเหตุจราจร และการให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ การเคลื่อนย้ายคนเจ็บ เป็นไปด้วยความรวดเร็ว เอกสิทธิ์อธิบายข้อดีของ ‘อาสาสมัครแฉงข่าวถนนปลอดภัย’

ตั้งแต่เริ่มโครงการในปี 2549 ขณะนี้ อบรม ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ ไปแล้วกว่า 3 รุ่น มีผู้สนใจเข้าร่วมในแต่ละรุ่นไม่ต่ำกว่า 100 คน และการอบรมรุ่นล่าสุด ก็มีหน่วยงานราชการอย่างแขวงการทาง จ.ตาก เข้ามาเป็นเจ้าภาพร่วมอบรม

‘ผลสะท้อน’ หลังดำเนินการมา 4 ปี ทำให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอุบัติเหตุในพื้นที่ภูเขาสูงเป็นไปได้ด้วยความรวดเร็ว มีส่วนทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลงมาก สำคัญกว่านั้น การแฉงข่าวสารอุบัติเหตุทางสถานีวิทยุ ยังปลุกกระแสให้ผู้ขับรถใช้ถนนเพิ่มความระมัดระวัง

โครงการยังจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์สองข้างทาง เพื่อแสดงหมายเลขโทรศัพท์สำหรับแฉงเหตุอุบัติเหตุ ทำให้มีคนช่วยกันแฉงข่าวหากเกิดอุบัติเหตุ

ล่าสุด ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ ยังเพิ่มพื้นที่รายงานข่าวอุบัติเหตุจราจรผ่าน ‘ยูเอฟเอ็ม 95 MHz’ อ.พบพระ ทำให้การแฉงข่าวครอบคลุมจุดบอดด้านใต้สุดของ จ.ตาก

จากการดำเนินงานอย่างอุตสาหะ ของ ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ ทำให้ในปี 2551 ‘สถานีวิทยุบลูเอฟเอ็ม 98.75 MHz’ ได้รับรางวัลสื่อมวลชนดีเด่น ด้านการณรงค์ประชาสัมพันธ์ป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

อย่างไรก็ตาม ข้าราชการที่ทำงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมาหลายสิบปีอย่าง ‘เอกสิทธิ์’ มองว่าโครงการ ‘อาสาแฉงข่าวถนนปลอดภัย’ ยังมีอุปสรรคและความท้าทายจากสองปัจจัย คือ การที่มีหน่วยงานด้านการกู้ภัยหลายหน่วยงาน มีหน้าที่ซ้ำซ้อนกัน

ขณะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดใหม่ในพื้นที่ จ.ตาก ทั้งเทศบาลตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบกันบริเวณกว้าง แต่มีประชากรเบาบาง ไม่สัมพันธ์กับงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่แต่ละปีจัดเก็บได้จำนวนน้อย ทำให้อุปกรณ์กู้ชีพกู้ภัยของแต่ละแห่งไม่เพียงพอ และไม่ทันสมัย

เขายกตัวอย่างอุบัติเหตุรถบรรทุกสิบล้อ พุ่งชนตู้โดยสารสายแม่สอด - ตาก ทำให้รถตู้เสียหลักตกเหว ที่ถนนสายตาก-แม่สอด เมื่อ 6 ก.ย. ปี 2552 จนมีผู้เสียชีวิตกว่า 9 ศพนั้น ซึ่งสาเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมาก เพราะเจ้าหน้าที่กู้ภัยท้องถิ่นมีเพียงเครื่องชะแลง ขณะที่เครื่องจักรตัดถ่าง ต้องรอคำสั่งจากราชการส่วนกลางที่เมืองตาก ทำให้การขนส่งอุปกรณ์มาถึงล่าช้า โดยเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่มีเพียงชะแลง ไม่สามารถช่วยเหลือผู้โดยสารที่ติดอยู่ในซากรถโดยสารได้ทัน ทำให้มียอดผู้เสียชีวิตสูงดังกล่าว

ล่าสุด มีความพยายามอุดช่องโหว่กลไกการสั่งการดังกล่าวด้วยการจัดการประชุม 'ศูนย์อำนวยการปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก' ที่แต่เดิมมักประชุมในช่วงเทศกาลสำคัญ แต่จะมีการปรับให้เป็นการประชุมทุกเดือนเพื่อให้มีการสื่อสาร และประชุมแลกเปลี่ยนระหว่างแต่ละหน่วยงานมากขึ้น

ส่วน 'สกาอ' สะท้อนปัญหาอุปสรรคของโครงการ 'อาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย' ว่า แม้จะประสบผลสำเร็จอย่างมาก แต่ปัญหา ก็คือในอนาคตไม่รู้ว่าจะดำเนินโครงการได้นานแค่ไหน เพราะโครงการนี้เป็นการริเริ่มโดยอาศัยงบประมาณเอกชน หากสปอนเซอร์สนับสนุนโครงการเอง ไม่ได้ของงบประมาณจากหน่วยงานราชการใด แม้ปีนี้จะมีความช่วยเหลือมาจากทางแขวงการทาง จ.ตาก แต่ถ้าปีหน้าไม่มีผู้มาช่วยต่อยอดแบบปีนี้ ก็ไม่รู้ว่าจะสามารถดำเนินโครงการต่อได้หรือไม่

'เอกสิทธิ์' ทั้งทำว่า ในการประชุมสรุปบทเรียนล่าสุดของ 'อาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย' มีอยู่คำหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ อปพร. สังเกตองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งหนึ่งกล่าวในที่ประชุมว่า ต้องมี 'คนดีกำลังสอง' เพราะเจ้าหน้าที่คนนั้นทำงานอาสาสมัครกู้ภัยทั้งในเวลาปฏิบัติหน้าที่ปกติ และนอกเวลาทำงานไปแล้วเขาก็ยังมาปฏิบัติหน้าที่

'เอกสิทธิ์' คิดว่า ทำอย่างไรก็ได้ให้สังคมไทยมี 'คนดีกำลังสอง' มากขึ้น ซึ่งไม่ได้เป็นประโยชน์แค่การงานสร้างความปลอดภัยทางจราจร แต่ 'คนดีกำลังสอง' จะสามารถต่อยอดในงานอื่นๆ ได้อีกมาก

การทางเชียงรายโซ่ ใช้ GIS วิเคราะห์จุดเสี่ยงทางหลวง

แขวงการทางเชียงรายที่ 1 นำการระบุพิกัดและชี้ตำแหน่งด้วยดาวเทียม หรือ GPS ระบุตำแหน่งจุดเกิดอุบัติเหตุตามแนวทางหลวง และจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ หรือ GIS ซึ่งเป็นครั้งแรกในประเทศไทยที่มีการใช้ระบบนี้กับการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ

10 ส.ค. มีการประชุม "อุบัติเหตุจรรยาพลั้งเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" เขตภาคเหนือ ที่ จ.เชียงใหม่ จัดโดย คณะทำงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่านรองเขตภาคเหนือ ร่วมกับ คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาพลั้งระดับจังหวัด (สอจร.) และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) โดยมีผู้เข้าร่วมจากเครือข่ายอุบัติเหตุทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนเข้าร่วมจำนวนมาก

นายรังสรรค์ สุขชัยรังสรรค์ แขวงการทางเชียงรายที่ 1 ได้นำเสนอแนวทาง "การวิเคราะห์ช่วงอันตรายบนทางหลวงหมายเลข 1 ตอน เชียงราย-แม่จัน" ซึ่งอาศัยการจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ หรือ GIS โดยอธิบายถึงที่มาในการศึกษาว่า เกิดขึ้นจากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ผ่านมา โดยหมวดการทางจะเป็นผู้บันทึกและรวบรวมส่งมายังแขวงการทาง ซึ่งวิธีการดังกล่าวล่าช้าและอาจมีความคลาดเคลื่อนในการระบุตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้การวิเคราะห์หาจุดหรือบริเวณอันตรายบนทางหลวงทำได้ยากและไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

"ที่ผ่านมาการเก็บข้อมูลเป็นปัญหามาก ทำให้ข้อมูลที่ได้มาไม่สามารถเอาไปใช้ประโยชน์ได้เท่าไรเลย ทำให้การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่คืบหน้า เราเลยอยากทำในส่วนนี้ ตอนแรกก็ค่อนข้างใช้เวลาเตรียมตัวพอสมควร แต่เมื่อตั้งระบบได้ก็เหลือก็ค่อนข้างง่าย"

ทั้งนี้ได้ทำการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุตั้งแต่เดือนมกราคม 2550 ถึง ธันวาคม 2552 เพื่อนำมาออกแบบระบบชั้นข้อมูลในการจัดเก็บข้อมูล โดยจำแนกเป็นสองส่วนคือ จุดที่เกิดเหตุและเวลาที่เกิดเหตุ จากนั้นก็ทำการวิเคราะห์พร้อมจัดทำแผนที่ข้อมูลแบบ GIS (Geographic Information System) แสดงบริเวณอันตรายทางหลวงหมายเลข 1 ตอน ทางเลี้ยวเมืองเชียงราย และ ทางหลวงหมายเลข 1 ตอน เชียงรายถึงอำเภอแม่จัน รวมเป็นระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร รวมถึงจำแนกระดับความอันตรายบนทางหลวงในช่วงโครงการ

นายรังสรรค์กล่าวด้วยว่า จากสถิติอุบัติเหตุในช่วงห้าปีที่ผ่านมาพบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางหลวงเฉลี่ย 15,000 – 18,000 ครั้งต่อปี ในพื้นที่ที่ต้องดูแลรับผิดชอบทั่วประเทศมากกว่า 50,000 กิโลเมตร ซึ่งที่ผ่านมาข้อมูลสถิติอุบัติเหตุสามารถนำมาใช้วิเคราะห์หาสาเหตุเกิดอุบัติเหตุได้เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น และกรมทางหลวงยังไม่ได้นำวิธีการระบุพิกัดและชี้ตำแหน่งด้วยดาวเทียมมาใช้ การจัดทำแผนที่ข้อมูลแบบ GIS นี้จึงถือเป็นครั้งแรกของประเทศไทย และเชื่อว่าจะทำให้การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเป็นระบบขึ้น ซึ่งทำให้เห็นจุดอันตราย และความสัมพันธ์ของจุดเสี่ยงต่างๆ ได้อย่างชัดเจน เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาต่อไปได้ทั้งในระดับพื้นที่ และนโยบาย

นอกจากนี้ นายรังสรรค์ เสนอว่า ควรประสานงานและขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บข้อมูลจุดอุบัติเหตุ เพราะเป็นหน่วยงานแรกที่ถึงที่เกิดเหตุซึ่งจะช่วยให้การวิเคราะห์อุบัติเหตุเพื่อนำไปใช้ในการป้องกันทำได้ครอบคลุมมากขึ้น

ศึกษาอุบัติเหตุจากกล้อง CCTV มาตรการลดอุบัติเหตุที่เชียงใหม่

‘เชียงใหม่’ เมืองใหญ่ของประเทศ เช่นเดียวกับที่อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่สูงในระดับต้นๆ ของประเทศ ทางเทศบาลนครเชียงใหม่ จึงร่วมกับหลายหน่วยงานทั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ศึกษาภาพที่ได้บันทึกไว้จากกล้องวงจรปิดหรือ CCTV ที่ติดตั้งตามแยกจราจรทั่วเมือง เพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุ และหามาตรการบรรเทาปัญหา

รศ.ดร.บุญส่ง สัตโยภาส อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผู้ทำการศึกษาร่วมกับทางเทศบาลนครเชียงใหม่ เปิดเผยว่า จากการศึกษาภาพที่กล้อง CCTV ได้บันทึกไว้ตลอดปี พ.ศ.2552 นั้นพบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 125 ครั้งจาก 22 ทางแยกในเมืองเชียงใหม่

“เราได้จัดอันดับต่างๆ ว่า ได้มีความเสี่ยงมากที่สุด โดยทางแยกที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ สีแยกวินคำ ซึ่งเป็นปลายทางของถนนเชียงใหม่-ลำปาง จุดนี้เป็นจุดบรรจบของเส้นเชียงใหม่-ลำปางที่เป็นถนนใหญ่ รถวิ่งกันเร็ว กับถนนนิมมานเหมินท์ ซึ่งมีจราจรคับคั่ง”

รศ.ดร.บุญส่ง เสริมว่า ในภาพรวม แยกที่อยู่ในพื้นที่เขตเมืองจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่านอกเมือง โดยตั้งสมมุติฐานว่า อาจเป็นเพราะคนในเขตเมืองไม่เกรงกลัวบทลงโทษทางกฎหมาย เพราะคิดว่าสามารถจ่ายค่าปรับได้ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงค่ำกับตอนรุ่งสาง โดยอัตราการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละวันนั้นไม่ต่างกันมากนัก แต่อัตราจะสูงขึ้นมากในช่วงเทศกาล

วรวิทย์ อินตะใจ เจ้าหน้าที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ เปิดเผยว่า ผลจากการศึกษา สรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เป็นสองสาเหตุใหญ่ๆ คือ “ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมฝ่าสัญญาณไฟแดง และการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ทำให้อุบัติเหตุรุนแรงขึ้น”

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเชียงใหม่ที่สูงมากในช่วงเทศกาล หลายคนอาจมองว่า เกิดขึ้นจากนักท่องเที่ยวหรือคนต่างถิ่นที่ไม่ชำนาญทาง แต่วรวิทย์ กล่าวว่า ที่จริงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมด เกิดขึ้นจากคนในพื้นที่ ดังนั้นการรณรงค์จึงเน้นไปที่การรณรงค์เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้อยู่อาศัยในเมืองเชียงใหม่เป็นสำคัญ

จึงนำมาสู่มาตรการรณรงค์และการอบรมวินัยจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งสถานที่อบรมก็คือ ที่จุดตรวจของตำรวจจราจรนั่นเอง

รศ.ดร.บุญส่ง เล่าว่า “เราจัดให้มีการฝึกอบรมวินัยจราจร โดยจัดกันที่บริเวณข้างถนนจุดที่ตรวจเลย ซึ่งคนที่ผ่านการอบรม ก็มีความเข้าใจในวินัยจราจรมากขึ้น อย่างผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เราก็ให้เลือกได้ว่า จะจ่ายค่าปรับ หรือจะซื้อหมวกนิรภัย เพราะหลายคนเขาก็ไม่มีหมวกนิรภัย”

รศ.ดร.บุญส่ง เปิดเผยว่า หลังมาตรการรณรงค์พบว่า มีผู้สวมใส่หมวกนิรภัยมากขึ้น ส่วนความพยายามลดเรื่องการฝ่าสัญญาณไฟแดงยังไม่ประสบความสำเร็จ

