

ร่วมทาง

บนถนน ทุกคนปลอดภัย

3

กันยายน-ตุลาคม
2554

SUPER COP

กับการใช้คดีจราจร





บรรณาธิการ

รุ่งฤทธิ เพ็ชรรัตน์

ในสังคมออนไลน์เฟซบุ๊ก หน้าเพจ ‘มีด่านบอกด้วย’ สร้างกระแสได้พอสมควร ใครหลายคนพากันกด ‘ถูกใจ’ เพราะรวบรวมด้วยช่วยกันอัปเดต ‘เรียลไทม์’ แบบนี้ ทำให้รอดพ้นด่านตรวจยามค่าคืนของตำรวจ หรือเรียกด้วยคำแทนน่ารักแต่สำเนียงแสนซังว่า ‘ลูกเสือ’ กันมานักต่อนัก ไม่ได้สรรเสริญผู้คิดค้นเพจหลบด่าน ไม่ได้สนับสนุนการเมาแล้วขับ และไม่อาจเรียกพฤติกรรมนี้ว่าฉลาดแกมโกง ได้เต็มปาก แต่สิ่งที่น่าสังเกตคือ นี่คือนิสัยของคนธรรมดาที่มีต่อตำรวจ

เชื่ออย่างเต็มหัวใจว่า คนไทยส่วนหนึ่งไม่ชอบตำรวจ

ยอมรับว่าการทำงานของตำรวจหลายท่านอยู่บนฐานความตรงไปตรงมา แต่เรื่องราวของการ ‘แตกแถว’ ก็ใช่น้อย ภาพตำรวจเป็นตัวแทนของด่านเก็บส่วย รีดไถค่าคุ้มครอง ชุ้มมือปิ่น คุ่มบ่อน อิทธิพลเหนือกฎหมาย มีให้เห็นจนชินตา ตั้งแต่ก่อนสโลแกน ‘ภายใต้ดวงอาทิตย์นี้ ไม่มีสิ่งใดที่ตำรวจไทยทำไม่ได้’ จะถูกล้นวาทาโดย พล.ต.อ.เผ่า ศรียานนท์ เสียอีก

สมัยก่อน (หรือสมัยนี้ก็ยังใช่?) ใครๆ ก็อยากมีสมาชิกในครอบครัวสักคนสวมเครื่องแบบสีฟ้าก็ นอกจากจะเป็นข้าราชการที่พ่วงหลักประกันทางอาชีพไว้มากมายแล้ว ยังมีอำนาจที่มองไม่เห็นไว้เพื่อคอยช่วยเหลือ ให้พ่อแม่พี่น้อง ลุงป้าน้าอาได้ไหว้วาน ในยามคับขัน

“ให้พี่เขาไปเอาใบขับขี่ให้หน่อย ไม่อยากเสียค่าปรับ” ตัวอย่างการไหว้วานกันง่าย ๆ

แม้ตำรวจจะเป็นชิ้นส่วนของสังคมที่มีภาระสำคัญและยิ่งใหญ่ หนึ่งฝรั่ง หนึ่งไทย ก็มักมีตำรวจเป็นพระเอกของความยุติธรรม ไม่ต่างอะไรจากซูเปอร์ฮีโร่ เป็นอนาคตที่เด็กๆ ใฝ่ฝันถึง แต่ในบ้านเราตำรวจกลับเป็นอะไรที่ตรงกันข้าม

สุดท้าย จากตำแหน่งผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ บังคับใช้กฎหมาย ตำรวจกลับกลายเป็นชนชั้นที่มีต้นทุนทางสังคมต่ำเจียนติดลบเสมอมา

‘จรรยา’ ถือว่าเป็นตำรวจที่ชาวบ้านเห็นหน้าคำตาในระยะประชิดบ่อยที่สุด หลายคนบอกว่า ตำรวจจรรยาทำให้การใช้ชีวิตยุ่งยาก รดตติ ชอบตั้งด่านรีดไถ แถมบางครั้งแทบจะทำให้รถชนกันอย่างไม่ได้ตั้งใจ ก่อนจะสรุปเอาเองว่า จรรยาเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ภาพลักษณ์ตำรวจตกต่ำ

จนบางครั้งก็ไกลไปถึงเรื่องที่ใครๆ เคยพูดกัน “ตำรวจที่ต้องออกมาอยู่บนถนน หรือในป้อมตามสี่แยกก็เพราะว่าไม่มีใครอยากให้อยู่ที่โรงพัก”

แต่ทุกอย่างสามารถแก้ไขฟื้นฟูได้ เมื่อองค์กรตำรวจเผชิญภาวะตกต่ำถึงขีดสุด ทางเดียวที่จะพลิกชะตาตำรวจขึ้นมาได้ก็คือ การปรับเปลี่ยนวิธีการทำงาน โครงสร้าง และบทบาทต่อสังคม ซึ่งจริงๆ แล้วก็เป็นเรื่องที่ใครๆ ก็รู้แก่ใจ แต่ทำได้แค่ ‘เงื้อมมือ’ มาโดยตลอด

โครงการระยะสั้น 4 เดือน การพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ เริ่มต้นขึ้นเมื่อ 1 เมษายน จนถึง 31 กรกฎาคม 2554 เป็นจุดเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลงระบบการทำงาน โดยมีฉากหลัง ทศวรรษแห่งความปลอดภัย เป็นเป้าหมาย และแรงสนับสนุน

มองในรายละเอียด แม้จะเป็นจุดเล็กๆ เพียงแค่ปรับระบบเพิ่มประสิทธิภาพของงานจราจร โดยให้ทีมสอบสวนและหน่วยงานอื่นๆ ยื่นมือเข้ามาช่วย แต่ก็ถือว่าเป็นก้าวกระโดดครั้งสำคัญขององค์กรตำรวจ หลังจากแช่แข็งตัวเองอยู่นาน

ในฐานะประชาชน เมื่อตำรวจเปิดตัวแก้ไข เราก็อยากจะเปิดใจให้โอกาสพลพรรคสีฟ้าก็มากขึ้น...จริงไหม

เจ้าของ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

บรรณาธิการอำนวยการ

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

บรรณาธิการ

รุ่งฤทธิ เพ็ชรรัตน์

ศิลปกรรม

เดือน จงม้นคง

สำนักงาน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุน

การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

1168 ซอยพหลโยธิน 22 ถ.พหลโยธิน

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0-2511-5855

โทรสาร 0-2939-2122

www.roadafetythai.org

Email: thainhf@thainhf.org

อำนวยการผลิต

บริษัท เปนโท พับลิชชิ่ง จำกัด

โทรศัพท์ 0-2736-9918

โทรสาร 0-2736-8891

อีเมล waymagazine@yahoo.com



Contents

ถอดรหัสอุบัติเหตุ หน้า 8

อุบัติเหตุ ไม่ใช่แค่ ‘ความประมาท’

แทบทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ ‘ความประมาท’ จะตกเป็นผู้ร้ายทุกครั้ง ไม่ต่างจาก ‘ไฟฟ้าลัดวงจร’ ในเหตุเพลิงไหม้ แต่สาเหตุแวดล้อมอื่นๆ กลับรอดตัวหายไป ในกลีบเมฆ ‘ร่วมทาง’ ร่วมถอดรหัสเหตุผลของกองเชียร์ทีมเหย้าราย อยู่ในเต็ดที่ประสบเหตุรถชนกันพลิกคว่ำ จนทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 7 ราย

กลับให้ได้ ไปให้ถึง หน้า 12

มาตรการปราบนักซิ่ง

จะมีกี่คนที่รู้ว่า ถนนประเทศไทยมีการจำกัดความเร็ว ในเมื่อใครๆ ก็นิยมขับซิ่งด้วยความเร็วสูง ทั้งที่หากดูกันจริงๆ ‘ความเร็ว’ แทบจะเป็นตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหลายต่อหลายครั้ง ในต่างประเทศมีมาตรการค่าปรับแสนแพง ขณะที่บ้านเราเทียบกันแทบไม่ติด

ถนนรอบโลก	4	24	ช่องทาง(ให้จักรยาน)น้อย
สิทธิบนถนน	6	25	บนบาทวิถี
ถอดรหัสอุบัติเหตุ	8	26	ทางเดียวกัน
หลักกิโลเมตร	10	30	เปิดไฟสูง
กลับให้ได้ ไปให้ถึง	12	31	ป้ายบอกทาง
จำเผลอแล้วเจอกัน	17	32	รอบบ้านเรา
ทางม้าลาย	18	34	ปลายทาง
ระหว่างทาง	20	35	การ์ตูน

ที่ผ่านมา เมื่อกล่าวถึงปัญหาจราจร เรามักพุ่งเป้าไปที่การแก้ไขถนนหนทางให้เกิดความสะดวกสบายแก่รถยนต์ ไม่ว่าจะเพิ่มที่จอดรถสร้างทางล่อยฟ้า-มุดดิน ขยายช่องถนนเพื่อให้ยวดยานสัญจรคล่องตัวที่สุด แต่บางทีก็มากเกินไปจนกระทั่งละเลยสวัสดิภาพของ ‘คนเดินเท้า’ ทั้งที่พวกเขามีสิทธิใช้นถนนได้อย่างเท่าเทียมรถยนต์

เมืองซูริก สวิตเซอร์แลนด์ไม่เป็นเช่นนั้น เมื่อเทศบาลเมืองจัดลำดับความสำคัญของการใช้ถนนใหม่ พื้นที่จราจรบางแห่งจึงถูกปิดเป็นบริเวณกว้าง เพื่อรองรับทางสรรพสินค้าใหม่และอพาร์ทเมนต์ มีการจำกัดพื้นที่ที่จอดรถ

อย่างเข้มงวด และห้ามจอดริมถนนเด็ดขาด ส่งผลให้ถนนในเมืองกลายเป็น ‘สวรรค์ของนักเดินเท้า’ ภายในระยะเวลาอันสั้น

ตลอด 2 ปีที่ผ่านมา ฝ่ายวางแผนจราจรของเทศบาลเมืองซูริกเริ่มมาตรการทรมานผู้ขับขียานพาหนะด้วยวิธีหลากหลาย ยกตัวอย่างเช่น เพิ่มไฟแดงถี่ขึ้นบนถนนที่มุ่งเข้าตัวเมือง ปิดอุโมงค์ลอดใต้สี่แยกหลัก รวมไปถึงระบบรถรางในเมืองที่สามารถเปิดสัญญาณไฟปิดเปิดได้ตามใจชอบเมื่อแล่นเข้ามาใกล้ถนน รถยนต์จึงต้องหยุดเพื่อหลีกเลี่ยงให้คนส่งมวลขนได้ไปก่อน

ที่มา: www.nytimes.com

SWITZERLAND

สวรรค์ของนักเดินเท้า



ไม่ว่าสาเหตุเกิดจากการบริหารบ้านเมืองหรือวิศวกรรม ถนนขรุขระไม่ได้เป็นเรื่องของประเทศยังไม่เจริญเท่านั้น เพราะแม้แต่ในสหราชอาณาจักรเองก็ยังคงเผชิญอันตรายจากหลุมบ่อบนผิวถนนที่ไม่ได้รับการแก้ไขดูแลเช่นกัน

ล่าสุด เว็บไซต์ potholes.co.uk ได้จัดการประกวด ‘หลุมอันตรายที่สุด’ โดยให้ประชาชนโหวตหลุมบ่อบนผิวถนนที่คิดว่าแย่สุดๆ เท่าที่เคยเจอมา

งานนี้หลุมที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ คือหลุมหมายเลข B6343 จากถนนบี-โรด (B-Road) ย่านมิตฟอร์ด เมืองนอร์ธัมเบอร์แลนด์

ผู้ร่วมโหวตต่างบอกเป็นเสียงเดียวกันว่า มันอันตรายอย่างยิ่งนัก ด้วยขนาดกว้าง 30 ยาว 60 ลึก 10 เซนติเมตร มีขอบทั้งชั้นและคมแบบที่ทำให้ยางรถยนต์เส้นหนาแตกได้ง่ายๆ

นอกจากนี้ ในเว็บไซต์ยังเปิดพื้นที่ให้ทุกคนร่วมแชร์ประสบการณ์ตกหลุม เพื่อช่วยกันสร้างฐานข้อมูลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นซ้ำกับคนอื่น ๆ ในคราวต่อไป รวมถึงให้คำแนะนำผู้ตกหลุมมือใหม่ในการเขียนรายงานเรียกร้องค่าเสียหายจากเทศบาลท้องถิ่นอีกด้วย

ที่มา: www.telegraph.co.uk

UK

หลุมถนนอันตราย



รถยนต์ส่วนตัวคือฝันของใครหลายคน อาจเป็นเพราะความสะดวกสบาย แต่บางครั้งการมีรถก็เป็นภาระ ค่าใช้จ่ายของการมีรถก็ดูไม่คุ้มกับประโยชน์ใช้งานเอาเสียเลย

บริการแชร์รถ ซิปคาร์ (Zipcar) อาจเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในสภาพเศรษฐกิจเช่นนี้ เพราะผู้ใช้บริการสามารถชำระเงินเท่าที่ใช้รถจริงเป็นรายชั่วโมงหรือรายวัน ไม่ต่างจากการเช่ารถ โดยอัตราค่าบริการขึ้นอยู่กับประเภทรถยนต์และพื้นที่ใช้งาน

ค่าเช่ารถซิปคาร์ที่เรียกได้ว่าแพงอันดับต้นๆ ของอเมริกาคือ 11 เหรียญต่อชั่วโมงใน

เขตเมืองนิวยอร์ก ทว่าผู้ใช้ไม่ต้องเสียค่าน้ำมัน ค่าซ่อมบำรุง และค่าที่จอดรถเพิ่ม เพราะคุณสามารถจอดในจุดบริการจอดรถของซิปคาร์โดยเฉพาะ

ปัจจุบัน ซิปคาร์ มีสมาชิกที่เรียกว่า ‘ซิปสเตอร์ส’ (Zipsters) กว่า 560,000 คน ทั้งประเภทบุคคลและธุรกิจ มีเครือข่ายครอบคลุมในอเมริกา แคนาดา และอังกฤษ โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์หลายเจ้าต่างให้การสนับสนุนการแชร์รถในเชิงพาณิชย์อย่างแข็งขัน ซึ่งก็เป็นการโปรโมตรถยนต์ของพวกเขาไปในตัว

ที่มา: www.smartplanet.com

USA

บริการแชร์รถ



BANGLADESH

ถนนอันตราย



ทางหลวง 3,492 กิโลเมตร บวกกับถนนย่อยอีก 4,268 กิโลเมตร ของบังกลาเทศขึ้นชื่อว่าเป็นกับดักแห่งความตายของหลาย ๆ คน เมื่อตัวเลขสถิติล่าสุดปรากฏออกมาว่า อุบัติเหตุทางถนนรายปีประมาณ 20,000 ครั้ง คร่าชีวิตเหยื่อไปกว่า 4,000 คน

ตัวเลขดังกล่าวโด่งดังเป็นข่าวใหญ่เมื่อ 13 สิงหาคม ที่ผ่านมา ทาเรค มาซูด ผู้กำกับภาพยนตร์ชื่อดัง และ อัซฟาค มูเนียร์ มิสซูด นักข่าวใหญ่ ตกเป็นเหยื่อของอุบัติเหตุรถบัสประสานงานบนทางหลวง ดาคาร-อริชา การเสียชีวิตของทั้งคู่เป็นเรื่องสะเทือนใจชาวบังกลาเทศอย่างมาก

หลังจากเหตุการณ์นี้เกิดขึ้น นับเป็นจุดเริ่มต้นให้ชาวบังกลาเทศตื่นตัวเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนกันยกใหญ่ ผู้เกี่ยวข้องออกมาวิเคราะห้หาสาเหตุของรถชนครั้งนั้นว่าอาจจะมีต้นไม้ข้างทางซึ่งบดบังทัศนวิสัยตรงทางโค้ง จนเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากหลายครั้ง อย่างไรก็ตามกรณีนี้นับเป็นเรื่องที่ต้องแก้ไขในระดับประเทศ เพราะสภาพถนนของบังกลาเทศนั้นเรียกได้ว่ายอดเยี่ยม สภาพรถบัสในประเทศซึ่งมีสภาพไม่เหมาะใช้งานได้ บวกกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ไร้การควบคุม ทำให้สถิติคนตายบนถนนมากมายเหมือนที่เห็น

ที่มา: www.globalvoicesonline.org

USA

ข้ามผิดติดคุก



ราเคล เนลสัน คุณแม่ลูก 3 ถูกศาลแอตแลนตาตัดสินให้จำคุกประโยชน์แก่ชุมชน 40 ชั่วโมง และถูกคุมประพฤติอีก 12 เดือน ในคดีฆาตกรรมจากยานพาหนะ ด้วยการพาลูกชายวัย 4 ขวบข้ามถนนกลับบ้าน แต่ถูกคนเมาขับรถชนแล้วหนี ซึ่งก่อนหน้านี้ นอกจากต้องเสียลูกชายไป ในชั้นต้นเนลสันยังถูกลงโทษหนักกว่าคนขับที่มีแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดเสียอีก

ไม่ต่างจากคนเดินถนนส่วนใหญ่ ที่เลือกใช้เส้นทางสั้นที่สุดเพื่อตรงเข้าบ้าน เธอพาลูกชายและลูกสาวอีก 2 คนข้ามถนนไฮเวย์ขนาด 5 เลน หลังลงจากรถประจำทางตรงป้าย ห่างจากสัญญาณไฟราว 800 เมตร นั่นเท่ากับว่าการข้ามถนนของเนลสัน

ผิดกฎหมายเต็มๆ

จากกรณีนี้ แม้ว่าจะเกิดจากตัวผู้ใช้ถนนเอง ระบบจราจรยังมีฝ่ายอื่นๆ เช่น ผู้ออกแบบไฮเวย์ วิศวกรจราจร นักวางแผนการขนส่งมวลชน รวมทั้งผู้กำหนดการใช้ที่ดิน ที่ยินยอมให้ป้ายรถเมล์ตั้งอยู่ไกลจากสัญญาณไฟ และไม่มีทางข้ามอื่นๆ ที่ปลอดภัยเพียงพอ

ระหว่างปี 2000-2009 คนเดินถนนในสหรัฐกว่า 47,700 รายเสียชีวิต มากกว่า 688,000 คนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เฉลี่ยแล้วคนเดินถนนที่นั่นถูกรถยนต์หรือรถบรรทุกชนทุกๆ 7 นาที

ที่มา: www.t4america.org

LITHUANIA

ต้องเหยียบให้พัง



ไม่นานมานี้ มีคลิปวิดีโอหนึ่งสร้างความฮือฮาบนอินเทอร์เน็ต ปรากฏภาพนายอาร์ตูรัส ชูโอกลัส นายกเทศมนตรีเมืองวิลเนียส ใช้รถลำเลียงพลหุ้มเกราะไล่บดขยี้เมอร์ซิเดสเบนซ์คันหนึ่งที่จอดอยู่บนทางจักรยานจนพังยับเยิน เมื่อเศรษฐกิจของรถทำธุรกรรมเสร็จเดินกลับมาเห็นสภาพรถของตัวเองถึงกับนั่งอึ้ง

ทราบภายหลังว่า เรื่องนี้เป็นเพียงการจัดฉาก เพราะนายกเทศมนตรีผู้นี้ออกมาเผยวัตถุประสงค์แท้จริงในการเผยแพร่คลิปว่า เขาต้องการส่งข้อความให้ชาวเมืองเจ้าของรถยนต์ที่มักจอดรถในที่ห้ามจอดทราบว่

รัฐไม่อาจยอมรับพฤติกรรมที่ขาดความเคารพต่อกฎหมายได้

ภาพรถยนต์หุบบีแบ่นเป็นเศษเหล็ก แทนการดักเตือนว่า ต่อไปนี้ รัฐจะมุ่งมั่นปฏิบัติการเชิงรุกกับผู้ทำผิดกฎจราจรอย่างไม้อ่อนน้อม

นี่อาจเป็นการตั้งคำถามกับสังคมว่า เหตุใดจึงปล่อยปละละเลยให้ผู้ขับขี่บางคนเข้าใจว่าตนอยู่เหนือกฎระเบียบ และเราจะรับมือกับพวกเขาอย่างไร?

