

ร่วมทำาง

บนถนน ทุกคนปลอดภัย

2

กรกฎาคม-สิงหาคม
2554

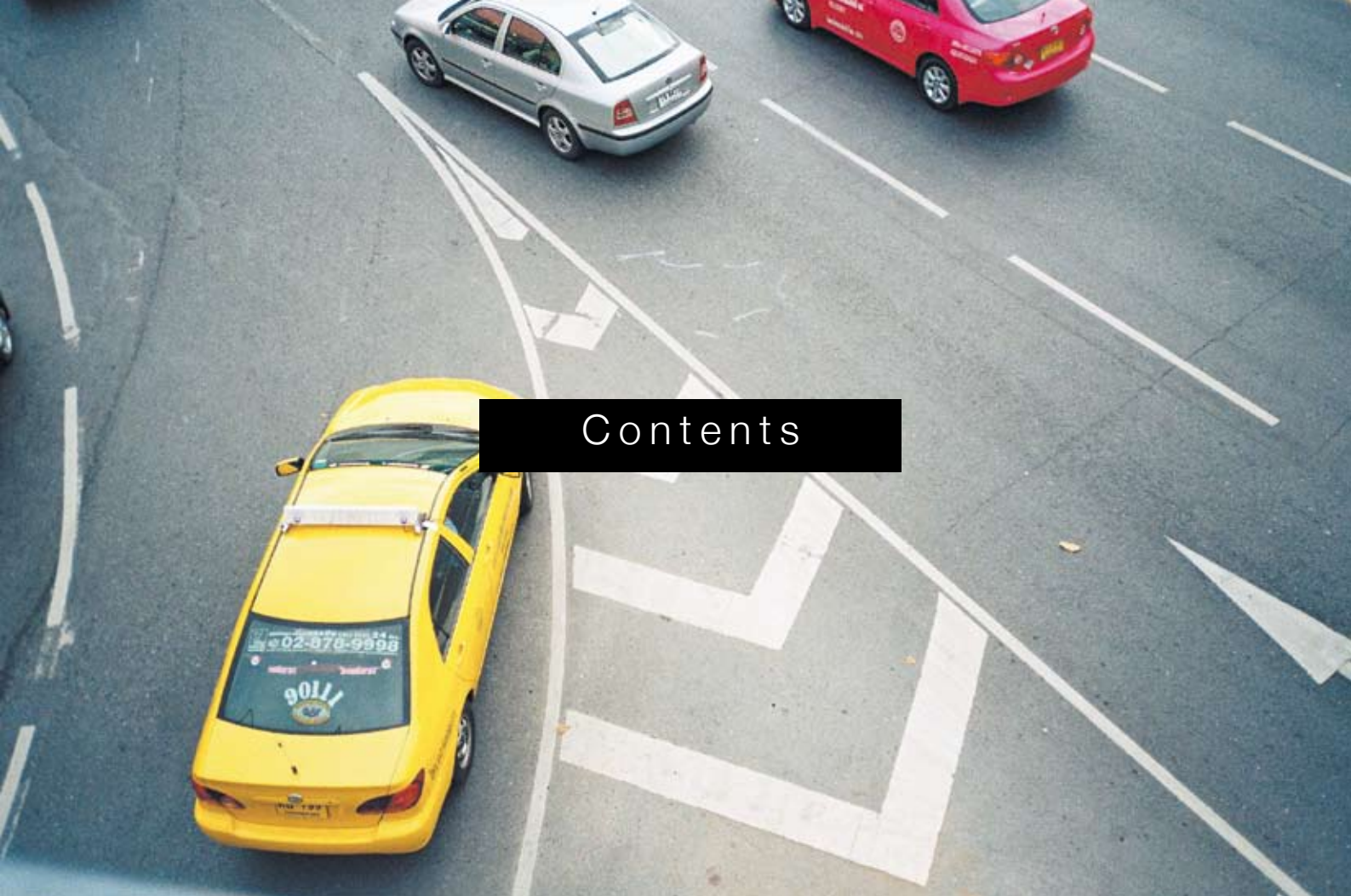
ทศวรรษ

แห่ง

ความปลอดภัยทางถนน



**SAFETY
FIRST**



ถ้าไม่นับรวมโรคภัยไข้เจ็บที่ต่างต้องเผชิญกันตามธรรมชาติ ก็เห็นจะมีอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น ที่สามารถเป็นตัวสลดแทรกกล้าดับต้น ๆ ในตารางสาเหตุการตายของประชากรโลกได้ ทั้งที่มนุษย์เป็นผู้ประดิษฐ์คิดสร้างเครื่องจักรพาหนะมีล้อเหล่านั้นขึ้นมา แต่สุดท้ายสุภาษิต ‘หมองตายเพราะงู’ ก็พิสูจน์ความหมายของมันได้เป็นอย่างดี สถิติคนตาย 1 คน ในทุก 6 วินาที เป็นอีกเสียงช่วยยืนยันถึงตัวเลขผลลัพธ์ที่น่าตกใจของมหันตภัยบนท้องถนน ทั้งที่ในทุกสังคมล้วนมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือกฎจราจรอยู่แล้ว แต่ทำไมเราจึงไม่สามารถคุมกำเนิดอัตราการตายได้ บางคนบอกว่ากฎหมายไม่ใช่สูตรตำราวิเศษที่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ทุกอย่าง จริงอยู่ กฎจราจรมีไว้เพื่อควบคุมพฤติกรรมของทั้งผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนให้มีความปลอดภัยบนบรรทัดฐานเดียวกัน แต่ตัวกฎหมายเองก็จำเป็นต้องเรียกร้องความร่วมมือจากประชาชนเสมอ และไม่ใช่ว่าทุกคนที่เห็นสาธารณะเป็นใหญ่เหนือเรื่องส่วนตัว ในความเป็นจริง การฝ่าฝืนกฎหมายกับท้องถนนจึงเป็นสัญชาตญาณที่เกิดขึ้นกัน หลายคนผูกมิตรกับความมกง่ายจนเคยตัว และเห็นจนชินตา...เป็นเรื่องเลวร้ายที่แสนปกติ บางคนก็ยังสามารถอ้างกันได้อีกว่า “อุบัติเหตุไม่ได้มีต้นเหตุอยู่ที่คนเท่านั้นนะครับ รถเก่า ถนนพัง น้ำท่วม ไฟจราจรเสีย...นั่นก็ใช่” ไม่ผิดนักที่ปัจจัยนอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ก็เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้เหมือนกัน ทางแก้ปัญหาให้ครอบคลุมจึงไม่ได้จบที่การออกกฎหมายจากรามางบังคับใช้เท่านั้น หลายประเทศยังต้องมีการถกเถียงเรื่องมาตรฐานของอะไรหลาย ๆ อย่างอีกมาก จนในที่สุดองค์กรระดับโลกอย่างสหประชาชาติก็ต้องยื่นมือออกมากำกับเรื่องนี้ด้วยตนเอง ด้วยการประกาศให้ช่วงเวลา 10 ปี จาก 2011-2020 เป็น ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัย’ เพื่อสร้างเป้าหมาย ‘ลดสถิติการตายลงครึ่งหนึ่ง’ พร้อมด้วยหลักปฏิบัติมากมายครอบคลุมถึงทุกปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และทำการส่งลูกให้ชาติสมาชิกนำไปขยายผลงานต่อ แต่นั่นไม่ใช่สาระหลักเพียงหนึ่งเดียวของโครงการใหญ่ครั้งนี้ เพราะอีกประเด็นที่ทุกฝ่ายต้องรับรู้ร่วมกัน คือ การแปรข้อความจากหน้ากระดาษไปสู่มือ เป้าหมายที่วาดฝันไว้จะเป็นจริงได้ก็ด้วยนำทฤษฎีไปลงมือปฏิบัติจริงเท่านั้น ถึงเวลานั้นนโยบายเหล่านี้ไปทำจริงเสียที! อย่าปล่อยให้เรื่องนี้เป็นสื่อกระดาษอีกตัวที่ถูกทิ้งอย่างไร้ความหมาย นั่นคือเรื่องสำคัญยิ่งกว่า

เจ้าของ
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
บรรณาธิการอำนวยการ
นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
บรรณาธิการ
รุ่งฤทธิ์ เพ็ชรรัตน์
ศิลปกรรม
เดือน จงมันคง
สำนักงาน
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
1168 ซอยพลโยธิน 22 ถ.พลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2511-5855
โทรสาร 0-2939-2122
Email: thainhf@thainhf.org
อำนวยการผลิต
บริษัท เปนโท พับลิชชิ่ง จำกัด
โทรศัพท์ 0-2736-9918
โทรสาร 0-2736-8891
อีเมล waymagazine@yahoo.com



กอดรหัสอุบัติเหตุ หน้า 8
ประเทศไทย กับ ‘ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน’
เมื่อประเทศไทยประกาศเอาจริงเอาจัง กับเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเริ่มต้นที่นโยบายหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์ ไปถึงการยกระดับโครงสร้างระบบจราจร เพื่อลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรชั่วโมงละ 1 คนลงให้ได้
กลับให้ได้ ไปให้ถึง หน้า 12
ทศวรรษแห่งความปลอดภัย
เมื่ออุบัติเหตุบนท้องถนนพรากชีวิตประชากรโลกไปเฉลี่ยปีละ 1.3 ล้านคน ทั้งที่เป็นเรื่องที่น่าจะป้องกันได้ องค์การสหประชาชาติจึงออกมาประกาศให้ปี 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัย พร้อมทั้งประกาศหลักการที่ชาติทั้งหลายต้องรับไปปฏิบัติจริงให้เห็นผล

Contents

ถนนรอบโลก	4	24 ขอกาง(ให้จักรยาน)หน่อย
สิทธิบนถนน	6	25 บนบกาวี
กอดรหัสอุบัติเหตุ	8	26 ทางเดียวกัน
หลักกิโลเมตร	10	30 เปิดไฟสูง
กลับให้ได้ ไปให้ถึง	12	31 ป้ายบอกทาง
จำเผลอแล้วเจอกัน	17	32 รอบบ้านเรา
ทางม้าลาย	18	34 ปลายทาง
ระหว่างทาง	16	35 การ์ตูน
พิกตา(ขับช้าๆ ถึงจะเห็น)	23	

ภารกิจใหม่ของสัตว์ประหลาดขนสีฟ้าอารมณ์ดีเริ่มขึ้นแล้ว เขาจะมาช่วยหนูๆ และครอบครัวให้ใช้ถนนอย่างปลอดภัยไว้กังวล!

