

บทความพิเศษ

Special Article

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและ การจัดการกับปัญหาของประเทศไทย

วิทยา ชaticiบุญชาชัย

ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ

ติดต่อผู้เขียน: วิทยา ชaticiบุญชาชัย email: dr.bunchachai@gmail.com

วันรับ: 22 พ.ย. 2565

วันแก้ไข: 14 ธ.ค. 2565

วันตอบรับ: 21 ธ.ค. 2565

บทคัดย่อ

องค์การอนามัยโลกได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับที่ 9 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ของเอเชีย และอันดับที่ 1 ของอาเซียน ส่วนใหญ่ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจมหาศาลให้กับประเทศ จากการประเมินสถานะประเทศไทยในรอบ 12 เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พบว่าปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือ แม้ว่าเราจะมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนรับผิดชอบเป็นองค์กรนำด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ แต่ยังคงขาดความเข้มแข็งในบทบาทหน้าที่การเป็นผู้ประสานการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอและการกำกับติดตามระหว่างหน่วยงานในแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565–2570 มีเป้าหมายหลักคือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเมื่อสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ. 2570 จาก 16,494 รายในปี พ.ศ. 2564 ให้เหลือ 8,474 ราย หรือ 12 รายต่อแสนประชากร เมื่อสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ. 2570 โดยมุ่งเน้นอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ วัยรุ่น การจัดการความเร็ว และการกำกับติดตาม

คำสำคัญ: อุบัติเหตุทางถนน; แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน; เป้าหมายหลักแห่งชาติ

บทนำ

จากรายงานโลกด้านสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 ปี 2018 (Global Status Report on Road Safety: 2018)⁽¹⁾ พบว่าในปี 2016 ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก อันดับ 1 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน คือประมาณการว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 22,491 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต สูงถึง 32.7 ต่อประชากรแสนคน โดย

ประเทศที่มีอัตราการสูญเสียสูงสุด 10 อันดับแรกอยู่ในทวีปแอฟริกา และอเมริกาใต้ ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำ (low middle income) (ไลบีเรีย – 35.9 เซนต์ลูเชีย – 35.4 บูรุนดี – 34.7 ซิมบับเว–34.7 โดมินีกัน – 34.6 เวเนซุเอลา – 33.7 คองโก – 33.7 แอฟริกากลาง – 33.6 ไทย – 32.7 กินีบีซู – 31.1) ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศเดียวที่อยู่ในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับสูง (upper middle income) อัตราการเสียชีวิตของประเทศไทยมากกว่าประเทศที่

มีอัตราการเสียชีวิตต่ำที่สุดประมาณ 10 เท่า ซึ่งทั้งหมด เป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง (สวิตเซอร์แลนด์ - 2.7 นอร์เวย์ - 2.7 สวีเดน - 2.8 สิงคโปร์ - 2.8 สหราชอาณาจักร - 3.1

เนเธอร์แลนด์ - 3.8 เดนมาร์ก - 4.0 ญี่ปุ่น - 4.1 เยอรมนี - 4.1 ไอร์แลนด์ - 4.1) ดังภาพที่ 1⁽²⁾

ภาพที่ 1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของไทยในเวทีโลก⁽²⁾



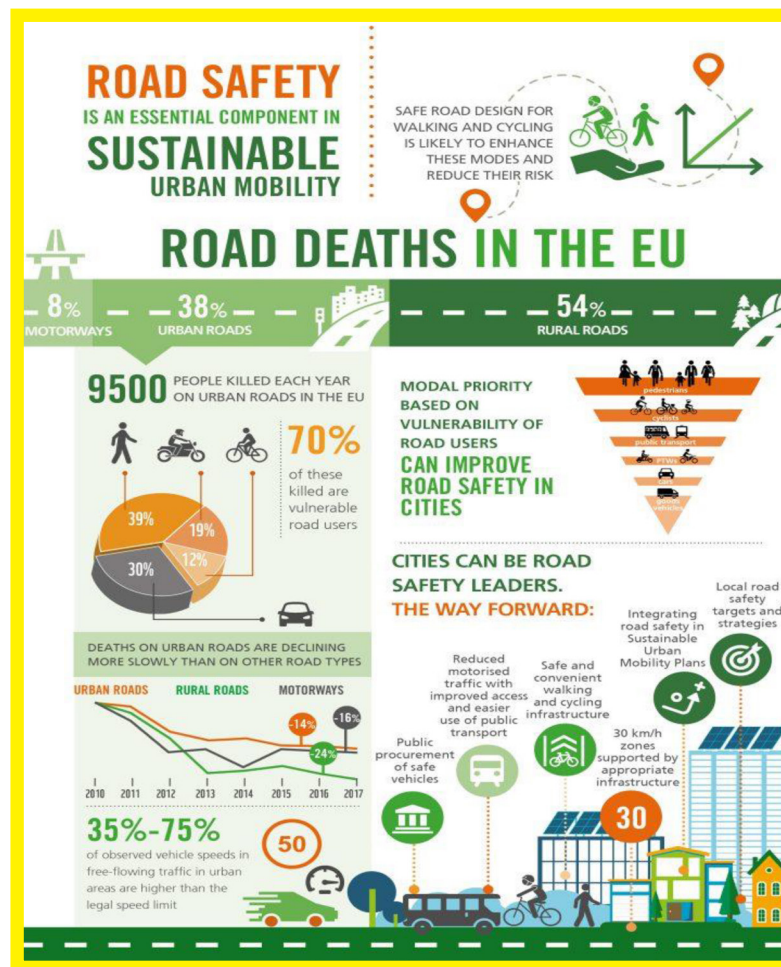
หากเปรียบเทียบให้เห็นภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้น คือ ประเทศในเครือสหภาพยุโรป (EU) ทั้งหมด 27 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีระดับฐานะทางเศรษฐกิจสูง (high income countries) มีประชากรมากถึง 514 ล้านคน แต่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปีเดียวกันนี้ เพียง 9,500 คน ในขณะที่ประเทศไทยมีประชากร 69 ล้านคน แต่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากถึง 22,491 คน ซึ่งแสดงถึงว่า ระดับเศรษฐกิจของประเทศมีส่วนสำคัญ และการมอบหมายสั่งการให้มีระบบการจัดการ คือมีการจัดตั้งองค์กรนำ (lead agency) เพื่อการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ดังภาพที่ 2⁽³⁾

ในรายงานโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 นี้ ได้แสดงถึงว่า อัตราการเสียชีวิตที่มีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยสูงถึง 74% จากอุบัติเหตุ

ทางถนนทั้งหมด ซึ่งมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก⁽¹⁾ โดยที่ประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศในกลุ่มรายได้ปานกลาง (middle income country) มีสัดส่วนของรถจักรยานยนต์มากถึง 54.7% ของยานพาหนะทั้งหมด ในขณะที่กลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง มีสัดส่วนของรถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 3-10 เท่านั้น เป็นการยืนยันว่ากลุ่มประชากรที่มีรายได้ไม่มากจำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่แม้ราคาถูกกว่าแต่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า

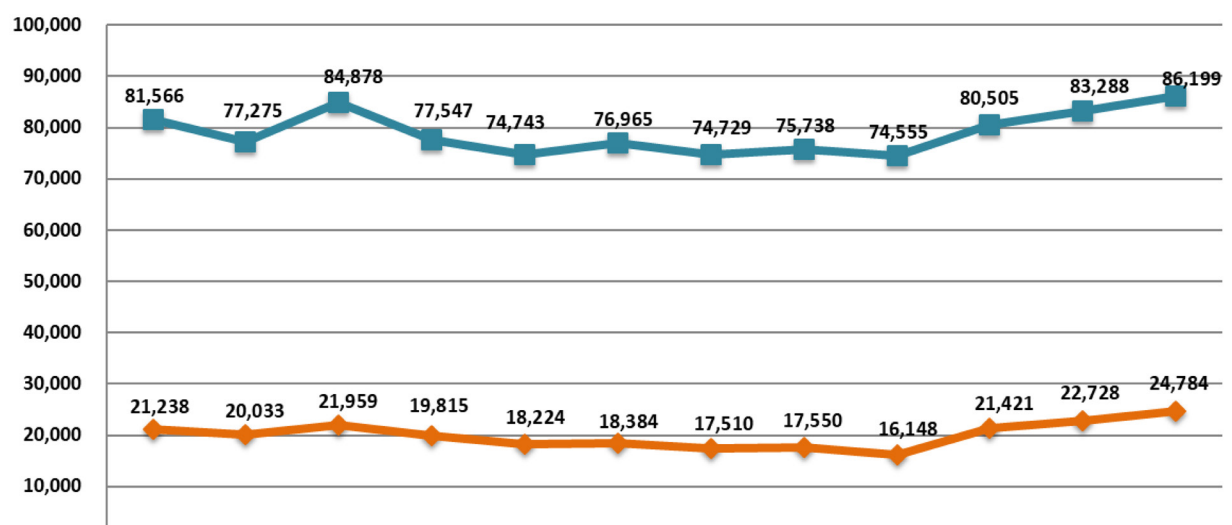
ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ไม่ได้มีแค่การเสียชีวิต แต่รวมไปถึงการบาดเจ็บปีละประมาณ 1 ล้านราย ดังภาพที่ 3⁽⁴⁾ ผู้บาดเจ็บพิการปีละหลายหมื่นราย และเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยที่สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศ (TDRI) ได้ประเมินไว้ปีละมากกว่า 6 แสนล้านบาท ดังภาพที่ 4⁽⁵⁾

ภาพที่ 2 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มประเทศใน European Union⁽³⁾



ภาพที่ 3 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล⁽⁴⁾

**จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เข้ารับบริการในโรงพยาบาล
เปรียบเทียบ
IPD และ OPD ปี 2560**



ภาพที่ 4 มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศจากอุบัติเหตุทางถนน⁽⁵⁾

ปริมาณและความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่มีความเสี่ยงสูงจนอยู่ในขั้นวิกฤตนี้ เป็นเรื่องที่รับรู้กันอย่างกว้างขวางในระดับนานาชาติ มีการรายงานจากหลายแหล่งข่าว เช่น หนังสือพิมพ์ New York Times ได้พาดหัวข่าวว่า “ถนนในเมืองไทยเป็นถนนที่อันตราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าคุณเป็นคนจน” (Thailand’s Road are deadly, especially if you are poor)⁽⁶⁾ หรือสำนักข่าวซีเอ็นเอ็น (CNN) ได้กล่าวถึงประเด็นในเรื่อง “ทำไมผู้คนถึงเสียชีวิตบนถนนในเมืองไทย ถนนที่อันตรายมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” (Why people keep dying on Thailand roads, the most lethal in South East Asia)⁽⁷⁾

นอกจากนี้ความเสี่ยงและอันตรายที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเมืองไทยมีมากจน Kenney Wong นักเขียนและศิลปิน ชาวฮ่องกงที่อาศัยอยู่เมืองไทย ได้เขียนเป็นหนังสือเตือนชาวต่างชาติที่จะเดินทางมาประเทศไทยว่า “ทำอย่างไรจึงจะมีชีวิตรอดบนท้องถนนเมืองไทย (Traffic rules in Thailand and how to avoid traffic accidents)”⁽⁸⁾ ดังนี้

1. ต้องสามารถมองเห็นรอบตัว 360 องศา อย่าคาดหวังว่าคนขับรถคันอื่นเขาจะระวังตัวของเขา หรือปฏิบัติตามกฎจราจร

2. การเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยว อย่าเลี้ยวกะทันหัน ควรค่อยๆ เลี้ยว มองกระจกส่องหลัง ส่องข้าง เปิดไฟเลี้ยวให้เห็นชัดเจนล่วงหน้าก่อนทุกครั้ง
3. ห้ามหยุดรถกะทันหัน
4. อย่าเชื่อมั่นกฎจราจรเต็มร้อย แต่ต้องระแวดระวังและสังเกตตามสถานการณ์ควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งไฟสัญญาณตรงทางแยก แม้ว่าไฟแดงก็ต้องระวังเพราะอาจมีคนขับฝ่า
5. อย่าเชื่อมั่นถนนจนเกินไป แม้ว่าถนนเมืองไทยจะมีคุณภาพค่อนข้างดี แต่อาจมีการขุดเจาะถนนโดยไม่มีสัญญาณเตือน
6. ควรขับรถให้ช้าลง
7. เฝ้ารอจักรยานยนต์เมื่อเข้าโค้ง อาจจะลื่นเมื่อฝนตก หรือมีน้ำยางหกใส่ ทางที่ดีต้องขับให้ช้าลง
8. ควรใส่หมวกกันน็อกที่มีคุณภาพ รองเท้าหุ้มส้น รวมทั้งใส่เสื้อที่หนา
9. ควรทำประกันภัย ประกันชีวิต พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีใบขับขี่
10. อย่าเชื่อมั่นตัวเองจนเกินไปว่ามีความสามารถเอาตัวรอดได้ ไม่เกิดอุบัติเหตุแน่นอน
11. อย่าคาดหวังว่าคนอื่นจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร
12. การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดตามหลัก

สากล บางครั้งอาจจะเป็นความเสี่ยงยิ่งกว่า
13. การรับรู้วัฒนธรรมการขับรถของคนไทยจะทำให้
ชีวิตมีความปลอดภัยขึ้น

มีคำถามว่าเมื่อมีความสูญเสียมากมายมหาศาลขนาด
นี้แล้วประเทศไทยมีการจัดการกับการป้องกันอุบัติเหตุ
ทางถนนอย่างไร องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย
ร่วมกับแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและ
องค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
และ Monash University Accident Research Center ได้
ทำการศึกษาสถานะของประเทศไทยตามกรอบ 12 เป้าหมาย
เพื่อความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก
(WHO 12 Global Targets for Road Safety)⁽⁹⁾ สรุปดัง
ภาพที่ 5 มีผลการศึกษาคือ

Target ที่ 1 Lead agency

ถือเป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่สุด แม้ว่าประเทศไทย
จะมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รับผิดชอบ
เป็นองค์กรนำด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ
ประเทศ แต่ยังคงขาดความเข้มแข็งในบทบาทหน้าที่การเป็น
ผู้ประสานการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอและการ

กำกับติดตามระหว่างหน่วยงาน รวมถึงการประเมินสภาพ
รถ ถนน และการสอบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

Target ที่ 2 Law and enforcement

ประเทศไทยมีกฎหมายเกือบทุกอย่างที่ได้มาตรฐาน
ตามกรอบที่องค์การอนามัยโลกกำหนด ประเด็นสำคัญ
คือการบังคับใช้ที่ยังขาดความเข้มแข็ง