ที่มา: www.dailymail.co.uk

นโยบายด้านความปลอดภัย กับการท่องเที่ยว

ปฏิเสธ

ไม่ได้ว่า การท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้สำคัญของประเทศไทย ทุกรัฐบาลที่ผ่านมาสนับสนุนการเปิดประเทศต้อนรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและเทศจนเป็น 'อุตสาหกรรม' แน่แน่นอนว่าตัวเงินมหาศาลระดับ 5.8 แสนล้านบาท หรือร้อยละ 5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ถูกกระตุ้นโดย 'ศูนย์ศึกษาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์' เป็นหลักฐานยืนยันว่า ธุรกิจการท่องเที่ยวสามารถเพิ่มอัตราการจ้าง หลายคนมีงานทำ ไม่ต้องเตะฝุ่นแน่นอน เมื่อมีการท่องเที่ยว ก็ย่อมมีการเดินทาง และหลายครั้งไม่ถึงจุดหมาย ด้วยหลายสาเหตุ โดยสิ่งหนึ่งที่เป็นปัจจัยทำให้การเดินทางมีอันตรายสะสม คงหนีไม่พ้นอุบัติเหตุโดยสถิติดังเดิมกล่าวกันว่า การเดินทางที่ปลอดภัยที่สุดคือ เครื่องบิน รองลงมาคือรถไฟ ไม่ใช่แพะ แต่บริเวณบรรจุดความสูญเสียต่อการเดินทางไปไม่ตลอดรอดฝั่งมากที่สุด ก็คือท้องถนน

BAD ROAD TRIP

องค์กรด้านความปลอดภัยอย่าง Make Road Safe และ FIA Foundation ได้ทำบันทึกการรวบรวมปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง ชื่อ Bad Trip: International tourism and road death in developing world ส่งไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ข้อมูลในบันทึกดังกล่าว เช่น การเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวชาวอเมริกา ร้อยละ 72.6 เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเกิดจากรถยนต์ร้อยละ 73 ตามมาด้วยรถจักรยานยนต์ที่ร้อยละ 12

ข้อมูลที่น่าสนใจ คือ ประเทศไทยถูกจัดอันดับความเสี่ยงในลำดับที่ 2 ของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา รองจาก ฮอนดูรัส ตัวเลขดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ทุกๆ นักท่องเที่ยวอเมริกัน 100,000 คน จะมีอัตราการตาย 50 คน เทียบกับสถิติของคนไทยที่มีเพียง 18.7 คน ต่อประชากร 100,000 คน

กรณีล่าสุดของ Bad Trip ที่สะท้อนขวัญและเป็นข่าวครึกโครมในอังกฤษ และถูกสื่อสารไปสู่นักท่องเที่ยวทั่วโลก เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ที่ผ่านมาคือ นักเรียนหนุ่มชาวอังกฤษ วัย 19 ปี 3 คน ที่ท่องเที่ยวในเมืองไทย โดยมีจุดเริ่มต้นจากถนนข้าวสาร จากนั้นได้นั่งรถต่อไปยังจังหวัดเชียงใหม่ แต่สุดท้ายกลับต้องมาจบชีวิตในอุบัติเหตุที่จังหวัดกำแพงเพชร ร่วมกับนักท่องเที่ยวชาวอังกฤษอีก 1 คน

สาเหตุสำคัญที่ถูกระบุในบันทึกเล่มนั้น คือ ประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว แต่กลับไม่ให้ความสำคัญในการกำหนดมาตรการรองรับความปลอดภัยทางถนนให้กับนักท่องเที่ยว ปล่อยให้ เป็นภาระของภาคเอกชนและธุรกิจท่องเที่ยวรับผิดชอบกันเอง ทั้งที่รัฐน่าจะมีความจรรยาบรรณเรื่องนี้ได้

หรือเรื่องนี้ กำลังจะกลายเป็นจุดเริ่มต้นของความล้มเหลวในธุรกิจท่องเที่ยว

กระทรวงการท่องเที่ยวฯ ในฐานะผู้รับผิดชอบหลักในสวัสดิภาพของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ต้องจับมือกับหน่วยงานอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นกระทรวงคมนาคม ตำรวจ กระทรวงการต่างประเทศ สถานทูต สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว เพื่อสร้างมาตรการเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเริ่มได้ทันที เช่น

1. วางหลักเกณฑ์ และระบบติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่าจะมีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับรถทัศนศึกษานักท่องเที่ยวต่างประเทศ ตั้งแต่มาตรฐานด้านคนขับ โครงสร้าง อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และระบบประกันภัย

2. จัดทำคู่มือด้านความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนน เช่น เส้นทางที่ปลอดภัย โดยเฉพาะการส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟ รถโดยสารประจำทาง หรือรถทัศนศึกษา ที่ได้มาตรฐาน การปฏิบัติตัวเมื่อต้องเดินบนถนน การใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน

3. สนับสนุนให้เมืองท่องเที่ยวเห็นความสำคัญของการจัดระบบความปลอดภัยทางถนน เช่น การให้รางวัลเมืองท่องเที่ยวปลอดภัย การสนับสนุนข้อมูล ผูกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง

4. วางแผนเพื่อหาทางแก้ปัญหาในระยะยาว รวบรวม และศึกษาข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ตีกรอบเพื่อให้เห็นสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา พร้อมทั้งจัดทำมาตรการป้องกันแก้ไขอย่างเป็นระบบ

ในทุกๆ ความสูญเสียของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นคนนั้นหมายถึงการเติมพื้นที่กับโครงสร้างเศรษฐกิจระดับชาติ ที่มีตัวเลขเม็ดเงินกว่า 5 แสนล้านบาท และชีวิตของใครหลายคนที่ยังต้องพึ่งพิงธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอยู่ชั่วคราว

หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ในอนาคตไม่ไกลนัก เราจะมีโอกาสเห็นนโยบายหรือมาตรการของภาครัฐ ออกมารองรับ และให้ความสำคัญกับเรื่องนี้อย่างจริงจัง



28 พฤษภาคม 2554 เวลา 02.00 น. พ.ต.ท.วรศักดิ์ เมืองยศ รองผู้กำกับการสถานีตำรวจอาเภอคลองขลุง ได้รับแจ้งเหตุมีอุบัติเหตุรถชนกันบนพหลโยธิน ขาสอง หมู่ที่ 13 ต.บ้านโค้งวิไล ต.คลองขลุง อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร จึงเดินทางไปดูที่เกิดเหตุ พร้อมเจ้าหน้าที่อาสาสมัครกู้ภัยมูลนิธิสว่าง ก้ำแพงเพชรสงเคราะห์

พบรถบัสนำนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ หมายเลขทะเบียน 30-2237 เชียงใหม่ จอดอยู่บนถนน สภาพตัวรถพังเสียหายทั้งแถบ กระฉกกระชาก และด้านข้างแตกละเอียด บริเวณเบาะนั่งด้านหลัง มีชาวต่างชาติเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ จำนวน 4 คน ส่วนผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหลายสิบคน เจ้าหน้าที่กู้ภัยต้องลำเลียงคนเจ็บส่งโรงพยาบาลคลองขลุงอย่างโกลาหล เพื่อให้แพทย์ทำการรักษา

ห่างจากที่เกิดเหตุประมาณ 10 เมตร พบรถโดยสารปรับอากาศ กรุงเทพฯ – สวรรคโลก หมายเลขทะเบียน 13-7209 กรุงเทพมหานคร เสียหลักตกอยู่ในคลองน้ำข้างทาง สภาพรถด้านหน้าพังยับเยิน ภายในเบาะที่นั่งคนขับ มีผู้เสียชีวิตอีก 1 ราย ถูกอัดก๊อปปี้กับพวงมาลัยหน้ารถ กราบชื้อภายหลังว่า นายกิตติศักดิ์ กมล อายุ 45 ปี อยู่บ้านเลขที่ 45/4 ม.3 ต.เมืองบางยม อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย สภาพศพขาทั้งสองข้างหัก หน้าอกมีรอยเขียวช้ำ ส่วนผู้โดยสารที่นั่งมาด้วย กว่า 30 คน คนที่ได้รับบาดเจ็บเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัยนำตัวส่งโรงพยาบาลคลองขลุงให้แพทย์ทำการรักษาเช่นกัน

จากการสอบถาม นายจันทร์ น้อยสี อายุ 38 ปี อยู่บ้านเลขที่ 114 ม.12 ต.โนนทัน อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น คนขับรถบัสนำนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ กล่าวว่า ตนได้รับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากถนนข้าวสาร 23 คน จะเดินทางไปเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างทางได้พานักท่องเที่ยวแวะรับประทานอาหาร และซื้อของฝากในบ่อน้ำมันใน อ.คลองขลุง หลังจากทำการกินเสร็จแล้ว ได้นำนักท่องเที่ยวขึ้นรถ แล้ววิ่งออกจากบ่อน้ำมัน เพื่อจะไปอุทยานเขาค้อในอีกฟากหนึ่ง ระหว่างเขาค้อนั้น ได้มีรถโดยสารปรับอากาศ 2 คันเข้ามาชนกลางรถบัสอย่างแรง จึงเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ

ส่วนที่โรงพยาบาลคลองขลุง ได้ระดมแพทย์และพยาบาลทำการรักษาเต็มที่ ปรากฏว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บ 15 คน มีทั้งเด็กและผู้ใหญ่ แต่ละคนล้วนแล้วแต่ศีรษะแตก มีบาดแผลตามร่างกายหลายแห่ง และมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส แพทย์ต้องส่งตัวไปรักษาต่อที่โรงพยาบาล ก้ำแพงเพชร ซึ่งผู้บาดเจ็บที่เหลือทั้งหมด ต้องนอนรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลเพื่อรอดูอาการ ส่วนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือบาดเจ็บเล็กน้อย แพทย์ได้อนุญาตให้กลับบ้านไปได้

ส่วนนายจันทร์ น้อยสี คนขับรถบัสนำนักท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ควบคุมตัวไว้ เพื่อสอบสวนดำเนินคดีต่อไป

ที่มา: สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์

อุบัติเหตุ... เหตุที่มากกว่า ‘ความประมาท’

‘ขับรถโดยประมาท เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุและผู้อื่นถึงแก่ความตาย’ ดูเหมือนจะเป็นวลี Classic ในเกือบทุกสำนวนคดีสืบสวนสาเหตุของตำรวจ ซึ่งจริงๆ แล้ว ‘ความประมาท’ เพียงอย่างเดียวหรือ ที่เป็นสาเหตุ (ผู้ร้าย) ทำให้เกิดความสูญเสียถึงชีวิต ของเหตุการณ์ต่างๆ หรือว่า ยังคงมี ‘ผู้ร้ายตัวจริง’ ที่ยังคงลอยนวลอยู่

กรณีที่เพิ่งจะเกิดขึ้น อย่างเหตุการณ์รถบัส 2 ชั้น ที่น้ำกองเชียร์ทีมเชียงราย ยูไนเต็ด ไปเชียร์ทีมแข่งกับทีมบุรีรัมย์ พีโอเอ แต่ต้องมาประสบเหตุ ตกข้างทาง ที่ จังหวัดลพบุรี เป็นเหตุให้มีกองเชียร์เสียชีวิตถึง 7 ศพ หรือล่าสุดกรณีรถตู้พานักเรียน ป.5 จากยะลา จำนวน 18 คน มาแข่งบอลที่กรุงเทพฯ ขากลับประสบเหตุประสานงารถบรรทุก เป็นเหตุให้นักเรียนเสียชีวิต 9 ศพ

ถ้าจะตั้งคำถาม เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุและนำมาวางแผนป้องกัน คงจะต้องแบ่งระยะของการเกิดเหตุ อย่างน้อย 2 ระยะ คือ (1) ช่วงก่อนไปจนถึงการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่ (กว่าร้อยละ 80) พบว่า ‘คน’ เป็นปัจจัยหรือสาเหตุ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น เมาแล้วขับ ขับเร็ว ง่วงหลับใน ดัดหน้ากระชั้นชิด ฯลฯ (2) ช่วงที่เกิดอุบัติเหตุแล้วไปจนถึงการบาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งพบว่า ‘ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม’ เข้ามาเป็นปัจจัยหลัก เช่น เกิดเหตุแล้วรถไปชนต้นไม้ ชน

เสาไฟ โครงสร้างรถยนต์ หรือเก้าอี้หลุด

จะเห็นได้ว่า กรณีของกองเชียร์ทีมเชียงราย สาเหตุที่ทำให้รถตกข้างทางคือ คนขับรถขับเร็ว เมื่อรถบรรทุกคันหน้าที่จะกลับรถในระยะกระชั้นชิดจึงต้องหักหลบ และเป็นเหตุให้ตกข้างทาง (สาเหตุของอุบัติเหตุมาจากคนขับรถทั้ง 2 คน) แต่สาเหตุที่ทำให้กองเชียร์เสียชีวิตถึง 7 ราย พบว่า ขอบข้างทางมีลักษณะชัน ร่วมกับมีแท่งคอนกรีตทำให้รถเกิดแรงกระแทก ที่สำคัญคือเก้าอี้ด้านหน้าหลุดไปกระแทกคนที่นั่งตอนหน้าเสียชีวิต

แสดงว่า... ในเหตุการณ์นี้ อาจจะไม่มียุติชีวิตเลยถ้ามีระบบความปลอดภัยของ ‘ถนนและวัตถุข้างทาง’ ร่วมกับ ระบบมาตรฐานรถโดยสาร ที่มีโครงสร้าง-เก้าอี้ที่ยึดเกาะอย่างมั่นคง’ หรือจะว่าไปแล้ว ถนนและสภาพรถโดยสาร ของบ้านเราแทบจะ ‘ไม่ให้อภัย’ ในความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง พบว่าร้อยละ 43 ไม่ได้เกิดจากชนกัน แต่พลิกคว่ำหรือชนวัตถุข้างทาง แต่ที่สำคัญในจำนวนนี้ กลับนำไปสู่การเสียชีวิตถึงร้อยละ 34 (หรือคิดง่ายๆ ว่า 1 ใน 3 ของการตายบนทางหลวง เกิดจากสภาพถนนและอันตรายข้างทาง)

องค์การสหประชาชาติ ได้ชี้ให้เห็นว่า เรื่องของความปลอดภัยทางถนน ทุกคนล้วนเป็น ‘เหยื่อ’ ของระบบที่ไม่สมบูรณ์ นั่นคือ ผู้ร้ายตัวจริง คือ ‘ระบบหรือโครงสร้างที่ไม่สมบูรณ์’ เช่น ระบบการก่อสร้างทางที่ออกแบบโดยไม่ได้คำนึงถึงข้อจำกัดของมนุษย์ที่มีความผิดพลาดได้ การปล่อยให้แท่งหิน เสาไฟ ต้นไม้ใหญ่อยู่ข้างทาง ได้กลายเป็นวัตถุอันตรายที่พร้อมจะปลิดชีวิต ‘มนุษย์ที่เกิดพลาดพลั้ง’ ได้ทุกเมื่อ

ในชีวิตจริงของถนนบ้านเรา ชี้ให้เห็นถึงข้อจำกัดและโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา ไม่ว่าจะเป็น การที่เกิดยางระเบิด การมีรถจักรยานยนต์ตัดหน้า (จากจุดลัดผ่าน หรือ ทางแยกที่มีอยู่จำนวนมาก) สุนัขวิ่งตัดหน้า เมื่อท่านขับรถผ่านถนนในชุมชน ฯลฯ เหตุการณ์เหล่านี้ ล้วนเป็นโอกาสที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เพียงแต่ว่า ทำอย่างไรเมื่อเกิดเหตุแล้ว ‘จะไม่ถูกลงโทษถึงประหารชีวิต’

ดังนั้น เมื่อเกิดเหตุในแต่ละครั้ง ข้อมูลที่เราต้องการ มิใช่เพียงข้อมูลเพื่อสาเหตุของการเกิดเหตุ (ซึ่งมักจะมาจากความประมาทหรืออื่นๆ) แต่ที่สำคัญไม่แพ้กัน คือเราต้องการข้อมูล ที่ระบุสาเหตุของการบาดเจ็บ เสียชีวิตหรือพิการ ซึ่งถ้าข้อมูลบ่งชี้ว่า เกิดจาก ‘ความบกพร่องของระบบความปลอดภัย’ ไม่ว่าจะเป็น ถนน-สิ่งแวดล้อม หรือมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ... ข้อมูลเหล่านี้ จะช่วยให้เราทราบและแก้ไข ความไม่สมบูรณ์ของระบบ (จับผู้ร้ายตัวจริง)

ซึ่งท้ายที่สุดแล้ว จะช่วยให้เราป้องกันชีวิตของคนอื่นๆ ที่อาจจะต้องมาจบชีวิตลงจากการความไม่สมบูรณ์ของระบบความปลอดภัย ทั้งๆ ที่ไม่ได้เป็นความผิดของเขาเลย



เหตุไฉนการบาดเจ็บและเสียชีวิต ช่วงสงกรานต์ 2554 จึงลดลง



เป็นเรื่องใหญ่ระดับประเทศ สำหรับช่วงเวลาเดียว '7 วันอันตราย' ที่ถูกกำหนดลงบนปฏิทินประจำปีถึง 2 ค่ำรบ ทั้งเทศกาลปีใหม่สากล และเทศกาลต้อนรับศักราชใหม่แบบไทยๆ อย่างวันสงกรานต์