โกรเวอร์ (Grover) ตัวการ์ตูนสีฟ้าแห่งเซซามี่ สตรีท (Sesame Street) รายการโทรทัศน์ชื่อดังอายุ 40 กว่าปีของอเมริกา ได้ใช้ความน่ารักอันล้นเหลือของเขามัดใจเด็กๆ ขณะเดียวกันก็ให้พวกเขาซึมซับและเตรียมพร้อมสู่ภาคปฏิบัติบนถนน โดยบทบาททางจอแก้วของโกรเวอร์ครั้งนี้ถูกนำเสนอครั้งแรกในงาน Make Roads Safe ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และจะออกฉายทั่วโลกเดือนพฤษภาคม

USA

ตัวการ์ตูนกับบทบาทบนถนน



ซูเปอร์สตรีท (Superstreet) ระบบทางสัญจรซึ่งถูกพัฒนาจากแนวคิดมิชิแกนเลฟท์ (Michigan Left) เป็นระบบที่พาหนะจากถนนรองจะไม่สามารถตรงเข้าสู่ถนนหลักได้ กล่าวคือ การเลี้ยวซ้ายและการสัญจรข้ามแยกจะถูกวางแผนทางใหม่ ผู้ขับขี่จะต้องเลี้ยวขวาก่อนจากนั้นจึงกลับรถเพื่อเข้าสู่เส้นทางที่ต้องการ

วิธีการนี้อาจดูสิ้นเปลืองเวลา ทว่าจากการศึกษาของดอกเตอร์โจ ฮัมเมอร์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธาและสิ่งแวดล้อม แห่งมหาวิทยาลัยนอร์ทแคโรไลนาและคณะสำรวจพบว่ามันไม่เป็นเช่นนั้น

จากการบันทึกข้อมูลของแยกที่มีสัญญาณ

USA

ยอดถนน



‘ใบอนุญาตฆ่า’ โครงการนวัตกรรมละครศึกษาสัญชาติอังกฤษ เกิดจากการรวมตัวกันของ 8 หน่วยงานผู้เกี่ยวข้องกับถนนเคนท์และเมตเวย์ ทางฝั่งตะวันออกของลอนดอน ประกอบด้วย หน่วยดับเพลิง และ ภูมิกำหนดทางหลวง เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภามेटเวย์ หน่วยบริการทางหลวง บริการรถพยาบาลชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ ห้างหุ้นส่วนกลิ้งวงจรวด และบริการเรือนจำหลวง

เมื่อ 3 ปีก่อน มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 500 คนบนเส้นเคนท์และเมตเวย์ ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 17-24 ปี ส่วนหนึ่งเพราะขาดทักษะและประสบการณ์ นอกจากนี้

UK

ใบอนุญาตให้ฆ่า



บางส่วนในรายการ โกรเวอร์คุยกับเด็กๆ ว่า ถ้าฝันอยากเป็นนักบินอวกาศพวกเขาต้องทดสอบหมวกนิรภัยที่จักรยานเสียก่อน หรือหากฝันอยากเป็นนักเดินป่า ก็ต้องฝึกมองซ้ายขวาให้ดีทุกครั้งก่อนข้ามถนน

ด้วยประสบการณ์การวิจัยของเซซามี่ สตรีท บวกกับความรู้เชิงลึกของสมาพันธ์ความปลอดภัยบนท้องถนน จะช่วยให้เด็กๆ เข้าใจถึงความเสี่ยงของการสัญจรทางถนนและบริเวณรอบ รวมถึงใช้พฤติกรรมที่ปลอดภัยบนถนนและยานพาหนะ

[ที่มา: www.grsroadsafety.org]

ไฟจราจร 3 แห่งในรัฐนอร์ทแคโรไลนาแสดงให้เห็นว่า ไม่ว่าผู้ขับขี่จะเลี้ยวซ้ายหรือตรงไป ระยะเวลาดำเนินทางตามปกติตั้งแต่พาหนะมาถึงแยกกระทั่งเลี้ยวหรือข้ามแยกสำเร็จนั้นใช้เวลาพอๆ กับการสัญจรแบบซูเปอร์สตรีท

การสำรวจยังพบว่าซูเปอร์สตรีทสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุรถชนได้ถึง 63 เปอร์เซ็นต์ อย่างไรก็ตาม ในทางทฤษฎี การสร้างซูเปอร์สตรีทยังเป็นไปได้ยาก เพราะต้องขยายปรับปรุงทางกลับรถให้สะดวกสบาย รวมถึงเปลี่ยนตำแหน่งสัญญาณไฟจราจรใหม่

[ที่มา: www.sciencedaily.com]

พวกเขาหลีกเลี่ยงความเสี่ยงและอันตรายจากการขับอย่างประมาท

โครงการดังกล่าวผลิตและฉายภาพยนตร์สะท้อนอารมณ์ชื่อเรื่องว่า ‘L2K’ (Licence to Kill) มุ่งเป้าไปที่ผู้ชมเยาวชนอายุ 16-18 ปีที่อาศัยบนถนนเคนท์และเมตเวย์เป็นหลัก

เสียงตอบรับจากเยาวชนที่ได้ชมกล่าวว่า ตัวหนังมีพลังสื่อสารให้พวกเขาถูกคิดถึงความปลอดภัยและผลกระทบจากการขับรถอย่างไม่ระมัดระวังขึ้นมากที่สุดทีเดียว หนึ่งในพลังสำคัญของหนังคือสถานที่ถ่ายทำเป็นเส้นทางเดียวกับที่ผู้ชมต้องผ่านไปมาทุกเมื่อเชื่อวัน

[ที่มา: www.licencetokill.org]

ลูก โรบินสัน เด็กหนุ่มวัย 19 ปี ขับรถยนต์มาพร้อมผู้โดยสารอีก 3 คน เขาเหยียบด้วยความเร็วสูง กระทั่งรถเกิดเสียหลักปะทะเสาไฟฟ้าก่อนลอยกระเด็นไปยังเสาไฟอีกต้น ผู้โดยสารทั้งหมดบาดเจ็บ ส่วนตัวเขาเองเสียชีวิต

เรื่องราวต่อจากนั้น กลายเป็นโฆษณาณรงค์ลดการใช้ความเร็วบนท้องถนนผ่านสถานีโทรทัศน์ทั่วประเทศผ่านแคมเปญ Ripple Effect

อุบัติเหตุทางถนนเพียงครั้งเดียวส่งผลต่อผู้คนมากมายแค่ไหน การตายของลูกก็สะท้อนถึงผู้คนรอบตัวเขา ตั้งแต่ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน จนถึงเจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัยฉุกเฉิน

AUSTRALIA

โฆษณาลดความเร็ว



โฆษณาชุดนี้กระจายออกอากาศเป็น 23 ตอนย่อย แต่ละตอน บรรดาคนใกล้ชิดตัวของลูกจะผลิตกันออกมาเล่าผลกระทบและความรู้สึกต่อการสูญเสียลูกชาย พี่ชาย หลานชาย และเพื่อนที่ดีที่สุดของพวกเขาไป หลังจากนั้น โฆษณาทั้ง 23 ตอนจึงรวบเป็นเรื่องเดียวยาวต่อเนื่อง 3 นาทีทางสถานีโทรทัศน์ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค สถานีวิทยุ ป้ายโฆษณา และสื่อออนไลน์

แคมเปญนี้มุ่งให้การใช้ความเร็วบนท้องถนนไม่เป็นที่ยอมรับเช่นเดียวกับการเมาแล้วขับ และต้องการให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนระลึกเสมอว่า ‘ทุกคนบาดเจ็บ เมื่อคุณเร่งความเร็ว

[ที่มา: www.everybodyhurts.com.au]

CAMBODIA

ป้องกันอุบัติเหตุกับผู้ชาย



การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพราะไม่สวมหมวกนิรภัยเกิดบ่อยเสียจนชาวกัมพูชาเห็นเป็นเรื่องธรรมดาเหมือนเป็นไข้หวัด

มูลนิธิสมาพันธ์รถยนต์นานาชาติ (FIA: Fédération Internationale de l'Automobile) จับมือกับองค์กรป้องกันการบาดเจ็บแห่งเอเชีย (AIP: Asia Injury Prevention) ผลิตสารคดีแสดงภาวะที่ตามมาเมื่อมีผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนน พร้อมวิธีแก้ไขที่ได้ผลจริงในทางปฏิบัติ จัดฉายในกัมพูชา

โครงการนี้มีดาราดัง มิเชล โหเยว ในฐานะทูตป้องกันการบาดเจ็บสากลร่วมเดินทางไปสัมภาษณ์ข้าราชการชั้นสูงของกัมพูชา เข้าพบรัฐมนตรีกรมโยธาธิการและคมนาคม เรียกร้องให้ออก

กฎหมายเร่งด่วนบังคับผู้ขับขี่จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้มิเชลยังได้เข้าเยี่ยมผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และร่วมให้การอบรมความปลอดภัยบนท้องถนนขั้นพื้นฐานแก่เยาวชน

ในงานนี้ มิเชลแนะนำให้ชาวกัมพูชาตระหนักถึงหน้าที่ของหมวกนิรภัย และหันมาใช้ประโยชน์จากอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุขั้นนี้ให้มากขึ้น เพราะจากสถิติ หมวกนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรได้ถึง 42 เปอร์เซ็นต์ และลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บได้มากถึง 69 เปอร์เซ็นต์

[ที่มา: www.asiainjury.org]

ทุกๆ 6 วินาที มีคนทั่วโลกเสียชีวิตหรือพิการเพราะอุบัติเหตุทางถนน หรือกว่า 10,000 คนในวันเดียวด้วยเหตุนี้ป้ายจราจรจีเอสแอลจึงออกแคมเปญ Decade of Action for Road Safety 2011-2020 จึงถูกผลิตขึ้นเพื่อเป็นสัญลักษณ์กระตุ้นทุกคนบนโลกให้เคลื่อนไหวบนท้องถนนอย่างปลอดภัยมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า และเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษกับเด็ก ๆ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผน ‘ทศวรรษแห่งปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2011-2020’ โดยองค์การสหประชาชาติ เพื่อไปสู่เป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลงให้ได้ 50 เปอร์เซ็นต์ภายในปี 2020

WORLD

ถึงเวลาลงมือ!