Target ที่ 3-4 Safe road

ยังไม่ทราบสถานะ ยังไม่มีการตั้งเป้าหมายระดับถนน
ตามมาตรฐานถนนที่องค์การอนามัยโลกกำหนด และยัง
ไม่มีการติดตามประเมินผล ควรจะกำหนดให้ชัดเจนว่า
จะต้องมีมาตรการอะไรจึงจะเพิ่มดาวให้กับถนน ต้องมี
หน่วยงานที่เป็นองค์กรกลางที่เป็นอิสระในการประเมิน
ถนน

Target ที่ 5 Safe motorcycles

รัฐบาลจะต้องกำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์
ปลอดภัย เช่น เบรก ABS ของรถจักรยานยนต์ ขนาด
วงล้อ ควรพิจารณาขนาดของรถกับประเภทของถนน รวม
ถึงควรพิจารณาขนาดของรถกับอายุของผู้ขับขี่

ภาพที่ 5 ผลการทบทวนสถานะของประเทศไทยตามกรอบ 12 เป้าหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก⁽⁹⁾

Review of Thailand's status against voluntary global targets for road safety risk factors and service delivery mechanism



Target No.	status	comment
1:lead agency	L - M	Lack of coordination between agencies, action plans, targets
2: RS law	H	Thailand complies with road safety related UN legal instruments
3:new road standard	L	No specific information regarding technical road standard
4:existing road standard	L - M	Safety on rural road is promising , however lack of clear national system
5:Vehicle standard	M	There is a structured plan but not yet implemented
6.speed control	M	No clear action plan to lower speed related fatality
7.helmet use	M	Poor effectiveness enforcement and lack public awareness
8.seat belt use	M	Low compliance and no child restraint law
9.drink drive control	M	Enforcement is ineffective, insufficient resources , inadequate personnel training
10.mobile phone law	H	Law is exist, but police acknowledge that this is not priority area
11. driver driving time	M	It is not clear how well this measure has impact on driving time and rest period
12. EMS response time	M	Accessible to pre hospital care is still low

Target 6-10 Safe behavior

เป้าหมายน่าจะสัมฤทธิ์ผลเมื่อระบบตัดแต้มมีผลบังคับใช้ในปลายปีนี้ โดยจะต้องนำเทคโนโลยีมาใช้มากขึ้น แต่ต้องจัดระบบการจัดการให้รัดกุม ต้องหาทางแก้ไขการติดตั้งแผ่นป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์

หน่วยงานควรมีมาตรการองค์กรเพื่อช่วยตำรวจในการบังคับใช้หมวกกันน็อกกับประชาชน บริษัทประกันภัยต้องมีส่วนช่วยการป้องกันและคืนกำไรสู่สังคม และในเรื่องของ Car seat ควรจะลดภาษีและการเข้าซื้อ

Target 11 Safety of public drivers

ควรจะมีมาตรการการตรวจสอบสุขภาพผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ในผู้ประกอบการ

Target 12 Post crash care

ระบบการแพทย์ฉุกเฉินของไทยน่าจะเป็นระบบที่ดีพบว่าคนไข้อุบัติเหตุทางถนน (RTI) มากถึง 50% มาด้วยรถพยาบาล

ทิศทางอนาคต

องค์การอนามัยโลกได้ประกาศ Global Plan for 2nd Decade of Action for Road Safety 2021-2030 เมื่อตุลาคม 2021 โดยมีสาระสำคัญดังภาพที่ 6⁽¹⁰⁾

โดยองค์การอนามัยโลกเรียกร้องให้ทุกประเทศและทุกภาคีเครือข่ายยึดหลักวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (safe system approach) ในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้อย่างน้อย 50% ภายในปี 2030

ยุทธศาสตร์สำคัญ ในทศวรรษนี้คือ

1. Multimodal transport and land use planning
ข้อเสนอแนะเพื่อการวางแผนและดำเนินการเพื่อความปลอดภัย “ด้านการเดินทางหลายรูปแบบ (multimodal transport) และการวางแผนการใช้ที่ดิน (land use planning)”

- กำหนดนโยบายให้ดำเนินการออกแบบชุมชนเมืองให้กระชับ (compact urban design)