นักวิชาการบางท่านเคยสรุปเอาไว้ว่า บริบทของสงกรานต์เปลี่ยนจากเรื่องวัฒนธรรม กลายเป็นวันปลดปล่อยผีในร่างตัวเอง ให้กล้าทำสิ่งที่ต้องห้ามในวันปกติ... ถอดเสื้อเต้นบนรถนั่นเรื่องหนึ่ง

และก็ใช่อีกนั่นแหละที่ว่า สิ่งที่มาเตอร์ไซด์มักจะปลดปล่อยวิญญาณออกจากร่างกันในวันนี้นั้นจำนวนมาก เพราะใช้ความศึกคะนองที่เรียกได้ว่า 'บ้า' กว่าวันปกติหลายเท่า บนถนนสายรองในหลาย

จังหวัดเป็นสุสานนักบิดมานักต่อนัก

รางวัลนี้ไม่มีใครอยากได้ หลายพื้นที่ต่างตื่นตระหนกให้พื้นที่แห่งห้วงเวลาสถิติการตายมากที่สุด ในช่วงระยะเวลานี้ว่า หลากมาตรการถูกจัดออกมาใช้ ทั้งกำกับประชาชน และคาดหวังหน่วยงานรัฐเจ้าของพื้นที่...หลายครั้งเป็นการดำเนินน้ำพริกละลายแม่น้ำ

แต่สงกรานต์ปี 2554 นี้ สถิติกลับสวนกระแสขาขึ้นของปีที่ผ่านมา ไม่ใช่แค่เฉพาะเรื่องแยๆ เท่านั้นที่เราต้องขุดคุ้ยหาสาเหตุ อุบัติการณ์ใดๆ ก็ไม่ได้ดองงามมาจากสุญญากาศ เมื่อทุกอย่างต่างมีเหตุปัจจัย จึงเป็นหน้าที่ของเราทุกคนที่ต้องทำความเข้าใจว่า เพราะปัจจัยอะไร

บ้าง ถึงทำให้การสูญเสียในช่วงเทศกาลดังกล่าวลดลง

สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์ 2554 เปรียบเทียบกับปี 2551-2553

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและหรือเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์เฉพาะปี 2554 โดยมีผู้บาดเจ็บลดลงจากปี 2553 ถึง 2,383 ราย (ร้อยละ 8) และผู้เสียชีวิตลดลง 78 ราย (ร้อยละ 8) เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยปี 2551-2553 จะพบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 3,163 ราย (ร้อยละ 10) และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 122 ราย (ร้อยละ 10)

สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์ 2554 เปรียบเทียบกับปี 2551-2553

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและหรือเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์เฉพาะปี 2554 โดยมีผู้บาดเจ็บลดลงจากปี 2553 ถึง 2,383 ราย (ร้อยละ 8) และผู้เสียชีวิตลดลง 78 ราย (ร้อยละ 8) เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยปี 2551-2553 จะพบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 3,163 ราย (ร้อยละ 10) และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 122 ราย (ร้อยละ 10)



ตารางแสดงจำนวนผู้บาดเจ็บและหรือเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2554 เปรียบกับปี 2551-2553 (ไม่นับรวมผู้บาดเจ็บและหรือเสียชีวิตในกรุงเทพฯ)

ปี	จำนวนผู้บาดเจ็บรวมทุกประเภท	รอดชีวิตหรือไม่ทราบผล	เสียชีวิต	ร้อยละที่เสียชีวิต
2551	30,947	30,445	502	1.62
2552	30,297	29,804	493	1.63
2553	29,452	29,020	432	1.47
2554	27,069	26,715	354	1.31
รวม 4 ปี	117,765	115,984	1,781	1.51
เฉลี่ยปี 2551-2553	30,232	29,756	476	1.6
ปี 2554 ลดลงจากค่าเฉลี่ย	3,163	3,041	122	0.3

ตารางแสดงจังหวัดที่ผู้บาดเจ็บลดลงในสัดส่วนมากที่สุด

จังหวัด	เฉลี่ยปี 2551-2553	ปี 2554	ปี 2554 ลดลง จากค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
สมุทรสงคราม	105	12	93	89
ชัยภูมิ	520	164	356	68
ปราจีนบุรี	689	311	378	55
ตราด	112	51	61	54
พะเยา	558	327	231	41
เชียงใหม่	1,236	849	387	31
สมุทรปราการ	614	422	192	31
ลำพูน	315	223	92	29
พิษณุโลก	502	387	115	23
อุดรธานี	461	358	103	22

ตารางแสดงจังหวัดที่ผู้เสียชีวิตลดลงในสัดส่วนมากที่สุด

จังหวัด	เฉลี่ยปี 2551-2553	ปี 2554	ปี 2554 ลดลง จากค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
หนองคาย	9	0	9	100
ชุมพร	8	0	8	100
ชัยนาท	1	0	1	100
ชัยภูมิ	9	1	8	89
ปทุมธานี	8	1	7	88
ตราด	3	0	3	100
พัทลุง	2	0	2	100
แม่ฮ่องสอน	1	0	1	100
พังงา	1	0	1	100



ตำรวจมา!!



‘ตำรวจจราจร’ ชื่อที่บ่งบอกหน้าที่ในตัวอยู่แล้วว่า เป็นผู้รับผิดชอบด้านงานจราจร บังคับใช้กฎหมายเพื่อจัดระเบียบการสัญจรของยานพาหนะต่างๆ บนท้องถนนให้เป็นไปอย่างปลอดภัย

แต่หน้าที่ของตำรวจจราจร ไม่ได้มีแค่โบกรถไฟแดงเท่านั้น เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ก็พวกเขาแหละที่ต้องถอดถุงมือสีขาวออกเพื่อลุยงานเอง ตั้งแต่จุดที่เกิดเหตุ จนถึงทำสำนวนคดี

ไม่ใช่เรื่องง่าย ๆ เมื่อต้องมาทำหน้าที่สอบสวนสืบสวนไปด้วยในคราวเดียวกัน แม้ระบบงานจราจรที่ธรรมดาต้องแยกร่างเป็น 2 ส่วน กลางถนนกับในโรงพัก แต่ในความเป็นจริง หน่วยงานตำรวจนั้นมีฝ่ายสืบสวนหรือสอบสวนอยู่แล้ว การมอบหมายให้ตำรวจจราจรทำงานแบบ ‘รับเหมา’ นั้น ดูจะเป็นเรื่องลึกลับและหนักหนาไปสักหน่อย

หลายฝ่ายบอกว่าระบบกลไกที่ยังไม่ได้ถูกจัดระเบียบนี้แหละ คือต้นเหตุความยุ่งยาก เชื่องช้า และเป็นจุดอ่อนของตำรวจจราจรที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน

จนเป็นที่มาของการปรับเปลี่ยนการทำงานด้านจราจรครั้งใหญ่ โดยมีการรื้อปรับระบบ โดยดึงชุดสืบสวนสอบสวนเข้ามาช่วยเติมเต็ม และต่อยอดไปถึงการประสานงานกับภาคส่วนอื่นๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้ถึงต้นตอ

จุดเปลี่ยนที่ท้าทาย

องค์กรตำรวจเตรียมการเปลี่ยนแปลงตัวเอง มาหลายต่อหลายครั้ง แต่ครั้งก็ได้ข้อสรุปตรงกันว่า ‘งานจราจร’ เป็นงานลำดับแรกๆ ขององค์กรตำรวจในการพลิกโฉมหน้าการทำงาน และอาจช่วยกู้ภาพลักษณ์ดีๆ คืนสู่สายตาประชาชนอีกครั้ง

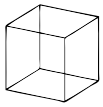
ผนวกเข้ากับจุดเริ่มต้นของ ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัย 2554-2564’ ที่มีเป้าหมายลดสถิติการตายบนท้องถนนให้ได้ครึ่งหนึ่ง ภายใน 10 ปี จึงนับเป็นโอกาสดีสำหรับตำรวจ ในฐานะผู้มีส่วนร่วมรับผิดชอบโดยตรง ที่จะปรับเปลี่ยนระบบการทำงาน รื้อปรับระบบ และเข้ามามีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างจริงจัง

เมื่อตำรวจปรับบทบาทงานจราจรใหม่

จากจุดเริ่มต้น โครงการนำร่องอย่าง ‘การพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ’ ได้ถือกำเนิดขึ้น ในระยะเวลา 4 เดือน (1 เมษายน-31 กรกฎาคม 2554) โดยมีกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1-9 กองบัญชาการตำรวจนครบาล และศูนย์ปฏิบัติการชายแดนภาคใต้สมัครใจเข้าร่วมโครงการดังกล่าว

ต้องผ่านขั้นตอนทดสอบวิธีคิดตั้งต้น ผ่านการประชุมหารือครั้งแล้วครั้งเล่า ก่อนจะออกมาเป็นข้อสรุปการจัดทำร่างโครงการ โดยงบประมาณการดำเนินการได้รับการสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminal อุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนำร่อง (สจร.) และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

“เราจะเริ่มต้นที่การบริหารจัดการภายในองค์กรตำรวจก่อน จากนั้นต่อยอดการบริหารจัดการภายนอกหน่วยโดยการเชื่อมภาคีเครือข่ายสร้างการมีส่วนร่วมเพื่อรวมพลังกัน” คือบทสรุปสอดคล้องตรงกันจากฝ่ายตำรวจ เป็นที่มาของกระบวนการสำคัญ ‘บันได 6 ขั้น’



บันได 6 ขั้น สู่การเปลี่ยนแปลง

1

ขั้นที่ 1 เปิดพื้นที่ใหม่ให้กลุ่มพนักงานสอบสวน

การวางระบบให้พนักงานสอบสวนทำงานร่วมกับพนักงานจราจร เพื่อสืบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น นับได้ว่าเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่ให้กับพนักงานสอบสวน ซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายของตำรวจ บวกกับประสบการณ์มากมายในการสืบสวนคดี การเข้ามาสืบพยานสำคัญครั้งนี้ จะทำให้การวิเคราะห์สาเหตุ การหาแนวทางแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ที่ผ่านมา พื้นที่ของการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คนในสังคมส่วนใหญ่ต่างฝากความรับผิดชอบเรื่องนี้ไว้กับตำรวจจราจรเท่านั้น โอกาสที่หน่วยงานอื่นที่มีศักยภาพในองค์กรตำรวจจะเข้ามามีส่วนร่วม ก็เหมือนถูกปิดกั้นไปโดยปริยาย

เมื่อองค์กรตำรวจ ‘เปิดพื้นที่’ ให้ฝ่ายสอบสวนได้เข้ามาสืบพยานในการดำเนินงานส่วนนี้ จึงเปรียบเสมือนการ ‘เปิดใจ’ ครั้งใหญ่สำหรับงานอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีว่า พนักงานสอบสวนมีภาระที่หนักหนาเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว และในบางครั้งจำนวนบุคลากรก็อาจเรียกได้ว่าขาดแคลนเมื่อเทียบกับสายงานอื่นๆ ในแวดวงตำรวจ

อีกทั้งการเข้ามามีส่วนร่วมของพนักงานสอบสวนในครั้งนี้ ยังเป็นสัญญาณดี ๆ ขององค์กรตำรวจ ที่แสดงให้เห็นถึงความพร้อมที่จะทำให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นคดีสำคัญไม่ต่างจากอาชญากรรม

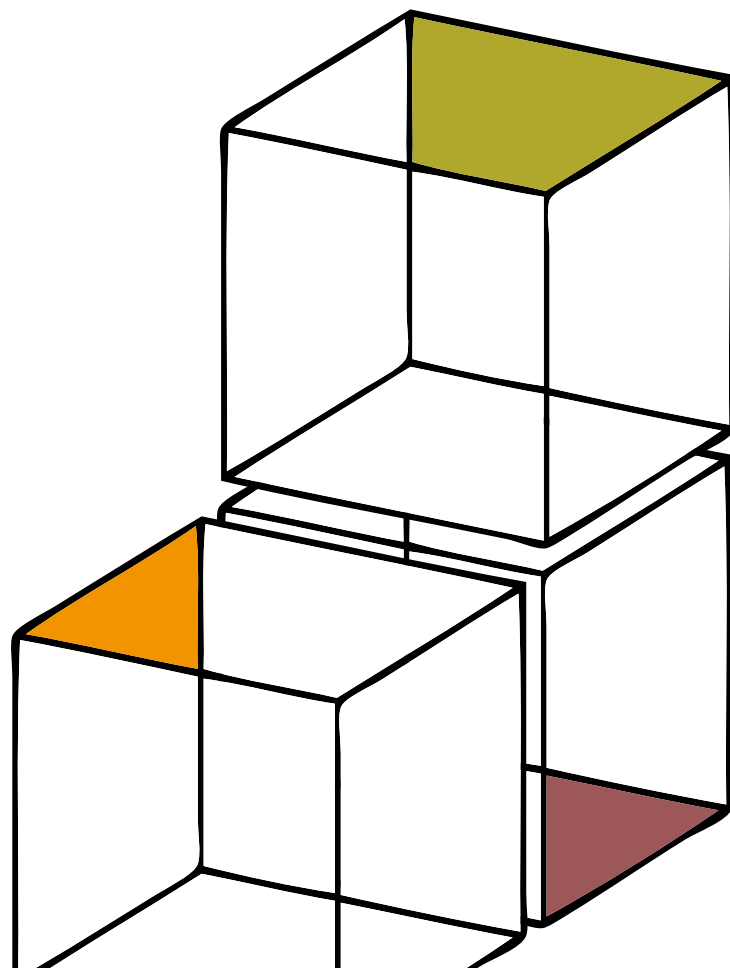
เมื่อมีความร่วมมือจากฝ่ายสอบสวนเข้ามาแล้ว สาเหตุของการเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนก็จะถูกนำมาแก้ไข และป้องกันอย่างตรงจุด ตรงเป้าหมายบนพื้นฐานข้อมูลที่มีการจัดเก็บอย่างเป็นระบบผ่านเครื่องมือที่เรียกว่า ‘แบบรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจร’

2

ขั้นที่ 2 การบริหารจัดการข้อมูล

เป็นการทำงานตลอดเวลาของตำรวจ ทันทีที่พื้นที่ กะ ออกเวอร์ ข้อมูลจากการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรจะถูกส่งต่อไปให้กับเจ้าหน้าที่ธุรการเพื่อบันทึกข้อมูลลงในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ เพื่อให้สามารถประมวลผลได้ทันที ทั้งในระดับสถานีตำรวจ (อำเภอ) ระดับกองบังคับการ (จังหวัด) ระดับกองบัญชาการ (ภาค) ไปจนถึงระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปแบบของการประมวลผลข้อมูลนั้น สามารถจัดการได้ทั้งในรูปแบบข้อมูลเชิงปริมาณ ซึ่งเป็นตัวเลข สถิติ และข้อมูลเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นรายละเอียดของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ ความรุนแรง บริบทแวดล้อม รวมถึงการประมวลแผนที่เกิดเหตุและภาพถ่ายต่าง ๆ



3

ขั้นที่ 3

ชักชวนให้นายตำรวจระดับผู้บริหารสถานี ร่วมวงครุ่นคิดเรื่องอุบัติเหตุจราจร

การส่งต่อข้อมูลที่มีประสิทธิภาพจากขั้นแรก มาจนถึงขั้นที่ 3 นี้ ถือได้ว่าเป็นการจัดการความรู้ที่เกิดขึ้นในระดับสถานีตำรวจ นับเป็นประวัติการณ์ของการเปลี่ยนแปลงเชิงระบบที่เกิดขึ้นในลักษณะของการนำข้อมูล และความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุมาผนวกเข้าด้วยกัน

ในฝ่ายบริหารเริ่มต้นจาก 4 เลือของสถานีตำรวจซึ่งประกอบด้วย หัวหน้าสถานีตำรวจ รองผู้กำกับ ทั้งสายงานสืบสวนสอบสวน ป้องกันปราบปราม และจราจร ตลอดจนการนำข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่เข้าพิจารณาในที่ประชุมบริหารสถานีตำรวจ เป็นรายสัปดาห์ หรือในระยะเวลาที่เหมาะสม

การเคลื่อนไหวในการดำเนินการลักษณะนี้ สอดคล้องกับการก่อเกิดของวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร (Safety Culture in Organization) ซึ่งประกอบด้วยกลไกสำคัญ 3 อย่าง คือ การนำความรู้มาปรึกษาแนะนำซึ่งกันและกัน (Coaching) การช่วยเหลือสนับสนุนในทุกวิถีทางเพื่อให้เกิดการดำเนินการแก้ไข ป้องกันอุบัติเหตุจราจร (Caring) และการกำกับ ติดตาม เพื่อให้เกิดพัฒนาการที่ดีของการสร้างความปลอดภัยให้ยั่งยืน (Controlling)