มีการประชาสัมพันธ์ผ่านสโลแกน WEAR. BELIEVE.ACT คนดังหลากหลายวงการทั่วโลกพร้อมใจกันติดสัญลักษณ์ป้ายจราจรจีเอสแอลกับตัวอาทิ ดีเร็กซ์ บั๊วเต็ง กองกลางทีมชาติกานา โอมิดิตจา ลี นักแสดงตลกชาวอังกฤษ เซบาสเตียน เวทเทล แชมป์โลกฟอร์มูล่าวัน รวมไปถึง ออง ซาน ซู จี ผู้นำฝ่ายค้านพม่า

จุดประสงค์ของการรณรงค์ป้ายเหลืองครั้งนี้เพื่อให้นโยบายป้องกันอุบัติเหตุทางถนนนี้ไปปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวัน โดยผู้สนใจสามารถดูข้อมูลทั้งหมดได้ที่ www.decadeofaction.org

[ที่มา: www.makeroadssafe.org]



หากพิจารณาสิ่งที่เกิดขึ้นรอบๆ ตัว หลายคนอาจเกิดข้อสงสัยว่าทำไมบ้านเราจึงเต็มไปด้วยถนนหนทาง แต่ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและปลอดภัยเหมือนในต่างประเทศ และบ่อยครั้งเราเห็นทางเท้าและสะพานลอยถูกมองข้ามไม่มีใครเหลียวแล แต่เรามีถนนทางหลวงใหญ่โตหลายแสนกิโลเมตร

นอกจากนี้ในช่วงเศรษฐกิจฝืดเคือง เดินทางไปไหนรถก็ยังติดนำข้าวรถป้ายแดงและรถมือสองยังคงขายดิบขายดี ส่วนคนที่ไม่มีความพอจะซื้อรถเก่ง ก็จำเป็นต้องยอมฝากชีวิตไว้กับคนขับรถโดยสารที่มักขับซิ่งหวาดเสียวจนบ่อยครั้งเกิดอุบัติเหตุ

สิ่งเหล่านี้เป็นตัวอย่างของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากสังคมที่ประชาชนไม่ได้รับประโยชน์จากภาครัฐอย่างเท่าเทียมกันในแง่ของการเดินทาง ซึ่งในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา เริ่มกลายเป็นประเด็นที่มีการพูดถึงกันอย่างกว้างขวางด้วยเหตุที่ว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในบ้านเรามุ่งเน้นให้ประโยชน์แก่ผู้ขับขี่รถยนต์เป็นหลัก

ความเสมอภาคบนท้องถนน

ความไม่เสมอภาคในการเดินทาง และผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน

‘ความเสมอภาคในการเดินทาง’ คือ ความเสมอภาคของประชาชนในการได้รับประโยชน์หรือการแบกรับต้นทุนจากการเดินทางด้วยระบบคมนาคมขนส่ง โดยภาครัฐมีหน้าที่ให้บริการและควบคุมดูแล เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้เดินทางแต่ละกลุ่มหรือแต่ละบุคคลอย่างเหมาะสมและเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึงถึงฐานะ อาชีพ ลักษณะทางสังคม และรูปแบบหรือความสามารถในการเดินทาง

สำหรับสังคมในบ้านเรา ดูเหมือนว่าเรื่องนี้จะอยู่แค่ในตำราเท่านั้น เพราะนับตั้งแต่ประเทศไทยมีถนนสายแรกและกิจการรถไฟเกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 กระบวนการวางแผนของภาครัฐในการลงทุนด้านคมนาคม มักพูดถึงแต่เรื่องความคุ้มค่าและประสิทธิผลที่คาดว่าจะได้รับ โดยผู้ใช้อย่างคนส่วนน้อยจัดเป็นประชาชนกลุ่มที่ได้รับประโยชน์หรือได้รับการดูแลมากที่สุด

ตัวอย่างที่เห็นชัดเจน คือ ถนนหนทางที่กว้างขวางและสะดวกรวดเร็ว มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศกว่า 2 แสนกิโลเมตร ในขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ เช่น รถเมล์ รถไฟ รถโดยสาร กลับเป็นไปอย่างล่าช้าและส่วนมากยังขาดคุณภาพการให้บริการ นอกจากนี้ ถนนยังถูกออกแบบและก่อสร้างเพื่อให้รถยนต์สามารถเคลื่อนไปตามกระแสจราจรได้อย่างลื่นไหล โดยไม่ค่อยได้คำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นที่มีจำนวนไม่น้อยไปกว่ากัน เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า

ผลพวงที่ตามมาอีกอย่างหนึ่งก็คือ เป็นการสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น หมุนวนเข้าสู่วัฏจักร รถติด เสียต่อมลพิษ อุบัติเหตุจราจร กัดดันให้ต้องมีการขยายถนนอย่างไม่สิ้นสุด

หนทางสู่อนาคตความเสมอภาคในระบบคมนาคมขนส่ง

ก่อนการปฏิรูประบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า คนจนที่สุดต้องแบกรับค่าใช้จ่ายเพื่อการรักษาพยาบาลเกือบร้อยละ 5 ในขณะที่คนรวยที่สุดแบกไว้เพียงร้อยละ 1-2 แต่หลังจากมีการปฏิรูปสุขภาพ เหลือมลันลดลงจนเกือบจะหายไป ที่เป็นเช่นนี้เพราะการพัฒนาระบบบริการสุขภาพได้ให้ความสำคัญกับความเสมอภาคอย่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 20 ปี

นี่คือทิศทางใหม่สำหรับการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง นั่นคือหันมามุ่งเน้นความเสมอภาคในการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และคุ้มค่า ภายใต้ทิศทางมุ่งสู่ความเสมอภาคนี้ จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดดในเรื่องสำคัญต่อไปนี้

1. กระบวนการตัดสินใจนโยบายที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายมีโอกาสเท่าเทียมในการได้รับข่าวสารข้อมูล รวมถึงการร่วมกำหนดลำดับความสำคัญของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การออกกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ ข้อตกลง สัมปทานว่าด้วยบริการขนส่งโดยสาร ทั้งนี้โดยอาศัยความรู้อันทันสมัย ถูกต้องแม่นยำ และการกระจายอำนาจตัดสินใจนโยบาย/การจัดบริการลงสู่ท้องถิ่นอย่างเพียงพอ
2. การปรับทิศทางการลงทุนจากถนนไปสู่ระบบขนส่งโดยสารสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกันทั่วประเทศ แทนที่จะมุ่งเน้นเฉพาะกรุงเทพฯ และปริมณฑล
3. การเพิ่มคุณภาพแก่โครงข่ายถนนแทนการขยายถนน เพื่อให้ทุกคนสามารถใช้ถนนเดิมที่มีอยู่ได้อย่างสะดวกปลอดภัย ทั้งคนเดินถนน คนขี่จักรยาน คนขี่จักรยานยนต์ และคนใช้รถโดยสารสาธารณะอย่างทัดเทียมกับคนขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเพิ่มสัดส่วนงบประมาณด้านคุณภาพให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ของงบประมาณเกี่ยวกับถนน
4. แยกอำนาจการกำหนดนโยบายออกจากอำนาจน่านโยบายสู่การปฏิบัติ ในส่วนการให้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างเด็ดขาดเพื่อปิดช่องทางแสวงประโยชน์โดยมิชอบ อันเป็นอุปสรรคสำคัญของการพัฒนาระบบบริการขนดิน



ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ถือเป็นความสูญเสียชีวิตที่สำคัญของคนไทย แม้สถิติตัวเลขการเสียชีวิตของเราจะลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 25 คน หรือประมาณชั่วโมงละ 1 คน ก็ยังถือเป็นตัวเลขที่น่ากังวลใจ ซึ่งมีใช้หมายถึงจำนวนผู้เสียชีวิตเท่านั้น แต่ตัวเลขนี้ยังสามารถคำนวณเป็นมูลค่าเงินความสูญเสียออกมามากถึง 230,000 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.8 เปอร์เซ็นต์ ของจีดีพี

นั่นเฉพาะในประเด็นตัวเลข ซึ่งในความเป็นจริง การเสียชีวิตยังส่งผลกระทบต่อครอบครัวมากมายกว่าที่คิด

ในแต่ละปีครอบครัวจำนวนมากต้องล่มสลาย เพราะสูญเสียเสาหลักของครอบครัว มีข้อมูลแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึง 65 เปอร์เซ็นต์ เป็นผู้ที่มียศสมรสหรือบุตรธิดา ยังไม่รวมถึงกว่า 5,000 ครอบครัวที่ต้องแบกรับภาระดูแลผู้พิการ ซึ่งตัวเลขจากสถาบันสิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพฯ ชี้ให้เห็นว่า 6 เปอร์เซ็นต์ของผู้บาดเจ็บรุนแรงจะลงเอยด้วยความพิการทางร่างกาย

ประเทศไทยกับ 'ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน'



ทั้งหมดของความสูญเสียที่เกิดขึ้น ทุกฝ่ายต้องร่วมกันตระหนัก เพราะเป็นเรื่องที่ 'ป้องกัน' และลดความสูญเสียชีวิตลงได้'

ในอีก 10 ปีข้างหน้า นับเป็นช่วงเวลาสำคัญที่รัฐบาลจะแสดงความ เป็น 'ผู้นำ' ในการ 'ลงมือทำ' โดยจะดึงความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในสังคมไทย รวมถึงระดมงบประมาณและทรัพยากร เพื่อทำให้ผู้เสียชีวิตลดลงจากเดิมอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของที่เป็นอยู่ โดยใช้แนวทาง 5 เสาหลัก (5 Pillars) ที่องค์การสหประชาชาติกำหนดไว้ (Road Safety Management, Safer Roads and Mobility, Safer Vehicle, Safer Road Users, Post Crash Response) ซึ่งมีความสำคัญและเร่งด่วน ที่ต้องผลักดันให้เป็นรูปธรรม ได้แก่