ภาพที่ 6 แผนโลกด้านความปลอดภัยทางถนน 2021-2030⁽¹⁰⁾



- กำหนดนโยบายให้ดำเนินการจำกัดความเร็ว โดยมุ่งเน้นความปลอดภัยสำหรับ คนเดินถนน คนขี่จักรยาน คนขี่จักรยานยนต์ คนที่ใช้ขนส่งสาธารณะ
- ส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (transit-oriented development) ในการพัฒนาเมือง และชุมชนเมือง ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม
- กำหนดยุทธศาสตร์การสนับสนุนด้านที่อยู่อาศัยของประชาชนให้สะดวกต่อการเข้าถึงการบริการขนส่งมวลชน
- ไม่ส่งเสริมสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะส่วนตัวในพื้นที่เขตเมืองที่มีประชากรหนาแน่นโดยกำหนดระเบียบที่จำกัดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในขณะที่เดียวกันก็จัดหาขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงได้ง่าย ประหยัด ปลอดภัย รวมถึงการส่งเสริมให้เดิน และขี่จักรยาน
- ออกแบบระบบการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อ (inter-modal connectivity) จากชุมชน มายังสถานีรถไฟโดยสารสาธารณะ โดยส่งเสริมให้เดิน หรือใช้จักรยาน ที่ทั้งสะดวกและลดเวลาในการเดินทาง
- สร้างโครงข่ายการเดินทางทั้งระบบทั้งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ และระบบเครื่องยนต์ ให้มีความปลอดภัย สำหรับประชาชนทุกกลุ่มอายุ รวมถึงผู้พิการ
- ส่งเสริมการใช้บริการขนส่งสาธารณะด้วยกลวิธีต่างๆ เช่น รัฐร่วมจ่ายค่าโดยสารสำหรับประชาชน

2. Safe road infrastructure – โครงข่ายถนนปลอดภัย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวางแผนและดำเนินการเพื่อความปลอดภัย “ด้านถนน”

- จะต้องมีการจัดลำดับขั้นของถนน และมาตรฐานด้านความปลอดภัยในแต่ละลำดับ ตามสภาพภูมิประเทศและลักษณะของการใช้รถใช้ถนน
- ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานของถนนแต่ละลำดับขั้น ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และผู้ใช้งาน

- มุ่งเป้าในการติดตามให้กับถนนแต่ละสายโดยพิจารณาตามระดับของความปลอดภัยทางถนน
- ปรับปรุงโครงสร้างของถนน ให้รับได้กับความเร็วที่กำหนด (เช่น 30 กม./ชม. สำหรับถนนในชุมชนเมือง =<80 กม./ชม. สำหรับถนนในชนบทที่ไม่มีการแบ่งแยกเลน 100 กม./ชม. สำหรับทางด่วน)
- ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย (road safety audit) ของถนนทุกสาย ตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยให้ผ่านมาตรฐานอย่างน้อยระดับ 3 ดาว
- ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง (จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ) ให้เหมาะสมกับการใช้รถใช้ถนน
- ควรจะต้องกำหนดเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

3. Vehicle safety – ยานพาหนะปลอดภัย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวางแผนและดำเนินการเพื่อความปลอดภัย “ด้านรถ” ในทศวรรษหน้า

ก. ต้องส่งเสริมให้ติดตั้งและใช้เข็มขัดนิรภัย ที่นั่ง-นิรภัยในเด็ก และหมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ จะต้องเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถทุกรุ่นไม่ว่าจะเก่าหรือใหม่คือ

- * อุปกรณ์ป้องกันแรงกระแทกจากการชนด้านหน้าและด้านข้าง
- * เข็มขัดนิรภัยและการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่ได้มาตรฐานในทุกที่นั่งในรถยนต์
- * การยึดตรึงที่นั่งนิรภัยในเด็กที่ถูกต้องได้มาตรฐาน
- * Electronic stability control (ESC) เพื่อป้องกันการลื่นไถลออกนอกเส้นทาง
- * Advance emergency braking (ADB) เพื่อป้องกันการชนด้านหน้า
- * Pedestrian protection standard เพื่อลดแรงชนผู้เดินถนน
- * หมวกกันน็อก ที่ได้มาตรฐานตามมาตรฐานสากล
- * Anti-lock braking system (ABS) และเปิดไฟ

หน้ารล สำหรับรถจ้กรยานยนต์

- * Intelligent speed assistance system เพื่อควบคุมความเร็วอัตโนมัติให้เป็นไปตาม speed limits
- * eCall หรือ Accident Emergency Call Systems (AECS) เพื่อแจ้งเหตุอัตโนมัติเมื่อเกิดเหตุด้วยระบบเซนเซอร์ที่ติดในรถ

ข. สร้างความมั่นใจว่า รถทุกคันยังคงมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยตลอดอายุการใช้งาน

- * จะต้องมึระบบการตรวจสอบสภาพประจำปี และการต่อภาษีรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ
- * มึระบบการตรวจสอบการนำเข้าและการส่งออก รลมือสองด้านความปลอดภัย
- * ส่งเสริมให้จัดระบบการตรวจสอบมาตรฐานของ รล (NCAP)

4. Safe road user – ผู้ใช้ถนนปลอดภัย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวางแผนและดำเนินการเพื่อความปลอดภัย “ด้านผู้ใช้รถ ใช้ถนน” (safe road use)”