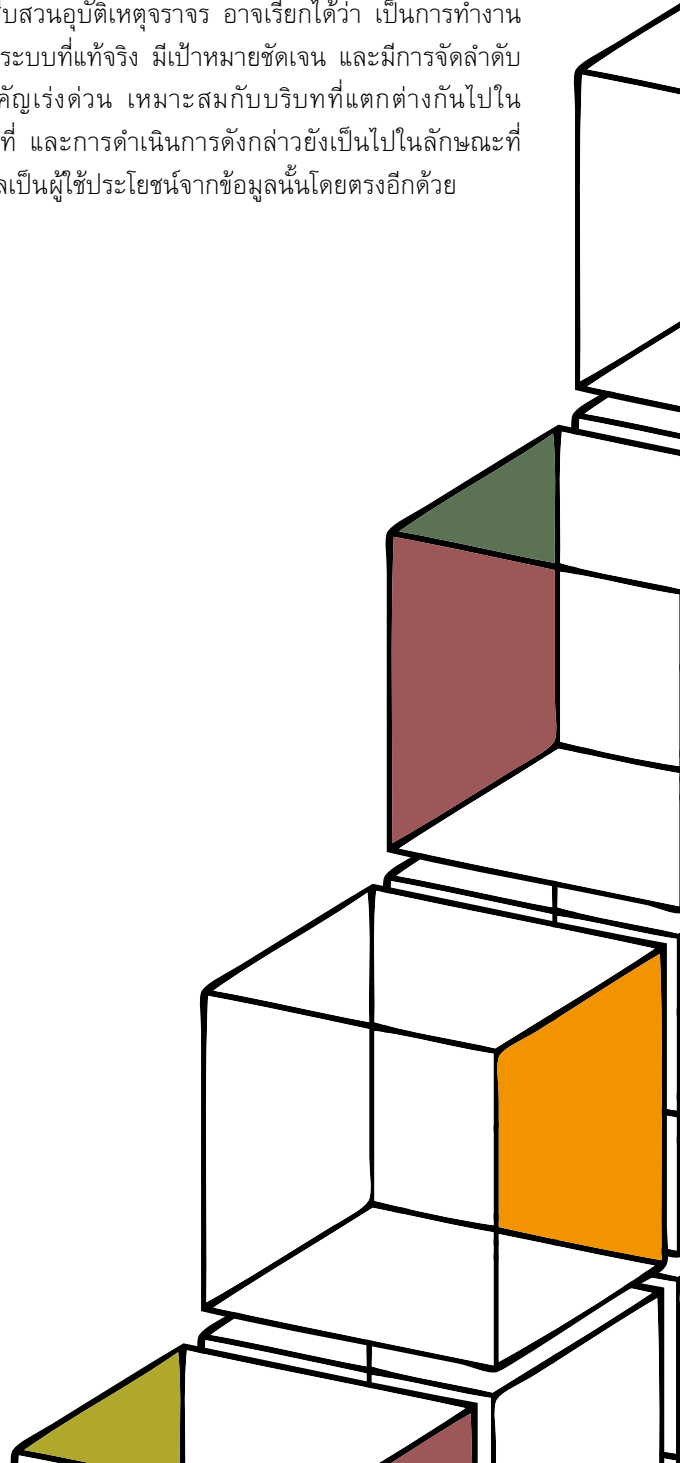


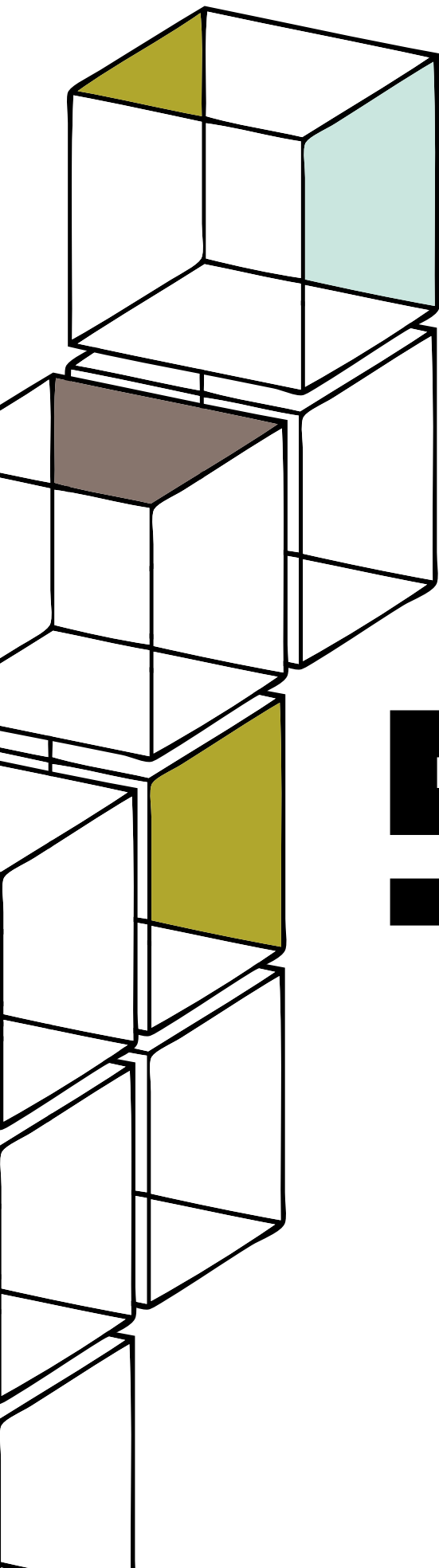
4

ขั้นที่ 4

คิดแล้วต้องทำ

คิดแล้วทำ คือหลักการสำคัญที่สุดในการแปลทฤษฎีเป็นการปฏิบัติจริง การลงมือทำของตำรวจในโครงการนี้ จะมุ่งเน้นปฏิบัติการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่บนพื้นฐานข้อมูลจากการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น ทุกการกระทำจึงถูกกำหนดโดยข้อมูลเบื้องต้นจากการสืบสวนอุบัติเหตุจราจร อาจเรียกได้ว่า เป็นการทำงานอย่างเป็นระบบที่แท้จริง มีเป้าหมายชัดเจน และมีการจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วน เหมาะสมกับบริบทที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ และการดำเนินการดังกล่าวยังเป็นไปในลักษณะที่ผู้ทำข้อมูลเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากข้อมูลนั้นโดยตรงอีกด้วย





6

ขั้นที่ 6 ส่งต่อการเรียนรู้สู่ผู้บริหารในระดับจังหวัด และระดับภาค

การดำเนินการในแต่ละขั้นตอนจะถูกส่งต่อตามลำดับขั้นสู่การรับรู้ของผู้บริหารตำรวจ ทั้งนี้ได้ถูกส่งต่อข้อมูลตามลำดับอย่างเชื่อมโยง หากแต่ข้อมูลถูกส่งต่ออย่างรวดเร็วและทันที่ผ่านการใช้เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่าน เว็บไซต์ www.roadsafetyteam.com ซึ่งถูกพัฒนาขึ้นเพื่อใช้เป็นพื้นที่ของการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกันของพนักงานในโครงการนี้ซึ่งจากเดิมมีเพียง 64 สถานีตำรวจนำร่องและได้ขยายสู่ 134 สถานีตำรวจในปัจจุบัน

5

ขั้นที่ 5 สำรวจแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่าย

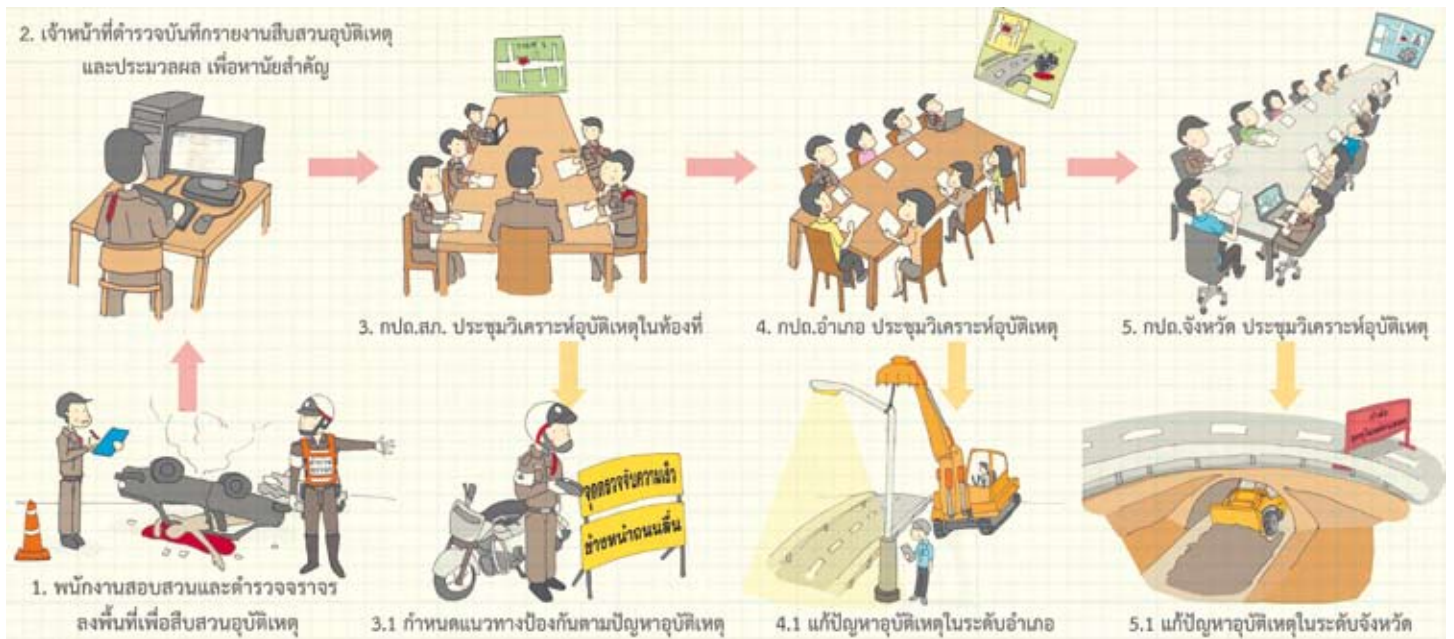
ใน 4 ขั้นตอนที่ผ่านมา เป็นไปในรูปแบบของการบริหารจัดการความรู้ และการดำเนินงานภายในสถานีตำรวจ ต่อมาจะเป็นขั้นตอนของการเชื่อมความสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชน ในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่านวิธีการจัดประชุมภาคีเครือข่ายในนาม ‘คณะกรรมการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (กปถ.อำเภอ)’

เป้าหมายที่สำคัญของขั้นตอนนี้คือ สร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน เพื่อให้เกิดการร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย

เพื่อให้ทุกส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วม อาจเริ่มต้นโดยแบ่งหน้าที่ผลัดเปลี่ยนกันเป็นเลขานุการในที่ประชุม จัดเตรียมข้อมูลต่างๆ รวมถึงการสร้างบรรยากาศของความร่วมมือน่าสนใจ ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนของแต่ละพื้นที่

จุดเปลี่ยนสำคัญในส่วนของการสำรวจ คือ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของการทำตัวเป็นเพียง ‘แขก’ ที่ถูกเชิญเข้าไป ‘นั่งฟัง’ หน่วยงานต่างๆ ประชุมปรึกษาหารือกัน กลายเป็น ‘เจ้าภาพหลัก’ ในการนำเสนอข้อมูลที่ต้องการจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อย่างแท้จริง แล้วชวนคุยชวนคิด หาทางแก้ไขและป้องกันร่วมกับทุกภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ซึ่งนับเป็นก้าวสำคัญของตำรวจในการเลื่อนสถานะจาก Passive Agent เป็น Active Agent ที่น่าจับตามองอย่างยิ่ง



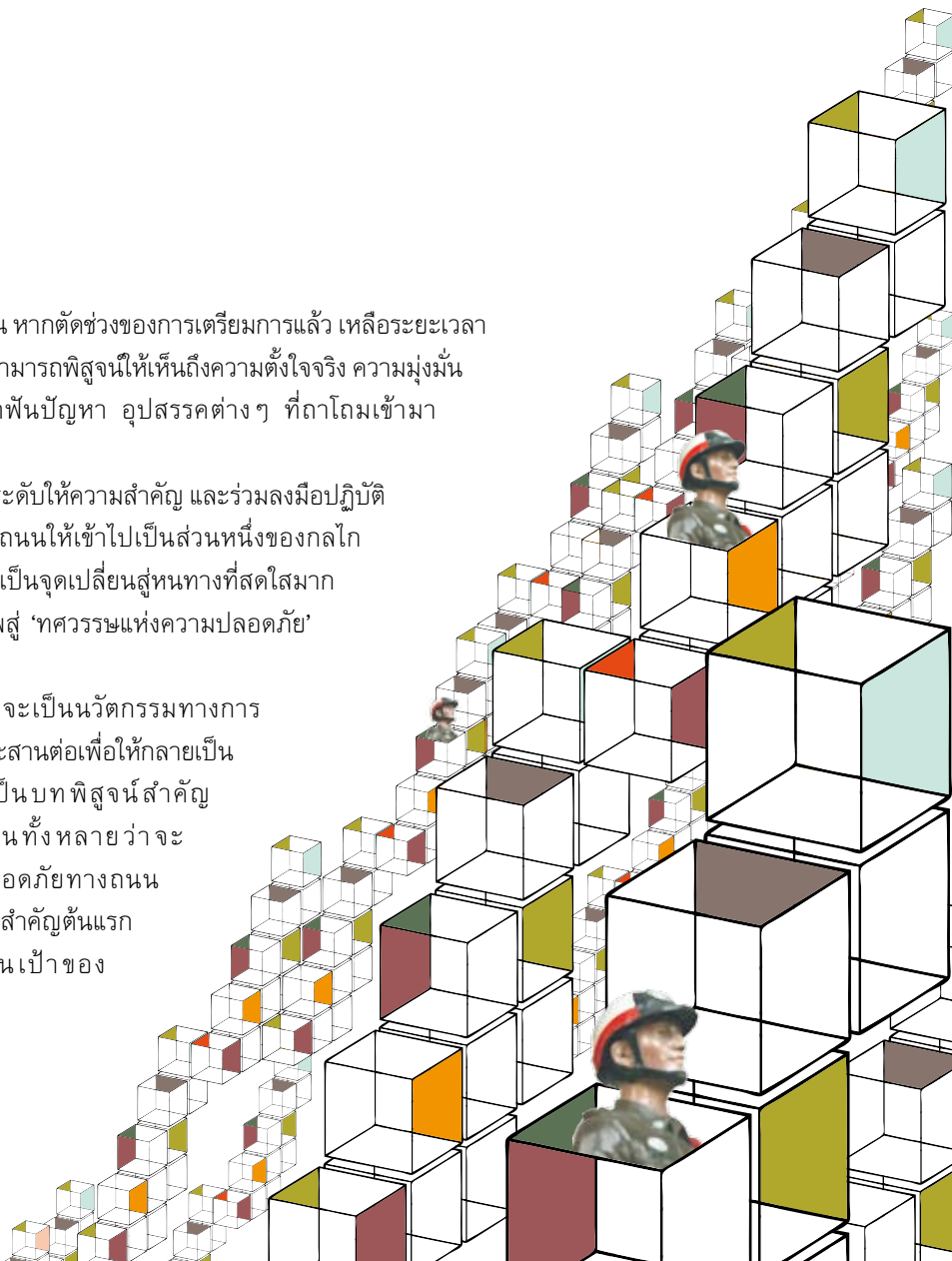


ก้าวต่อไปของตำรวจ

จากการทดลองโครงการนี้ในระยะเวลาเพียง 4 เดือน หากตัดช่วงของการเตรียมการแล้ว เหลือระยะเวลาดำเนินการอย่างเต็มที่เพียง 3 เดือนเท่านั้น แต่นั่นก็สามารถพิสูจน์ให้เห็นถึงความตั้งใจจริง ความมุ่งมั่นทุ่มเท และความเข้มแข็งในการแก้ปัญหาและฝ่าฟันปัญหา อุปสรรคต่างๆ ที่ถาโถมเข้ามาเป็นระยะๆ ตลอดการดำเนินโครงการ

ตลอดระยะเวลาของโครงการ มีตำรวจในทุกระดับให้ความสำคัญ และร่วมลงมือปฏิบัติ โดยมีส่วนร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกลไกการทำงานประจำ ซึ่งถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญ เป็นจุดเปลี่ยนสู่หนทางที่สดใสมากขึ้น และถือได้ว่าเป็นการเปิดตัวของตำรวจมืออาชีพ ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัย’ ได้อย่างเต็มภาคภูมิ

จุดเปลี่ยนที่ทีมตำรวจร่วมสร้างขึ้นครั้งนี้ จะเป็นนวัตกรรมทางการบริหารความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการพัฒนาและสานต่อเพื่อให้กลายเป็นการดำเนินงานในระบบปกติได้หรือไม่นั้นเป็นบทพิสูจน์สำคัญของเหล่าบรรดาผู้นำความปลอดภัยทางถนนทั้งหลายว่าจะร่วมกันพัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ซึ่งถือเป็นเสาหลักสำคัญต้นแรกจากทั้ง 5 ต้นที่สหประชาชาติกำหนดไว้เป็นเป้าของ ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัย’ ได้มากน้อยเพียงใด



จำกัดความเร็วบนถนนให้ได้ผล

ทุกคนที่เคยสอไปขับซีคงทราบว่ เส้นทางต่าง ๆ มีการกำหนดพิคตความเร็วในการขับซี ซึ่งกฎหมายดังกล่วเป็นสิ่งที่ทุกคนต้องทราบ แต่ในความเป็นจริง กลับมีเพียงน้อยราย สามารถบอกพิคตความเร็วได้อย่างถูกต้อง

จากผลสำรวจโดยมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าประชาชนร้อยละ 9-27 ทราบว่าพิคตความเร็วถนนนอกเมืองอยู่ที่ 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่มีเพียงร้อยละ 3-15 เท่านั้น ทราบว่าพิคตความเร็วถนนในเขตเมืองคือ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขณะที่

ประชาชนกว่าร้อยละ 60 ยอมรับว่าตนเคยขับรถด้วยความเร็วสูงกว่าพิคตความเร็วทั้งในเมืองและนอกเมือง

ค่าปรับจึงเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพขึ้น แต่ค่าปรับจากการขับเร็วกว่ากำหนดในประเทศไทยถูกระบุไว้ที่ 200-400 บาท ตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ฉบับที่ 3 ซึ่งถือว่าเป็นค่าปรับที่น้อยมากเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว



ตารางแสดงค่าปรับผู้ขับซีเกินพิคตความเร็วในประเทศต่างๆ

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

หมายเหตุ 1 ดอลลาร์ เท่ากับ 35 บาท* ธนาคารโลก



ข้ามทางม้าลายข้ามป้ายวันหนึ่ง

เมื่อคิดถึงการมีรถส่วนตัวและนิกย่อนไปสมัยเรียนหนังสือที่เมืองนอก ผมแบ่งประสบการณ์ออกได้เป็นสองช่วง ช่วงแรกคือเมืองนอกที่อเมริกา ช่วงที่สองคือเมืองนอกที่อังกฤษ

ช่วงแรกผมไปเรียนที่เมดิสัน ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมลรัฐวิสคอนซิน ผมมีรถส่วนตัว เพราะบ้านเมืองมันใหญ่โตแบบทิ้งห่างในแต่ละช่วงมาก (สมัยนี้ไม่รู้เป็นอย่างไร?) รถแท็กซี่ก็ไม่ได้วิ่งหาผู้โดยสารกันเหมือนเมืองใหญ่อื่นๆ ในสหรัฐอเมริกา ชินวิ่งหาผู้โดยสารก็คงไม่คุ้ม เพราะคนส่วนใหญ่มีรถกันทั้งนั้น ไม่ว่าจะเป็นรถในสภาพดี หรือสภาพที่ดูแล้วไม่น่าจะเอามาวิ่ง เพราะตัวถังดูไม่ได้แล้ว แต่ที่เมดิสันเขาไม่สนใจตัวถังเท่ากับสภาพเครื่องยนต์ เพราะค่าแรงในการเคาะฟันสีแพงมาก เมื่อคิดถึงความจำเป็นที่จะต้องเลือกระหว่างซ่อมตัวถังกับซ่อมเครื่อง คงต้องเลือกซ่อมเครื่องไว้ดีกว่า เพราะถ้าซ่อมตัวถังอย่างเดียวแต่วิ่งไม่ได้ก็ไร้ประโยชน์

ห้างสรรพสินค้าซูเปอร์มาร์เก็ตก็ไม่ได้อยู่ใกล้กันที่อยู่อาศัย เพราะเขาจัดผังเมืองให้เป็นที่เป็นทาง ทั้งระยะให้ที่อยู่อาศัยมีความสงบเงียบไม่พลุกพล่าน ผู้คนเขาก็ไม่ได้บ่นอะไร