“ผลที่ได้สรุปออกมายังไม่ค่อยน่าพอใจ เราจึงทำประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น” รศ.ดร.บุญส่งกล่าว

นอกจากมาตรการรณรงค์วินัยจราจรแล้ว ผลจากการศึกษาข้อมูลจากกล้อง CCTV ยังทำให้เทศบาลนครเชียงใหม่ก่อสร้างอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยบนถนนด้วย

ชาติชาย ชูติพงษ์สถาพร หัวหน้างานวิเคราะห์และวางระบบจราจร เทศบาลนครเชียงใหม่ กล่าวว่า บริเวณสามแยกถนนนิมมานเหมินท์ตัดกับถนนสุเทพ ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางสัญจรสำคัญใน จ.เชียงใหม่ เป็นพื้นที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากการตรวจสอบจากกล้อง CCTV พบว่า สาเหตุอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะยานพาหนะพยายามจะเพิ่มความเร็วให้ผ่านทางแยก ทำให้มีการตัดข้ามช่องจราจร ดังนั้นทางเทศบาลนครเชียงใหม่จึงได้ดำเนินการจัดทำอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย โดยสร้างเกาะกลางถนนบริเวณทางแยกดังกล่าว

“เมื่อมีเกาะกลางถนน จะเป็นการจัดระเบียบและควบคุมยานพาหนะให้เข้าสู่ช่องทางจราจรที่ถูกต้อง และลดความเร็วของยานพาหนะที่จะเข้าสู่ทางแยกให้มีระดับความเร็วประมาณ 35-40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งสามารถลดอุบัติเหตุลงได้เป็นจำนวนมาก”

จากการติดตามประเมินผลหลังจากการสร้างเกาะกลางถนนแล้วพบว่า การเกิดอุบัติเหตุระหว่างยานพาหนะมีแต่เพียงรถยนต์เดี่ยวชนเกาะกลางเล็กน้อย โดยเกิดขึ้นในช่วงเดือนแรกหลังการสร้าง คาดว่าเป็นช่วงที่ผู้ขับขี่กำลังปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ชาติชาย กล่าวต่อไปว่า ผลจากการมีเกาะกลางถนน ยังส่งให้อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรที่ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ATC) ลดลงจาก 175-225 วินาที/รอบ เหลือ 115-175 วินาที/รอบ ซึ่งเกิดจากการที่เกาะกลางถนนทำให้ระยะช่วงข้ามทางแยกสั้นลง และความจุช่องจราจร

เพิ่มขึ้น การเคลื่อนตัวผ่านของยานพาหนะสามารถเคลื่อนที่ผ่านพื้นที่ทางแยกมีความเร็วลดลงเฉลี่ยประมาณ 35-40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเป็นระดับความเร็วที่ถือว่าปลอดภัย

ชาติชาย กล่าวว่าการจราจรเป็นระเบียบก็เพิ่มความปลอดภัยให้แก่คนเดินเท้าที่เดินข้ามบริเวณทางแยกได้ รวมถึงการเป็นพื้นที่ยืนพักเพื่อรอจังหวะสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

จากการที่เทศบาลเชียงใหม่ ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรผ่านกล้อง CCTV นำไปสู่มาตรการลดอุบัติเหตุซึ่งประสบผลสำเร็จหลายมาตรการ แม้ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษากล้อง CCTV ต่อวันตกราว 40,000 บาท แต่ รศ.ดร.บุญส่ง มองว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็น เพราะกล้อง CCTV นั้นเป็นประโยชน์มากในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งในแง่ของสถิติและการวิเคราะห์สาเหตุที่เกิดขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุทางจราจรสามารถเกิดขึ้นได้หลายสาเหตุทั้งจากคน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม

ใช้อย่างไรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน แพทย์ดึงระวังติดไฟ ทำอุบัติเหตุหนัก

ชุมชนหัวโหล่ใช้แผ่นซีดี ยางรถยนต์ เดือนภัยอุบัติเหตุช่วงทาง แพทย์ด้านอุบัติเหตุจราจรดึง หากรถชนยางรถยนต์แล้วน้ำมันหกรั่ว ระวังไฟลุก ซ้ำปล่อยน้ำขังเพาะงูคลาย

10 ส.ค. ที่โรงแรมปางสวนแก้ว จ.เชียงใหม่ การประชุม "อุบัติเหตุจราจรพลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" เขตภาคเหนือ เป็นวันที่สอง จัดโดย คณะทำงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่านรองเขตภาคเหนือ ร่วมกับคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มีการนำเสนอผลงานของท้องถิ่นในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

โดยนายเกียรติศักดิ์ ปันแจ่ม เทศบาลตำบลทาลาดคอก อ.แม่ท่า จ.ลำพูน กล่าวถึงความพยายามลดอุบัติเหตุของท้องถิ่นด้วยการประยุกต์อุปกรณ์แจ้งเตือนและป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงต่างๆ บนถนน โดยใช้วัสดุเหลือใช้ในชุมชน ได้แก่ยางรถยนต์ นำมาประกอบเป็นแผงอุปกรณ์ ทาสีขาวแดง และนำไปวางในจุดเสี่ยงต่างๆ เพื่อสร้างจุดสังเกตบริเวณเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อลดแรงปะทะ ลดความสูญเสีย หากยานพาหนะเสียหลักพุ่งชนจุดเสี่ยงดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีกรรมการนำแผ่นซีดี ซึ่งสามารถสะท้อนแสงจากยานพาหนะในเวลากลางวัน ไปติดบริเวณจุดเสี่ยงเช่น ต้นไม้ริมทาง เพื่อให้เป็นจุดสังเกต มีการทำป้ายเตือนจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ และยังนำเศษวัสดุเหลือใช้จากการเกษตรอย่างเช่น ฟางข้าว มาประกอบเป็นหุ่นเพื่อเตือนป้ายเตือนจุดเสี่ยงอุบัติเหตุช่วงทางด้วย

ในเรื่องดังกล่าว นพ.ประดิษฐ์ รุ่งพิบูลโสภิสฐ์ ในฐานะผู้วิจารณ์ผลงานการสร้างสรรค์ของท้องถิ่นเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน กล่าวว่า ความพยายามในการพึ่งตนเองเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่น่าชื่นชมอย่างมาก และหวังที่จะเห็นความพยายามสร้างสรรค์ของชุมชนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหาเช่นนี้ต่อเนื่องต่อไป

อย่างไรก็ตาม คงมีเรื่องที่ต้องระวังอยู่บ้าง เช่น การนำวัสดุบางประเภทมาประกอบเป็นจุดสังเกตจุดเสี่ยง หรือทำอุปกรณ์ลดแรงปะทะ อาทิ ยางรถยนต์เก่า ซึ่งจำเป็นต้องออกแบบอย่างรอบคอบ เพราะหากรถยนต์พุ่งชน เกิดประกายไฟ และเกิดน้ำมันหกรั่วใส่ จะทำให้เกิดเพลิงไหม้ และทำให้อุบัติเหตุที่เกิดมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น เนื่องจากยางรถยนต์เป็นวัสดุที่ติดไฟง่าย นอกจากนี้ โดยปกติยางรถยนต์เก่า นั้น จะ เป็นสิ่งที่สาธารณชนชุกชุมมาก เพราะเป็นที่น้ำขัง ซึ่งเป็นที่เพาะงูคลาย การใช้อย่างรถยนต์จึงต้องระมัดระวัง และออกแบบการใช้โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านอื่นๆ ด้วย

ทั้งนี้ การประยุกต์ใช้อย่างรถยนต์เก่าเพื่อเป็นวัสดุประกอบการสร้างความปลอดภัยบนถนน กำลังเป็นที่นิยมในท้องถิ่นต่างๆ ทั่วประเทศ

รายงานพิเศษ : มองไปข้างหน้า การลดอุบัติเหตุทางถนนภาคเหนือ

สรุปภาพรวมภาคเหนือ เสนอเพิ่มเติมตรวจจับ ลดพฤติกรรมเสี่ยง สร้างคนรุ่นใหม่สู่สังคมต้นแบบ และประสานความร่วมมือกับเยาวชน ชีตศึกษา อปท. แสวงความร่วมมือกับเยาวชน ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจ ชีผลปรับโครงสร้างกำลัง ทำ ตร.จราจรลด เน้นฝึกนักเรียนมาช่วยงานจราจร

9 ส.ค. ซึ่งเป็นวันที่สองของการประชุม "อุบัติเหตุจราจรพลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" เขตภาคเหนือ ที่ห้องประชุมบ้านล้านตอง ชั้น 6 โรงแรมปางสวนแก้ว จ.เชียงใหม่ จัดโดย คณะทำงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่านร่วมกับคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สจร.) และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มีการเสวนาพิเศษ "ภาพอนาคตทิศทางการดำเนินงาน ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนภาคเหนือ" โดย พระอาจารย์ทรงชัย จากวัดสวนร่วมบารมี พล.ต.ต.สมศักดิ์ จันทร์พิงค์ ผบก.ตำรวจภูธรจังหวัดอุทัยธานี นายณรินทร์ เหล่าอารยะ นายก อบจ.จังหวัดน่าน โดยมี นพ.ธนพงศ์ จินวงษ์ เป็นผู้ดำเนินการเสวนา

"หมออูร์รักษ์" สรุปภาพรวมภาคเหนือ

เสนอเพิ่มเติมตรวจจับ ลดพฤติกรรมเสี่ยง สร้างคนรุ่นใหม่สู่สังคมต้นแบบ

นพ.อูร์รักษ์ อมรเพชรสถาพร กล่าวถึงอนาคตทิศทางการดำเนินงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนภาคเหนือ หลังจากการจัดประชุมสองวันที่ผ่านมาว่า สถานการณ์ทั่วๆ ไปในภาคเหนือ ในแง่การให้ความรู้หลายๆ จังหวัดเน้นเรื่องโรงเรียน และเยาวชน ซึ่งเป็นที่น่ายินดีที่หลายๆ จังหวัดพานักเรียนมาร่วมการประชุมครั้งนี้อย่างอุ้นหนาฝาคั่ง

นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมจิตสำนึก เรื่องวินัยจราจรในเด็กและชนกลุ่มน้อย หลายพื้นที่มีการอบรมอาสาสมัครเพื่อแจ้งเหตุทางหลวง มีการจัดกิจกรรม 1 ชั่วโมงกับการเรียนรู้วินัยจราจร มีการอบรมความรู้ให้กับผู้กระทำความผิดด้านจราจรข้างถนนโดยไม่ต้องไปอบรม แลกค่าปรับในวันหลัง แต่จับได้ก็ยื่นอบรมเลย ใช้ไม่ถึงสองชั่วโมง แต่ได้ความรู้อย่างชัดเจน บางโรงเรียนมีระบบข้อมูลวินัยจราจรในสมุดพกของนักเรียน การกระทำความผิดด้านกฎจราจรบางโรงเรียนใช้วิธีตัดแต้ม หลายท้องถิ่นในภาคเหนือมีการสืบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ซึ่งกรณีนี้มีการสืบสวนในหลายพื้นที่ ซึ่งหน่วยงานทั้ง สจร. และบุคลากรในจังหวัดได้มาร่วมกัน

ด้านการขับเคลื่อน ถือว่ามีความต่อเนื่องนโยบาย บางจังหวัดมีผู้ว่าราชการจังหวัดพูดเรื่องความปลอดภัยทางถนนในวิทญู ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย บางจังหวัดหากมีเยาวชนกระทำความผิดด้านจราจรมีการส่งกลับไปโรงเรียน เพื่อขึ้นทะเบียนให้อาจารย์ทราบ แล้วค่อยลงโทษรุนแรงหากกระทำผิดซ้ำ

หลายที่ใช้กล้อง CCTV เป็นฐานวิเคราะห์สาเหตุและเพื่อหาทางป้องกันอุบัติเหตุยั่งยืน ท้องถิ่นบางแห่งก็ตั้งทีมช่วยตำรวจตรวจสอบผู้กระทำความผิด บางตำบลใน จ.ลำปาง สามารถขยายผลไปสู่การลดสุราในชุมชน 100% ซึ่งเรื่องนี้ที่น่าสนใจอย่างยิ่งหากสามารถขยายผลไปยังพื้นที่อื่นที่พร้อมจะทำ

ด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน มีการสร้างเครือข่ายเยาวชน ซึ่งเชื่อว่าเยาวชนในอนาคตจะมีส่วนผลักดันข้างหน้า มีของเหลือใช้ในชุมชนมาทำอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน บางชุมชนมีความพยายามป้องกันภัยรับส่งนักเรียน หลายชุมชนพยายามสร้างเครือข่ายชุมชนท้องถิ่นเพื่อการสร้างทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ด้านวิศวกรรมจราจร บางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการวิเคราะห์ช่วงอันตราย ทำให้รู้จุดเสี่ยงบนท้องถนน นำมาสู่การปรับปรุงผิวจราจร ทำเกาะกลางถนน เพื่อให้ให้นักเรียนเดินข้ามถนนได้ปลอดภัยแทนการสร้างถนนที่กว้าง บางจังหวัดมีการสร้างทางจักรยาน ส่วนเรื่องบริการการแพทย์ฉุกเฉินหรือ EMS การประชุมครั้งนี้ อาจจะมีการนำเสนอหน่อย เพราะหลายจังหวัดได้ทำเรื่องนี้ก่อนแล้ว แต่มีหลายพื้นที่ที่เริ่มเพิ่มสวัสดิการให้กับบุคลากรด้าน EMS

ด้านเครือข่าย ถือว่าเครือข่ายที่ทำงานมีมากขึ้น มีประชาสังคมมาร่วมกลุ่มใหม่ๆ หลายๆ จังหวัดเห็นคนกลุ่มใหม่มาทำงาน ทุกคนมุ่งมั่นตั้งใจสูง น่าจะเป็นจุดแข็งทำให้เกิดสัมฤทธิ์ผลอย่างดียิ่งขึ้นไป

นพ.อนุรักษ์ กล่าวถึงจุดอ่อนว่า การประสานงานบางจังหวัดไม่ค่อยเหนียวแน่น ไม่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานที่ทำงาน ขาดความร่วมมือกันทำ ขาดการเป็นภาคีหุ้นกัน คือไม่ได้ทำโครงการเอง แต่ไปสนับสนุนซึ่งกันและกัน อาจยังไม่เด่นในระหว่างภาคี อยากให้แกนจังหวัดขับเคลื่อนให้แน่น เพราะ 1+1 จะไม่ใช่แค่ 2 แต่จะเป็น 5 เป็น 6 สามารถเสริมกันไปอีก