ก. บัญญัติกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมาย

- * กำหนดระดับความเร็วสูงสุดในถนน แต่ละประเภท และแต่ละลำดับชั้น
- * กำหนดขีดจำกัดของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่เพื่อป้องกันความบกพร่องของสมรรถนะในการขับขี่โดยจะต้องมีการกำหนดเป็นพิเศษสำหรับผู้ขับขี่รายใหม่ และพนักงานขับรถ
- * มีกฎหมายบังคับใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย (เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หมวกกันน็อก)
- * ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่
- * กำหนดให้มีหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง มีการฝึกอบรมบุคลากร และจัดหาอุปกรณ์เพื่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างพอเพียงและมีประสิทธิภาพ

ข. จัดทำกฎจราจรและหลักเกณฑ์การได้ใบอนุญาตขับขี่

- * เดินหน้าทบทวนกฎจราจร และวินัยจราจร เป็นระยะๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์

* จัดหาและให้การศึกษาในเรื่องกฎจราจรแก่ประชาชน

* กำหนดอายุขั้นต่ำและหลักเกณฑ์ด้านการมองเห็นสำหรับผู้ขับขี่

* ดำเนินการมาตรการทดสอบความสามารถของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ (competency based testing) รวมถึงมาตรการขอใบอนุญาตขับขี่ด้วยระบบใบอนุญาตขับรถแบบลำดับชั้น (graduated driver licensing) ของผู้ขับรถรายใหม่

* กำหนดจำนวนชั่วโมงมากที่สุดที่ขับรถได้ และจำนวนชั่วโมงน้อยที่สุดที่ต้องพักก่อนขับรถต่อ

* รถทุกคันจะต้องทำ พ.ร.บ. คุ่มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ค. สร้างความมั่นใจว่า โครงสร้างพื้นฐานของถนนสามารถรองรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท รวมทั้งออกแบบที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมด้านความปลอดภัยได้แก่

* ป้ายและเครื่องหมายจราจรที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน ถูกต้อง เข้าใจง่าย

* ส่งเสริมการสร้างวงเวียน รวมถึงมาตรการ “สงบการจราจร” (traffic calming) เช่น เนิน ชะลอความเร็ว (speed hump)

* สร้างเลนแยกเฉพาะสำหรับคนขี่จักรยาน จักรยานยนต์ รวมถึงจัดให้มีพื้นที่ที่มีโซนเฉพาะสำหรับคนเดินถนน

ง. ออกแบบยานพาหนะปลอดภัยโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาเสริมสร้างพฤติกรรมความปลอดภัย

* เข็มขัดนิรภัยอัตโนมัติ และสัญญาณเตือนการไมคาดเข็มขัดนิรภัย

* ระบบเทคโนโลยีการปรับความเร็วอัจฉริยะ (intelligence speed assistance)

* เทคโนโลยีที่ช่วยเหลือผู้ที่ไม่เข้าใจข้อความหรือผู้ที่ไม่ค่อยอ่าน ไม่มีสมาธิขณะขับรถ

5. Post crash response – การดูแลหลังการชน

ข้อเสนอแนะเพื่อการวางแผนและดำเนินการเพื่อความปลอดภัย

ปลอดภัย “ด้านการดูแลหลังเกิดเหตุ”

- ก. จะต้องมียุทธศาสตร์การแจ้งเหตุเมื่อเกิดเหตุ
 - * มีหมายเลขโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉินที่สามารถใช้ได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ
 - * มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานปฏิบัติการฉุกเฉิน (ดับเพลิง กู้ชีพ ตำรวจ)
- ข. ยกระดับขีดความสามารถของอาสาสมัคร (first responder-FR)
 - * จัดหลักสูตรฝึกอบรม FR ให้อาสาสมัครต่างๆ รวมถึงพนักงานขับรถ ผู้ขับรถแท็กซี่ ตำรวจ พนักงานดับเพลิง
 - * ออกกฎหมายคุ้มครองการปฏิบัติงานให้กับ FR
- ค. เพิ่มความเข้มแข็งของบุคลากรอาชีพ
 - * พัฒนา trauma registry ในโรงพยาบาลให้เป็นระบบข้อมูลเพื่อการกำกับติดตามกระบวนการรักษาพยาบาล
 - * เพิ่มสมรรถนะให้กับบุคลากรทั้งการบริการก่อนถึงโรงพยาบาล ในโรงพยาบาล และการฟื้นฟูสภาพ รวมถึงการกำหนดบทบาทหน้าที่ในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุในโรงพยาบาลทุกระดับ
 - * จัดระบบบริการผู้ป่วยอุบัติเหตุให้สามารถบริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง ให้ผู้ป่วยทุกรายโดยไม่จำกัดว่ามีหลักประกันอะไร
 - * จัดระบบบริการฟื้นฟูสมรรถภาพ เพื่อป้องกันการพิการถาวร
- ง. พัฒนาระบบการสอบสวนการเกิดเหตุโดยสหสาขาวิชาชีพ
 - * กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการออกสอบสวนอุบัติเหตุในกรณีที่มีผู้เสียชีวิตเพื่อสร้างมาตรการการป้องกันตลอดถึงการให้ข้อมูลที่ถูกต้องในการพิจารณาคดี เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหาย
 - * พัฒนากลไกการประสานงานการสอบสวนอุบัติเหตุและการแบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
 - * พัฒนาระบบการคุ้มครองผู้ประสบภัย เช่น พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จ. จัดระบบการดูแลผู้ประสบภัย ไม่ว่าจะเป็นประเด็นทางสังคม ด้านกฎหมาย การสงเคราะห์ด้านการเงิน อย่างเหมาะสมสำหรับผู้ประสบภัย