สมัยนั้นนักศึกษาไทยส่วนใหญ่มักจะเช่าหอพักใกล้มหาวิทยาลัยในระยะที่สามารถเดินเท้าได้ แต่ผมไม่ชอบอยู่หอพักนักศึกษา เพราะบางแห่งมันสับสนุนวายนวนกหูอย่างยิ่ง แต่ก็มีหอพักสงบๆ อยู่บ้าง ซึ่งนักศึกษาไทยก็แหกกันไปเช่าอยู่ ผมก็ไม่ชอบอีก เพราะไปอยู่แล้ว ถ้าไม่สูงลิ้นด้วยก็หาว่าหยิ่งบ้าง งกบ้าง หรือปฎิเสธสังคมบ้าง ดังนั้น ผมจึงไปเช่าอพาร์ทเมนต์ที่ไม่ใช่หอพักนักศึกษา และอยู่ไกลจากมหาวิทยาลัย

ขนาดที่ถ้าเดินเท้าไปเรียนก็จะกลายเป็นการออกกำลังกายขนาดหนักก่อนออกกำลังกายสมองไปเสีย

จากที่พักของผมไปที่ต่างๆ มันจึงเป็นระยะทางที่ต้องใช้รถ ดังนั้น ผมจึงจำเป็นต้องซื้อรถ เป็นรถญี่ปุ่นมือสองยี่ห้อมาสด้า เป็นแบบสเตชันเวกอน เอาไว้ขนของได้ หากจำเป็นต้องย้ายที่อยู่อาศัย

ที่จริงรถประจำทางก็มี แต่มาไม่บ่อยนัก ยิ่งถ้าเข้าฤดูหนาวแล้ว การเดินไปคอยรถจะทรมานไม่น้อย และเมดิสันได้ชื่อว่าเป็นเมืองหนาวสตัย (หนาวจริง) หิมะตกหนาหลายฟุตอยู่ประจำ แต่กระนั้น ก็เชื่อว่าจะไม่ค่อยอเมริกันใช้บริการเสียเลย

เมื่อย้ายมาเรียนอังกฤษที่ลอนดอน อันเป็นเมืองที่ไม่ควรใช้รถส่วนตัวอย่างยิ่ง โดยเฉพาะถ้าอาศัยอยู่ไม่ไกลจากใจกลางเมือง ขนาดมีที่จอดโดยไม่ต้องซื้อสตีกเกอร์จอดรถเป็นรายปีจากเทศบาลของเขา อีกทั้งขนส่งมวลชนลอนดอนนั้นก็แสนจะสะดวกสบาย ไม่ว่าจะเป็นขึ้นรถไฟต่อรถเมล์มุดลงรถใต้ดิน มันสะดวกและบริการดีพอสมควร อย่างว่า จะเอาเมดิสันมาเทียบกับลอนดอนได้อย่างไร? มันเมืองคนละรุ่นกัน อีกทั้งการเดินทางไปซูเปอร์มาร์เก็ตก็สามารถทำได้ไม่ยากนัก ขากลับมีข้าวของมากก็เรียกแท็กซี่ได้สบายๆ

ดังนั้น ถ้าอยู่ลอนดอน ก็ไม่ควรต้องซื้อรถ ยกเว้นจะอยู่กันเป็นครอบครัว หรือที่ทำงานมีที่จอดรถให้โดยไม่ต้องเสียสตีกเกอร์หรือมีสตีกเกอร์มากพอที่จะจ่ายค่าจอดรถแบบไม่คิดชีวิต

แต่ที่สำคัญคือ การเดินเหินและข้ามถนนมันไม่สร้างความรู้สึกบั่นทอนท้อแท้!! เพียงคุณทำท่าจะข้ามถนนตรงทางม้าลายเท่านั้น รถราที่พากันเคารพสิทธิของคุณด้วยการ

จอดสนิทอย่างเป็นระเบียบ คล้ายจะเชื่อเชิญอย่างมีน้ำใจให้เราก้าวเดินไปด้วยความมั่นใจและสบายใจ

แล้วอยู่กรุงเทพฯ ละ จำเป็นต้องมีรถส่วนตัวไว้ใช้หรือไม่?

หลังจากมีรถไฟฟ้า-รถใต้ดิน หลายคนเริ่มคิดว่า มันไม่ได้จำเป็นมากอีกต่อไป แต่หลายคนก็ยังอยากจะมีรถส่วนตัวไว้อยู่ดี ดูจากสถิติการใช้จ่ายเงินเดือนช่วงแรกในชีวิตของมนุษย์เงินเดือนในกรุงเทพฯ ไปกับการดาวน์และผ่อนรถ หลายคนไม่ได้มีบ้านพักอาศัยอยู่ในเส้นทางของรถไฟฟ้า-รถใต้ดิน ขณะเดียวกันรถประจำทางบ้านเราก็อีกหาความแน่นอนในเรื่องของเวลาไม่ได้ก็เพราะปัญหาการจราจรเป็นวุ่นวายหลักอยู่อย่างนั้น

ในช่วงหลังๆ นี้ ถ้าผมมีโอกาสที่จะไม่ใช้รถส่วนตัว ผมจะรีบไขว่คว้ามันทันที เพราะผมเริ่มซีเกียจขับรถ ซีเกียจอารมณ์เสียกับพฤติกรรมรถชนของคันอื่นๆ และที่สำคัญ โดยลักษณะนิสัยส่วนตัว ผมเป็นคนชอบเดิน

เมื่อประมาณกลางเดือนก่อน หลังจากที่ผมซื้อของที่ร้านขายยาเจ้าประจำตรงข้ามโรงพยาบาลจุฬาฯ แล้ว ผมก็เดินเท้ากลับมาที่ทำงาน-คณะรัฐศาสตร์ จุฬาฯ เข้าทางอังรีนังต์ — ผมเดินข้ามสะพานลอยคนข้ามมาฝั่งโรงพยาบาล แล้วก็เดินมาตามทางเท้าเลี้ยวขวาเข้าถนนอังรีฯ เรื่อยมาจนกระทั่งถึงฝั่งตรงข้ามสภาอากาศ และตัดสินใจข้ามถนนตรงทางม้าลาย

ผมเดินข้ามไปยืนอยู่บนเกาะกลางถนน สายตาก็มองไปยังทางเท้าฝั่งตรงข้าม ซึ่งมีแผงขายข้าวขาหมูเจ้าอร่อย และมีผู้คนกำลังรับประทานข้าวขาหมูกันพอสมควร ซึ่งไม่ทราบเหมือนกันว่าทำไมวันนั้นถึงมีผู้คนพร้อมใจกันหิวในตอนบ่าย 2 โมงครึ่ง จะเป็นเพราะข้าวขาหมูมันอร่อยมากจนผู้คนจากทุกสารทิศแห่กันมาอุดหนุนกันไม่ขาดสายเหมือนร้านขายอาหารเจ้าอร่อยหลายๆ เจ้า หรือเป็นเพราะพฤติกรรมรถชนรับประทานของคนไทยเรานั้นเรี่ยราดก็ไม่ทราบได้

ผมยืนคอยอยู่บนเกาะกลางถนนกับคนที่กำลังอยู่ในชะตากรรมเดียวกับผมอีก 2-3 คน ทั้งๆ ที่เป็นทางม้าลาย ผมก็ต้องยืนรอให้รถที่มันวิ่งมาจากสี่แยกอังรีฯ-สุรวงศ์-พระราม 4 มันแล่นผ่านไปอย่างไม่รู้จักทางม้าลายเสียก่อน เมื่อรถไม่มีแล้วผมก็ตัดสินใจเดินข้ามต่อไป รวมทั้งสหายร่วมชะตากรรมเหล่านั้นด้วย

เมื่อข้ามทางม้าลายไปได้เกินกว่าครึ่งทางแล้ว ก็ดันมีรถอีกคันวิ่งมาจากไหนไม่ทราบ (สงสัยจะเลี้ยวซ้ายลักไก่ฝ่าไฟแดงตรงสี่แยกมา) เมื่อต่างฝ่ายต่างเดิน ต่างฝ่ายต่างขับ มันก็ต้องลงเอยว่า เนื้อหุ้มกระดูกอย่างพวกผม (สหายร่วมข้ามถนน) ต้องหยุดให้เหล็กหุ้มเนื้ออย่างรถคันนั้น

ด้วย ‘อารมณ์ตกใจ’ ผมจึงยกถุงข้าวของที่ซื้อมาจากร้านขายยาเหวี่ยงไปทางกระจกหน้าด้านขวา กระจก ข้างขวาของรถออกมา รถคันนั้นก็ขับต่อไปอีกนิดเดียว ก็หยุด คนขับเปิดประตูรถออกมา ผมเดินไปเก็บข้าวของและตรงไปหาคนขับก็พบว่า ผลจากความตกใจของผมทำให้กระจกหน้ารถแตกร้าวเป็นวงกว้างด้านมุมขวาบน

คนขับถามว่า กระจกรถเขาแตก ผมจะว่าอย่างไร?

ผมก็ถามไปว่า คุณทำไหมไม่จอดทางม้าลายทั้งที่ผมเดินมากว่าครึ่งทางแล้ว เขาก็ตอบว่า ก็เห็นผมหยุด เขาจึงขับต่อ ผมก็บอกไปว่าไม่หยุดได้อย่างไร ไม่หยุดคุณก็ชนผม แต่คุณผิดแน่ๆ ที่ไม่จอดให้ผมข้าม เขาก็ยังยืนยันว่าเขาไม่ผิด

ผมเลือดขึ้นหน้าทำให้ไปโรงพักกันเสียดีกว่า จะได้ว่ากันไปเลยว่าใครผิดใครถูก และเรื่องกระจกรถที่แตกด้วย บังเอิญมีตำรวจขี่มอเตอร์ไซด์ผ่านมาโดยไม่ได้ตั้งใจ ผมเรียกให้หยุด และอธิบายเรื่องราวให้ฟัง ตำรวจก็บอกว่า คนขับรถผิด แต่คนขับก็ยังยืนยัน ผมก็ยังยืนยันของผม ตำรวจท่านนั้นจึงบอกให้ไปโรงพัก แกก็ให้ผมขึ้นซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ตำรวจไปที่สถานี

เมื่อไปถึงโรงพัก ร้อยเวรถามผมว่า คนขับเขาเฉี่ยวชนอะไรผมหรือเปล่า? ผมบอกว่า เปล่า เขาก็บอกว่า เมื่อไม่ได้เฉี่ยวชนก็ไม่มีอะไร จะเอาอะไร?

คราวนี้ เลือดไม่ได้ขึ้นหน้า เพราะมันทะลุสมองจิตออกไปเลย ผมหลุดจากเก้าอี้ แล้วตะโกนด้วยเสียงอันดังคับห้องสอบสวนนั้นว่า ตกลงจะเดินข้ามทางม้าลายไปทำไมกัน? เอาไว้เมื่อถูกเฉี่ยวชนแล้ว คนขับจะได้ผิดเต็มประตูใช่ไหม? ตกลงกฎหมายจราจรมันว่าไว้อย่างนั้นใช่ไหม? จะเอากันอย่างนั้นใช่ไหม?

คุณร้อยเวรแกล้งหยันมากล่าวกับคนขับรถอย่างแข็งขันว่า “ตกลง คุณผิด ไปๆ ไปโดนปรับซะ ขอให้ไม่จอดทางม้าลาย” แล้วก็หันมาตาใสกับผมว่า ที่ถามว่าเฉี่ยวชนหรือเปล่า ก็เพราะจะได้รู้ว่าบาดเจ็บไหมเท่านั้น?

ส่วนคนขับรถก็หันมาขอความเมตตาจากผมว่า “อาจารย์กับผมต่างกันมาก อาจารย์เป็นอาจารย์ ผมเป็นแค่คนขับรถเท่านั้น”

ผมตอบไปว่า “บนถนน มันไม่ใช่อย่างนั้น บนถนน คุณมันเหล็กหุ้มเนื้อ ส่วนคนเดินข้ามมันเนื้อหุ้มกระดูก คุณใหญ่บนถนน คุณก็ขับตามอำเภอใจของคุณ เหมือนพวกปลิล้อก็เหมือนกัน รถมันใหญ่มันก็ขับไล่บีบรัดเล็ก พอมีเรื่อง ลงมาจากรถก็มาขอความเมตตาการบกรานกันไป”

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น มันยืนยันในสิ่งที่ผมเข้าใจว่า สำหรับตำรวจ ทางม้าลายมีไว้สำหรับในกรณีที่คนข้ามถูกชน คนขับผิดแน่ๆ แต่ถ้าข้ามนอกทางม้าลาย คนขับอาจไม่ผิด ส่วนคนขับรถก็เข้าทำนองจะบอกคนข้ามถนนว่า “กูใหญ่กูแข็งมึงอยากลงวัดกับกูหรือไม่?”

ต่อให้ติดไฟแดงอัจฉริยะ ทาสีทางม้าลายอีกเท่าไร ตำรวจ และคนขับรถก็ไม่มีทางเข้าใจและเคารพสิทธิคนข้ามถนนได้ (ยกเว้นเห็นยายแก่หรือพระข้ามถนนนั้นแหละ ต่อมกุศลจิตจะทำงานทันที แต่ไม่ใช่การเคารพสิทธิพลเมือง) นอกจากว่าคนข้ามถนนจะต่อสู้รักษาสติของตัวเอง

เวลาข้ามถนนบนทางม้าลายไปครึ่งทางแล้วมันไม่หยุดให้ก็ลอง ‘อารมณ์ตกใจ’ ดูสิครับ...ถ้าทำกันบ่อยๆ มากๆ ผมว่าไม่นานเกินรอ คนขับรถมันก็จะรู้จักเคารพสิทธิของเราเองในที่สุด



มาระยอง แะมา'ยอง



ปัญหาการจราจรติดขัดบ่อยครั้งช่วงเย็นๆ ในซอยบ้านแถวฝั่งธนบุรี ส่วนใหญ่มาจากตลาดนัดเร่ หรือตลาดนัดชุมชน แม้จะใกล้บ้านและสะดวกสบายจริง แต่เมื่อคนที่มาจับจ่ายใช้สอยหาที่จอดรถไม่ได้ ต้องจอดแปะตามริมขอบทาง ถนนปกติที่กว้างพอให้รถ 2 คันสวนกันได้ ก็เกิดติดขัด กีดขวางเส้นทางรถคันอื่นๆ ที่ต้องผ่านเส้นทางนี้ แม้ไม่ได้อยากแะตลาดนัดแต่ก็เหมือนเลือกไม่ได้

จริงๆ คงเหมือนกันทุกที่ ต้องฝากท้องฝากครัวไว้กับตลาดนัด ตลาดเร่ ว่ากันว่าพวกนี้มีกิจการ'เป็นล่ำเป็นสัน ย้ายแหล่งทุกวัน วนเวียนตามตารางนัด...แต่ก็อย่างว่า ในภาวะฟุ้งพา มีตลาดมาหาใกล้บ้านใครๆ ก็ชอบเป็นธรรมดา

พ้นจากเขตกรุงเทพฯ เวลาไปต่างจังหวัดหลายคนคงผ่านตาซุ้มขายของฝากริมทางหลวง ที่ตั้งตกเป็นระยะๆ วัตถุประสงค์ที่ดึงดูดใจไม่แะซุ้มที่แล้ว ให้เปลี่ยนใจชะลอรถและอุดหนุนในที่สุด บางครั้งการหยุดรถกะทันหันในลักษณะนี้ ทำให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้

ว่ากันว่า...(อีกแล้ว) พวกซุ้มทางร่มหลากสีที่ขายของข้างทาง จริงๆ แล้วเป็นเจ้าของเดียวกันหมด!

แน่นอน เมื่อของมายั่วถึงริมทาง ท้องหิว ใครๆ ก็ซื้อ รถก็ติดกันเป็นพรวน บางคันเบรกแบบใจหาย-ใจคว่ำ รถชนกันหัวคะมำก็มีให้เห็นถมไป

จะเป็นไปได้ไหม หากตลาดนัดเร่แผงขายของและตลาดเล็กตลาดน้อยริมทางเหล่านี้ รวมตัวกันเป็นหลักแหล่ง ปรับปรุงพื้นที่จอดรถ จัดการการเดินทางให้เหมาะสม คงจะดีไม่น้อย

ตัวอย่างที่เห็นง่าย ๆ จากระยอง ช่วงกิโลเมตรที่ 29 บนทางหลวงหมายเลข 36 ชลบุรี-ระยอง มีจุดพักรถแห่งใหม่ ดูทันสมัย ใหม่เอี่ยมเพราะเพิ่งเปิดให้บริการเมื่อต้นเดือนเมษายนที่ผ่านมา

ตลาดมา'ยอง มีพื้นที่ใหญ่โตขนาด 30 ไร่ เกิดขึ้นจากความร่วมมือ 3 ฝ่าย ระหว่างชุมชนทั้ง 8 อำเภอในจังหวัดระยอง องค์การบริหารส่วนจังหวัดและเอกชน เพื่อเป็นจุดรองรับนักท่องเที่ยว ที่ผ่านเข้าสู่ภาคตะวันออก

ขับรถไกล ใครๆ ก็อยากหยุดพัก ยิ่งระยอง...เรียกได้ว่าอยู่ในระยะเหนื่อยกำลังดี ท้องกำลังหิว จุดพักรถขนาดใหญ่แห่งนี้จึงเป็นสถานที่ที่ดูจะตั้งอยู่

บนทำเลเหมาะสมจะทำมาค้าขายจริงๆ

ภายในตลาดทันสมัยนี้ เป็นแหล่งรวมของฝากในจังหวัดระยอง ไม่ว่าจะเป็นผลไม้จากสวนขึ้นชื่อ อาคารประชุม ศูนย์อาหาร คาเฟ่ต่างๆ ก็ไม่ต่างจากศูนย์ขายของที่ระลึกใหญ่ๆ ชายชนมหม้อแกวแพรวบุรี หรือพวกคอมมูนิตี้มอลล์แนวราบที่ผุดกันเกลื่อนกรุง...ไม่ใช่ไม่ดี แค่อุ้ยแล้วเหมือนอยู่แถวรามอินทรา

แต่ที่แตกต่างคือ อาคารด้านหน้าซึ่งเปิดให้บรรดาพ่อค้าแม่ค้ามาจับจองพื้นที่ค้าขายกันได้เป็นสัดส่วนโดยไม่ต้องไปตั้งแผงกลางร่มกลางแดดข้างถนนเหมือนที่เคยเป็นมา

นอกจากสินค้าทางการเกษตรและการแปรรูปหลากหลายให้เลือกซื้อ ตลาดมา'ยอง นับเป็นตัวอย่างการจัดการตลาดนัดที่มีระบบระเบียบ ได้มาตรฐานและเกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน จากผังจะเห็นการจัดการที่จอดรถเป็นสัดส่วน อยู่บริเวณด้านหน้าอาคาร

จริงๆ แล้วสินค้าในตลาดมา'ยอง ก็ไม่ค่อยต่างจากที่ขายข้างทางสักเท่าไร เพียงแต่เมื่อผ่านการจัดระเบียบก็เหมือนการรวบเอาร้านค้าข้างถนนมารวมไว้ในที่เดียวกัน



เพื่อที่คุณลูกค้าทั้งหลายจะได้ไม่ต้องคอยเปิดไฟกะพริบแอบข้างทางให้หวาดเสียวเล่น

จะว่าไปคนไทยเราก็นิยมเรียกร้องความเป็นระเบียบ แต่ขณะเดียวกันก็นิยมที่จะอยู่ร่วมกับความไร้ระเบียบโดยธรรมชาติ เช่น ตลาดมา'ยอง ก็ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการจัดระเบียบร้านค้าในระยอง (แม้ว่าจะดูเป็นเรื่องเชิงธุรกิจก็ตาม) แต่ก็เชื่อว่าเราจะสามารถบังคับให้คนเข้ามาซื้อของที่นั่นได้เสมอไป ในเมื่อหลายๆ คนก็เคยชินกับการซื้อขายคล่อง





แม้จะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรของตลาดแร่แฝงลอยที่ดี แต่มีอีกหลายเสียงสะท้อนกลับมาว่า วิธีการนี้ไม่ใช่เรื่องง่าย และทำได้ทุกที่ เพราะการรวมร้านค้าเข้าด้วยกันต้องใช้ทั้งสถานที่ ทุน และความร่วมมือจากหลายๆ ฝ่าย

แต่เมื่ออุปสงค์กับอุปทานของพ่อค้าตลาดแร่ กับคนซื้อตรงกัน ก็คงต้องไปว่าที่การจัดการกันอีกครั้งว่าจะมีการจัดระเบียบอย่างไรไม่ให้เกิดความเดือดร้อนต่อการสัญจรของผู้อื่น

กล้วยทอดแฉวงนางเลิ้งก็เช่นกัน...