ด้านเจตคติ ก็ดูเหมือนว่า ยังเป็นสิ่งกังวล แต่ถ้าน้องๆ เยาวชนยังอยู่ตรงนี้ อาจตอบได้ว่า ต่อไปเจตคติจะเริ่มดีขึ้น

ด้านการดำเนินงาน ชุมชน ในภาคเหนือพบว่า มีการดำเนินงาน มีธุรกิจบนถนน หรือทางเท้า ซึ่งทำให้เสียทางเท้า คนเดินถนนต้องลงมาเดินบนพื้นที่ยานพาหนะ ทำให้เกิดอุปสรรคของการใช้รถใช้ถนน

จุดอ่อนต่อไปคือ ไม่สร้างกระแส ขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ทีมในพื้นที่ควรขอพลังจากสื่อท้องถิ่น ส่วนกลางมาดึงจุดเด่นๆ ในพื้นที่ให้มีพลังมากขึ้น

นพ.อนุรักษ์ กล่าวถึงโอกาสว่า รัฐบาลถือว่า เรื่องความปลอดภัยทางถนนนี้วาระแห่งชาติ บางจังหวัดเป็นวาระจังหวัด น่าจะผลักดันให้ผู้บริหารในจังหวัดบรรจุเรื่องนี้เป็นวาระจังหวัดด้วย เพื่อจะได้ขับเคลื่อนพร้อมกัน นอกจากนี้โอกาสยังมาจากการสนับสนุนจากทุน และวาระท้องถิ่น

นพ.อนุรักษ์ กล่าวถึงอุปสรรคเพิ่มอีกว่า การบังคับใช้กฎหมายที่หย่อนยานอันเนื่องมาจากระบบอุปถัมภ์ ผู้บังคับใช้กฎหมายหลายท่านบอกว่า การตรวจจับคดีปัญหาความรู้จักมักคุ้น ทำให้ไม่เข้มแข็งในการบังคับใช้กฎหมาย บางหน่วยงานราชการยังไม่มุ่งมั่นเต็มร้อย ทำให้ต่อเนื่องยั่งยืน นอกจากนี้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยทางถนนบางอย่างต้องลงทุนสูง อย่างกล้อง CCTV ซึ่งใช้งบประมาณสูง บางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

นอกจากนี้คนในสังคมยังต้องการความสะดวกรวดเร็ว คนไม่ชอบเข้มงวด ชอบสะดวกสบาย ซึ่งเรื่องนี้ไม่ไปด้วยกันกับเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน

นพ.อนุรักษ์ กล่าวถึง 4 เรื่องที่จะเป็นทิศทางภาคเหนือว่า หนึ่ง ถ้ามีการเข้มงวดจำนวนครั้งของการตรวจจับให้เท่ากับจำนวนรถที่จดทะเบียน ผู้ขับขี่จะได้รู้สึกว่าการรักษากฎจราจร เพิ่มอุปสรรคในการทำงานทั้งกล้องถ่ายภาพรถทะเบียนทางสี่แยก อุปกรณ์วัดความเร็ว

สอง มีการลดพฤติกรรมเสี่ยง เช่น หมวกนิรภัย 100% โดยประเทศเวียดนามออกคำสั่งปีเดียว ประชาชนก็ใส่หมวก 100% ไม่ดื่มสุรา และไม่ขับรถเร็ว

สาม กลุ่มเสี่ยง กับ พาหนะเสี่ยง กลุ่มเสี่ยงคือเยาวชน ต้องหาทางลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งปัจจุบันเป็นตัวเลขผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เป็นเยาวชนรวม 10 คนได้ในแต่ละจังหวัด นอกจากนี้อาจใช้จักรยาน และใช้รถส่งนักเรียนที่ปลอดภัย แทนการใช้จักรยานยนต์

สี่ สร้างคนรุ่นใหม่เพื่อสังคมต้นแบบ ที่มีจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัย ชุมชนปลอดภัย

“พระอาจารย์ธงชัย”

แนะประสานความร่วมมือกับเยาวชน

ด้าน **พระอาจารย์ธงชัย** วัดสวนร่มบารมี กล่าวถึงทิศทางในอนาคต น่าจะเป็นการทำงานกับเยาวชน ซึ่งพระสงฆ์ทั่วประเทศคงเห็นความสำคัญของพลังของเยาวชน ทั้งนี้เยาวชนแบ่งเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกเยาวชนในสถานศึกษา ซึ่งทำงานง่ายเพราะมีพ่อแม่ สถานศึกษาท้องถิ่น สนับสนุน อีกกลุ่ม คือเยาวชนนอกสถานศึกษา ซึ่งอยู่ในภาคแรงงาน ประกอบอาชีพในสถานประกอบการ ต้องดูแลเอาใจใส่พฤติกรรมเป็นพิเศษ แต่ทั้งหมดนี้การทำงานกับเยาวชนจะเป็นการกระทบซึ่งสร้างแรงกระตุ้นสู่ชุมชนได้ง่าย

ด้านภาคีที่ยังไม่ร่วมมือกัน พระอาจารย์ธงชัยกล่าวว่า เป็นเครือข่ายที่ภาคเหนือคุยกันว่า มีผลงานมากมาย แต่ทำไมดูเหมือนไม่ประสบความสำเร็จ กล่าวพูดได้ว่า เป็นเรื่องประชาสัมพันธ์ความสำเร็จของแต่ละหน่วยงาน บางจังหวัดยังไม่ทราบว่า มีหน่วยงานในจังหวัดประสบความสำเร็จ ช่วงเทศกาล เราประกาศจุดอันตราย หลังจากช่วงเทศกาลมีการประกาศใหม่ว่า ผลเป็นอย่างไร ท้องถิ่นน่าจะคุยกันเรื่องนี้

พระอาจารย์ธงชัย กล่าวถึง ทิศทางในอนาคตว่า เยาวชนมีความเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานขึ้น ทั้งเป็นผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต อีกกลุ่มคือตำรวจ ตำรวจกับเยาวชน ไม่ขอจับได้ใหม่ ตำรวจอาจจะอนุโลมก็โดนค่า เป็นศัตรูกันทำงานยาก นักเรียนไม่เกลียดตำรวจ ตำรวจชอบใจเยาวชน จะได้ทำงานได้

เสนอว่า เวลาที่เยาวชนมาทำงาน จะขออนุเคราะห์พื้นที่ทำงานจากตำรวจ ให้เยาวชนเห็นว่า ตำรวจทำงานอย่างไร ได้เห็นตำรวจถูกกดดัน เยาวชนจะเข้าใจตำรวจว่า ถูกกดดัน จะได้เข้าใจกันมากขึ้น

นายภฯ อบจ.น่าน

ชี้ทิศทาง อบท. แสวงความร่วมมือกับเยาวชน

นายณรินทร์ เหล่าอารยะ นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดน่าน กล่าวว่า เรื่องเยาวชนนั้นเห็นตรงกันว่าควรสร้างพื้นที่ให้เขาได้มีส่วนร่วม ซึ่งการมีส่วนร่วมที่วันนี้ต้องไม่ใช่การนำเด็กมาเข้าร่วมประชุมเพียงแค่นี้เห็นว่าการจกรรมนั้นมีเยาวชนร่วมด้วย แต่ต้องให้เยาวชนได้มีสิทธิและมีเสียงในการที่จะแสดงความคิดเห็น

“เราให้เด็กคิดเองตั้งแต่แรก อย่างงานแข่งเรือของเมืองน่าน แต่ก่อนเด็กแค่เป็นคนซ่อมกับผู้ใหญ่ แต่ไม่ได้แข่ง จนเด็กมาเสนอว่าควรจะมีการแข่งของเยาวชน ซึ่งทำให้ปัจจุบันมีการจัดแข่งในระดับเยาวชน อันนี้ถือเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนว่า เราต้องสร้างพื้นที่ให้เขาตามที่เขาต้องการ”

ผลที่เกิดขึ้นคือ กลายเป็นแรงกดดันให้ผู้ใหญ่ เพราะกลายเป็นว่า ผู้ใหญ่ไม่ได้จัดการแก้ไขปัญหา แต่กลับเป็นเด็กที่ต้องเป็นคนลุกขึ้นมาจัดการปัญหาเอง ซึ่งตอนหลังก็ได้กลายเป็นความร่วมมือระหว่างคนสองรุ่น ทั้งเยาวชนและผู้ใหญ่ เพราะปัญหาบางประเด็นผู้ใหญ่ก็มองไม่เห็นและอาจไม่เข้าใจตัวปัญหาอย่างแท้จริงโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาเกี่ยวกับเยาวชน ฉะนั้นในส่วนนี้ก็เป็นภาระสะท้อนปัญหา

“อย่าง อบจ. มีเด็กเขามาขอพบปะประชาสัมพันธ์เพื่อเอาไปรณรงค์ให้เด็กกินเหล้าในงานแข่งเรือ ซึ่งเราก็สนับสนุน โครงการนี้เกิดจากเด็ก จนขณะนี้ทุกพื้นที่ที่จัดแข่งเรือ ไม่ว่าจะนัดไหน เล็กใหญ่ กลายเป็นนัดปลอดเหล้า ผมไม่ยืนยันร้อยเปอร์เซ็นต์ว่าจะไม่มีการกินเหล้าเลย คืออาจจะมีคนแอบกินบ้าง แต่ตอนนี้สิ่งที่เกิดขึ้นคือไม่มีการขายแอลกอฮอล์ในงานแข่งเรือแน่นอน

ล่าสุดทางจังหวัดมีโครงการ “ร่วมตรวจเม้าท์กันสตาร์ท” โดยจะให้มีการติดตั้งเครื่องเป่าลมหายใจเพื่อวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตามร้านอาหารที่มีการจำหน่ายสุรา ซึ่งทุกคนจะต้องเป่าก่อนที่จะกลับ โดยตอนนี้จะเริ่มต้นทดลองจากร้านสี่แห่งในเมืองน่านก่อน

นายณรินทร์ ยังกล่าวถึงทิศทางการถ่ายโอนและกระจายอำนาจจากราชการส่วนกลางมาสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอนาคตว่า ในปี 2554 จะมีการถ่ายโอนภารกิจและอำนาจหน้าที่มาให้ อบท. หลายด้าน และ อบท. น่าจะเข้ามาทำเรื่องระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถรับ-ส่งนักเรียน ซึ่งขณะนี้แม้กฎหมายกระจายอำนาจยังอยู่ในระหว่างตีความในกฎหมายดีกว่า อบท. สามารถประกอบการเรื่องการขนส่งมวลชนได้เองหรือไม่

ซึ่งในขณะนี้ยังตีความกฎหมายนี้ รัฐบาลและ อบท. น่าจะใช้มาตรการสนับสนุนงบประมาณ (Subsidied) ให้กับผู้ประกอบการเอกชนที่ต้องการเปลี่ยนพาหนะจากรถกระบะติดหลังคาซึ่งไม่ปลอดภัย เป็นรถโดยสารที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยที่ประกอบในต่างประเทศ โดยการสนับสนุนนี้ รัฐบาลทำได้ทั้งมาตรการลดภาษี และไม่เก็บภาษีนำเข้า และต่อไปหากผู้ประกอบการต่อรถโดยสารในประเทศสามารถประกอบรถโดยสารที่ได้มาตรฐานได้ รัฐบาลก็ควรส่งเสริมด้วยการลดการเก็บภาษีสถานประกอบการนั้น

สำหรับประเด็นด้านเยาวชนที่หลายฝ่ายอาจมองว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจเปรียบเหมือนเป็นยาขมสำหรับเยาวชน เพราะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย ในส่วนนี้ พล.ต.ต.สมศักดิ์ จันทะพิงค์ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอุทัยธานี ให้ความเห็นว่า การทำงานกับเยาวชนนั้นพยายามที่จะเน้นไปที่การสร้างสำนึกมากกว่าที่จะบังคับใช้กฎหมายแต่เพียงอย่างเดียว เนื่องจากเด็กส่วนใหญ่ไม่น่าจะมีพฤติกรรมเลียนแบบหรือทำตามกระแส อย่างเช่นเห็นเพื่อนเขารวดเร็วก็เลยขับรถเร็วตามบ้าง ซึ่งโดยวัยแล้ว เขาไม่ได้เข้าใจแก่นแท้ของสิ่งที่เขาทำตาม เพราะเขามองไม่เห็นว่าการที่เขาทำนั้นมีประโยชน์หรือโทษที่จะตามมาอย่างไร

“ตรงนี้เป็นจุดสำคัญที่เราเน้น เราต้องทำให้เด็กเห็นได้ว่า ถ้าทำแล้วจะดียังไง ไม่ทำจะมีปัญหาอย่างไร เพราะกฎหมายไม่ใช่สิ่งเดียวที่ทำให้คนเป็นสุข วินัยจราจรเป็นเรื่องของคน การบังคับใช้กฎหมายมากไม่ได้ช่วยอะไร เราต้องสร้างวินัยและสำนึก ถ้าทำได้ดีตั้งแต่ส่วนนี้ การจับกุมก็จะลดลงไปเอง”

ผู้กำกับอุทัยฯ ชี้ผลปรับโครงสร้างกำลัง ทำ ตร.จราจรลด

เน้นฝึกนักเรียนมาช่วยงานจราจร

พล.ต.ต.สมศักดิ์ จันทะพิงค์ ผบ.ตำรวจภูธร จ.อุทัยธานี อธิบายเพิ่มว่า เจ้าหน้าที่ที่ต้องมีหน้าที่ที่สร้างความเข้าใจให้ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรว่า การจับกุมหรือตักเตือนนั้นเป็นเพราะอะไร ไม่ใช่เพราะกฎหมายกำหนดไว้ แต่ด้วยความผิดที่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรทำนั้นจะนำไปสู่อันตรายอะไรบ้าง เพื่อให้เขาได้เข้าใจ

“ผมเรียกว่า จับแบบให้เขาสบายใจ คือทำให้เขาเข้าใจว่าเขาทำผิดจริง ต้องชี้แจงให้ละเอียดว่าการจับกุมนั้นเกิดขึ้นจากเหตุผลอะไรบ้าง ถ้าเป็นความผิดที่กฎหมายพอจะลืมหูลืมตาให้อ่านเจ้าหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือนแทนการปรับหรือจับกุมก็จะทำ แต่ถ้าเป็นความผิดที่ต้องรับผิดไปตามนั้นเจ้าหน้าที่ก็ต้องปฏิบัติตาม ไม่อย่างนั้นเจ้าหน้าที่ก็จะโดนหาว่าละเว้นการปฏิบัติหน้าที่”