1. ด้านบริหารจัดการ

รัฐบาลจะต้องผลักดันให้มีองค์กรที่ทำหน้าที่ประสานให้ทุกหน่วยงานหลักทั้งภาครัฐ เอกชน และท้องถิ่น เข้ามา มีบทบาทสำคัญในการเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนงาน พร้อมกำหนดตัวชี้วัด (KPI) และมีแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแผนแม่บทและแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

เร่งรัดและสนับสนุนให้มีการศึกษา ลงทุนในการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน' พร้อมทั้งรัฐจะเป็นเจ้าภาพในการจัดหาและระดมทรัพยากรให้เพียงพอตามผลการศึกษาที่ได้ เพื่อผลักดันให้บรรลุเป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่ต้องการลดการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่ง ภายในปี 2563

2. เรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

เป็นมาตรการหลักเริ่มแรก เพราะทุกวันนี้ คนไทยใช้รถจักรยานยนต์สูงถึง 17 ล้านคัน หรือ 2 ใน 3 ของรถยนต์บนท้องถนน แต่การสวมหมวกนิรภัยของคนขับที่โดยเฉลี่ยอยู่เพียง 60 เปอร์เซ็นต์ (คนซ้อน 30 เปอร์เซ็นต์) ที่สำคัญคือผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษ พบว่ามีการใส่หมวกเพียง 14 เปอร์เซ็นต์ ทำให้ตัวเลขผู้บาดเจ็บศีรษะเป็นครั้งแรกหนึ่งของผู้ขับที่บาดเจ็บรุนแรง ส่งผลให้สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์สูงถึง 65-70 เปอร์เซ็นต์ ของผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั้งหมด

3. การบังคับใช้กฎหมาย

เพื่อให้มีความเข้มแข็งในการบังคับใช้กฎหมาย รัฐบาลควรมีนโยบายเร่งรัดและสนับสนุนให้ 'สำนักงานตำรวจแห่งชาติ' มีความพร้อมในด้านการจราจร ได้แก่ การยกระดับให้เกิดโครงสร้าง 'กองบัญชาการจราจรและความปลอดภัย' พร้อมทั้งการสนับสนุนด้านบุคลากร วัสดุอุปกรณ์ และ งบประมาณอย่างเพียงพอต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

4. ขนส่งสาธารณะ

รัฐบาลต้องเร่งรัดให้คนไทยได้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและปลอดภัย โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 30 เปอร์เซ็นต์ ในปี 2556 (ตามมติคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ) ทั้งการเพิ่มขึ้นของระบบราง รถโดยสารสาธารณะ รถตู้ รถนักเรียนที่ปลอดภัย

5. ปลุกฝังการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัย

เพื่อให้ผู้ขับขี่และคนเดินถนน มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ และสมรรถนะในการขับด้วยความปลอดภัย รัฐจะ

ต้องผลักดันให้เกิดการเรียนรู้ตั้งแต่ระดับประถมศึกษา มีการออกใบอนุญาตขับรถที่มีคุณภาพ โดยมีการให้ความรู้ด้านการจราจรไม่ต่ำกว่า 15 ชั่วโมง รวมทั้งการนำแนวทางการออกใบอนุญาตขับรถแบบเป็นขั้นตอน (Graduate Licensing) มาปรับใช้ เพื่อลดการสูญเสียชีวิตของนักขับอายุน้อยหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกำลังเป็นปัญหาสำคัญที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

6. ยกระดับความปลอดภัยรุดสาธารณะ

ยานพาหนะทุกคัน โดยเฉพาะรถสาธารณะ จะได้รับการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย โดยหน่วยงานหลักจะต้องมีระบบบริหารจัดการที่จะกำหนดมาตรฐาน และควบคุมกำกับ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับคนไทยในการเดินทางอย่างปลอดภัย

7. การจัดการโครงสร้างพื้นฐาน

ได้แก่ ผังเมือง ถนนที่มีลำดับชั้น (Hierarchy) การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (RSA: Road Safety Audit) และจัดการจุดอันตรายข้างทาง ต้องเป็นเรื่องสำคัญที่กระทรวงคมนาคม กรมโยธาธิการและผังเมือง จะต้องร่วมกันดำเนินการ เพราะจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุและอันตรายข้างทางยังพบอยู่ในสัดส่วนที่สูง (40 เปอร์เซ็นต์ ของอุบัติเหตุบนถนนทางหลวง เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง) รวมทั้งการกำหนดให้งบประมาณด้านความปลอดภัยต้องมีสัดส่วนไม่น้อยกว่า 10 เปอร์เซ็นต์ ของงบประมาณดำเนินการในแต่ละเส้นทาง

ในทุกๆ ชั่วโมง คนไทย 1 คนต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้งๆ ที่เป็นสิ่งที่ 'ป้องกันได้' และ บัดนี้ 'ถึงเวลาแล้ว' ที่ทุกฝ่ายต้องมาร่วมกัน 'ลงมือทำ' อย่างจริงจัง เพื่อลดการตายให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563



‘เกมบักสี-ชะ’
เครื่องมือลดเหยื่อเมาแล้วขับในญี่ปุ่น

厳罰化

นอกจากการรณรงค์ลด ละ เลิก เมาแล้วขับ กันอย่างมโหฬารแต่ไม่ได้ผลในบ้านเรา อยากให้มองกว้างๆ ออกไปข้างนอกบ้าง ดูสิว่า ใครสามารถรับมือกับปัญหานี้ได้จริง และ พวกเขาทำอะไร

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกระบุ ชาว ญี่ปุ่นบริโภคสุราเป็นอันดับที่ 2 ของเอเชีย รอง จากเกาหลีใต้ แต่จากกราฟแสดงสถิติผู้เสียชีวิต จากสาเหตุเมาแล้วขับลดลงอย่างต่อเนื่อง ในปี 2009 ผู้เสียชีวิตจากเหตุเมาแล้วขับเหลือเพียง 292 ราย แสดงว่ามาตรการลดอุบัติเหตุที่นั่น ค่อนข้างได้ผล

‘เกมบักสี-ชะ’ คือนโยบายสุดเข้มที่เข้ามาแก้ปัญหา เมาแล้วขับได้ชะงัดนัก หลักใหญ่ใจความของของนโยบายนี้ อยู่ที่การวาง

บทลงโทษให้หนัก ร่วมกับการบังคับใช้อย่างเข้มขัน

ทางภาครัฐของญี่ปุ่นบังคับใช้มาตรการสุดเข้มข้นมาแล้ว 2 ครั้ง ในปี 2001 และ 2007 จากกราฟจะเห็นวาระหว่างปี 1999-2000 ผู้เสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่พอรัฐหันมาใช้นโยบายเกมบักสี-ชะ ในปี 2001 จำนวนผู้เสียชีวิตกลับลดลงจาก 1,276 ราย เป็น 1,191 ราย

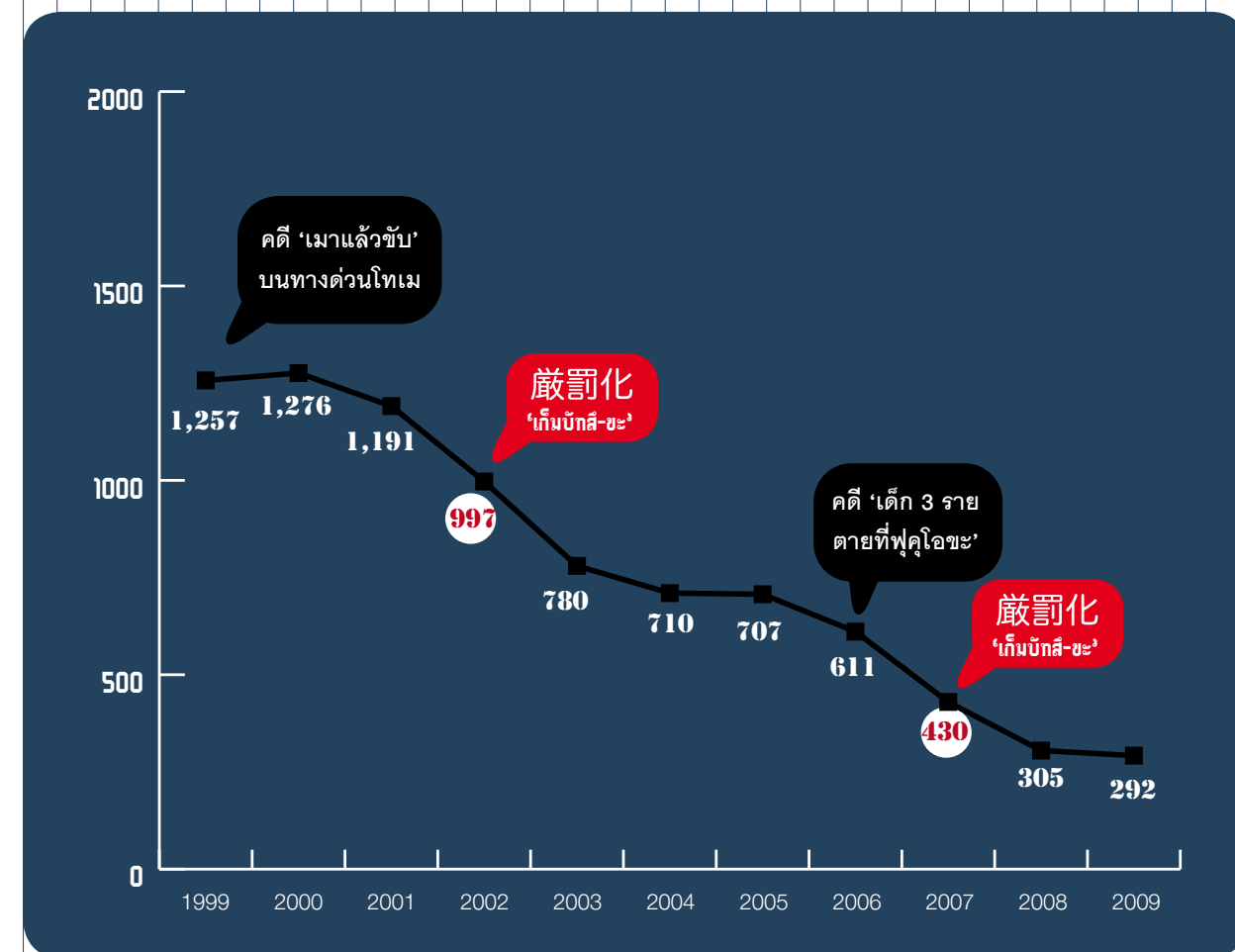
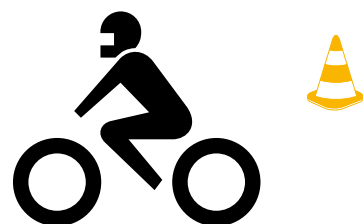
โดยโทษหนักที่ว่า ต้องหนักแน่นด้วยกันทุกฝ่าย ตั้งแต่ฝ่ายนิติบัญญัติ ตำรวจ รวมถึงในชั้นศาล