เสน่ห์ เมืองนระอภัยฯ

สมเป็นด่านแรกสู่เมืองระยอง ชื่ออาคารต่างๆ ใน
มา'ยอง ไม่ว่าจะเป็น อาคารสุนทรภู่ อาคารพระอภัยมณี
อาคารสินสมุทร มีแม้กระทั่งอาคารผีเสื้อสมุทร และอาคาร
เกาะแก้วพิสดาร ล้วนถูกตั้งตามตัวละครและสถานที่จาก
เรื่องพระอภัยมณี ซึ่งเป็นผลงานของกวีเอก สุนทรภู่ ซึ่ง
มีพื้นที่อยู่ในอำเภอแกลง จังหวัดระยองนี่เอง

ปั่นปั่นไป

บางทีก็เหมือนเล่นเกม

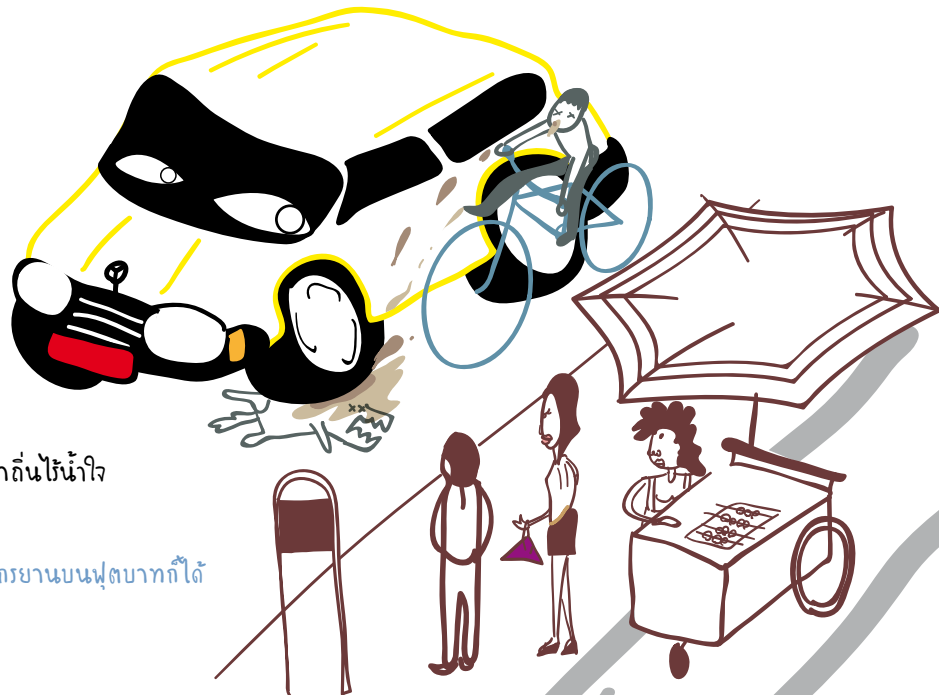
LEVEL 1



เจ้าถิ่นไม่เป็นมิตร

เราปั่นหนีได้

LEVEL 2



เจ้าถิ่นโหดน้ำใจ

เราขึ้นทางจักรยานบนฟุตบาทก็ได้

เพราะมันโล่ง...โล่ง
ปั่นสบาย

LEVEL 3



เจ้าถิ่นแอบดูอยู่

GAME OVER

จากทางเท้า ถึงดวงดาว

ว่ากันว่ายุคหลังมิลเลนเนียมใหม่พันมา 10 ปี การเปลี่ยนแปลงจะเริ่มต้นขึ้น

การลุกฮือของประชาชนในที่ต่างๆ อุดมการณ์ เสรีภาพปะทุขึ้น แท็บเล็ตกำลังมาแทนสื่อกระดาษ ประชากรยุคเบบี้บูมเมอร์กำลังพ้นสมัย โซเชียล เน็ตเวิร์คกลายเป็นสังคมใหม่ ฯลฯ สรุปได้ว่า โฉมหน้าของโลกกำลังจะเปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว นั่นแหละ

ไม่ต้องถึงกับคร่ำเคร่งตามปฏิทินมายัน ความหาความจริงของคำทำนายปี 2012 เอาแค่ เรื่องใกล้ตัว หากเดินอยู่ข้างถนน ทางเท้าก็เป็น หนึ่งในหลายๆ สิ่งที่กำลังจะเปลี่ยนไป

ใครๆ ก็รู้ว่าบริบทหน้าที่หลักของทางเท้า คือ เอาไว้เดิน ถึงแม้จะมีนวัตกรรมแฉกลอย ได้ร่มหลากสี บางคนก็ยังไม่เห็นเป็นปัญหา เพราะถือว่านั่นคือชีวิตชีวาอันเป็น 'ยูนิค' ของ บ้านเรา ภายใต้นิยาม 'วุ่นวายอย่างเป็นปกติ'

กรณีมหากาพย์สยามสแควร์ ระหว่าง ผู้ค้ากับมหาวิทยาลัยเจ้าของพื้นที่ หลายคน จัดทฤษฎีสารพัดมาอธิบาย ทั้งการปะทะ ทางชนชั้น มาเฟียชนชั้นอีลิท มีอุปสงค์-อุปทาน มีคนซื้อ ก็เลยมีคนขาย หรือ การวางหมัดระหว่าง กลุ่มทุน หลัง ม่านกฎหมาย ทางเท้ารอบๆ ถูกปรับเปลี่ยน ฟังก์ชันรายวันอย่างน่าพิศวง...แต่บทสรุป เป็นอย่างไรคงเห็นกันอยู่

ย้อนกลับไปเมื่อต้นปี โครงการ 'สกายวอล์ค' กลางกรุงเทพฯ ก็เป็นอีก ปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้เรื่องสามัญชนดิน กลายเป็นเรื่องลอยฟ้า ว่ากันว่าเป็นการ กำจัด 'ความวุ่นวายอย่างเป็นปกติ' ออกไปจากทางเท้าบางส่วน และ เป็นการพัฒนาทางเดินของเมือง ให้ชีวๆ คูล เก๋ ไร้อย่างมีอารยะ

ต่อเรื่องทางเท้าลอยฟ้า มีเสียงสะท้อนกลับมา จากทั้งนักคิดระดับปัญญา และประชาชนสามัญ ในเชิงวิพากษ์การแบ่งชนชั้นบ้าง เป็นทัศนคติจากรถ เรือของเมืองบ้าง ไม่นับรวมเรื่องคุ่มทุนหรือไม่ แน่นนอน วิวาทะเรื่องนี้ก็ค่อยๆ หายไปในกสิบเมฆ กว่าเราจะรู้ตัวอีกที เสาดันแรกก็ถูกตอกลงดิน ไปแล้ว

ข้ามไปอีกฝั่งของเมืองหลวง ถนนหลายสาย ของผังธนบุรีกำลังจะต้องปรับตัวรับการมาเยือน ของสมาชิกใหม่ 'รถไฟฟ้า' หลากสีหลายสาย

ยกตัวอย่างถนนเจริญสินทวงศ์ เมื่อ ธรรมดา และธรรมดา ของคนในฝั่งตะวันตก ของกรุงเทพฯ ต่างต้องพึ่งพา 'ความวุ่นวายอย่าง เป็นปกติ' บนทางเท้าเป็นแหล่งทรัพยากรหลัก ในการดำรงชีพ ทุกปากซอยมีชีวิตพลุกพล่าน ไม่นับตลาด และวินมอเตอร์ไซด์...

ไม่ต่างจากการพุ่งชนของอุกกาบาต ระยะรัศมีจากกึ่งกลางรางลอยฟ้า 200 เมตร จะ ทำให้ทางเท้าเดิมๆ ต้องสูญพันธุ์อย่างถาวร แน่นนอนว่าวิถีชีวิตปกติก็ต้องถูกทำลายไป เมื่อความเป็นเมืองกำลังขยายตัว ใครบางคน จับเอาเซตเศรษฐกิจ รถไฟฟ้า คอนโด และ คฤหาสน์ 40 ล้านใส่กล่องของขวัญส่งข้าม แม่น้ำมา พร้อมๆ กับการเวนคืนที่เริ่มต้น ขึ้นอย่างแทบไม่ทันตั้งตัว

บางคนบ่น "เขาทำราวจับไล่ ชนชั้นล่างไปให้พ้นๆ สารบบเมือง"

ผมเปรียบทางเท้าเป็น ดอกไม้ที่กำลังจะถูกเด็ด จนสะท้อนถึงดวงดาว คงไม่ผิดใช่ไหม?



สำรวจสอบสวน กับงานอุบัติเหตุ เป็นไปไถ่หรือ!!!

เชื่

หรือไม่ว่า จากสถิติของสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนของบ้านเรา เป็นรองแค่โรคหัวใจ มะเร็ง และมีอัตราสูงกว่าคดีอาชญากรรม 4-5 เท่า

ปี 2551 มีผู้เสียชีวิต 12,492 ราย ปี 2552 มี 10,796 ราย แม้จะมีจำนวนน้อยลง แต่ราว 2 ทศวรรษที่ผ่านมา ตัวเลขดังกล่าวยังคงวนเวียนอยู่ในระดับ 10,000-15,000 เสมอ ไม่นับผู้บาดเจ็บเกือบแสนต่อปี ยิ่งไปกว่านั้น หากมองในแง่ตัวเงิน ยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจมากกว่า 4,000 ล้านบาทต่อปี เรียกว่าเป็นปัญหาที่รุนแรงระดับชาติ ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

อย่างไรก็ตาม ตลอดหลายปีที่ผ่านมา การแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบกลับไม่ประสบผลสำเร็จ แกมสถิติการเกิดก็ยิ่งเพิ่มมากขึ้น ได้เวลาหรือยังที่สังคมไทยจะตั้งคำถามร่วมกันแสวงหาแนวทางแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ถูกต้องเหมาะสม

พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเภาว์ รอง ผบ.ช. ภาค 9 อดีตนายตำรวจจากกองปราบปราม และหัวหน้าชุดสืบสวนทุจริตเลือกตั้ง ซึ่งปัจจุบันได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่ง



พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเภาว์

รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 9

ของโครงการปรับระบบการเฝ้าระวังจราจร เพื่อยกระดับการหาสาเหตุ ไปจนถึงหาทางป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น

ในฐานะผู้บังคับบัญชา และหนึ่งในทีมต้นคิดโครงการ พล.ต.ต.โกสินทร์ เล่าให้ฟังถึงการประยุกต์ใช้กระบวนการสืบสวนมาใช้ในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งฟังดูอาจเป็นแนวความคิดที่ใหม่ และดูไม่เข้ากันนัก เพราะเป็นการผนวกหน่วยงานย่อยของตำรวจเข้าด้วยกัน แต่เมื่อดูเป้าหมายของ โครงการพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ ที่ต้องการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างจริงจังตามโครงการ ทศวรรษแห่งความปลอดภัย ก็น่าเชื่อได้ว่า แนวทางนี้น่าจะเป็นกลไกดีๆ สำหรับจุดเริ่มต้นที่จะนำประเทศไทยให้มีระบบการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

โครงการพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ มีที่มาอย่างไร

ที่มาของแนวความคิดนี้คือ หลังจากที่ได้มารับผิดชอบงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจภาค 9 (ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ สงขลา พัทลุง ตรัง และสตูล) ผมและพี่น้องตำรวจที่ดูแลด้านจราจรทั่วประเทศ ได้มีโอกาสไปประชุมสัมมนาร่วมกับ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ที่หัวหิน การประชุมครั้งนั้นมีจุดประสงค์เพื่อให้ตำรวจได้รับทราบบทบาทของ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มาแถลงแผนแม่บทในการป้องกันอุบัติเหตุ

ผมได้เสนอความคิดเห็นในการประชุมว่า หน้าที่นี้ควรเป็นหน้าที่ของตำรวจดูแล เพราะอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกือบทุกครั้ง ตำรวจเท่านั้นที่จะไปยังพื้นที่เกิดเหตุเพื่อสืบสวนหาผู้กระทำผิด ตำรวจจะรู้ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมด นอกจากนั้นเวลาเกิดอุบัติเหตุตำรวจก็เป็นผู้จัดการจราจรในพื้นที่ด้วย ในเมื่อตำรวจมีบทบาทในเรื่องของการดูแลอุบัติเหตุมากที่สุด ผมก็ว่าทำไมตำรวจไม่มาทำหน้าที่นี้แทน

ก่อนโครงการนี้จะเริ่มขึ้น แผนแม่บทในการป้องกันอุบัติเหตุมีรูปแบบเป็นอย่างไร

เดิมที่เราจะมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นแกนกลาง โดยใช้ข้อมูลจากหลายฝ่าย เช่น จากโรงพยาบาล จากตำรวจ จากหน่วยงานด้านการกู้ภัย จากคมนาคม เพื่อนำไปวิเคราะห์ และออกเป็นนโยบายของศูนย์ฯ ให้ตำรวจหรือหน่วยงานราชการอื่นๆ นำไปปฏิบัติต่อ เช่น การรณรงค์ต่าง ๆ แต่ผมกลับคิดว่า ข้อมูลที่ศูนย์ฯ ใช้ยังไม่ถูกต้องแน่ชัด เพราะว่าแต่ละส่วนจะแยกกันทำเป็นเอกเทศ คือ ถ้าจะแก้ไขปัญหาก็แต่เราไม่รู้ปัญหาแน่ชัด ไม่รู้ขนาดของปัญหาว่ามากน้อยขนาดไหน และมีสาเหตุมาจากอะไร มันก็จะไม่สามารถแก้ไขได้ถูกต้อง

ทำไมถึงเลือกให้ระบบสืบสวนเข้ามามีบทบาทในการแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

จริง ๆ แล้วองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุจะมีอยู่ 4 อย่างได้แก่ 1) เกิดจากคนขับ 2) เกิดจากสภาพรถ 3) เกิดจากสภาพถนน 4) เกิดจากสภาพแวดล้อม แต่ที่ผ่านมามีเวลาเกิดอุบัติเหตุตำรวจจะสืบหาสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุเพียงอย่างเดียวว่าใครเป็นผู้กระทำความผิด ใครเป็นผู้ประมาท ส่วนการสืบหาองค์ประกอบอื่นๆ กลับเป็นหน้าที่ ปภ. ที่ต้องไปหาว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดมีสาเหตุจากอะไรบ้าง

จุดนี้บอกเลยว่า ข้อมูลที่ต่างคนต่างทำมันจะออกมาไม่สอดคล้องกัน ผมจึงเอาประสบการณ์ด้านงานสอบสวนมาใช้เพื่อสรุปวิธีการแก้ปัญหา แล้วขออาสาว่า นอกจากจะไปดูว่าใครเป็นผู้กระทำความผิด ใครเป็นผู้ประมาท ให้ตำรวจไปหาอีก 3 องค์ประกอบ แล้วมาร่วมประชุมว่าในพื้นที่นั้นๆ เมื่อดูจากสถิติในรอบปีว่า ตกลงแล้วสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจริงๆ แล้วมันเกิดจากอะไร เราจะได้แก้ไขได้ตรงกับสาเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละสภาพพื้นที่

แล้วสำหรับโครงการนี้ บทบาทหน้าที่ของตำรวจจะเปลี่ยนไปมากน้อยแค่ไหน

บทบาทสำคัญของตำรวจของตัวโครงการนี้อยู่ที่การใช้ความชำนาญในการสืบสวน และเป็นผู้ใกล้ชิดในเหตุการณ์อุบัติเหตุมากที่สุด เรียกว่าตลอดเวลา 24 ชั่วโมงในทุกพื้นที่ คือ พอสืบทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง ตำรวจก็จะเอาข้อมูลที่ได้จากการสืบสวนนำไปสู่การแก้ไข ในส่วนที่ตำรวจดำเนินการเองได้เลยก็จะปฏิบัติทันที เช่น การดักจับความเร็ว การกวดขันวินัยทางจราจร การตรวจสภาพรถ แต่ถ้าส่วนไหนที่ตำรวจทำเองไม่ได้ เช่น เรื่องสภาพถนน บริการกู้ภัย การพร้อมของสถานพยาบาล ก็จะเอาเรื่องเข้าที่ประชุมร่วมกับคณะกรรมการของการแก้ไขปัญหายุติเหตุในระดับอำเภอ เพื่อระดมความคิดของแต่ละฝ่าย

หลักใหญ่ คือ เรื่องไหนเร่งด่วนและเราทำได้ก็ทำไปเลย ส่วนเรื่องไหนที่เกินบทบาทหน้าที่ก็ต้องประสานงานให้ฝ่ายอื่นทำ แต่เราจะมีข้อมูลให้ เช่น ข้อมูลเรื่องถนน ข้อมูลสภาพรถ ข้อมูลสภาพแวดล้อม แบบนี้เป็นต้น

๖๖ ปัญหาใหญ่ของประเทศไทย ในตอนนี้คือ จำนวนคนเจ็บ คนตายจากอุบัติเหตุในแต่ละปีมีสูงมาก และหนึ่งในสาเหตุที่สถิติเหล่านี้อย่างไม่ลด ก็เพราะว่าบทบาทของตำรวจยังไม่ได้เข้าไปช่วยการแก้ไขและป้องกันอย่างเต็มที่ ๙๙