พล.ต.ต. สมศักดิ์ กล่าวด้วยว่า รัฐบาลมีนโยบายปรับลดกำลังพลตำรวจจากเดิม 3.5 คนทั่วประเทศ เหลือ 1.8 แสนคน ดังนั้นในอนาคตจะมีตำรวจจราจรไม่พอ ดังนั้นตอนนี้ที่ จ.อุทัยธานี จึงมีการทดลองนำเด็กนักเรียนในพื้นที่มาทำหน้าที่เป็นจราจร ซึ่งในอนาคตแนวทางการสร้างอาสาสมัครเข้ามาทำหน้าที่จราจรจะมีมากขึ้น

อีสานพบคนบุรีรัมย์เชื่อผิด 'มีสติ ชิ่งได้' มากสุด

สำรวจทัศนะอันตรายภาคอีสาน บุรีรัมย์แชมป์ความเชื่อ 'มีสติ ชิ่งได้' มุกดาหาร 'เมาได้ ถ้ำระวัง' ด้านชัยภูมิ คว้าสุดยอดอีสาน 'เมาแล้วขับ'

ในการสัมมนาอุบัติเหตุจรรยาภาคอีสาน ปี 2553 “พลังเครือข่ายอีสานสู่ทศวรรษความปลอดภัยบนถนน” ซึ่งจัดโดย คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาในระดับจังหวัด (สอจจ.) ภาคเหนือ และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม ณ โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ณัฐภรณ์ เจริญธรรม อาจารย์สาขาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี เปิดเผยถึงผลสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดละ 1,600 คน ตั้งแต่เดือนมีนาคม-กรกฎาคม 2553 โดยในด้านทัศนคติต่อการขับเร็ว พบว่า มีผู้ขับที่รถยนต์เห็นว่า การขับเร็วไม่น่าจะเป็นอันตราย หากเพิ่มความระมัดระวัง เฉลี่ย 34% โดยผู้ใช้รถในจังหวัดบุรีรัมย์ ครองสัดส่วนสูงสุดกว่าครึ่งหรือ 51% ตามด้วยมุกดาหาร 49% หนองคาย 47% อุตรดิตถ์ 45% และสกลนคร 44% ตามลำดับ

ในด้านทัศนคติเรื่องการดื่มแล้วขับ อาจารย์ ม.เทคโนโลยีสุรนารี เปิดเผยว่า มีผู้ขับที่รถยนต์ที่เชื่อว่า หากดื่มสุรแล้วยังคงสติได้ก็ขับเร็วได้ ในจังหวัดมุกดาหาร 38% ตามด้วยหนองคาย 34% และสกลนคร 31% ขณะที่ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ในมุกดาหาร 42% หนองคาย 31% และบุรีรัมย์ 30%

ขณะที่จังหวัดที่มีสัดส่วนผู้ที่ดื่มสุรแล้วขับที่รถยนต์สูงสุด คือ จังหวัดชัยภูมิ 80% ตามด้วย นครพนม 55% และสกลนคร 48% ขณะที่จังหวัดที่มีผู้ดื่มแล้วขับที่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ได้แก่ ชัยภูมิ 66% นครพนม 55% และมหาสารคาม 53%

ด้าน ดร.ดนัย เรืองสอน วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ ผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักทางหลวงที่ 13 กรมทางหลวงประธานมูลนิธิไทยโรด กล่าวว่า แม้สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะไม่ได้มากที่สุดของประเทศ แต่หากเทียบอัตราการเสียชีวิตต่อจีดีพีแล้วในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะสูงที่สุด โดยจังหวัดที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด คือ จังหวัดเลย มุกดาหาร นครพนม ยโสธร อำนาจเจริญ และบุรีรัมย์ ทั้งนี้ ตั้งข้อสังเกตด้วยว่า อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วในอีสานนั้นมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ขณะที่อุบัติเหตุจากการเมาสุรามีสัดส่วนสูงกว่าภาคอื่นเช่นกัน

ทั้งนี้ นายประทีป พลเดช ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนาครั้งนี้ ได้กล่าวว่า สาเหตุใหญ่ที่ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุยังไม่สามารถลดลงได้ เนื่องจากวัฒนธรรมของคนไทย ที่ขาดระเบียบวินัย ความรับผิดชอบและรักสนุก ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหาในระยะยาว กระทรวงคมนาคมได้เตรียมทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ เพื่อปลูกฝังค่านิยมใหม่ ๆ ให้กับเยาวชน ให้เข้าใจเรื่องสิทธิเสรีภาพ หน้าที่ และความรับผิดชอบ มีระเบียบวินัย และมีคุณธรรม เพื่อลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนและถาวร

นักวิชาการแนะให้ 'ท้องถิ่น' เป็นเจ้าภาพ แก้อุบัติเหตุได้ยั่งยืน

ศจร. ภาคอีสาน และ ศวปถ. โชว์เทศบาลคำป่าหลาย มุกดาหาร แก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน ซึ่งเงื่อนไขสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชน ทำเป็นพันธกิจหลักของท้องถิ่น มีกฎหมาย งบประมาณ

19 สิงหาคม ณ โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมาในการสัมมนาอุบัติเหตุจรรยาภาคอีสาน ปี 2553 “พลังเครือข่ายอีสานสู่ทศวรรษความปลอดภัยบนถนน” ซึ่งจัดโดย คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาในระดับจังหวัด (ศจร.) ภาคอีสาน และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร ศูนย์อุบัติเหตุโรงพยาบาลอุดรธานี กล่าวว่า การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดในท้องถิ่นอย่างยั่งยืน ทำได้โดยการบรรจุให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยยกกรณีศึกษาโครงการ ‘ท้องถิ่น ชุมชน ร่วมใจสร้างความปลอดภัยจรรยา’ ของเทศบาลตำบลคำป่าหลาย จ.มุกดาหาร ซึ่งบรรจุภารกิจนี้ให้เป็นพันธกิจของท้องถิ่น โดยมีเทศบัญญัติรองรับ และมีงบประมาณสนับสนุนมาตั้งแต่ปี 2551 ซึ่งทำให้การรักษาความปลอดภัยทางถนนมีลักษณะยั่งยืน โดยมีกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมให้กับคนในท้องถิ่น มีการหาจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุร่วมกัน และมีกระบวนการแก้ไข ตลอดจนกระบวนการรองรับหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ด้าน ผศ.ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข อาจารย์ประจำภาควิชาจิตวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ผู้ศึกษาพฤติกรรมกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ในหมู่เยาวชน กล่าวเสริมด้วยว่า โครงการของเทศบาลคำป่าหลายนี้ เป็นความยั่งยืนที่สะท้อนถึงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชน ทั้งยังมีข้อเด่น คือมีผู้นำด้านความปลอดภัย คือนายกเทศมนตรี ซึ่งมีวิสัยทัศน์ ชูประเด็นนโยบายเรื่องความปลอดภัยสถานต่อนโยบายอย่างจริงจังในทุกรูปแบบ ทำให้ภัยจากวัฒนธรรมความปลอดภัย จนกระทั่งมีแผนยุทธศาสตร์ มีงบประมาณรองรับ

ทั้งนี้ ร.ต.ต.ชัยยุทธ ไม่วิสัย นายกเทศมนตรี เทศบาลตำบลคำป่าหลาย จ.มุกดาหาร กล่าวถึงโครงการ ‘ท้องถิ่น ชุมชน ร่วมใจสร้างความปลอดภัยจรรยา’ ว่า มีขึ้นโดยเริ่มจากความต้องการเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับนักเรียนที่ข้ามถนนเข้า-เย็น และประชาชนทั่วไปที่ใช้รถใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากเทศบาลตำบลคำป่าหลาย มีทางหลวงหมายเลข 212 ตัดผ่าน ประมาณ 15 กม. การใช้รถมีอัตราความเร็วค่อนข้างสูง ประกอบกับตามแนวพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน มีหมู่บ้านตลอดแนว มีสถานศึกษา 4 แห่ง เสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยกิจกรรมนี้บรรจุไว้ในเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี ตั้งแต่ 2551 เป็นต้นมา และในปี 2553-54 ได้บรรจุไว้ในเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี 1,270,000 บาท

ร.ต.ต.ชัยยุทธ กล่าวว่า ในขั้นต้น เทศบาลได้เชิญผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อนามัย ตำรวจ ผู้บริหาร สถานศึกษา และอาสาสมัคร อปพร. และเครือข่ายในพื้นที่ ประชุมเพื่อชี้แจงแนวคิดเป้าหมาย และปรึกษาหารือกัน เพื่อหาจุดเสี่ยง แนวทางในการปรับปรุงแก้ไข เพื่อนำไปเขียนเป็นแผนชุมชน นอกจากนี้ยังได้ประสานความร่วมมือไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอรับการสนับสนุนวิทยากรในการฝึกอบรมด้านต่างๆ เช่น ตำรวจ ขนส่งจังหวัด อบรมด้านการจราจร สถานีอนามัยและโรงพยาบาล อบรมด้านการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การช่วยเหลือและการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยฉุกเฉิน ปัจจุบันมีบุคลากรที่ผ่านมาฝึกอบรม 29 คน OTOS อาสาสมัครจราจร 185 คน

ในด้านการปฏิบัติ ได้มีคำสั่งเทศบาลให้ อปพร. ที่อบรมด้านจราจร ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดเสี่ยงที่นักเรียนข้ามถนนเข้า-เย็น จำนวน 4 จุด จุดละ 3 คน โดยให้ อปพร. 2 คนให้สัญญาณหยุดรถและอำนวยความสะดวกด้านจราจร และให้ อปพร. 1 คนพานักเรียนข้ามถนน ให้ อปพร. ที่ผ่านการอบรม OTOS ประจำศูนย์ผู้ขับขี่ทุกวัยตลอด 24 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็น 2 ผลัด ผลัดละ 6 คน มีหน้าที่ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและเจ็บป่วยทั่วไป นำส่งโรงพยาบาล มีการตั้งจุดตรวจ-ด่านตรวจ บริการประชาชนในช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่

ด้านหมู่บ้านและชุมชน ได้ประชุมค้นหาจุดเสี่ยงและแนวทางพัฒนาแก้ไข เช่น ช่วยกันตัดหญ้า วัชพืช กิ่งไม้ที่ขึ้นบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่บริเวณทางโค้ง หรือทางแยกที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ จนทำให้อุบัติเหตุในพื้นที่ลดน้อยลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา รายงานผลการดำเนินงานไปยังส่วนราชการต่างๆ เพื่อสร้างเครือข่ายร่วมกัน มีการส่งบุคลากรร่วมซ้อมแผนป้องกัน บรรเทาสาธารณภัยต่างๆ เช่น ภัยทางถนน ในสถานศึกษา ตลอดจนร่วมมือกับภาคเอกชน จนได้รับการคัดเลือกให้เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดีเด่นด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับจังหวัดและระดับเขต เมื่อปีที่ผ่านมา

จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา นักเรียนทั้ง 4 โรงเรียนและประชาชนทั่วไปปลอดภัย 100% ตั้งแต่ดำเนินงานมา ไม่มีอุบัติเหตุจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน เกิดเครือข่ายความร่วมมือในชุมชนอย่างดี เช่น ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชนเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครจราจร รวมถึงเทศบาลข้างเคียงมาศึกษาดูงาน

เอกชนอีสาน โชว์ลดอุบัติเหตุถนน คืบหน้าให้สังคม

ประกันสังคม อุดรธานีฯ เผยกลุ่มผู้ใช้แรงงานยังเป็นเหยื่อหลักของอุบัติเหตุทางถนน ประสานเสียงเอกชนชวนทุกฝ่ายมีบทบาท
รณรงค์ลดอุบัติเหตุ แจงผลดีส่งตรงถึงทุกฝ่าย

20 ส.ค.53 โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา มีการประชุม “มุมมองใหม่เอกชนร่วมแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ” ในการสัมมนา
อุบัติเหตุจรรยาภาคอีสาน ปี 2553 ซึ่งจัดโดย คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาในระดับจังหวัด (สอจจร.) ภาคอีสาน และ
ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

นันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์ ผู้ช่วยสำนักงานประกันสังคม อุดรธานี กล่าวถึงการรณรงค์ของภาครัฐร่วมกับเอกชนในการลดอุบัติเหตุว่า
ที่ผ่านมา ประกันสังคม จ.อุดรธานี ได้ทำงานร่วมกับสถานประกอบการ 50 แห่ง ในการจัดการรณรงค์ อบรมด้านความปลอดภัย รวมถึงสถิติ
การขับขี่ที่ปลอดภัย ทั้งในสถานประกอบการ และกับผู้ใช้บริการ ซึ่งส่งผลให้ตัวเลขประสบอุบัติเหตุของกลุ่มผู้ใช้แรงงานลดลงจาก 29.06% ใน
ปี 2549 เหลือ 22.77% ในปี 2552

นันทชัย กล่าวถึงประโยชน์ที่จะได้รับว่า จากการรณรงค์ดังกล่าว นอกจากเอกชนจะได้คะแนนนิยมจากลูกค้าแล้ว ยังช่วยให้ลูกจ้าง
ของเอกชนรวมถึงลูกค้าขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ การที่ลูกจ้างประสบอุบัติเหตุลดลง เอกชนก็จะเสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ประกันสังคมเองก็
ประหยัดเงินในกองทุนฯ และเมื่อมีผู้มาใช้บริการประกันสังคมน้อย การบริการก็สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นตามไปด้วย ขณะที่
ในภาพรวม ผู้ใช้แรงงานซึ่งไม่เจ็บป่วยก็จะสร้างรายได้ให้ประเทศต่อไปด้วย

ด้านธิดิภาวดี สีทาพุฒ ตัวแทนจากบริษัทอุดรธานีฯ ซึ่งเป็นผู้จำหน่ายอุปกรณ์ก่อสร้างเครื่องซีเมนต์ไทย เล่าถึงที่มาของการเข้าร่วม
รณรงค์การลดอุบัติเหตุว่า สถานประกอบการของตนตั้งอยู่บนถนนเลี่ยงเมือง ซึ่งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จึงคิดหาทางลดความเสี่ยงของผู้ใช้
ถนน โดยเริ่มจากในองค์กรก่อน ด้วยการเชิญวิทยากรจากหน่วยงานต่างๆ อาทิ สำนักงานประกันสังคม จจจร และโรงพยาบาล มาบรรยาย
เพื่อให้พนักงานตระหนักในการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังมีมาตรการลดอุบัติเหตุ เช่น ให้สวมหมวกกันน็อค คาดเข็มขัดนิรภัย โดย
มีมาตรการปรับเงินกับพนักงานที่ไม่ให้ความร่วมมือ เพื่อนำไปซื้ออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยให้กับพนักงานต่อไป