ตัวอย่างโทษหนักๆ เช่น เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2008 ศาลจังหวัดไซตามะลงโทษจำคุกเจ้าของภัตตาคาร 2 ปี ซึ่งเป็นผู้

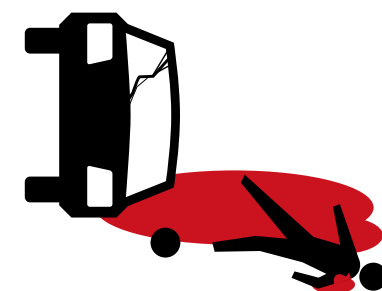
ให้สุราจําเลยดื่ม 2 ปี (รอลงอาญา 5 ปี) ด้วยความผิด ‘เมาแล้วขับ’ ทำให้คนตาย 2 ศพ บาดเจ็บอีก 6 ราย นับเป็นคดีแรกที่ศาลญี่ปุ่นเริ่มตัดสินลงโทษผู้ให้สุรา

ในขณะที่ประชาชนบางส่วนยังรู้สึกว่า ‘เกมบักสี-ชะ’ น่าจะสามารถใช้ได้ในระยะยาวกว่านี้ เพราะที่ผ่านมาเห็นได้ว่าเมื่อมาตรการเข้มเป็นช่วงๆ ผ่านไปลักพัก อุบัติเหตุใหญ่ๆ ก็จะมาให้เห็นเป็นซ้ำอีก

ประเทศไทยอาจจะลองถอดบทเรียน เกมบักสี-ชะ หรือนำส่วนที่ได้ผลมาปรับใช้กับบ้านเรา เชื่อแน่ว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์อันเนื่องมาจากผู้เมาแล้วขับต้องลดลงแน่นอน



คดีที่	วันเกิดเหตุ / ศาล / วันตัดสิน	ข้อเท็จจริง [โดยสรุป]	โทษตามกฎหมาย			อัยการฟ้อง	ศาลตัดสิน
			อาญา	จรรยาบรรณ	รวม		
1	28 พฤศจิกายน 1999 / ศาลจังหวัดโตเกียว / 8 มิถุนายน 2000	เมาแล้วขับชนรถยนต์ บนทางด่วน เด็กหญิง ตาย 2 คน บิดามารดา และผู้โดยสารอื่นในรถ บาดเจ็บ 5 คน, วัดปริมาณแอลกอฮอล์ ในเลือดได้ 0.63	5 ปี (ประมาท)	2 ปี	7 ปี	5 ปี	4 ปี
2	25 สิงหาคม 2006 / ศาลอุทธรณ์ฟุคุโอกะ / 16 พฤษภาคม 2009	เมาแล้วขับชนเด็กตาย 3 คน (ชนแล้วหนี)	20 ปี (เจตนา)	3 ปี	23 ปี	25 ปี (รวมความผิด ชนแล้วหนี)	20 ปี





ทศวรรษ

แห่ง ความปลอดภัยทางถนน



“ทุก ๆ 6 วินาที จะต้องมียกคนเสียชีวิตบนท้องถนน...สักแห่งบนโลก”

ไม่ต่างจากโรคระบาดหรือภัยธรรมชาติที่คร่าชีวิตผู้คนไปเป็นจำนวน มาก ต่างกันตรงที่อุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น ไม่ใช่เรื่องเกินการ ควบคุม และก็ไม่ใช่ว่าเรื่องเคราะห์ซ้ำกรรมสวาทเหมือนที่ใครบางคนว่า ไว้ เพราะหากพิจารณาให้ดีเหตุการณ์ร้าย ๆ เหล่านี้ก็ล้วนแต่เป็นเรื่อง ที่ป้องกันได้ก่อนอุบัติขึ้นทั้งนั้น และปัจจัยที่น่าจะควบคุมได้ง่ายอย่าง มนุษย์เราเอง ก็มักจะถูกสรุปว่าเป็นผู้ก่ออุบัติเหตุขึ้นแทบจะทุกครั้ง

มนุษย์จึงได้ออกแบบ ‘กฎหมาย’ มาเพื่อควบคุมพฤติกรรม หลาย ๆ อย่าง อันน่าจะเป็นปัจจัยก่อให้เกิดเหตุร้ายขึ้น ทั้งต่อตัวเอง และคนอื่น ๆ ในสังคม

แต่หากมองให้กว้างกว่านั้น ปัจจัยภายนอกอีกหลายอย่าง ก็เป็นต้นตอของอุบัติเหตุได้เช่นกัน การป้องกันอุบัติเหตุอย่างมี ประสิทธิภาพจึงต้องก้าวไปให้ไกลกว่าการตั้งธงความผิดไว้ที่คำว่า ‘ประมาท’

ทุกฝ่ายรู้ดีถึงความสูญเสียบนท้องถนนซึ่งเกิดขึ้นได้ทุกที่ทุก ขณะ เพื่อความปลอดภัยของทุกชีวิต การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จึงกลายเป็นประเด็นที่ถูกยกขึ้นมาพูดคุยกันในระดับโลก เพื่อหา มาตรการแก้ไขปัญหานี้ร่วมกัน โดยมีเป้าหมายอยู่ที่การทำให้ตัวเลข ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2011-2020

ปี 2009 สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้จัดการ ประชุมเรื่องความปลอดภัยทางถนน (First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action) ขึ้น โดยมี ประเทศรัสเซียรับหน้าที่เป็นเจ้าภาพ

ผู้เข้าร่วมงานนี้ประกอบด้วยตัวแทนมวลหมู่ประเทศสมาชิก บุคคลระดับผู้นำชาติต่าง ๆ รัฐมนตรี ตัวแทนจากคณะกรรมการ ภูมิภาคของสหประชาชาติ รวมไปถึงองค์การอนามัยโลก (WHO) ซึ่งจะต้องเข้ามารับมือต่อและเป็นกระบอกเสียงในการเผยแพร่ ข้อมูลข่าวสารไปยังมุมต่าง ๆ ของโลก

ผลจากการประชุมครั้งนั้น เกิดเป็นการประกาศเจตนารมณ์ ปฏิญญามอสโก (The Moscow Declaration) ซึ่งมีเนื้อหาสาระสำคัญ คือ ประกาศให้ปี 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัย ทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้อง ให้มวลประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติเริ่มต้น ลงมือจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยมีเป้าหมายเป็นธรรมาภิบาล คือ ลดจำนวนการสูญเสียชีวิตบนท้องถนนลงให้ได้ 50 เปอร์เซ็นต์ หรือ จากจำนวน 1.3 ล้านคนต่อปี เหลือไม่เกิน 650,000 คนภายในปี 2020

แผนทศวรรษนี้จัดเป็น ‘วาระของ โลก’ ทุกประเทศสมาชิกจะต้องผลักดัน ให้นโยบายความปลอดภัยทางถนน เป็น ‘วาระแห่งชาติ’ และบรรดา ชาติที่ร่วมโครงการจะมีการเริ่มต้น ทศวรรษ แห่ง ความ ปลอดภัย บนท้องถนนนี้พร้อมกันในวันที่ 11 พฤษภาคม 2011

กรอบแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัย (A Framework for the Decade of Action)

คำกล่าวที่ว่า ‘มนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ’ จัดว่าถูกต้อง โดยหลักการและเหตุผล แต่อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงและ คาดการณ์ล่วงหน้าไม่ได้ สิ่งสำคัญในการกำหนดทิศทางของแผน ทศวรรษแห่งความปลอดภัย คือ การมองภาพในมุมกว้าง มนุษย์ ไม่ใช่ต้นเหตุเดียวของอุบัติเหตุ ดังนั้นการป้องกันอุบัติเหตุที่มี ประสิทธิภาพจะต้องมีการวางแผนออกแบบระบบให้เอื้อต่อความ ปลอดภัยมากที่สุด

การแก้ปัญหาจึงไม่สามารถทำได้เพียงการปรับที่ตัวบุคคล เท่านั้น เพื่อรองรับข้อบกพร่องและขีดจำกัดของมนุษย์ดังกล่าว ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจะถูกเกลี้ยออกไป ยังหลาย ๆ ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น การออกแบบพาหนะ เครื่องกล ระบบการจราจร และการออกแบบถนน จะเข้ามามีส่วนร่วมในการ สร้างกำแพงป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้

5 เสาหลัก เพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัย

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วน กำหนดคณะ ทำงานหลักเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อนำไปปฏิบัติ และประเมินผล โดยมีกิจกรรมหลักที่สำคัญ คือ

- กำหนดหน่วยงานหลักพร้อมทั้งกลไกในการประสานงาน กับเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- พัฒนาแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติ ผ่านการประสานงานของ หน่วยงานหลัก วางแนวทางดำเนินงาน จัดลำดับความสำคัญในการ ลงทุนระยะยาวในเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีการกำหนดตัวชี้วัด หน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงานหลัก เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแล การทำงาน กำหนดแผนงานหลัก และการสร้างเครือข่ายความ ร่วมมือ
- วางเป้าหมายระยะยาวที่มีความเป็นไปได้จริง
- กำหนดแนวทางในการแสวงหางบประมาณเพื่อ สนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ อย่างเพียงพอ
- สนับสนุนระบบข้อมูลเพื่อการติดตาม และประเมินผลอย่างเป็นระบบ