พูดถึงแนวคิดของโครงการมามาก ในรายละเอียดขั้นตอนการทำงานมีลักษณะเป็นอย่างไร

โครงการนี้ใช้หลักวิจัยเชิงปฏิบัติการทำในสถานการณ์จริง เริ่มต้นเราออกแบบข้อมูลที่ตำรวจต้องไปสืบว่ามีอะไรบ้าง เรียกว่าแบบสืบสวนอุบัติเหตุทางจราจร โดยให้ ผบช. ภาคต่าง ๆ ช่วยกันตรวจสอบและเสนอความคิดเห็น ซึ่งมีอยู่ประมาณ 30 ข้อ

ในแบบสืบสวนฯ จะมีรายละเอียดของ 4 องค์ประกอบ รวมทั้งส่วนผลการวิเคราะห์ ซึ่งจะเป็นส่วนที่พนักงานสอบสวนต้องใช้ความสามารถความเชี่ยวชาญมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุว่า สาเหตุของอุบัติเหตุเป็นเพราะสภาพรถไม่ดี หรือคนขับฝ่ายไหนประมาท ประมาทมาก ประมาทน้อย หรือประมาทร่วมกัน และให้ลงเป็นความเห็นของพนักงานสอบสวน โดยมีหลักฐานประกอบ เช่น ภาพถ่ายที่เกิดเหตุ สถิติ



ข้อมูล วันเวลาที่เกิดเหตุ ระยะเวลาที่รพช.มารับคนเจ็บ

เมื่อได้ข้อมูลมาแล้วก็จะนำเข้าสู่ที่ประชุมของโรงพัก ให้ทดลองทำกันจริง ๆ ตั้งแต่ระดับของผู้กำกับการ และระดับผู้บริหารมาช่วยกันถกกันกรอง อีก 4 คน ได้แก่ รองผู้กำกับการสืบสวนสอบสวน หัวหน้าสถานี รองผู้กำกับการจราจร และสารวัตรจราจร ร่วมกันวินิจฉัยว่าแบบสืบสวนฯ ที่พนักงานสอบสวนและตำรวจทำมาถูกต้องหรือไม่ ถ้าถูกต้องก็ยอมรับ แต่ถ้าคิดว่าไม่ถูกต้องก็เรียกทั้งคู่มาสัมภาษณ์เพื่อถกกันกรองอีกครั้ง เมื่อคิดว่าข้อมูลถูกต้องเรียบร้อยแล้ว คณะกรรมการฯ ในระดับโรงพักจะเพิ่มแนวทางแก้ไขเรื่องนี้ว่าต้องทำอะไรเป็นข้อที่ 31 ระบุลงในแบบสืบสวนฯ เป็นอันว่าจบข้อมูลในคดีนั้น ๆ

ในการแก้ปัญหาเราไม่ได้ใช้ข้อมูลเพียงคดีเดียวแต่ใช้หลาย ๆ คดีมาประกอบ ก็จะพอรู้แนวโน้มของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้มองเห็นว่าวิธีการไหนจะใช้แก้ปัญหาก็ได้ถูกต้องมากที่สุด ผมคิดว่าวิธีนี้น่าจะทำให้ได้แนวทางในการแก้ไขปัญหาคดีอุบัติเหตุได้มากกว่าการทำงานของ ปก. ที่แต่เดิมจะเอาตัวเลขสถิติทางอุบัติเหตุ สถิติคนเจ็บ คนตาย จากหน่วยงานอื่น ๆ มาใช้เท่านั้น แต่ไม่มีการค้นหาสาเหตุ อย่างข้อมูลจากตำรวจก็จะเป็นข้อมูลเบื้องต้นจากตำรวจจราจรเท่านั้น

คือ ยิ่งเรามีคนจำกัด มีทรัพยากรจำกัด มีงบประมาณจำกัด เพราะฉะนั้นถ้าจะใช้ไปเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุทั้งที่ก็ต้องใช้ให้คุ้มค่า ฟันธงเลยก็คืองานสืบสวนอุบัติเหตุ คือการแก้ไขปัญหาคดีที่ถูกต้อง อยู่บนพื้นฐานข้อมูลที่ถูกต้อง

ระบบสืบสวนที่มีอยู่เดิม สามารถนำมาใส่ในทีมนี้ได้เหมาะสมเลยหรือเปล่า

คงต้องบอกว่าเวลาเกิดอุบัติเหตุร่องรอยหลักฐานต่าง ๆ เช่น มีรอยยาง รอยเบรก มีรถที่พัง มีพยานชัดแจ้ง มีคนที่บาดเจ็บ อะไรต่าง ๆ ชัดเจนมากกว่าคดีอาญาที่ทำในที่ลับ เพราะฉะนั้นเวลาจะมาสืบสวนเรื่องอุบัติเหตุง่ายมาก เพียงแต่ต้องจัดหมวด จัดหัวข้อในแบบสืบสวนอุบัติเหตุทางจราจรให้ชัดเจน และคิดว่าไม่น่าจะยากเกินความสามารถของพนักงานสอบสวนที่ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ด้านคดีอาญามาแล้ว

หลังจากดำเนินงานมาได้ 3 เดือน มีหน่วยงานไหนบ้างที่นำข้อมูลพวกนี้ไปต่อยอดแก้ปัญหา

โครงการของเราเป็นโครงการระยะสั้น มีระยะเวลาดำเนินงานเพียง 4 เดือน ตั้งแต่ 1 เมษายน ไปจนถึงสิ้นเดือนกรกฎาคม ดังนั้นข้อมูลที่เราส่งเข้าสู่คณะกรรมการ เช่น แขวงทางหลวง กรมขนส่งทางบก และหน่วยสาธารณสุข ยังคงเป็นข้อมูลเบื้องต้นที่ใช้แก้ปัญหาเฉพาะหน้าระยะสั้น ๆ เช่น การซ่อมแซมถนน การคุมความเร็วรถบรรทุก รถโดยสาร การลดระยะเวลาที่รถกู้ภัยหรือรถพยาบาลจะไปถึงที่เกิดเหตุ เราจะเป็นฝ่ายก็ส่งข้อมูลให้หน่วยงานอื่นในภาคีซึ่งเขาก็จะไปหาวิธีการแก้ปัญหาในส่วนที่รับผิดชอบโดยอยู่บนพื้นฐานข้อมูลที่ต้องการ

ตั้งแต่ดำเนินงานมา มีอุปสรรคสำคัญ ๆ อะไรบ้างที่จะทำให้โครงการนี้ไม่ประสบความสำเร็จ

ต้องยอมรับว่าพนักงานสอบสวนมีภาระหน้าที่ประจำในเรื่องของคดีอาญาอยู่แล้ว การเพิ่มภาระให้ไปหาอีก 3 องค์ประกอบ นอกจากข้อมูลของผู้ขับขี่ ทั้งยังต้องให้วิเคราะห์ข้อมูลและลงความเห็น ภาระที่เพิ่มมาเหล่านี้มันก็ทำให้เขาไม่อยากจะทำเท่าไร เลยมีแนวความคิดว่า เมื่อเพิ่มภาระก็ควรเพิ่มค่าตอบแทนไปด้วย เพื่อเป็นการชดเชยอีกทางหนึ่ง

แต่อีกส่วนก็ต้องไปสร้างความเข้าใจว่า สิ่งที่เขาทำจะก่อประโยชน์ให้แก่ผู้คนที่ใช้รถใช้ถนน เพราะว่าปัญหาใหญ่ของประเทศไทยในตอนนี้คือ จำนวนคนเจ็บ คนตายจากอุบัติเหตุในแต่ละปีมีสูงมาก และหนึ่งในสาเหตุที่สถิติเหล่านี้ยังไม่ลด ก็เพราะว่าบทบาทของตำรวจยังไม่ได้เข้าไปช่วยการแก้ไขและป้องกันอย่างเต็มที่ เราก็ก็นำไปสร้างความเข้าใจให้ตระหนักถึงปัญหา ตระหนักถึงความสำคัญ ว่าถ้าเขาช่วย ก็เหมือนกับช่วยชีวิตของคนไทยที่ใช้รถใช้ถนนเป็นหมื่น เป็นแสนคน เท่าที่เห็นหลังจากเข้าไปสร้างความเข้าใจแล้ว พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ก็เต็มใจเข้ามาช่วยทำ

อีกส่วนที่คิดว่ายังเป็นปัญหา คือ การประสานงานในคณะกรรมการทำงาน คือ ถ้ามันจบในระดับอำเภอก็ไม่ค่อยมีปัญหา แต่ถ้าเรื่องต้องส่งไปถึงคณะกรรมการระดับจังหวัด คณะกรรมการระดับภาคหรือคณะกรรมการระดับชาติ การแก้ปัญหาก็จะเป็นไปอย่างล่าช้า โดยเฉพาะในเรื่องที่ต้องใช้งบประมาณสูง เช่น การซ่อมแซม บำรุงรักษาถนน หรือป้ายจราจรต่าง ๆ

การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในระบบประมวลผลข้อมูลรวมของการสืบสวนอุบัติเหตุ ทำให้มีความถูกต้องมากขึ้นหรือเปล่า

ด้านเทคโนโลยีที่ใช้ประมวลผลรวมการสืบสวนอุบัติเหตุ ตอนนี้เราได้รับความช่วยเหลือจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเข้ามารับผิดชอบในส่วนของการจัดทำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และจัดการสื่อสารโดยใช้ระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อให้การประมวลผลละเอียดรอบคอบและรวดเร็วมากขึ้น แต่อุปสรรคสำคัญ คือ ความเร็วของอินเทอร์เน็ตตามโรงพักต่าง ๆ โดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกลอยู่ในระบบเก่าซึ่งมีความเร็วที่ช้ามาก ทำให้การประมวลผล และเก็บข้อมูลเป็นไปได้ช้าที่พัฒนาการยังล่าช้าอยู่เพราะว่าระยะเวลาที่เราทำโครงการเพิ่งทำมาได้แค่ 3 เดือนเอง คิดว่าถ้าถึงจุดเข้าที่เข้าทาง ก็เชื่อว่าจะทำให้งานป้องกัน

อุบัติเหตุประสบความสำเร็จได้มากขึ้น

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เข้ามามีส่วนร่วมได้อย่างไร

ในระหว่างที่ทำโครงการในพื้นที่นำร่อง เราเริ่มเห็นผลว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลงโดยเฉพาะในตัวเมือง บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้เห็นผลประโยชน์ที่โครงการนี้จะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุ จึงได้เข้ามาร่วมสนับสนุนงบประมาณที่แต่ละโรงพักต้องใช้ในการทำหนึ่งคดี อย่างตอนนี้ในหนึ่งคดีจะมีตำรวจที่ทำงานในระดับปฏิบัติงาน 3 คน ได้แก่ ตำรวจจราจร 1 คน พนักงานสอบสวน 1 คน และกักกันคดี ข้อมูลลงคอมพิวเตอร์ 1 คน ซึ่งจะให้ค่าตอบแทน ภาระที่เพิ่มขึ้น คนละ 40 บาท (50 บาท ในกรณีที่มีคนตาย) สำหรับคณะกรรมการ 4 คนที่ประมวลผลวิเคราะห์จะได้คนละ 100 บาท งบประมาณนี้มอบให้บริษัท กลางฯ ขอเหมาจ่ายหมด

สาเหตุที่บริษัท กลางฯ เข้าร่วมอาจเพราะว่าเขาเป็นผู้มีส่วนได้เสีย ถ้าตำรวจหรือภาคีเครือข่ายช่วยให้อุบัติเหตุลดลงได้ บริษัทก็จะจ่ายเงินของผู้เอาประกันลดลง

ส่วนบทบาทสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้มาตอนนี้เราแยกส่วนไว้เพื่อใช้จัดประชุมของคณะกรรมการ ตั้งแต่ในระดับอำเภอ เรื่อยไปจนถึงระดับภาค รวมทั้งใช้ในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการ เช่น การแก้ปัญหาเรื่องถนนหนทาง การปรับแก้เรื่องสภาพของรถ และกิจกรรมรณรงค์เรื่องขับขี่ปลอดภัยของคนกลุ่มต่างๆ เป็นต้น

โดยส่วนตัวคิดว่าในโครงการนี้ใกล้ประสบความสำเร็จแล้วหรือยัง

ตอนนี้คิดว่าโครงการคุ้มครองค่าการลงทุนแล้ว เพราะว่ามีหลาย ๆ จุดที่นำไปสู่การแก้ไข สิ่งสำคัญสิ่งที่เราได้แน่ ๆ คือ ความตื่นตัวของตำรวจในเรื่องการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งแต่เดิมไม่เคยสนใจและไม่มีความหมายมาก่อน ผมเชื่อว่าถ้าตำรวจตื่นตัวมากขึ้น การทำงานด้านการลดอุบัติเหตุจะประสบความสำเร็จได้มากกว่าการไม่ใช้ตำรวจ

ผลดีอีกอย่างของโครงการนี้ คือ ตำรวจไม่ได้ทำฝ่ายเดียว แต่ว่าทำร่วมกับภาคีเครือข่าย ซึ่งต่อไปนี้สถิติด้านตัวเลขอุบัติเหตุต่างๆ จะตรงกัน เวลาตำรวจทำระบบข้อมูลจากที่เกิดเหตุเสร็จแล้ว ก็ต้องมาตรวจสอบกับภาคีที่ร่วม ซึ่งแต่เดิมสถิติของ ปก. จะอาศัยข้อมูลของตำรวจไปผสมกับแหล่งอื่น ทำให้ตัวเลขด้านอุบัติเหตุของไทยคลาดเคลื่อนมาโดยตลอด

ส่วนเรื่องที่จะทำโครงการต่อหรือไม่ ตอนนี้ฝ่ายต่างๆ กำลังรอผลว่าในระยะ 4 เดือนที่ดำเนินจะลดสถิติของการเกิดอุบัติเหตุได้มากน้อยแค่ไหน หลังการแถลงผล ผมเชื่อว่าทุกฝ่ายพร้อม เนื่องจากผลของโครงการมันประจักษ์อยู่แล้วว่าช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม

อะไรคือปัจจัยส่งเสริมโครงการไปสู่ความสำเร็จ

ผมว่าที่สำคัญขึ้นอยู่กับหัวหน้าหน่วย ถ้าโรงพักไหนหัวหน้ามีความกระตือรือร้น ขยันขันแข็ง มุ่งมั่นที่จะแก้ปัญหาอุบัติเหตุ ก็จะทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกอย่างลักษณะการทำงาน ผมจะไม่สั่งอย่างเดียว แต่จะพูดในลักษณะการสร้างแรงบันดาลใจ เช่น เรามาร่วมกันทำดี เรามาร่วมกันช่วยชีวิตคน เรามาร่วมกันทำบุญ



ป้าย...สี?



ใคร ๆ ก็รู้ว่ากรุงเทพเป็นมหานครที่เต็มไปด้วยป้ายโฆษณา
สารพัดขนาด ตั้งแต่เสาสูงแมกซ์ไวไฟ

จังหวัดปราจีนบุรีก็เลยได้ครองสมญา ‘เมือง
บ้าป้าย’ ไปอย่างไม่รู้เต็มใจหรือเปล่า

ป้ายโฆษณายักษ์ใหญ่ บดบังฟ้าอมรของนครหลวง
วันดีคืนดี ป้ายสูงตระหง่านก็ดันพายุแรงลมปลิวหลุด
ร่วง โชคร้ายก็พังทับบ้านคน หากหล่นแค่เฉียดหัวก็ถือว่า
โชคดี ฝึควมครอง

ลงมาที่ระดับใกล้สายตา หลายครั้งเมื่อต้องขับรถ
ในเมือง นับวันถนนจะขยายพันธุ์มากขึ้นจนเบียดบังคนจน
ตกขอบ การหลงทางเกิดขึ้นได้ง่าย ๆ หากกระเป๋ามีพิน ไม่มี
ตั้งค้จะซื้อหาครอบครองเครื่องนำทาง จีพีเอส ป้ายบอกทาง
ดูจะเป็นตัวช่วยระดับคลาสสิก

...แต่ก็อีกนั่นแหละ ในเมืองบ้าป้าย เพียงแค่ระยะ
ไม่เกิน 500 เมตร เราก็อาจพบป้ายมีลูกศรชี้ทิศทางนับสิบ
คู่มือมาตรฐานคับคั่งทุกอัน ไม่มีแบ่งแยกชนชั้น หรือเรียงลำดับ
ความสำคัญ เลยกกลายเป็นภาระของเราผู้ใช้ทาง จะไปไหน
ต้องใช้สายตาดี ๆ ดูกันเอาเอง

บางครั้ง ใครคนหนึ่งกำลังหาทางกลับรถ เข้าซอย
สำนักงานเขต แต่ป้ายบอกทางไปจุดหมายที่ว่าตันหลบอยู่
กลางดงป้ายเขียวขาว หน้าตาเหมือนกันไปหมด ทั้งโครงการ
คอนโดหรู หมู่บ้านนี้ โรงแรมนั้น คลับคล้ายคลิบคลาเห็น
ป้ายเขียวมีลูกศร เลี้ยวตาม เจออนุบาลลูกหมี...นี่เรื่องจริง

ป้ายเขียว ป้ายขาว...ใครๆ ก็ทำได้?

เนื่องจากเสียงบ่นชมถึงป้ายบอกทางที่ชวนเวียนหัว ยังมีเพียง
แผ่วเบา และคนส่วนใหญ่ก็ยังไม่ยี่หระถึงมลภาวะทางสายตา ที่มีจริง
แต่ทำเป็นไม่เห็น การคุมกำเนิดป้ายก็ยังไม่ใช่ว่าเรื่องง่าย ยิ่งเมื่อถูกกฎเกณฑ์
ของกรมทางหลวง ซึ่งมีข้อกำหนดในการพิจารณาอนุญาตติดตั้ง
ป้าย ที่ดูเหมือน ‘เราก็ดำเนินป้ายเป็นของตัวเอง’ ได้ อย่างไม่ยากเย็น
เท่าไร เพียงมีชื่อประเภทกิจการอยู่ในหมวดหมู่ตามที่กำหนด
หรือเป็นสถานที่เอกชนที่มีผู้ติดต่อจำนวนมาก จ่ายเงิน ตั้งป้าย
ก็เป็นอันจบ...