ธิดิภาวดี กล่าวด้วยว่า การดำเนินการโครงการนี้ไม่เสียค่าใช้จ่ายอะไร เพราะเมื่อพนักงานปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ธุรกิจก็ดำเนินไป
ได้สะดวก และหลีกเลี่ยงความสูญเสียด้านต่างๆ ที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุด้วย

พงษ์ศักดิ์ คำกระโทก หัวหน้าแผนกขับขี่ปลอดภัย ศูนย์ฝึกขับขี่ ฮอนด้าเกริกไกร จากนครราชสีมา กล่าวว่า ในฐานะที่ฮอนด้าถือ
ครองยอดขายรถจักรยานยนต์ในตลาด 70% เพื่อเป็นการคืนกำไรให้สังคม จึงจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมขึ้น มีวิทยากรบรรยายตามสถานที่ต่างๆ เช่น
โรงเรียน เขตอุตสาหกรรม โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย โดยเน้นในเรื่องทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เรียนรู้เรื่องเบรค การเดินคันเร่ง
ฝึกการทรงตัว ขับขี่ในที่แคบ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีกิจกรรมเรื่องประโยชน์ของหมวกกันน็อค กฎจราจร ป้ายเตือน และสัญญาณมือต่างๆ
อีกด้วย

โคราชทำแก้ไข 'กูเกิ้ลแมพ' ปักหมุดจุดเกิดอุบัติเหตุ

สภ.เมืองโคราช ร่วมหน่วยกู้ภัย เก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในโคราชลง 'กูเกิ้ลแมพ' ผลพบจุดเสี่ยงอุบัติเหตุซ้ำ ซ้ำว่ท้องถิ่นเฝ้าระวัง ร่วมแก้ปัญหา

ในการสัมมนาวิชาการอุบัติเหตุทางถนน ภาคอีสาน ปี 2553 ในชื่อ 'พลังเครือข่ายอีสานสู่ทศวรรษความปลอดภัยบนถนน' ระหว่างวันที่ 19-20 สิงหาคม 2553 ณ โรงแรมสีมธานี อ.เมือง จ.นครราชสีมา มีการตั้งข้อเสนอผลงานการจัดการด้านความปลอดภัย โดยหนึ่งในข้อมูที่น่าสนใจ คือ ข้อมูของสถานีตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมา ซึ่งเสนอการปักหมุดจุดที่เกิดอุบัติเหตุ โดยใช้ของฟรีบนอินเทอร์เน็ตอย่าง 'กูเกิ้ลแมพ'

ดาบตำรวจเชวงศักดิ์ หินวิเศษ ผู้บังคับหมู่งานจราจร สภ.เมืองนครราชสีมา เล่าถึงที่มาของการนำกูเกิ้ลแมพมาใช้แสดงจุดเกิดอุบัติเหตุว่า เริ่มมาจากการที่ตนเองต้องรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดทุกเดือน ภายใต้โครงการ 'โคราชเมืองเรา เมาไม่ขับ' โดยอาศัยข้อมูลจากมูลนิธิสว่างเมตตาธรรมสถาน ซึ่งเป็นหน่วยกู้ภัยที่เข้าถึงสถานที่เกิดเหตุรวดเร็วและเก็บข้อมูลได้เป็นอิสระที่สุด โดยได้เปลี่ยนจากการจดบันทึกในสมุด มาใช้โปรแกรมไมโครซอฟท์แอคเซส เพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์ข้อมูล ขณะเดียวกันมีการปักหมุดลงในแผนที่ที่ตั้งไว้หน้าสภ.เมือง ซึ่งปรากฏว่าชาวบ้านมาเล่น มาย้ายจุดปักหมุด ทำให้เปลี่ยนมาใช้โปรแกรมแผนที่ Arc View GIS 3.2 ซึ่งมีจุดด้อยคือ ดูได้เฉพาะในเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีโปรแกรมเท่านั้น เมื่อปลายปีที่ผ่านมา จึงได้ลองนำกูเกิ้ลแมพ ซึ่งเป็นบริการฟรีของกูเกิ้ลมาใช้เพื่อให้สะดวกต่อการเข้าถึง โดยปักหมุดจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ลงรูปถ่ายและคลิปวิดีโอ โดยผู้ที่สนใจสามารถดูแผนที่ได้ โดยเข้าไปที่ map.google.com และค้นหาด้วยคำว่า 'โคราชเมืองเรา เมาไม่ขับ' หรือ 'กู้ภัยสว่างเมตตา'

วีระ ฝ้ายโคกสูง เจ้าหน้าที่กู้ภัย มูลนิธิสว่างเมตตาธรรมสถาน กล่าวว่า หลังจากพล็อตจุดแล้ว จะทำให้เห็นจุดที่เกิดปัญหาหนาแน่นหรือจุดเสี่ยงทางถนนได้ชัดเจนขึ้น โดยข้อมูลที่ได้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะร่วมกันประชุมเพื่อหาสาเหตุของปัญหาและแก้ไขต่อไป

ดร. โวยกองทุน 'ประมูลเลขสวย' เลิกหวัง คืนเงินให้จังหวัดลดอุบัติเหตุ

ผู้บังคับการตำรวจ สุรินทร์ ชัด ประมูล 'เลขทะเบียนสวย' เข้า 'กองทุนความปลอดภัยใช้รถ' แต่เงินไม่เคยตกถึงจังหวัดเพื่อลดอุบัติเหตุ วอนกระจายอำนาจบริหาร ย้ำคนเมืองข้างตายนถนนมากกว่าอาชญากรรมหลายเท่า

20 ส.ค.53 โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ในระหว่างการสัมมนาอุบัติเหตุจรรยาภคอีสาน ปี 2553 ซึ่งจัดโดยคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาภคในระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคอีสาน และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ พล.ต.ต.รณพงษ์ ทนายแก้ว ผู้บังคับการตำรวจภูธร จังหวัดสุรินทร์ ได้อภิปรายแผนและกระบวนการลดอุบัติเหตุใน จ.สุรินทร์

โดยช่วงหนึ่งได้กล่าวถึง 'กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน' หรือที่รู้จักกันในชื่อ กองทุน 'ประมูลเลขสวย' ที่ได้เงินสมทบจากการเปิดประมูลป้ายทะเบียนเลขสวยว่า ที่ผ่านมาในการประมูลเลขสวยแต่ละครั้ง หัวหน้าส่วนราชการในแต่ละจังหวัดจะช่วยกันเพื่อประชาสัมพันธ์ให้พี่น้องประชาชนที่มีฐานะเข้ามาร่วมประมูล เพื่อนำเงินที่ได้ไปช่วยกันลดอุบัติเหตุ ซึ่งก็คือการทำบุญชนิดหนึ่ง แต่ปรากฏว่าเมื่อกองทุนได้เงินจากการประมูลไป เงินเหล่านั้นก็กลับไม่เคยคืนถึงพื้นที่เลย

พล.ต.ต.รณพงษ์ ให้สัมภาษณ์กับผู้สื่อข่าวเพิ่มเติมว่า การใช้เงินกองทุนนี้มีอุปสรรคมาก และแทบเป็นไปได้ยากที่จะท้องถิ่นหรือจังหวัดจะได้นำเงินก้อนนี้มาใช้ลดอุบัติเหตุตามวัตถุประสงค์

"ผมเคยถามผู้ใหญ่ หากจะใช้เงินก้อนนี้จะทำอย่างไร ท่านก็บอกว่า ต้องเขียนโครงการเป็นภาพรวมบ้าง หรือต้องให้หน่วยงานใหญ่ๆ ไปขอไป พูด่างๆ ว่า ถ้าตำรวจภูธรจังหวัดนั้นคงไม่ได้ ต้องเป็นระดับภาค ซึ่งก็แสดงว่า กองทุนนี้ใช้เงินไม่ตรงเป้า เพราะถ้าจะให้ตรงเป้าแล้ว จังหวัดไหนหาได้มาก ก็ให้จังหวัดนั้นมากเพื่อนำมาลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ซึ่งไม่ใช่ว่า จังหวัดจะเอาไปได้โดยพลการ ก็ต้องมีคณะกรรมการขึ้นมาจัดสรร จะได้สร้างแรงจูงใจให้กับประชาชนเพื่อที่เขาจะได้มาร่วมประมูลให้มากขึ้น เขาจะเห็นว่า เงินที่เขาจ่ายไปนั้นได้ประโยชน์กับบ้านของเขา หรือทำให้จังหวัดของเขามีอุบัติเหตุลดลง"

ผู้บังคับการตำรวจภูธร จังหวัดสุรินทร์ กล่าวย่ำว่า การใช้จ่ายเงินกองทุนนั้นจะมีคณะกรรมการระดับประเทศเป็นคนพิจารณา ซึ่งมีคำถามว่า คณะกรรมการระดับประเทศจะรู้หรือไม่ว่าระดับพื้นที่เป็นอย่างไร และตรงไหนจะแก้ปัญหาได้ เท่าที่ทราบคือ ส่วนใหญ่เอาไปใช้ในการประชาสัมพันธ์ ซึ่งไม่ตรงเป้านัก กองทุนอาจจะกันส่วนหนึ่งไว้เพื่อการบริหารจัดการกองทุนหรือประชาสัมพันธ์ก็ไม่ใช่ไร แต่ควรจะต้องคืนกลับมาพื้นที่ด้วย ซึ่งการให้ความสำคัญควรอยู่ที่พื้นที่ เพราะเงินมาจากพื้นที่

พล.ต.ต.รณพงษ์ กล่าวด้วยว่า ปีที่ผ่านมา ในจังหวัดสุรินทร์มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 278 ราย ขณะที่การเสียชีวิตจากคดีอาชญากรรมมีเพียง 44 ราย การดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุจึงควรจะเป็นงานสำคัญของตำรวจ โดยงบประมาณที่ใช้จ่ายเรื่องนี้เป็นงบที่มาตามปกติ โดยไม่แยกว่าเพื่อให้ทำงานประเภทไหน หรืออาจจะมีงบพิเศษเพื่อทำงานด้านนี้บ้างในช่วงเทศกาลเพื่อการตั้งจุดตรวจ นอกนั้นการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุจะให้ความร่วมมือจากประชาชนเป็นหลัก จึงเห็นว่า หากกองทุนประมูลเลขสวยที่ได้เงินจากการประมูลเลขทะเบียนรถใน จ.สุรินทร์ไปถึง 17 ล้านบาทในปีที่ผ่านมา ได้กระจายอำนาจการจัดการ โดยคืนกลับเงินกองทุนมาบางส่วน จะทำให้งานลดอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพ และเห็นผลอย่างแน่นอน

"ทุกวันนี้เราบอกว่า หากตำรวจให้ใบสั่งจะได้เงินส่วนหนึ่งให้กับผู้จับกุม แต่ที่สุรินทร์ ค่าปรับได้มาแทนที่ส่วนหนึ่งจะนำไปใช้เป็นส่วนสวัสดิการให้เจ้าหน้าที่ ก็ต้องไปรวมกันเอาไปซื้อใบสั่ง ซื้อหมวกกันน็อกแจกชาวบ้านที่ลำบาก เพราะต้องยอมรับว่า ชาวบ้านบางคนเขาไม่มีเงินแม้แต่จะซื้อหมวก" พล.ต.ต.รณพงษ์ กล่าว

อีสานสู่ทศวรรษถนนปลอดภัย เน้นเครือข่าย 'เยาวชน'

อีสานเดินหน้าลดอุบัติเหตุ มุ่งสร้างเครือข่ายเยาวชน สอดแทรกหลักสูตร กิจกรรม ฝ่ายบังคับใช้กฎหมายเตรียมประสานโรงเรียน ลงโทษ แทนการจับแล้วปรับ

20 ส.ค.53 โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ในการสัมมนาอุบัติเหตุจรรยาภาคอีสาน ปี 2553 ซึ่งจัดโดยคณะทำงานสนับสนุน การดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาในระดับจังหวัด (สจร.) ภาคอีสาน และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุข แห่งชาติ มีเวทีสรุปการสัมมนา "อีสาน: ก้าวต่อไป...สู่ทศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน" โดยมี นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ เป็นผู้นำการ

นายพีระ พันธุ์งาม ผู้ช่วยนายก อบจ.นครราชสีมา กล่าวถึงการส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนนของ อบจ.นครราชสีมา ว่า แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ โครงการที่ อบจ. ดำเนินการเอง เช่น จัดการฝึกอบรมให้อาสาสมัคร อสม. เกษตรหมู่บ้าน อปพร. และ อบจ.เป็น ผู้สนับสนุนงบประมาณให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินโครงการ โดยมีทั้งการทำงานร่วมกับองค์กรระดับท้องถิ่น อย่างเทศบาล และอบต. และ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น ตำรวจ ซึ่งต้องร่วมมือกัน และไม่สามารถจะมีองค์กรใดองค์กรหนึ่งที่จะสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้

ด้านนางปราณี ศรีทองสุข รองผู้อำนวยการโรงเรียนสุนารี กล่าวถึงการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนว่า นอกจากการสอดแทรก เนื้อหาเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนในหลักสูตรวิชาสุขศึกษาแล้ว ยังต้องมีกิจกรรมเสริม อย่างการตั้งชมรมเกี่ยวกับจราจร เพื่อสร้าง เครือข่ายของนักเรียน รวมถึงเชิญวิทยากร เช่น ตำรวจ มาอบรมปลูกฝังจิตสำนึกด้านวินัยจราจรด้วย

ส่วนนายประสิทธิ์ คำเกิด รองคณะกรรมการผู้จัดการด้านปฏิบัติการ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กล่าวว่า แง่ธุรกิจ ประกันภัย มีผู้เอาประกันมาเคลมประกัน บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ ปีละประมาณ 3.5 แสนราย โดยมีสถิติว่า เกิดเหตุใน เยาวชน อายุ 15-20 ปี กว่า 60% บริษัทจึงเห็นว่า การปล่อยให้เกิดเหตุ แล้วมาเยียวยาทีหลัง ไม่สร้างคุณค่าหรือประโยชน์ให้สังคม จึงคิดแผน สร้างจิตสำนึกและความปลอดภัยในเยาวชนขึ้น โดยมีรูปธรรมคือ การตั้งชมรมเพื่อความปลอดภัยขึ้นในโรงเรียนต่างๆ ทั่วประเทศ โดยในปี 2553 ซึ่งเป็นปีสิ้นสุดโครงการ มีชมรมทั้งสิ้น 345 แห่งทั่วประเทศแล้ว ซึ่งจะสร้างกระแสและความตื่นตัวขึ้นได้ในหมู่เยาวชน