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่าง ปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

ระบบโครงข่ายถนนและการ ออกแบบถนน ถือเป็นเรื่องสำคัญ ที่จะป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ ตั้งแต่การออกแบบโครงสร้างผังเมือง การออกแบบระบบถนน รวมไปถึงสภาพความพร้อมของถนน มีกิจกรรมหลักที่สำคัญ คือ

- ส่งเสริมสำนึกความเป็นเจ้าของและสำนึกความรับผิดชอบ ในกลุ่มหน่วยงานด้านถนน วิศวกรการทาง และนักวางผังเมือง เช่น หน่วยงานด้านถนนจะต้องลงทุนอย่างน้อย 10 เปอร์เซ็นต์ของ งบประมาณเพื่อทำแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน และ หน่วยงานเหล่านี้ต้องมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยสาธารณะ เป็นต้น

- การออกแบบผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต้องคำนึงถึงความต้องการในการเดินทางของ ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
- บำรุงรักษาสภาพของถนนให้พร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles)

ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นตัวยุทธยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยเฉพาะยานพาหนะรุ่นใหม่ ๆ ที่ออกมาให้มีอุปกรณ์สนับสนุนด้านความปลอดภัยต่างๆ เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก อาทิ

- สนับสนุนให้แต่ละประเทศเข้าร่วมและประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยตามกฎหมายข้อบังคับเรื่องยานพาหนะของ UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29)

- สนับสนุนแผนงานการประเมินความปลอดภัยของรถรุ่นใหม่ (New Car Assessment Program) เพื่อให้ความรู้กับผู้บริโภคเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถ

- กำหนดให้รถใหม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและมีระบบยึดรั้งที่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และจากมาตรฐานที่ได้จากการทดสอบการชน

- ส่งเสริมการใช้งานจริงของเทคโนโลยีเพื่อหลีกเลี่ยงการชนที่ได้รับการทดสอบด้านประสิทธิภาพ เช่น ระบบควบคุมเสถียรภาพรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ESC: Electronic Stability Control) และระบบป้องกันเบรกล็อคตาย (ABS: Anti-Lock Braking Systems)

- สร้างแรงจูงใจผ่านมาตรการทางการเงินสำหรับยานพาหนะที่มีระบบคุ้มครองผู้โดยสารในรถในในระดับสูงและกีดกันการนำเข้ายานพาหนะใหม่หรือยานพาหนะใช้แล้วที่มีมาตรฐานความปลอดภัยต่ำลงเมื่อนำเข้ามาในประเทศ

- กำหนดเกณฑ์ด้านระบบความปลอดภัยที่ป้องกันคนเดินเท้า

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users)

พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเริ่มต้นที่ความเข้าใจและทัศนคติต่อบังคับที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ รวมถึงการสร้างความรู้ความเข้าใจว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องป้องกันได้ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอย่างครอบคลุม เช่น

- สร้างความตระหนักและเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัย รวมไปถึงการรณรงค์ปรับเปลี่ยนทัศนคติ ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ

- กำหนดมาตรฐานในการกำกับควบคุมขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสม

- กำหนดมาตรการเพื่อควบคุมปัญหาเมาแล้วขับ เพื่อลดการชนและการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการดื่มแอลกอฮอล์

- กำหนดมาตรฐานในการกำกับควบคุมการสวมหมวก

นิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

- กำหนดมาตรฐานในการกำกับควบคุมการสวมเข็มขัดนิรภัย โดยเฉพาะสำหรับที่นั่งเด็ก เพื่อลดการบาดเจ็บจากการชน

- กำหนดระบบการให้ใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น สำหรับผู้ขับขี่ที่ใหม่

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

เป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินหลังอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพ ในการดูแลรักษาภาวะบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุในระยะยาวผ่านมาตรการต่างๆ เช่น

- พัฒนาระบบศูนย์อุบัติเหตุ และการช่วยเหลือดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล

- ส่งเสริมให้ระบบประกันภัยเข้ามาเป็นกลไกหลักที่จะรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ด้วยการกำหนดให้มีระบบประกันภัยบุคคลที่ 3

- ส่งเสริมกลไกการสอบสวนเหตุการณ์ชนบนถนน และรูปแบบการดำเนินงานทางกฎหมายที่เป็นธรรมต่อผู้ประสบอุบัติเหตุ

- ส่งเสริมเจ้าของงานที่จ้างผู้พิการเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนบ้านเรา

อย่างที่เรารู้กันว่าสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศ-ไทยนั้น นับว่าเกิดขึ้นบ่อยมากวันละหลายสิบครั้ง และปัญหา

อุบัติเหตุของเรามีความรุนแรงสูงเมื่อเทียบกับอีกหลายประเทศ

จากรายงานสถิติอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี 2542-2552 มีตัวเลขเฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อแสนประชากร ซึ่งหากพิจารณาเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้วจะได้ตัวเลขรวมราว 232,855 ล้านบาท หรือ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ

ปี 2550 องค์การอนามัยโลก ได้ทำการประเมินระดับความปลอดภัยบนท้องถนนของ 178 ประเทศทั่วโลก ปรากฏว่า ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 106 ด้วยคะแนนที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานหลายข้อ จึงนับว่าบ้านเราเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยบนท้องถนนต่ำ

ข้อพิจารณาสำคัญอย่างเรื่องการขับเร็ว จากเดิม 10 ไทยได้แค่ 2 คะแนน เมาแล้วขับ ได้ 5 คะแนน ข้อสำคัญคือ ได้ 0 คะแนนจากเรื่องที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก



อัตราการเสียชีวิต

จากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนประชากรปี 2550
(เฉพาะประเทศที่น่าสนใจ)

อันดับโลก	ประเทศ	ผู้เสียชีวิต (ต่อแสนประชากร)
1	หมู่เกาะมาร์แชล	1.7
6	สิงคโปร์	4.8
9	ญี่ปุ่น	5
11	สวีเดน	5.2
22	ออสเตรเลีย	7.8
44	กัมพูชา	12.1
66	อเมริกา	13.9
87	เวียดนาม	16.1
88	อินโดนีเซีย	16.2
92	อินเดีย	16.8
106	ไทย	19.6
109	ฟิลิปปินส์	20.0
120	พม่า	23.4
121	มาเลเซีย	23.6
174	อัฟกานิสถาน	39.0
176	อิเิปต์	41.6

[ที่มา: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน]

ทศวรรษของไทย

ในฐานะสมาชิกชาติหนึ่งขององค์การสหประชาชาติ ประเทศไทยได้รับลูกนโยบายทศวรรษแห่งความปลอดภัยมาขยายกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ระดับมาตรฐานความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นประเด็นระดับชาติ โดยออกมาเป็นมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 โดยมีเป้าหมายอยู่ที่การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2563

สำหรับหลักการที่ประเทศไทยจะใช้เป็นกรอบเพื่อปฏิบัติการแห่งทศวรรษครั้งนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีแนวทางร่วมกัน ประกอบด้วย แนวปฏิบัติ 8 ข้อ ดังต่อไปนี้

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เมื่อต้องขับขี่ยานพาหนะ
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงอันตรายบนท้องถนน
4. ปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ตระหนักถึงการควบคุมความเร็วให้อยู่ภายใต้กำหนดของกฎหมาย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถโดยสารและรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีความสะดวกรวดเร็วและทั่วถึง
8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ



นอกจากนโยบายที่ถูกระบุมาโดยฝ่ายบริหารแล้ว ในส่วนของหน่วยงานราชการย่อยลงมาระดับปฏิบัติการก็ยังมีความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มเติมด้วย เช่น การเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรให้มีความเข้มงวดมากขึ้น หรือให้มีการเพิ่มมาตรการระดับสากลอย่างระบบ จีพีเอสเพื่อควบคุมความเร็วเข้ามาบังคับใช้

สำหรับในปีแรก 2554 ประเทศไทยเริ่มต้นด้วยการคลอดนโยบายรณรงค์สวมหมวกกันน็อก 100 เปอร์เซ็นต์ออกมา จับ

ปรับทั้งคนขี่และคนซ้อน โดยมีหลายพื้นที่เป็นจุดนำร่อง เช่น จังหวัดภูเก็ต และพร้อมประกาศบังคับใช้ทั่วประเทศแล้วในปีนั้น แม้ว่าโครงการนี้จะมีที่มาจากองค์กรระดับโลกอย่างสหประชาชาติ แต่หลักการหรือกฎเกณฑ์ดังกล่าวจะไม่ใช่ผลเลย หากประชาชนและองค์กรหน่วยงานต่าง ๆ ปลอยเรื่องนี้ให้เป็นเพียงลมพัดผ่าน เพราะผู้ที่จะสามารถทำให้ท้องถนนปลอดภัยได้คือทุกคน ทศวรรษแห่งความปลอดภัยนี้จึงต้องเริ่มต้นด้วยการลงมือทำจริงตามคำกล่าวสนับสนุนโครงการที่ว่า 'Decade of Action' ถึงเวลาลงมือทำแล้ว!