แต่เรื่องน่าแปลกใจยังไม่จบ เพราะในระเบียบการขอติดตั้งป้าย
ฉบับเดียวกันของกรมทางหลวง ทั้งป้ายบอกทาง ป้ายชี้ทาง ต่างถูก
กำหนดสีเอาไว้ว่า ป้ายของทางราชการ จะเป็น พื้นสีเขียว ตัวอักษร
ขาว หรือ พื้นขาว ตัวอักษรดำ ส่วนป้ายของเอกชนนั้น จะมีลักษณะ
เป็น พื้นสีน้ำตาลตัวอักษรขาว!!! แล้วพวกป้ายบอกทางไปคอนโด หรือ
โรงแรมดัง ๆ ที่เป็นพื้นขาวบ้าง เขียวบ้าง เขาได้แต่ใดมา? ทำเอง หรือ
นี่จะเป็นป้ายเถื่อนที่ถูกกฎหมาย

ไม่มีคำตอบแน่ชัดในสายลม แต่เชื่อกันว่าเรื่องนี้ทฤษฎี ‘กฎ
เกณฑ์ มีไว้เพื่อทดสอบทักษะการหลบหลีก’ อาจถูกยกขึ้นมาอธิบาย
ได้บ้าง เพราะในความเป็นจริง ไม่ว่าจะเป็น พิพิธภัณฑ์พระเครื่อง
โรงรับจำนำ คอนโด หมู่บ้าน โรงเรียนอนุบาล ห้างสรรพสินค้า ต่างก็ใช้
ทั้งป้ายเขียว ป้ายขาวกันทั้งนั้น จะหาป้ายบอกทางสีน้ำตาล เห็นจะ
มีแต่สถานีตำรวจ

การขออนุญาตติดตั้งป้ายชี้ทางในเขตทางหลวง

ลักษณะขนาดและรูปร่างของป้ายชี้ทางดังรูป ทั้งนี้อาจบอก
ระยะทางจากทางแยกถึงสถานที่ดังกล่าว เป็นกิโลเมตร หรือเมตร

ป้ายชี้ทางสถานที่ราชการ พื้นป้าย สีขาว ตัวอักษรและสัญลักษณ์ สีดำ
ป้ายชี้ทางสถานที่เอกชน พื้นป้าย สีน้ำตาล ตัวอักษรและสัญลักษณ์ สีขาว

กรมทางหลวงจะเป็นผู้พิจารณากำหนดประเภทและมาตรฐาน
ของป้าย รวมทั้งตำแหน่งติดตั้งป้ายที่เหมาะสม ผู้ขออนุญาตหรือ
เจ้าของสถานที่สำคัญ ยกเว้นส่วนราชการ จะต้องเสียค่าเช่าสำหรับการ
ติดตั้งป้าย ดังนี้

- ป้ายชี้ทาง ตำแหน่งละ 6,000 บาทต่อปี
- ป้ายติดตั้งข้างทาง ตำแหน่งละ 10,000 บาทต่อปี
- ป้ายแขวนสูง ชนิดเสาเดียว ตำแหน่งละ 50,000 บาทต่อปี

ข้อมูลจาก: เว็บไซต์กรมทางหลวง



สารพัดทางข้าม

ยอมรับว่าถนนถูกออกแบบมาเพื่อรับใช้การสัญจรของพาหนะก็จริง แต่ก็เชื่อว่าคนจะไม่สละสิทธิ์เดินบนถนนเอาเสียเลย โดยเฉพาะการข้ามถนน ที่มีหลักคิดสากลตรงกันคือ รถยนต์หรือยานพาหนะต้องหยุดตรงทางข้ามให้คนเดินก่อนเสมอ

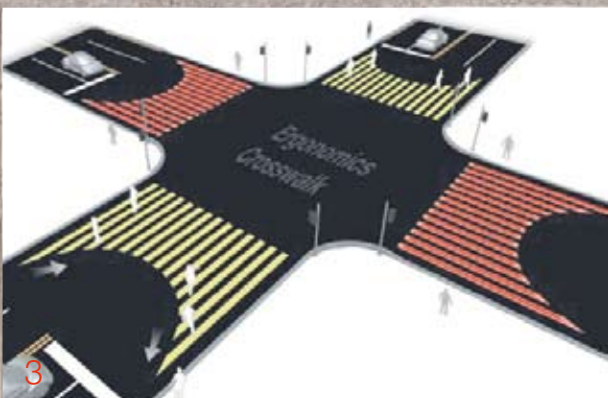
บริเวณที่มีการซ้อนทับของทางเดินคนกับทางวิ่งรถ จึงถูกขั้บแน่นให้โดดเด่นขึ้นมา บ่งให้ผู้ขับขี้และผู้ใช้ถนนเข้าใจร่วมกัน ทั้งนี้ทั้งนั้น ระบบทางข้ามไม่ว่าจะเป็นทางม้าลายหรือสะพานลอย ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้คนเดินข้ามถนนได้ปลอดภัยยิ่งขึ้น



1 เมืองเคิร์กแลนด์ รัฐวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา

วิธีการข้ามถนนแบบน่ารัก ดูล้ำลายหน้าโรงเรียนหลายแห่งในบ้านเรา แม้ระดับโลก ธงเล็กๆ ก็ยังสร้างความอุ่นใจ ยามข้ามถนนได้

ที่มา: www.jonathankern.com



3 โซล เกาหลีใต้

โดยธรรมชาติ คนข้ามถนนมักไม่เดินตรง 'Ergo Crosswalk' หนึ่งในผลงานจากสนามประกวดแบบ Seoul International Design Competition 2010 โดย แจ มิน ลิม ซึ่งนำเสนอรูปแบบ ใหม่ของทางม้าลายที่เพิ่มส่วนโค้งเพื่อขยายขอบเขตความปลอดภัยออกไป

ที่มา: www.treehugger.com

2 ลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา

ยืนยันว่าทางข้ามไม่จำเป็นต้องเป็น 'ม้าลาย' เสมอไป เพราะไม่ว่าจะเป็นลวดลายแบบไหน หากผู้คนมีสำนึกสาธารณะดี ทางข้ามนั้นย่อมปลอดภัย

ที่มา: www.treehugger.com

สำหรับกรุงเทพฯ ประเทศไทย เคยมีการประกาศติเคีย 1 สิงหาคม 2552 เป็นวันเริ่มต้นรณรงค์จับปรับผู้ข้ามถนนโดยไม่ใช้ทางม้าลาย และสะพานลอย มีค่าปรับไม่เกิน 200 บาท ส่วนรถที่ไม่จอดให้คนข้ามมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท แต่เวลาผ่านไป เรื่องนี้ดูเจียบเจียบ ถนนเกือบทุกสายก็ยังคงมีการข้ามแบบง่ายๆ ตรงไหนก็ได้ ยอม 'วัดดวง' กับรถยนต์กันอยู่ทุกวี่ทุกวัน

เมืองจราชรปลอดภัย

3 มิถุนายน 2554 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้เข้าร่วมพิธีเปิดคาราวาน เมืองจราชรปลอดภัย โตโยต้าถนนสีขาว ณ บริเวณลานหน้าเซ็นทรัลเวิลด์ แยกราชประสงค์ ภายใต้แนวคิด ‘ร่วมสร้างวัฒนธรรมปลอดภัยด้วยวินัยและน้ำใจ’ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์และสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐที่ประกาศให้ ‘ความปลอดภัยบนท้องถนน’ เป็นวาระแห่งชาติ นอกจากนี้ ยังเป็นการขยายขอบเขตความรับผิดชอบต่อสังคมไปยังเครือข่ายของโตโยต้าและชุมชน

คาราวาน เมืองจราชรปลอดภัย โตโยต้าถนนสีขาว จัดขึ้นใน 26 จังหวัด มีจุดเริ่มต้นที่ กรุงเทพฯ เป็นแห่งแรก และขยายไปยังภูมิภาคอีก 25 จังหวัดทั่วประเทศ โดยกิจกรรมในงานจะแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เมืองแห่งการเรียนรู้ เน้นให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัย และขับขี่อย่างถูกกฎจราจร รวมถึงการสอดแทรกความมีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่แก่ผู้ร่วมทางบนท้องถนน

ส่วนที่ 2 เมืองแห่งวินัยเพื่อความปลอดภัย เน้นในส่วนของการรณรงค์ยานพาหนะ สภาพแวดล้อม เพื่อให้เข้าใจถึงปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ และแนะนำแนวทางการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 กิจกรรมสร้างสรรค์และความบันเทิง เป็นการสร้างความสนใจให้เกิดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยผ่านกิจกรรมสันทนาการและความบันเทิง

แผนงานลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

7 มิถุนายน 2554 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มูลนิธิเมาไม่ขับ ได้จัดประชุมเรื่อง การออกแบบสารของแผนงานลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดรูปแบบ และวิธีการสื่อสารกับประชาชน ให้มีความเข้าใจและตระหนักถึงปัญหาของการเมาแล้วขับ

ในการประชุมครั้งนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิและภาคีได้เข้าร่วมประชุมเพื่อกำหนด ‘สาร’ ที่จะสื่อถึงประชาชน เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการลดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีอาการมึนเมา โดยที่ผ่านมารูปแบบและวิธีการสื่อสารของมูลนิธิเมาไม่ขับ ถือว่าประสบผลสำเร็จอย่างมาก สามารถนำไปใช้เป็นต้นแบบในการสื่อสารกับประชาชนให้ตระหนักถึงปัญหาต่างๆ ได้

ทั้งนี้ผู้แทนจาก ศวปถ. ประกอบด้วย นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ นริศรา นิธิกาญจนกุล และ วัฒนดนัย ธนัญชัย ได้เข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อคิดเห็น และนำข้อสรุปที่ได้จากการประชุมมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์กับองค์กรต่อไป

จังหวัดนำร่องอุบลราชธานี กับการป้องกันอุบัติเหตุ

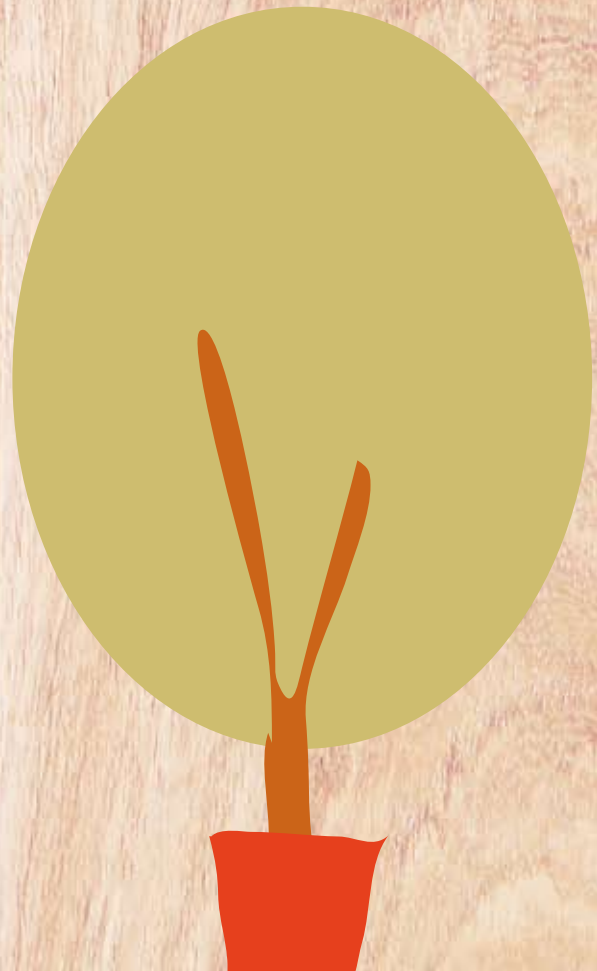
24 มิถุนายน 2554 นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้ร่วมเป็นวิทยากรในงานเสวนา **คุยวงใน สอจร. + สื่อมวลชน** กับการป้องกันอุบัติเหตุ ที่ จังหวัดอุบลราชธานี โดยมี สุรพล สายพันธ์ ผู้ว่าราชการจังหวัด วีระชน เกลียวกลม รองหัวหน้าคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนำร่อง (สอจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นผู้ร่วมวงสนทนา โดยเนื้อหาของงานนี้ คือ ความเป็นไปได้ของคนท้องถิ่นที่จะผลักดันนโยบายสู่ระดับชาติ

เนื่องจากอุบลราชธานีได้มีการรณรงค์ให้ภายในวิทยาลัยและโรงเรียน เป็นพื้นที่สวมหมวกกันน็อค การเสวนาครั้งนี้ จึงมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานจริงจาก อาจารย์ทวีศักดิ์ บุตรจันทร์ วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี อาจารย์ทรงวุฒิ ทองแสง โรงเรียนนารีนุกูล และอาจารย์กาญจนา ทองทั่ว มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ภายใต้หัวข้อ **พื้นที่ต้นแบบของดีเมืองอุบลฯ**

นอกจากนี้ ยังได้มีการหาแนวทางการทำงานร่วมกับสื่อมวลชน เพื่อให้เป็นช่องทางการสื่อสารของประชาชนในพื้นที่ เช่น การเปิดช่วงเวลาทางสถานีวิทยุ เพื่อให้ประชาชนได้โทรเข้ามาร้องเรียน หรือรายงานอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

ความปลอดภัยทางถนนสู่ไทยพรีเมียร์ลีก

27 มิถุนายน 2554 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ประชุมหารือกับ ดร.วิจิต แยมบุญเรือง ประธานบริษัทไทยพรีเมียร์ลีก เพื่อสนับสนุนให้เกิดมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางของกองเชียร์ฟุตบอล โดย ดร.วิจิตได้สนับสนุนและให้โอกาสศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) นำเสนอมาตรการในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการของสโมสรไทยพรีเมียร์ลีก ในวันที่ 21 กรกฎาคม โดยตั้งเป้าหมายเบื้องต้นไว้ว่า จะมีสโมสรฟุตบอลหลายทีมให้ความสนใจ และเข้าร่วมจัดทำมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับกองเชียร์



ปานสัมมนา การพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการแก้ไข และป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ ถูกจัดขึ้น เพื่อให้ได้ข้อสรุปในการพิทักษ์ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

นับได้ว่าเป็นครั้งแรกของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ผู้บริหารระดับสูงขององค์กรซึ่งเป็นประธานของงาน มีส่วนร่วมในการสัมมนาตลอด ตั้งแต่วันแรกจนถึงวันที่ 3 ถึงแม้ว่าจะมีงานด่วนเข้ามาแทรกบ้าง แต่ พล.ต.ท.วรพงษ์ ชิวปรีชา ผู้ช่วย ผบ.ตร. ที่รับ ผิด ชอบ งาน จราจร ในขณะนั้น (22 กุมภาพันธ์ 2553) ก็เลือกใช้วิธีการขับรถไปกลับ ระหว่างสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติกับโรงแรม

อิมพีเรียล หัวหิน เพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการสัมมนากลุ่ม ผู้บริหารตำรวจระดับรองผู้บัญชาการภาค และรองผู้บังคับการทั่วประเทศที่รับผิดชอบงานจราจรได้อย่างไม่ขาดตกบกพร่อง

เมื่อผู้นำตำรวจเข้มแข็ง เอาจริงเอาจัง มุ่งมั่นเช่นนี้ ก็ทำให้ที่ประชุมวันนั้นเต็มไปด้วยบรรยากาศของการจุดประกายในการสร้างแรงบันดาลใจของเหล่าบรรดานายตำรวจใหญ่ให้ร่วมคิดหาแนวทางในการทำงาน และก้าวต่อไปเพื่อลดจำนวนคนตาย

มติใหม่ของท่าน

บนถนนที่มีสถิติสูงกว่าการตายจากคดีอาชญากรรมถึง 4 เท่า

พล.ต.ท.วรพงษ์ กล่าวสรุปในที่ประชุมถึงการปรับทิศทางการทำงานใหม่โดยจะตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง

นับตั้งแต่การประชุมสัมมนาครั้งนั้นเป็นต้นมา ได้มีการจัดประชุมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหน้าที่ของผู้บริหารตำรวจ อันเป็นผลเนื่องมาจาก

ฤดูแต่งตั้งโยกย้าย แต่ก็มิได้เป็นอุปสรรคจนทำให้การดำเนินการตามเจตนารมณ์ที่ถูกจุดประกายขึ้นที่หัวหิน ถูกเบี่ยงเบนหรือหยุดชะงักไป หากแต่มีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยผ่านการสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายภาคส่วน

ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนหลักอย่างเต็มที่ในทุก ๆ ด้าน

แรงเชียร์จากภาคีภาคส่วนต่างๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความต้องการจะเห็น ‘พลังของท่านในบทบาทที่ใหญ่’ ผู้ลุกขึ้นมาทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ยุติธรรม และเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสังคมไทยให้จงได้...ตำรวจไทยสู้ๆ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติระดมตำรวจทั่วประเทศประชุมการบังคับใช้กฎหมายอุบัติเหตุ

22 กุมภาพันธ์ 2553 มีการจัดสัมมนาเรื่อง ‘การบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน’ ขึ้นที่โรงแรมอิมพีเรียล หัวหิน โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) มีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก

พล.ต.ท.วรพงษ์ ชิวปรีชา ผู้ช่วย ผบ.ตร. กล่าวเปิดงาน ซึ่งผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ระบุว่า สหประชาชาติ (UN) และองค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ประกาศปฏิญญามอสโก เพื่อลดอุบัติเหตุลงครึ่งหนึ่งภายใน 10 ปี ซึ่งในส่วนของไทยปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้สร้างความเสียหายให้เศรษฐกิจชาติกว่า 4 แสนล้านบาทต่อปี

ดังนั้น จึงได้มีการจัดทำแผนแม่บทการบริหารงานด้านจราจร ระยะ 3-5 ปี มุ่งเน้นการลดอุบัติเหตุ โดยจะทำเรื่องขอเพิ่มงบประมาณด้านงานจราจรจากรัฐบาล เนื่องจากปีที่ผ่านมามีได้รับ

การสนับสนุนเพียง 20 ล้านบาทเท่านั้น นอกจากนี้จะมีการปรับการทำงานใหม่ รวมไปถึงจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุ เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้ง

ผู้ช่วย ผบ.ตร. กล่าวอีกว่า อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ถือเป็นปัญหาสำคัญของชาติที่จะต้องช่วยแก้ไข ลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่พุ่งสูงขึ้นอย่างน่าเป็นห่วง โดยขณะนี้ผู้เสียชีวิตถึงปีละ 12,000 คน เทียบเท่ากับจำนวนผู้เสียชีวิตจากเครื่องบินจัมโบ้ตกสัปดาห์ละ 1 ลำ

นอกจากนี้การสูญเสียชีวิต และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เมื่อคิดเป็นเงินจะมีจำนวนถึง 2.3 แสนล้านบาทต่อปี เมื่อรวมกับปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน จะมีตัวเลขที่สร้างความเสียหายมากกว่า 4.3 แสนล้านบาท จนทำให้รัฐบาลได้กำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นวาระแห่งชาติ

ที่มา: <http://www.prachupost.com>



ทุก 1 ชั่วโมง
คนไทย 1 คน

ต้องเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุ
บนท้องถนน

อุบัติเหตุไม่ใช่ 'โชคชะตา'
แต่เป็นเรื่องที่ 'ป้องกันได้'



ถึงเวลาแล้ว
ที่ทุกฝ่ายต้องร่วมกัน

‘ลงมือทำ’