ที่สำคัญ ทุกประเทศจะต้องมีปัจจัยที่สนับสนุนการดำเนินงานคือ

1. Financing
2. Legal frameworks
3. Speed management
4. Capacity development
5. Ensuring gender perspective in transport planning
6. Adaptive technologies to the safe system
7. Shared responsibility for road safety
8. Monitor and evaluation

เป็นที่น่าสังเกตว่า การจัดการความเร็วถูกยกขึ้นมาเป็นปัจจัยสำคัญที่รัฐบาลจะต้องพิจารณาในการสนับสนุนการดำเนินงาน เป้าประสงค์ตาม Global Plan นี้ จะเกิดเป็นจริงได้ องค์การนำด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศจะต้อง

- จัดทำแผนหลักโดยยึดหลักการ safe system ที่ระบุไว้ใน Global Plan
- ผลักดันให้มีการจัดทำมาตรฐานด้านต่างๆ ของรถ ถนน กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย
- เป็นศูนย์กลางในการมอบหมาย สั่งการ ประสานความร่วมมือกับภาคี ภาครัฐ เอกชน ประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคนานาชาติ และแหล่งทุนต่างๆ อย่างใกล้ชิด
- จะต้องวางแผนพัฒนาทีมงานให้มีความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงานด้วยวิทยาการสมัยใหม่ที่ครอบคลุมทุกยุทธศาสตร์
- จะต้องวางแผนในการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยนำเทคโนโลยีมาเสริมการปฏิบัติงาน
- จะต้องพัฒนาระบบข้อมูลและมีกระบวนการกำกับติดตามอย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับประเทศไทย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทาง

ถนน ฉบับที่ 5: 2565-2570⁽¹¹⁾ โดยมีเป้าหมายหลักคือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเมื่อสิ้นสุดแผน ในปี พ.ศ. 2570 จาก 16,494 รายในปี 2564 ให้เหลือ 8,474 ราย หรือ 12 รายต่อแสนประชากร เมื่อสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ. 2570 (ภาพที่ 7) โดยมียุทธศาสตร์สำคัญ 4 ข้อ ได้แก่

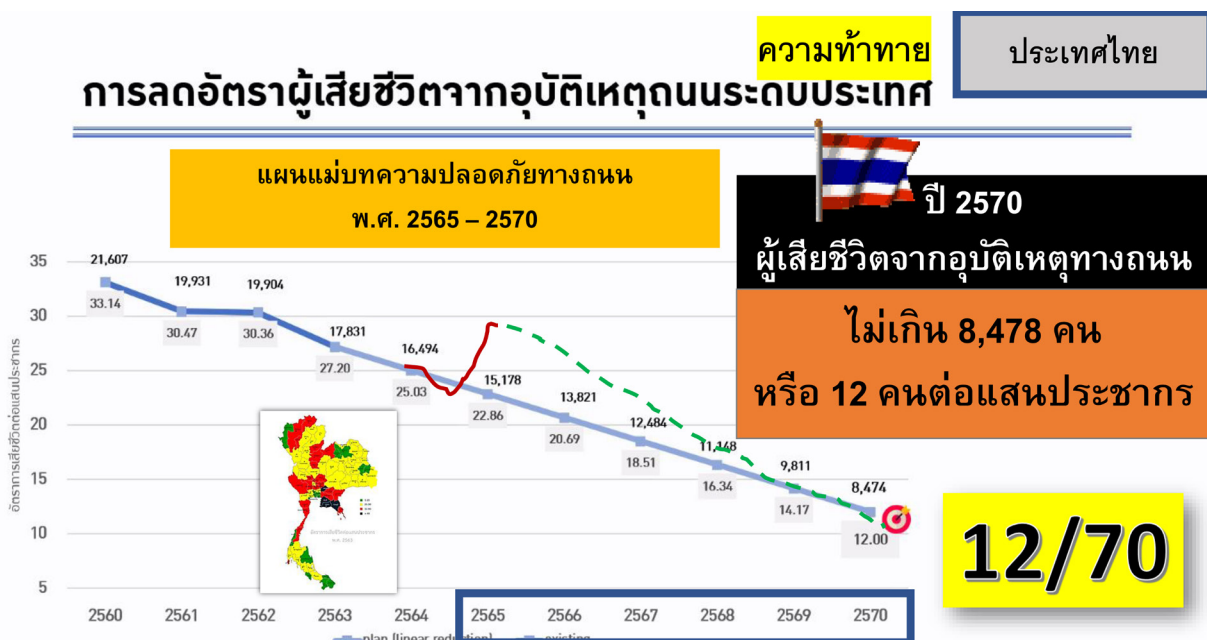
1. มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน เน้นพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน
2. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะโดยเน้นมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
3. พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืนโดยเน้นการลดความเร็วและถนนที่ปลอดภัย และสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การ