ขณะที่ พล.ต.ต.ประสิทธิ์ ทาดี รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 กล่าวว่า ภาคอีสานเป็นภาคที่มีประชากรและพื้นที่จำนวนมาก ย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุมาจากคน จึงเสนอให้สร้างค่านิยมในกลุ่มเยาวชนให้รู้จักพฤติกรรมขับขี่ รวดเร็ว หรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยในส่วนของตำรวจเอง ได้มีการอบรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุว่า มีความสำคัญไม่ด้อยกว่าการลดอาชญากรรม นอกจากนี้ยังได้ร่วมมือกับสถานศึกษา จัดทำโครงการปลูกฝังวินัยจราจรกับเด็ก รวมถึงทำบันทึก ความเข้าใจ (MOU) ในโครงการ "จับไม่ปรับ จับส่งโรงเรียน" กับโรงเรียนต่างๆ เพื่อทำแนวร่วมกับกลุ่มนักเรียนก่อนการลงโทษด้วย

อบจ.ภูเก็ต ท่วมบช่วย ดร.ติดกล้องจับความเร็ว

หน่วยงานปกครองท้องถิ่นไม่ไหว หลังพบความเร็วการใช้รถทำอุบัติเหตุภูเก็ตพุ่ง คนเดินถนนคนใช้จักรยานประสบอุบัติเหตุสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ควักงบกว่า 10 ล้านบาท ติดกล้อง 'สปีด คาเมรา' นำร่องถนนหลัก 2 สาย

26 ส.ค. 53 นายไพบูลย์ อุบัติศฤงค์ นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ให้สัมภาษณ์ในระหว่างการสัมมนาอุบัติเหตุจรรยาภาคใต้ ปี 2553 ซึ่งจัดโดย คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานอุบัติเหตุจรรยาในระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคใต้ และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ถึงโครงการลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดภูเก็ตว่า เตรียมสนับสนุนกล้องจับความเร็วหรือ 'สปีด คาเมรา' พร้อมอุปกรณ์ต่อพ่วง เพื่อตรวจจับ บันทึกความเร็ว และออกไปสั่ง ให้ทางตำรวจเพื่อประสานการติดตั้งบนทางหลวงในจังหวัดภูเก็ตในปีนี้ โดยหวังว่า จะเป็นเครื่องมือเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับรถเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงจากการใช้ความเร็วบนทางหลวงในจังหวัดภูเก็ตได้

นายไพบูลย์ เปิดเผยด้วยว่า ขณะนี้ได้ดำเนินการประสานกับสาธารณสุขจังหวัด และกองกำกับการตำรวจจราจร จังหวัดภูเก็ต เพื่อสำรวจว่า จุดไหนมีความจำเป็นแค่ไหนอย่างไร โดยในระยะแรกจะเร่งสนับสนุนกล้องจับความเร็วและอุปกรณ์แก่ตำรวจจราจร จำนวน 6 ชุด ใน 2 เส้นทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 402 ในส่วนที่ผ่านจังหวัดภูเก็ต คือ ถนนเทพษัตริย์ตรี และเส้นเลี่ยงเมือง ซึ่งมีสภาพถนนกว้าง ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมขับรถเร็ว และมีสถิติอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณ 10 ล้านบาท

ทั้งนี้ หากการติดตั้ง 'สปีด คาเมรา' ดำเนินการเป็นที่เรียบร้อย จังหวัดภูเก็ตจะเป็นหน่วยงานปกครองท้องถิ่นจังหวัดแรกของประเทศไทยที่ลงทุนสนับสนุนกล้องอัตโนมัติมาใช้เพื่อตรวจจับความเร็วบนทางหลวง ซึ่งแสดงถึงการพัฒนานโยบายของท้องถิ่นในการดูแลสุขภาพโดยสถิติปีที่ผ่านมาพบว่า จังหวัดภูเก็ตมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 200 คน และมีคนเดินถนนและใช้จักรยานได้รับบาดเจ็บสูงติดอันดับต้นๆ ของประเทศ

ภาคใต้ครองแชมป์อุบัติเหตุมอเตอร์ไซด์-คนเดินเท้า คดีมาแล้วขับลดลงมากที่สุด

ภูเก็ตเป็นเจ้าภาพจัดสัมมนาความปลอดภัยบนท้องถนน พบภาคใต้ครองแชมป์บาดเจ็บเสียชีวิตจากมอเตอร์ไซด์ 3 ปีซ้อน คนขับเกือบครึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย คนซ้อนไม่สวม 3 ใน 4 ภูเก็ตเยี่ยมสวมหมวกกันน็อคมากที่สุด คดีตีมาแล้วขับลดต่อเนื่องสูงสุด ขณะที่คนเดินเท้า-จักรยานกลับบาดเจ็บเพิ่ม

26 ส.ค.53 จังหวัดภูเก็ตเป็นเจ้าภาพจัดสัมมนาวิชาการ พลังเครือข่ายภาคใต้ สู่ทศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน ตอน “ความปลอดภัย สร้างได้ด้วยพลังเครือข่าย” ระหว่างวันที่ 26-27 ส.ค.นี้ จัดโดยคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ดร.ปิยพงษ์ จิวพัฒนกุลไพศาล จากกรมทางหลวง และ นุกุล สุขสุวรรณ คณบดีวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ หัวหน้าโครงการเครือข่ายสถานการณ์เฝ้าระวังความปลอดภัยทางถนน ภาคใต้ (Road Safety Watch) นำเสนอสถานการณ์สถิติอุบัติเหตุและการสำรวจทัศนคติของผู้ขับขี่ในภาคใต้

ดร.ปิยพงษ์ ระบุว่า แม้ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตโดยรวมทั้งประเทศจะลดลง แต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุแต่ละครั้งกลับเพิ่มขึ้น และเมื่อเทียบอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนต่อจีดีพีจะพบว่า ภาคใต้มีส่วนที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะจังหวัดพังงา กระบี่ ตรัง ชุมพร ระนอง พัทลุง

จากข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุข ยังพบว่า ภาคใต้ครองแชมป์การบาดเจ็บจากการขี่จักรยานยนต์สูงสุดในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา และสูงอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนเมื่อปีที่แล้ว จังหวัดที่ครองอันดับสูงสุดคือ ตรัง นครศรีธรรมราช ระนอง นอกจากนี้ยังพบสัดส่วนการบาดเจ็บของคนเดินเท้าและขี่จักรยานสูงเป็นประวัติการณ์ หลายจังหวัดติดอันดับต้นของประเทศ ได้แก่ สงขลา ภูเก็ต กระบี่ ซึ่งล้วนเป็นเมืองใหญ่และมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก

ดร.ปิยพงษ์ยังกล่าวถึงสัดส่วนคดีจราจรว่า เรื่องการใช้ความเร็วนั้นสถานการณ์ภาพรวมในภาคใต้ไม่ต่างจากภาคอื่นมากนัก แต่มีบางจังหวัดสถานการณ์น่าเป็นห่วง เช่น ระนอง กระบี่ ตรัง บัตตานี ส่วนคดีตีมาแล้วขับ ภาคใต้มีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะปีที่แล้วภาคใต้มีสถิติคดีตีมาแล้วขับลดลงมากที่สุดในประเทศ แต่บางจังหวัดก็ยังมีปัญหาค่อนข้างมาก คือ สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต

ด้านนายอนุช สุขสุวรรณ กล่าวถึงปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ซึ่งประเมินจากการสอบถามผู้ใช้รถใช้ถนนทุกจังหวัดในภาคใต้ จังหวัดละ 1,600 คน ตั้งแต่เดือนมี.ค.-ก.ค.53 พบว่า มีประชาชนในภาคใต้เคยขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด 60-70% ทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง โดยเกือบทั้งหมดหรือ 96% ไม่ทราบความเร็วที่กฎหมายกำหนด

สำหรับทัศนคติต่อการขับเร็วนั้น ประชาชนในหลายจังหวัดเห็นว่า “การขับเร็วไม่น่าจะอันตราย หากเพิ่มความระมัดระวัง” โดยพังงามีผู้เห็นด้วยสูงถึง 48% นครศรีธรรมราช 45% สตูล39% สงขลา39% ส่วนจังหวัดที่มีทัศนคติเช่นนี้น้อยที่สุดคือ ภูเก็ต 23%

ส่วนปัญหาการตีมาแล้วขับ พบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ 31% เคยตีมาแล้วขับ ในจำนวนนี้เคยบ่อย 16% ส่วนจักรยานยนต์มีผู้ยอมรับว่าเคยตีมาแล้วขับ 25% และในจำนวนนี้เคยบ่อย 15% จังหวัดที่มีสัดส่วนผู้ตีมาแล้วขับสูงสุด คือ สุราษฎร์ ชุมพร นครศรีธรรมราช พังงา สงขลา ตรัง ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้จังหวัดดังกล่าวอยู่ในอันดับต้นๆ และการสำรวจทัศนคติเรื่องตีมาแล้วขับก็พบว่า จังหวัดพังงา สงขลา พัทลุง ตรัง นั้นมีผู้คิดว่า “หากตีสุราแต่ยังคงสติได้ก็ยังไม่พอขับได้” สูงที่สุดในภาคใต้

นายอนุชยังกล่าวถึงเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในภาคใต้ซึ่งพบเป็นปัญหาใหญ่อีกประการหนึ่ง เนื่องจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย 40% ส่วนผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยมากถึง 75% อย่างไรก็ตาม จังหวัดที่คนขี่สวมหมวกนิรภัยสูงสุดคือ ภูเก็ต สุราษฎร์ สตูล ส่วนคนซ้อนจักรยานยนต์นั้น จังหวัดที่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด คือ สุราษฎร์ นครศรีธรรมราช ภูเก็ต พังงา

ดร.ปิยพงษ์กล่าวสรุปว่า ภาคใต้ควรให้ความสำคัญกับเรื่องการสวมหมวกกันน็อคเพิ่มขึ้น เนื่องจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์สูง และควรให้ความสำคัญกับคนซ้อนเท้าๆ กับผู้ขับขี่ เนื่องจากสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตผู้ซ้อนจักรยานยนต์ก็มีความเสี่ยงเท่าหรือมากกว่าผู้ขับขี่ด้วยซ้ำ

สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ปี 54 รุนแรงใหญ่ในหมวกกันน็อค 100%

โดย นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม

นโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้ปีหน้า เป็นปีเริ่มต้นแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (2554-2563) เป็น เรื่องท้าทายทุกภาคส่วนอย่างยิ่ง เพราะมีเป้าหมายว่า ภายในปี 2563 จะลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง หรือต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 1 แสนคน ขณะที่ปัจจุบันนี้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ที่ 16.87 ต่อแสนประชากร ซึ่งลดลงแล้วหลังจากประเทศไทยเริ่มดำเนินการเรื่องการลดอุบัติเหตุมาตั้งแต่ปี 2546 ซึ่งสถิติการตายจากอุบัติเหตุช่วงนั้นสูงถึง 19.92 ต่อแสนประชากร

อันที่จริง ปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาสำคัญของประเทศทั่วโลก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่า ทุกปีมีคนตายจากอุบัติเหตุทั่วโลก 1.3 ล้านคน ซึ่งนับว่ามากกว่าการตายจากการสงครามทุกครั้งรวมกัน มีผู้บาดเจ็บหรือพิการ 50 ล้านคนต่อปี ในจำนวนนี้ร้อยละ 50 เป็นกลุ่มคนใช้รถจักรยานยนต์ จักรยาน คนเดินเท้า และมักเกิดในประเทศยากจน

องค์การอนามัยโลกจึงเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโคว์ ซึ่งเพิ่งจะมีการประชุมระดับรัฐมนตรีของประเทศสมาชิกเป็นครั้งแรกของโลกเมื่อปลายปีที่แล้ว นับเป็นความกล้าหาญของประเทศเจ้าภาพคือรัสเซีย ที่ประกาศวาระเรื่องนี้เป็นครั้งแรกของโลก เนื่องจากตลอดเวลาที่ผ่านมามีทุกประเทศทั่วโลกมักหลบตา หรือหนีตัวกับปัญหาการตายจากอุบัติเหตุ

ขณะที่เรื่องที่กำลังเป็นที่สนใจในระดับโลก นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรีของประเทศไทยได้ประกาศก่อนการประชุมที่มอสโคว์ว่า ไทยจะมีนโยบายเรื่องนี้เช่นกัน โดยกำหนดว่า จะใช้เวลา 10 ปี (2554-2563) เพื่อลดการตายจากอุบัติเหตุลงร้อยละ 50 ท่ามกลางสถานการณ์ที่ปัญหาเรื่องนี้อย่างหนักหน่วง และองค์การอนามัยโลกประเมินสถานภาพของ 178 ประเทศทั่วโลก ในเรื่องความเร็ว, การดื่มแล้วขับ, การใช้หมวกนิรภัย, การคาดเข็มขัดนิรภัย, การใช้ที่นั่งนิรภัยเด็ก มีประเทศไทยอยู่อันดับที่ 106 ไม่ผ่านมาตรฐานแม้แต่ข้อเดียว ขณะที่เพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์ได้อันดับ 6 กัมพูชาได้อันดับ 44 เวียดนามได้อันดับที่ 87

นอกจากมีนโยบายที่ชัดเจนแล้ว ยังจำเป็นต้องมีแผนปฏิบัติที่ชัดเจน ซึ่งปัจจุบันได้มีการจัดทำแผนแม่บทของชาติ 4 ปี ซึ่งเป็นแผนในระดับมหภาค มุ่งวางรากฐานให้เกิดความปลอดภัย 2 ด้าน คือ ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (safe system) กับวัฒนธรรมความปลอดภัย (safe culture) เนื่องจากประเทศไทยมีสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนนค่อนข้างต่ำ อย่างที่เรคนไทยมักมีคำพูดติดปากอยู่เสมอคือ “ไม่เป็นไรนะ...ไปแค่นี้เอง”

อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนถนนให้บรรลุเป้าหมายด้วยกัน จำเป็นต้องมีแผนเชิงยุทธศาสตร์ที่มีความชัดเจน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นขั้นตอนเพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกัน ในเชิงระบบแล้ว สสส.จึงสนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขึ้น มีวัตถุประสงค์สำคัญคือ ให้เกิดการพัฒนามีแผนที่น่าทางและยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ทำรอบทิศทางในการจัดการความปลอดภัยที่สอดคล้องกับปฏิญญามอสโคว มติคณะรัฐมนตรี (ครม.) และแผนแม่บทในระดับชาติ กำหนดแนวทางการขับเคลื่อนให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจและมีแนวทางปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกัน

นอกจากนี้ สสส. ยังสนับสนุนงานด้านนี้อีกจำนวนมาก เช่น การสนับสนุนนักวิชาการให้จัดทำแผนแม่บท พัฒนาคำขวัญร่วม และตัวชี้วัดที่สะท้อนการทำงานของหน่วยงาน ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับกลไกต่างๆ นำไปสู่การวางระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อกำหนดโครงสร้างและรูปแบบการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ และมีเสถียรภาพมากขึ้น เพราะเดิมเป็นแต่เพียงมติ ครม.เท่านั้น