ทุกคนทราบดีว่าเวลาขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ หมวกนิรภัยจะช่วยป้องกันศีรษะของผู้สวมได้ แต่เอาเข้าจริง เวลาขึ้นมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หลายคนจะรับหมวกนิรภัยจากตะกร้าหน้าคนขับมาสวม ในขณะที่บางคนไม่มีหมวกสักใบ เพราะทั้งคนขับและคนซ้อนกลัวผมเสียทรง

นอกจากเหตุผลด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารแล้ว การไม่สวมหมวกนิรภัย ถือว่าผิดกฎหมายชัดเจน กฎที่ไม่มีความซับซ้อนไม่ต้องพึ่งศัพท์ทนาย จะอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ ผู้ฝ่าฝืนโดยเฉพาะคนขับ หากจำละเมิดขึ้นมา ก็เตรียมเสียค่าปรับได้เลย

กลายเป็น ค่านิยมไปแล้ว ที่เหล่าบรรดามอเตอร์ไซค์สวมหมวกเพื่อเป็นเครื่องรางกันตำรวจจับ ทั้งที่กฎเรื่องสวมหมวกนิรภัยนั้น มีไว้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยขณะขับขี่แท้ ๆ แต่คนส่วนใหญ่พอได้เลี้ยวเข้าตรอกซอยหรือพ้นสายตาเจ้าพนักงาน ก็บรรจงถอดหมวกออกทันที

อย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยอย่างเข้มงวดและจริงจัง เป็นอีกทางเลือกที่จะช่วยให้คนไทยใส่ใจเรื่องความปลอดภัยในชีวิตของตัวเอง

โทษปรับขยับขึ้นไม่สวมหมวก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550) มาตรา

122 วรรคหนึ่ง ระบุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร

ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ หากฝ่าฝืน ผู้ขับขี่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

กรณีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย แต่คนซ้อนท้ายไม่สวม โทษจะทวีคูณขึ้น

อีกเท่าตัว เป็นปรับไม่เกิน 1,000 บาท และปรับที่คนขับ ไม่ใช่คนซ้อน

หากไม่สวมหมวกทั้งคนขับและคนซ้อน คนขับจะถูกจับด้วยความผิด

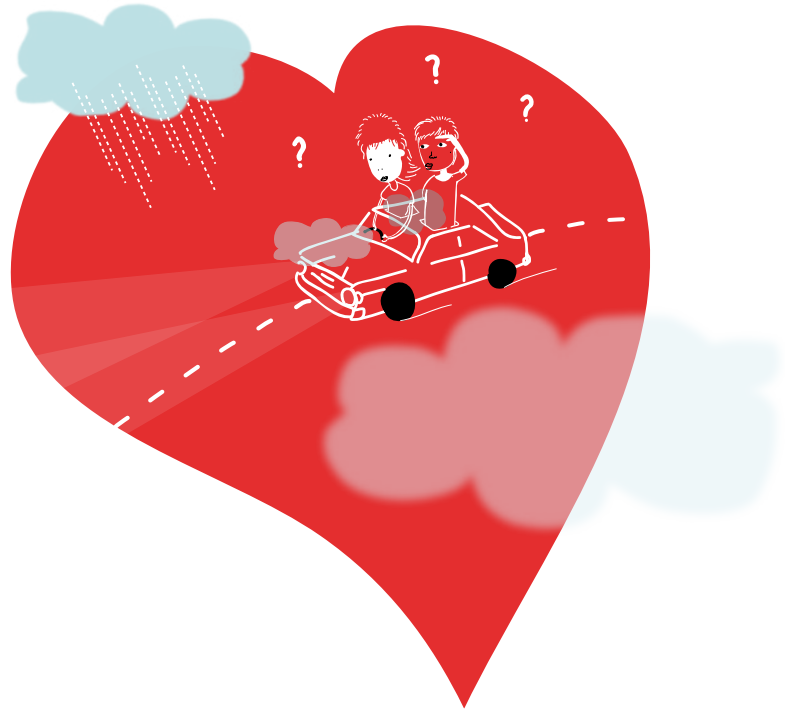
2 ข้อหา คือตนเองไม่สวมหมวก โทษปรับไม่เกิน 500 บาท และ

ต้องรับผิดชอบกรณีก่อกรณโดยผู้โดยสารไม่สวมหมวก

อีก 2 เท่า หรือไม่เกิน 1,000 บาทด้วย



คู่ร่วมทาง



ผมเป็นนักเขียนที่มี 'Fan Club' เหนียวแน่น กล่าวคือ เวลา นั่งรถไปไหนต่อไหน จะมี 'แฟน' เป็นคน 'ขับ' ให้ (รู้สึก ว่ามัน 'มุขควาย' ทั้งเหี้ยทั้งเขยยังอยู่ณะ-ช่างกล้าเอามาเล่น) ส่วนถ้าจะถามว่า ทำไมถึงต้องให้แฟนขับ ทำไมไม่ขับเอง ถาม ยังไงก็คงได้รับคำตอบว่า เพราะผมมี 'แฟนขับ' นี่แหละนะ อย่าถามอีกเลยนะ

ผมกับแฟนเป็นมนุษย์ที่มีความต่างทางสายพันธุ์กัน มาก-ถึงมากที่สุด พูดง่ายๆ ว่า คนสองคนนี้ ไม่น่าจะมีมาชี ชีวิตอยู่ใกล้กันได้เลย แต่มันก็ใกล้กันไปแล้ว นั่งรถก็ต้องนั่งคัน เดียวกัน เธอขับ ผมนั่ง-ซึ่งเหนื่อยกว่าขับมากมาย เหนื่อยยังงี้ เดียวจะสาธยายให้อ่าน

อย่าเพิ่งไปคาดเดาว่าจะมีการเหยียด 'เพศสภาพ' ว่าด้วย หัวข้อ : ผู้หญิงขับรถ เลยนะครับ ผมก้าวข้ามจุดนั้นไปแล้ว ไม่อยากเอามาพูดถึงอีก (ฮา) คือ พูดจริง ๆ เธอก็เป็นผู้หญิงที่ขับรถ ในระดับใช้ได้ตืออยู่หรือครับ อาจจะม่ 'จังหวะเฉพาะผู้หญิง' (ที่ บางคนเรียกว่า จังหวะนรก) อยู่บ้าง แต่ก็ไม่หนักหนาสาหัสอะไร และถึงยังงี้ ผมที่นั่งอยู่ข้างๆ ก็จะไม่ค่อยเกร็งตัว ยึดขา เหยียบ เบรกลมๆ แล้งๆ ช่วยตัวเอง พอเอาตัวรอดได้อยู่แล้ว

สิ่งที่ผมและเธอแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง ซึ่งก็หมายรวมถึง การขับรถนี้ด้วย คือ ผมเป็นคนมีระเบียบกฎเกณฑ์ในการใช้

ชีวิตประจำวันอย่างเคร่งครัด จะทำอะไรก็ต้องมีขั้นตอน อะไร ไม่รู้ก็ต้องศึกษาเรียนรู้ให้เข้าใจก่อน แทะเสียก่อน จะพูดง่ายๆ ว่า ผมเป็นคน 'ยาก' ก็ได้ ที่ยากก็เพราะกลัวผิด ไม่ชอบทำอะไรผิด แล้วค่อยมาแก้ไขทีหลัง ส่วนเธอนั้น กลับช่างกับผมโดยสิ้นเชิง เป็นคนที่อะไรก็ได้ ง่ายๆ ชิลๆ เข้าว่า ไม่ใส่ใจกับระเบียบ กฎเกณฑ์ในการใช้ชีวิตประจำวันเลย เช่น เปิดโน้ตบุ๊กทิ้งไว้ ปลอ่ยให้มันแบ็ตหมดไปเอง เปิดไฟ เปิดทีวีค้างไว้ แล้วก็กลับไป ไม่สนใจปิด ซึ่งอาจเป็นเพราะว่ามีผม-ผู้ 'มีระเบียบกฎเกณฑ์' คอยลุกมาปิดให้อยู่แล้ว

สรุปคือผมเป็นคนมัธยมยาก ส่วนเธอเป็นคน 'รักง่าย' อย่าง ยิ่ง เราก็อยู่กันมาในความยาก ๆ ง่ายๆ อย่างนี้มาได้เรื่อย ๆ

ส่วนเรื่องการขับรถนั้น เป็นที่สุดแห่งความ 'รักง่าย' ของ เธอ กล่าวคือ เธอเป็นคนที่ไม่รู้เส้นทางเลย ไม่รู้และไม่พยายาม จะรู้ ไม่เคยสนใจว่าถนนนี้ ย่านนั้น มันอยู่ตรงไหนยังงี้ ต่อให้ บอกไปก็เปล่าประโยชน์ เพราะเธอจะบอกค่าเดียวว่า "ไม่รู้" อธิบายยังงี้ก็ไม่เข้าใจ (คือไม่ฟัง) และถึงแม้จะเป็นเส้นทางที่ เคยไปมาแล้ว ก็อย่าหวังว่าเธอจะจดจำรำลึกได้ ต้องมีผมเป็น เนิวเกเตอร์ บอกเส้นทางเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา ไปข้างหน้า ตรงไป ฯลฯ ตลอด

ผมพยายามแก้ปัญหาเหล่านี้ด้วยวิธีที่บูรณาการและยั่งยืน เช่น

ว่า ช้อแผนที่มาให้เธอศึกษา ว่าเส้นทางนี้ ไปทางไหน เชื่อมต่อกับเส้นทางไหน ก็ไม่ค่อยเป็นผล เพราะยื่นส่งให้ เธอก็ส่งคืน กลับมาให้ผม บอกให้ผมดูเองสิ แล้วมาบอกเธอว่ามันไปยังไง หรือแม้แต่ 'หลักการเบื้องต้น' ที่พยายามพรั่าสอนว่า จะไปทาง ไหนยังงี้ ถึงไม่เคยไป มันก็ไม่หลงหรือ เพราะถนนทุกที่มัน ก็จะมี 'ป้ายบอกทาง' ว่าให้ไปทางไหนอยู่แล้ว เวลาขับไป เห็น ป้ายบอกทาง ก็ให้ดูเอาไว้จะไปจุดหมายนี้ ก็ต้องไปทางนี้

เปล่าประโยชน์เหมือนเดิมครับ เธอก็โยนกลับมาให้เป็น หน้าที่ของผมหักแหละว่า "ก็บอกมาสิ ว่าจะให้ไปทางซ้ายหรือ ขวา ง่ายๆ จบ!" ผมไม่เห็นเื่อยที่ต้องบอกว่าซ้ายหรือขวาหรือ แต่มผมปรารถนาดี อยากให้เธอเรียนรู้หลักการการใช้เส้นทาง ขึ้นพื้นฐาน ซึ่งถ้าเรียนรู้เข้าใจแล้ว ต่อไปจะไปไหนก็ง่าย ไม่เคยไป ก็ไปได้ ดึกว่ามาฟังซ้ายฟังขวาเป็นครั้ง ๆ แล้วก็ลืม