เดินทางระบบขนส่งสาธารณะ การเดิน การใช้รถจักรยาน

4. พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการปรับปรุงกฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การเสริมสร้างความแข็งแกร่งของระบบบริหารจัดการ การเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามประเมินผลทั้งระบบ และการยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น

เงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้แผนฉบับนี้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ประสิทธิภาพในการเปลี่ยนแผนสู่การปฏิบัติจริง การมอบหมายหน้าที่ที่ต้องดำเนินงานให้หน่วยงานต้องรับผิดชอบ การกำกับติดตามอย่างจริงจังจรรยาบรรณที่ได้มอบหมายให้หน่วยงานนั้นมีการนำไปปฏิบัติหรือไม่ ได้ผลตามเป้าประสงค์หรือไม่

ภาพที่ 7 เป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิต ตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน 2565-2570⁽¹¹⁾



เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.
2. สุทธิชัย แซ่หยุ่น. Suthichai live: จะเป็น Road safety format ได้อย่างไร? หลัง COVID-19 ผ่าน [วิดีโอ]. 2563 [สืบค้นเมื่อ 20 ต.ค. 2563]. แหล่งข้อมูล: <https://www.youtube.com/watch?v=lsebv7K2aZs>
3. European Transport Safety Council. Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU [Internet]. 2019 [cite 2022 Oct 15]. Available from: https://etsc.eu/safer-roads-safer-cities-how-to-improve-urban-road-safety-in-the-eu-pin-flash-37/?utm_source=ETSC&utm_campaign=27b226212c-20190611pinflash37&utm_medium=email&utm_term=0_3a7b55edbf-27b226212c-197601849
4. กรมควบคุมโรค. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เข้ารับบริการในโรงพยาบาลเปรียบเทียบกับ IPD และ OPD ปี 2560. เอกสารเผยแพร่ของกรมควบคุมโรค; 2561.
5. Thailand Development Research Institute. มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ. เอกสารเผยแพร่ของ Thailand Development Research Institute; 2564.
6. Hannah Beech. Thailand's roads are deadly. Especially if you are poor. The New York Times [Internet]. 2019 Aug 19 [cited 2022 Sep 11]. Available from: <https://www.nytimes.com/2019/08/19/world/asia/thailand-inequality-road-fatalities.html>
7. Olam K, Regan H. Why people keep dying on Thailand's road, the most lethal in Southeast Asia. CNN [Internet]. 2019 Jan 4 [cited 2022 Nov 20]. Available from: <https://edition.cnn.com/2019/01/03/asia/thailand-road-deaths-new-year-intl/index.html>
8. Kenny Wong. Traffic rules in Thailand and how to avoid traffic accidents [Internet]. 2018 [cited 2022 Nov 20]. Available from: <https://www.chiangmailocator.com/wiki-traffic-rules-in-thailand-and-how-to-avoid-traffic-accidents-p169>
9. World Health Organization. Review of Thailand's status against voluntary global targets for road safety risk factors and service delivery mechanism [Internet]. 2020 [cited 2022 Nov 20]. Available from: https://www.who.int/docs/default-source/thailand/roadsafety/thailand-status-against-12-global-road-safety-performance-targets.pdf?sfvrsn=92a24b06_4
10. World Health Organization. Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021–2030 [Internet]. 2021 [cited 2022 Nov 2]. Available from: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true
11. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. ร่างแผนแม่บทว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565–2570. เอกสารประกอบการประชุม Strategic core group of WHO Country Collaboration Strategy on Road Safety; 2022 Sep 12.

Abstract

Situation of Road Traffic Injury and Road Safety Management in Thailand

Witaya Chadbunchachai

WHO Collaborating Center for Injury Prevention and Safety Promotion, Thailand

Journal of Emergency Medical Services of Thailand 2022;2(2):187–98.

Thailand has the 9th highest mortality from road traffic injury in the world, the 1st place in Asia, the 1st place in ASEAN, ranked by World Health Organization. Majority of the victims are motorcycle riders injured from road crashed. These cause enormous economic loss to the country. According to the review of Thailand's status against voluntary global targets for road safety risk factors and service delivery mechanism, it is found one important factor that even though Thailand has Road Safety Administration Center as a lead agency to prevent road traffic injury, it still lacks continuity in coordination and monitoring among the related stakeholders. The next 5th national master plan for road safety 2022–2027 is aimed to reduce the road dead toll in the year 2021 from 16,494 deaths to 8,474 deaths or 12 deaths per 100,000 population by the end of the plan in 2027 focusing on motorcycle injury, young people, speed control and monitoring.

Keywords: road traffic injury; master plan on road safety; national target

Corresponding author: Witaya Chadbunchachai, email: dr.bunchachai@gmail.com