และในปีหน้าจะให้เป็นที่แห่งการณรงค์ใหญ่เรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% ตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชน ซึ่งเชื่อว่าจะสามารถลดอัตราตายจากอุบัติเหตุได้ร้อยละ 80 ทั้งนี้ เพราะคนไทยเสียชีวิตบนถนนเฉลี่ยแล้ววันละ 30 คน 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นเยาวชนอีก 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นกำลังหลักของครอบครัว ร้อยละ 80 เป็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการไม่ใส่หมวกกันน็อค ดังนั้น หากเราแก้ไขเรื่อง การใส่หมวกกันน็อคได้ เราจะสามารถลดการสูญเสียได้มาก

สสส.ยังสนับสนุนการเชื่อมประสานการพัฒนาาระหว่างประเทศด้านถนนและความปลอดภัย ซึ่งเราเล็งเห็นว่าต้องพัฒนายุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ และเชื่อมโยงกับสมัชชาสุขภาพแห่งชาติที่มีนโยบายด้านนี้ด้วยเช่นกัน ซึ่งต้องการศึกษาเชิงลึกถึงการขนส่งในเมืองภูมิภาค และชนบท ซึ่งมีความแตกต่างกันมาก โดยเฉพาะการพัฒนาแบบไปข้างหน้าให้เหมาะสมกับพื้นที่ หรือการจำกัดซีซีของรถมอเตอร์ไซด์

รวมถึงมาตรการทางภาษีที่จะทำให้มีมาตรฐานในการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสาธารณะ สนับสนุนระบบสิ่งแวดล้อมเมืองเพื่อความปลอดภัย โดยเฉพาะ Built environment หรือการสร้างสุขภาวะทางสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นแนวโน้มใหม่ของโลกที่เริ่มเปลี่ยนวิธีคิดใหม่ โดยการลดความสำคัญของการใช้รถ เน้นสร้างถนนให้น้อยที่สุด แต่สร้างทางเท้า ทางจักรยาน ให้มากที่สุด และมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

ที่สำคัญก็คือ การส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายคนทำงานลดอุบัติเหตุ เพื่อก้าวสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพราะการมีส่วนร่วมจากภาคีทุกส่วน โดยเฉพาะชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น จะเป็นกำลังหลักในการดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่ อันเป็นความยั่งยืนที่สุด

.....
เรียบเรียงจาก : ปาฐกถาพิเศษ 'ทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน' โดย นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม งานสัมมนาวิชาการ 'พลังเครือข่ายภาคใต้ สู่ทศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน' ตอน 'ความปลอดภัย สร้างได้ด้วยพลังเครือข่าย' เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2535 จัดโดย คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) และ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) สนับสนุนโดย กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

เทศบาลหาดใหญ่โชว์ 3 นวัตกรรมลดอุบัติเหตุ ย่นได้ผลคุ้มค่า

3 นวัตกรรมเดินเทศบาลนครหาดใหญ่ ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรสอดคล้องปริมาณรถ ใช้เนินราบชะลอความเร็วเป็นทางข้ามคนเดินถนน และทำวงเวียนเล็กกลางสี่แยก โชว์ตัวเลขอุบัติเหตุลด

26 ส.ค.53 โรงแรมเมโทรโพล เทศบาลนครหาดใหญ่นำเสนอ 3 นวัตกรรมลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย โครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบทางแยกอัจฉริยะ โครงการปรับปรุงทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า และโครงการสยบการจราจร ในการสัมมนาวิชาการ ‘พลังเครือข่ายภาคใต้ สู่ทศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน’ จัดโดยคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สจร.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) โดย 3 นวัตกรรมดังกล่าว ผ่านการศึกษาค้นคว้า การแก้ปัญหา และประเมินผล ซึ่งพบว่ามีผลต่อการลดอุบัติเหตุทางถนนหรือลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี และคุ้มค่าต่อการลงทุน

นายเปมิช บุญยะเวศ ผู้ช่วยวิศวกรโยธา เทศบาลนครหาดใหญ่ เปิดเผยถึงโครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบทางแยกอัจฉริยะว่า สัญญาณไฟจราจรที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นแบบช่วงเวลาคงที่ ซึ่งไม่ว่าปริมาณการจราจรจะมากหรือน้อยเพียงใด สัดส่วนของสัญญาณไฟเขียวและรอบสัญญาณไฟก็จะยังคงเดิมเสมอ ทำให้เสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่การจราจรเบาบางที่ผู้ขับขี่อาจจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ขณะที่ทิศทางที่ได้สัญญาณไฟเขียวก็เร่งความเร็วเพื่อให้ทันรอบสัญญาณไฟนั้น เทศบาลหาดใหญ่จึงได้นำระบบสัญญาณอิเล็กทรอนิกส์แบบอัจฉริยะมาใช้ ที่สามารถปรับช่วงเวลาของสัญญาณให้เหมาะสมกับปริมาณรถ ซึ่งผลการศึกษาลงจากการใช้ระบบสัญญาณใหม่เป็นเวลา 1 ปีพบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ส่วน โครงการปรับปรุงทางข้ามสำหรับคนเดินเท้านั้น นายเปมิช กล่าวว่า ได้นำเอาผลการวิจัยจากประเทศออสเตรเลีย ซึ่งพบว่าการสร้างเนินราบชะลอความเร็ว เพื่อลดความเร็วของรถ และเพื่อเป็นทางข้ามสำหรับคนเดินเท้าได้ข้ามถนนอย่างปลอดภัยมากขึ้น โดยนำมาใช้ตามแหล่งชุมชนต่างๆ ของเทศบาลนครหาดใหญ่ที่มีประชาชนจำนวนมากต้องใช้ทางข้าม ซึ่งผลการเก็บข้อมูลพบว่าสอดคล้องกับการศึกษาของประเทศออสเตรเลียเช่นเดียวกัน

ขณะที่นวัตกรรมชิ้นที่ 3 ที่เรียกว่ามาตรการสยบการจราจรนั้น มีรูปแบบที่ไม่ต้องใช้การลงทุนใดๆ เป็นแต่เพียงทำให้เกิดวงเวียนขนาดเล็กขึ้น จากการใช้แฉกกันคอนกรีตมาวางเรียงกันเป็นวงกลมกลางสี่แยก เส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 3 เมตร เพื่อให้รถที่ผ่านทางแยกชะลอความเร็วลง ซึ่งพบว่า จากปี 2539 ถึง 2545 บริเวณสี่แยกนิพัทธ์สงเคราะห์ 3 ตัดกับถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 ที่มีผู้บาดเจ็บ 3 ราย ผู้เสียชีวิต 4 ราย แต่หลังจากทดลองติดตั้งวงเวียนขนาดเล็กเป็นเวลา 2 ปี ยังไม่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากทางแยกนี้อีกเลย

ภูเก็ต เจ๋ง! โชว์ผลงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

สัมมนาลดอุบัติเหตุได้ 'ภูเก็ต' เจ๋ง หลากหลายใจเดียวกัน ดร.ทำโครงการหมวกกันน็อค 100% โรงพยาบาลเก็บข้อมูล วิเคราะห์ และประสานแก้ปัญหา อบจ. สนับสนุนอุปกรณ์ ประชาชนมีส่วนร่วม-ร่วมมือ

26 ส.ค.53 ในงานสัมมนาวิชาการระดับภาคที่จังหวัดภูเก็ต เรื่องอุบัติเหตุจากรถพลังเครือข่าย สู่ศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน พล.ต.ท.วรพงษ์ ชิวปรีชา ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กล่าวถึงนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถว่า สตช. ปัจจุบันนี้ยังไม่เห็นแผนแม่บทของหน่วยงาน จึงจำเป็นต้องทำแผนแม่บทรวม ทั้งแผนความต้องการกำลังพล อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้และงบประมาณที่ชัดเจน เนื่องจากที่ผ่านมาวัสดุหรือหน่วยงานด้านงบประมาณดูเหมือนจะยังไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ เพราะกำลังตำรวจทั้งหมด 220,000 คน มีตำรวจด้านจราจรเพียง 2,000 กว่าคน ได้รับงบประมาณปีที่แล้วเพียง 20 ล้าน ทั้งที่สาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่นั่น มากกว่าการเสียชีวิตจากอาชญากรรมถึง 3-4 เท่า และมีความสูญเสียทางเศรษฐกิจมหาศาล

ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กล่าวต่อว่า ในด้านการบังคับใช้กฎหมายนั้น มีการดำเนินการโครงการ 365 วันกวาดล้างวินัยจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ ซึ่งจังหวัดภูเก็ตถือเป็นโมเดลที่น่าสนใจในเรื่องการสร้างความร่วมมือกับส่วนต่างๆ อย่างกว้างขวางเพื่อลดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ สตช.ยังจัดให้มีทีมสืบสวนที่เกิดเหตุเพื่อวิเคราะห์ให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง จัดทำแผนที่เกิดเหตุและนาฬิกาอุบัติเหตุให้ทันสมัยอยู่เสมอ รวมทั้งให้ทุกกองบัญชาการพิจารณาปรับเปลี่ยนเครื่องตรวจวัดความเมา และเครื่องตรวจจับความเร็ว

นอกจากนี้ภายในงานสัมมนายังมีการนำเสนอบทเรียนที่ประสบความสำเร็จในพื้นที่ โดยมี พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต เป็นผู้นำเสนอ "ความสำเร็จในการดำเนินการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100% ในคนขับและคนซ้อน"

ผู้กำกับการ สภ.เมืองภูเก็ต ระบุว่า จังหวัดภูเก็ตมีสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุติด 1 ใน 5 ของประเทศ มีการเสียชีวิต 15-16 คนต่อเดือน ในจำนวนนี้อยู่ในเขต สภ.เมืองภูเก็ต 8-10 คน ซึ่งถือว่าสูงมาก และพบว่า 87% ของการตายจากอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย จึงมีการริเริ่มโครงการ สวมหมวกนิรภัย 100% ขึ้นมา

พ.ต.อ.วันไชย เปิดเผยว่า ข้อมูลจาก CCTV ก่อนทำโครงการพบว่า คนไม่สวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองมีสูงถึงร้อยละ 60 ส่วนคนนั่งซ้อนท้ายนั้นไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 96 ส่วนเด็กเล็กๆ นั้นพบว่า ไม่มีการสวมหมวกนิรภัยเลย ทั้งที่มีงานวิจัยระดับโลกรองรับแล้วว่า การใส่หมวกนิรภัยจะป้องกันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ราวร้อยละ 35

"เราประเมินว่า หากทำโครงการอย่างเข้มข้น สภ.เมืองแห่งเดียว น่าจะลดการเสียชีวิตได้ 50 ราย" ผู้กำกับการ สภ.เมืองภูเก็ตกล่าว และว่าได้เริ่มโครงการในด้านงานประชาสัมพันธ์ตั้งแต่ 1 เม.ย.-30 มิ.ย. แล้วจึงเริ่มบังคับกฎหมายจริงจังในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา โดยได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ซึ่งส่งผลให้ปัจจุบัน จังหวัดภูเก็ตมีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยมากเป็นอันดับต้นๆ ของภาคใต้

ในงานสัมมนาภาคครั้งนี้ ยังมีการนำเสนองานวิจัยด้วย ที่น่าสนใจคือเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถอย่างมีส่วนร่วม จังหวัดภูเก็ต โดยนางสุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ จาก รพ.กลาง และคณะ ซึ่งระบุว่า ก่อนหน้านั้นจังหวัดภูเก็ตขาดการประสานงาน จึงเริ่มต้นการศึกษา วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วม ศึกษาช่วงแรกในปี 51 ช่วงที่สองในปี 52-53

ช่วงปีแรกใช้การประชุมร่วมกับหน่วยงานราชการเป็นหลักเพื่อวิเคราะห์สาเหตุการตาย แล้วจึงแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการในรูปจังหวัด คัดเลือกกรณีตัวอย่างที่น่าสนใจศึกษาอำเภอละ 1 รายต่อ 1 เดือน โดยตำรวจและสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้เลือก จากการวิเคราะห์ผู้เสียชีวิต 20 ราย นำไปสู่การแก้ไขจุดเสี่ยงในด้านวิศวกรรมจราจร 7 จุดใน 3 อำเภอ และเพิ่มความเข้มการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อดำเนินการครบ 1 ปี พบว่าผู้เสียชีวิตลดลงจาก 200 รายในปี 2550 เหลือ 154 รายในปี 2551

ผู้นำเสนองานวิจัยระบุว่า ช่วงที่ 2 ได้เพิ่มการจัดเก็บข้อมูล สร้างเครือข่ายเพิ่มจาก 8 เครือข่ายเป็น 16 เครือข่าย มีการประสานอัยการ ผู้พิพากษาเพื่อเพิ่มบทลงโทษผู้ดื่มแล้วขับ และยังได้รับสนับสนุนจาก อบจ.ภูเก็ตในการติดตั้ง CCTV และในปีหน้า อบจ. จะสนับสนุนเครื่องตรวจจับความเร็วอีก 2 จุดด้วย นอกจากนี้ยังประสานตำรวจทางหลวง วิทยาลัยเทคนิค เพื่อวัดความเร็วหลายจุด ประสานหนังสือพิมพ์และเคเบิลท้องถิ่นเพื่อเปิดโอกาสให้เหยื่อมาแล้วขับได้เล่าประสบการณ์ให้สังคมได้เห็นความรุนแรงของปัญหา หลังจากดำเนินการได้ 1 ปีพบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจาก 154 เป็น 140 คน และจากการสอบถามชุมชน ค่อนข้างพอใจกับการแก้ปัญหา

ทั้งนี้ งานสัมมนาดังกล่าวจัดขึ้นที่จังหวัดภูเก็ต ระหว่างวันที่ 26-27 สิงหาคม 2553 จัดโดยคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มีผู้เข้าร่วมประมาณ 500 คนจากหลากหลายหน่วยงาน

'ห้องถิ่น' ลดอุบัติเหตุ "เราทำได้"

หากเอ่ยถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คนส่วนใหญ่อาจนึกถึงแต่เรื่องการคอร์ปชั่น เพราะมันกลายเป็นภาพประทับของ "นักการเมือง" ไม่ว่าจะระดับท้องถิ่นหรือระดับประเทศไปแล้ว แต่แท้จริงแล้วยังมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวนมากที่มุ่งทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาของประชาชนในพื้นที่ พวกเขาไม่ได้ทำแต่เรื่องโครงสร้างพื้นฐานอย่างที่เข้าใจ หากบำบัดทุกข์บำรุงสุขของคนพื้นที่ในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็น การศึกษา สุขภาพ หรือปัญหาหนักหนาย่างการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเฉพาะในวาระที่โลกได้ประกาศให้ทศวรรษต่อจากนี้ คือทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

ในงานสัมมนาวิชาการเรื่องอุบัติเหตุจรรยา "พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน" 4 ภาค จัดโดยคณะทำงาน สนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สจร.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยพื้นที่ภาคใต้มี จังหวัดภูเก็ตเป็นเจ้าภาพจัดงานประชุม ระหว่างวันที่ 26-27 สิงหาคม 2553 เราได้เห็นการสนทนาเรื่อง "ห้องถิ่นกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ" ซึ่งมีการหยิบยกตัวอย่างการทำงาน ของ อบต. อบจ. ในจังหวัดภูเก็ต กระบี่ นครศรีธรรมราช

อาจจะเพราะองค์การบริหารส่วนตำบลเป็นหน่วยงานรัฐที่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด มีอำนาจในการบริหารงบประมาณ ทำให้ การทำงานมีความคล่องตัว อบต.กระบี่ จังหวัดภูเก็ต จึงเป็นตัวอย่างหนึ่งของความรวดเร็วในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุอย่างได้ผล

'เคารพคนอื่น' ลดอุบัติเหตุ

ชัยอนันท์ สุทธิกุล นายก อบต.กระบี่ เล่าให้ฟังว่า พื้นที่อำเภอกระบี่ ตั้งอยู่ระหว่างอำเภอเมืองกับเทศบาลปาดอง ทำให้มี นักท่องเที่ยวสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก ถนนบางเส้นมีระยะทางไม่กี่กิโลเมตร แต่มีการสัญจรหนาแน่นและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จน อบต.กระบี่เริ่ม "แสวงหาข้อมูล" และเข้าไปมีบทบาทประสานการระดมสมองร่วมกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อแก้ปัญหา ไม่น่าเชื่อว่า มันเห็นผลได้ ภายใน 1 ปี

"ทางสาธารณสุขจังหวัดเขามาให้ข้อมูลว่า ปีหนึ่งๆ มีคนเสียชีวิต 12 ราย บนเส้นทางนี้ ถ้าไม่รู้ข้อมูล เราก็จะไม่รู้ว่ามันรุนแรงแค่ไหน โชคดีที่ถนนส่วนใหญ่ได้โอนมาอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลแล้ว เมื่อก่อนเป็นถนนแคบ เมืองเจริญมากขึ้น แต่ถนนขยายลำบากเพราะ ที่ดินแพง หรือบางส่วนของขยาก็ไม่ได้มาตรฐาน เราจึงปรึกษาดูรถในพื้นทีแล้วตกลงว่า เอาป้ายโฆษณาข้างทางออกทั้งหมด ปกป้องขางกร ทางให้มาช่วยทำเส้นชะลอความเร็ว ทำป้ายจราจร ระวังกับขยบ้าน เขวชน เรื่องวินัยจราจร ใช้บังคับ 4-5 แสนบาท ปรากฏว่าจาก 12 ศพ ในปีก่อนๆ มาถึงปี 52 ทัั้งปี ไม่มีใครเสียชีวิตเลย"

"เคล็ดลับการทำงานง่ายนิดเดียวคือ การเคารพคนอื่น การเปิดโอกาสให้หน่วยงานอื่นนำเสนอข้อมูล แล้วเราเป็นตัวประสาน สนับสนุน เพราะข้อมูลเป็นสิ่งที่พื้นฐานที่จะนำไปสู่การแก้ปัญหาถูกจุด พอแก้ได้ทุกหน่วยงานก็ภาคภูมิใจ" นายก อบต.กระบี่กล่าว

'ประชาคมร่วมใจ' ลดอุบัติเหตุ

อบต.ท่าจิว จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอีกแห่งหนึ่งที่มีจุดเด่นในด้าน "การแสวงหาความร่วมมือ" จาก หน่วยงานอื่นๆ และชุมชนในการแก้ปัญหา จ.อ.ธีระ ด้วงสิน ปลัด อบต.ท่าจิว ยกตัวอย่างการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจักรยานยนต์หน้ามหาวิทยาลัย ราชภัฏที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง อบต.จึงเริ่มต้นด้วยการประกาศตัวว่า ตั้งใจอย่างแท้จริงที่จะแก้ปัญหานี้ แล้วจึงจัดเสวนาระดมสมองโดยเชิญทุกภาค ส่วนเข้าร่วมวิเคราะห์ปัญหาและนำเสนอทางออก

การประชุมเกิดขึ้นหลายครั้งและแทบไม่ได้ใช้งบประมาณอะไร แต่ได้ผลออกมาดีเกินคาด เพราะหลายฝ่ายช่วยกันสรุปปัญหา ออกมาได้ว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งรถย้อนศร เพราะยูเทิร์นไกล, ทางเข้าออกของมหาวิทยาลัยเป็นทางเดียวกัน ทำให้มีรถสวนทาง กันหนาแน่น, นักศึกษาประชาชนไม่สวมหมวกกันน็อค ซึ่งมีทั้งคนที่สวมหมวกอยู่แล้วแต่ไม่สวม และคนที่ไม่มีหมวก, การขับรถเร็ว, ไม่มีสัญญาณไฟ จราจรหน้ามหาวิทยาลัย, ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยจัดการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน

ผลของการทำประชาคมร่วมกัน ทำให้หน่วยงานต่างๆ กลับไปทำในส่วนที่ตัวเองรับผิดชอบได้ มหาวิทยาลัยราชภัฏก็ไปดำเนินการ เปิดให้เดินรถทางเดียว แยกทางเข้าและทางออก สถานีตำรวจในพื้นที่ก็จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยดูแลในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และฝึกอบรม ให้ความรู้เรื่องอุบัติเหตุถึงในโรงเรียน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมีการฝึกซ้อมแผนการขนส่งผู้บาดเจ็บอย่างปลอดภัย

บริเวณหน้ามหาวิทยาลัย แขวงทางจังหวัดช่วยขยายไหล่ทางใกล้เคียง โรงเรียนในพื้นที่ที่มีการจัดครู นักเรียน เพื่อเป็นจรรยาบรรณดูแลการข้ามถนนของนักเรียน ขนส่งจังหวัดก็เข้มงวดเรื่องใบขับขี่ เพิ่มสมรรถนะในการขับขี่

ส่วนสิ่งที่ อบต.ท่าจืดทำ คือ ตั้งจุดพักรถในเขตเทศบาลต่างๆ สนับสนุนการทำงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเพื่อช่วยจัดการจราจรอีกแรง รวมไปถึงการจัดฝึกอบรมเรื่องการป้องกันภัยบนท้องถนน เป็นข้อบัญญัติที่ต้องจัดทุกปี ฯลฯ และยังวางแผนกับมหาวิทยาลัยราชภัฏเพื่อทำทะเบียนประวัตินักศึกษาที่ขับขี่จักรยานยนต์เพื่อแก้ปัญหาในภาพรวม ปัจจุบันนี้เรียกว่า แทบไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเลยบริเวณมหาวิทยาลัยราชภัฏ

‘ยึดกุมเป้าหมาย มุ่งมั่นให้ถึง’ ลดอุบัติเหตุ

ในระดับจังหวัด อบจ.ภูเก็ต ถือเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีบทบาทในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาเชิงโครงสร้างและเป็นสิ่งที่หน่วยงานในระดับตำบลไม่มีศักยภาพเพียงพอ นั่นคือ การสร้างระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ

ไพบุลย์ อุบัติศฤงค์ นายกองตรีการบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต กล่าวว่า การสร้างระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดภูเก็ตก็ยากลำบาก เช่นเดียวกับที่อื่นๆ เนื่องจากมีทุนท้องถิ่นที่มีรถรับจ้างตามเส้นทางต่างๆ อยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม ในตัวเมืองภูเก็ต มีความพยายามจัดรถรับอากาศให้บริการอยู่แล้ว 2 เส้นทาง แต่ดูเหมือนไม่เป็นที่นิยมของประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากประชาชนมักเดินทางไปซื้อของตามตลาดสด แล้วต้องนำอาหารต่างๆ โดยเฉพาะอาหารทะเลขึ้นรถ ทำให้ส่งกลิ่นไม่พึงประสงค์นัก และเมื่อเครื่องปรับอากาศเสีย ก็ไม่สามารถเปิดกระจกได้

จนกระทั่ง อบจ.ภูเก็ตปรับเปลี่ยนรถขนส่งสาธารณะให้เข้ากับพื้นที่ โดยทำให้รถมีลักษณะคล้ายรถสองแถวขนาดใหญ่ ตัวถังบรรทุกผู้โดยสารประกอบขึ้นด้วยไม้เพื่อให้เข้ากับเมืองชายทะเล ทาสีสันให้สวยงาม เปิดโล่งให้อากาศได้ถ่ายเท ประชาชนจึงนิยมโดยสารมากขึ้น จากเดิมที่มีรายได้เพียง 50,000 บาท ปัจจุบันทำรายได้เพิ่มขึ้นกว่า 300,000 บาท

อบจ.ยังวางแผนจะเพิ่มรถและเพิ่มเส้นทางการเดินรถด้วย จากเดิมที่มีเพียง 2 เส้นทาง เส้นทางละ 8 คัน จะเพิ่มเป็น 3 เส้นทาง เส้นทางละ 12 คัน และวางแผนให้มีรถบริการมากพอ ออกทุก 5 นาที จากเดิมที่ต่อรถประมาณ 15 นาที นอกจากนี้รถโดยสารทุกคัน ยังมีการติดตั้งจีพีเอส ทำให้ทราบตำแหน่งรถอยู่ไหน และใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดหรือไม่

“ยิ่งรถวิ่งถี่เท่าไร ยิ่งแสดงถึงประสิทธิภาพในการลดการใช้รถใช้ถนน ที่ผ่านมามีปีหนึ่งๆ จะขาดทุนประมาณ 10 ล้าน แต่ตอนนี้ลดการขาดทุนไปได้ครึ่งหนึ่งแล้ว และเดือนกันยายนนี้ เราจะไปปรับรางวัลท้องถิ่นดีเด่นในการอนุรักษ์ ประยุกต์วัฒนธรรมมาใช้ในการขนส่งด้วย” ไพบุลย์กล่าว

นอกจากนี้ อบจ.ภูเก็ตยังจัดทำโครงการติดตั้ง CCTV ทั่วเกาะ โดยเฟสแรกติดตั้งที่อำเภอเมือง 53 จุด ซึ่งคาดว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาจราจร รถซิ่ง โดยกล้องจะบันทึกภาพใช้เป็นฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพให้กับตำรวจในการติดตามจับกุมผู้กระทำความผิด

อบจ.ยังมีบทบาทในการประสานกับองค์กรธุรกิจในจังหวัด เพื่อระดมทุนซื้อเครื่องตรวจจับความเร็ว โดยจะติดตั้งที่ถนนบายพาส เนื่องจากรถใช้ความเร็วสูงและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักมีความรุนแรงสูงตามไปด้วย

“ที่สำคัญ คณะกรรมการจราจรจะต้องประชุมทุกเดือน เพื่ออัปเดตข้อมูลเสมอ เพื่อจะได้แก้ปัญหาพร้อมกัน อบจ.พยายามจะสนับสนุนเต็มที่ โดยเฉพาะในส่วนที่เกินศักยภาพของ อบต. แม้ว่าหลายเรื่อง สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) จะมองว่าเกินหน้าที่ มีหน่วยงานอื่นรับผิดชอบอยู่แล้ว แต่เราต้องพยายามทำความเข้าใจกับ สตง.ว่า เราแก้ปัญหาได้เร็วและมีประสิทธิภาพกว่า ตอนอยู่ภาคเอกชนเราทำได้หมดทุกอย่างถ้ากฎหมายไม่ห้าม แต่พอเป็น อบจ. ถ้ากฎหมายไม่อนุญาตก็ทำไม่ได้ มุมมองมันต่างกัน ดังนั้น คนเป็นผู้บริหารต้องมีเทคนิคหากอยากทำสิ่งที่เป็นประโยชน์กับท้องถิ่น แต่ต้องไม่ล้มการมีส่วนร่วม” นายก อบจ.ภูเก็ต กล่าวทิ้งท้าย

เครือข่ายใต้ฮีด ลดอุบัติเหตุเหลือครึ่งใน 10 ปี

ศจร.ใต้ มั่นใจลดอุบัติเหตุเหลือครึ่งใน 10 ปี ผุดไอเดีย 'ปฏิญญาภูเก็ต' ทำข้อตกลงร่วม ดันทุกจังหวัดขับเคลื่อนบูรณาการสร้างความปลอดภัยทางถนน ล้อ 'ปฏิญญามอสโคว'

27 ส.ค.53 นพ.ต่อพงศ์ ครอบงำไตรเวทย์ ผู้ช่วยภาค คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (ศจร.) ภาคใต้ กล่าวในงานสัมมนาวิชาการระดับภาคเรื่อง 'อุบัติเหตุจรรยา พลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยบนถนน' ที่จังหวัดภูเก็ต ว่า จากการสัมมนาครั้งนี้พบว่า จศจร.ภาคใต้ มีความก้าวหน้าในการทำงานสูงมากทั้งการขยายเครือข่ายไปสู่เจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โรงพยาบาล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ในการช่วยกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทำให้เกิดความร่วมมือและสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ ได้หลายอย่าง

"ดูจากทิศทางการทำงานที่พัฒนาขึ้นอย่างมากแล้ว คาดว่าภายใน 10 ปีข้างหน้าจะสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในภาคใต้ลงได้ครึ่งหนึ่ง ตามที่เป้าหมายปฏิญญามอสโควที่รัฐบาลประกาศไปแล้วอย่างแน่นอน" นพ.ต่อพงศ์กล่าว

นพ.ต่อพงศ์ กล่าวต่อว่า จศจร.ภาคใต้มีการประชุมกันทุกเดือน และเตรียมจะหารือกันอีกครั้งเพื่อประกาศปฏิญญาภูเก็ต กำหนดเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ระยะสั้นภายใน 3-5 ปี พร้อมทั้งยุทธศาสตร์ ยุทธวิธีที่ชัดเจนของทั้งภูมิภาค เพื่อล้อไปกับปฏิญญามอสโคว และแผนของที่ประชุมใหญ่ จศจร.ทุกภาคที่เตรียมจะประกาศแผนแม่บท จศจร. ขับเคลื่อนเป็นนโยบายประเทศในวันที่ 15-16 ก.ย.นี้