คงไม่ต้องบอกหรือทอกระรับว่า ความปรารถนาดีของผม ส่งผลประการใด ชีวิตยาก ๆ และง่าย ๆ ของผมและเธอก็ยัง ดำเนินคู่กันต่อไป

ว่าอันที่จริงแล้ว ผมก็ไม่ได้เป็นปราชญ์ผู้รอบรู้เส้นทาง ไปเสียทุกที่หรือทอ ทที่ไม่รู้ ไม่เคยไป ถ้าไม่ดูแผนที่ ก็อาศัย 'ดู ป้าย' อย่างที่พรั่าบอกกับเธอนั้นแหละ บางป้าย ไม่รู้ถ่องแท้ ก็ สันนิษฐานเชื่อมโยงไป ว่ามันจะต้องไปบรรจบกับตรงนั้นตรงนี้ ซึ่งบางที่มันก็ได้เป็นไปตามการสันนิษฐาน (คือเดา) มัน พาลผมและเธอเคลิดไปไหนต่อไหนก็ไม่รู้ ซึ่งมันก็ดียังอยู่อย่าง คือ ถึงหลงยังงี้ ถ้าผมไม่ปรีปากบอกว่าหลง เธอก็จะไม่รู้ว่า หลง แล้วผมก็จะหาทางออกไปจากความหลงเอาจนได้ ไม่เสีย สถานะและเสียฟอร์ม นอกจากจะเสียเวลาไปสักชั่วโมงสอง ชั่วโมงเท่านั้นเอง (ฮา)

อย่างครึ่ล่าสุดนี้ เราไปเที่ยวจังหวัดทางภาคตะวันออก กัน ขากลับแวะหาเพื่อนที่ศรีราชา ออกจากศรีราชาตอนพลบค่ำ เพื่อนก็บอกให้ตรงไปตามสุขุมวิท จนเจอป้ายขึ้นทางด่วน 'บูรพาวิถี' นู่นแหละ ผมซึ่งไม่ค่อยคุ้นเส้นทางเข้ากรุงเทพฯ สาย นั้นัก เพราะมักจะใช้แต่เส้นทางมอเตอร์เวย์ ก็เลยไม่ค่อยสนใจ คำบอกของเพื่อน มุ่งแต่จะหาทางออกไปมอเตอร์เวย์ที่ตัวเมือง ชลบุรี ก็มั่งมั่งมาหาเราเลี้ยวผิดเลี้ยวถูกไปตามการสันนิษฐาน ของผมอยู่หลายรอบ กว่าจะคลาทางออกไปยังมอเตอร์เวย์ได้

ตอนนั้น ฝนตกพรั่าๆ ผสมกับบรรยากาศตอนโพล้เพล้ ทำให้ขับรถลำบากมาก เพราะผมก็รู้ทางไปจริง รู้แต่ 'ป้าย' ก็บอกให้เธอขับไปตามป้าย (ซึ่งก็ได้ทะเลาะกันอีกแหละ ว่า จะ มาบอกให้ขับตามป้ายทำไม ทำไมไม่บอกไปเลยจะให้เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา) พอมาถึงทางเลี้ยวซ้าย เป็นทางคู่ขนานที่จะไปเชื่อม กับถนนหลัก ซึ่งมีคูน้ำคั่นอยู่ แฟนผมซึ่งจ้องมองแต่ทางเส้น หลัก บวกกับอาการตาพรั่าเพราะฝนตกและอากาศขมุกขมัว ก็เบี่ยงรถออกขวา เพราะเข้าใจว่า ไ้ตรงมั่ว ๆ ด้านขวามือนั้น คือถนน แต่ความจริงมันคือคูน้ำ



ผลก็คือรถพุ่งด้วยความเร็วลงไปในคู โดยไม่ใช้การแหก ค้าง แต่ตั้งใจขับลงไปตี ๆ นี่เอง แต่สิ่งที่มหัศจรรย์กว่านั้นคือ รถ พุ่งวาลงไป แล้วก็กระเด็นกระดอนสองสามครั้ง โดยไม่พลิกคว่ำ แต่ถึงพุ่งก็กระเด็นขึ้นไปจอดแน่นิ่งบนไหล่ทางถนนสายหลัก ได้อย่างทุลักทุเล ที่เหลือเชื่อมากคือ มันไม่ได้พุ่งเข้าไปใน ถนนที่รถกำลังวิ่งพลุกพล่าน แต่กลับจอดชิดไหล่ทางราวกับ บรรจงจอด

เรารอดเจ็บ รอดตาย รถก็ไม่เป็นอะไรมาก นอกจาก สายเกียร์หลุด เสียเวลาเพียงโทรเรียกเพื่อนที่ศรีราชามาช่วย เหลือ กับเสียเงิน 1,000 บาทให้ช่างที่มากับเพื่อนช่วยดู อาการรถ และหาหน้งยามมาผูกสายเกียร์ให้ พอให้ขับรถกลับ บ้านไปพลาาง ๆ ซึ่งถือว่าโชคดีเคราะห์ดีมาก เพราะอุบัติเหตุ บนทางหลวงอย่างนี้ เขาว่ากันว่า อย่างน้อย ๆ ก็ต้องเสียเงิน หลักหมื่น ให้กับรถพ่วงและอุ้มขอมที่รอคอยเหยื่อผู้เคราะห์ร้าย อยู่รายทาง

ผมพรั่าขอโทษเธอ ที่พามายังเส้นทางวิกฤติแบบไม่เข้า เรื่อง เพราะตัวเองก็ไม่รู้ทางจริง ๆ ได้แต่ชี้ไปชี้เบี่ยงบอกผิดบอก ถูกมาตลอด และก็ไม่ได้เตือนเธอด้วยว่าให้ขับไปยังงี้ เพราะ อันที่จริงแล้ว ผมก็ไม่ได้ต่างกับเธอสักเท่าไร คือ ก็ได้แต่แน่ใจว่า ไอ้สิ่มั่ว ๆ ทีม ๆ ทางขวามือนั้น มันคือคูน้ำหรือเส้นถนนกันแน่ ส่วนเธอก็ขอโทษผมเหมือนกัน ที่ขับรถไม่ดี ไม่ดูให้ดี มักง่ายชะล่าใจหักรถลงไปในคูโดยไม่รู้ตัว

เราพรั่าขอโทษต่อกัน และยิ้มให้กัน ก่อนจะออกรถ ขับ ด้วยความระมัดระวังจนมาถึงบ้านโดยสวัสดิภาพ

ตั้งแต่นั้นนั้น ผมมีความสุขและความเต็มใจที่จะบอกให้ เธอเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา ตรงไป ในทุกครั้งที่เรานั่งคู่กันไปในรถ ของเรา โดยไม่ต้องไปพวงพรั่าสอนอธิบายให้เธอหัดสังเกต อ่านป้ายให้เข้าใจเสียบ้าง เพราะตัวเธอเองก็หมั่นถามผมขึ้น มาเองว่า ถ้าเลี้ยวซ้ายจะไปทางไหนหรือ แล้วถ้าเลี้ยวขวาหรือ ตรงไปจะไปทางไหนละ

อุบัติเหตุบนเส้นทาง บางที่มันก็ได้สิ่งดี ๆ ตอบแทนมา ในการใช้ชีวิตร่วมทางกันได้เหมือนกัน



ระยะทางจากกรุงเทพ 100 กว่ากิโลเมตรเล็กน้อย ด้วยจุดเด่นด้านการอนุรักษ์สวนตาลโตนด จนได้ชื่อว่าเป็น ‘ชุมชนตาล’ ทำให้ปัจจุบัน ชุมชนถ้ำรงค์ เมืองเพชรบุรี ได้รับการยกให้เป็นหนึ่งในแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากแห่งหนึ่งของภาคกลาง

จะว่าไปแล้วอาจเป็นเพราะอานิสงส์จากกระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่ชนชั้นกลางถวิลหาวิถีชีวิตชนบทที่ขาดหายไป และต่างพากันเฮโลออกต่างจังหวัดในช่วงวันหยุดยาวกันเป็นว่าเล่น สิ่งที่เราๆ ท่านๆ มักจะเห็นจนชินตา คือ ภาพรถติดยาวเหยียดเป็นหางว่าว ซึ่งทางออกง่ายๆ ของรัฐไทยที่ไม่เคยฟังเสียงของประชาชน ก็คือ “ในเมื่อมีรถมากนัก ก็ขยายถนนเลยดีกว่า จะได้หมดปัญหาไป”

ในฐานะคนเมืองที่มีมุมมองต่างจากคนในชุมชน

ชนบทอาจตั้งคำถามกับเรื่องนี้ว่า “ขยายถนนไม่ใช่ว่าไรถนนยิ่งใหญ่การเดินทางยิ่งสะดวก ความเจริญต่างๆ จะได้ไปถึงชุมชนห่างไกล รวมทั้งยังเป็นการเปิดโอกาสให้มีการกระจายรายได้อย่างทั่วถึงมิใช่หรือ?”

เรามักพบว่า ทางหลวงขนาดใหญ่สายต่างๆ จะทำหน้าที่แบ่งชุมชนออกจากกัน ไม่ว่าเพราะความตั้งใจหรือไม่ บางชุมชนจึงมีสภาพ ‘อกแตก’ จนหลายๆ ครอบครัวต้องทำใจจำทนจะวิจารณ์การทำงานของกรมทางหลวงก็ไม่มีประโยชน์อะไร คงต้องฝืนใช้ชีวิตไปอย่างแค้นๆ

จากการมีโอกาสไปสัมผัสบรรยากาศอันแสนสงบ (แต่ลมเย็นหรือไม่นั่นสุดจะคาดเดาเนื่องจากเป็นช่วงกลางฤดูร้อน) ผมพบว่า ชุมชนถ้ำรงค์ยังคงเป็นชุมชนชนบทที่มีแรงยึดโยงของชาวบ้านสูง และมีความเป็นอยู่แบบเครือญาติ

ต้องยอมรับว่ากระแสความเป็นสมัยใหม่ได้ย่างกรายเข้าถึงชาวถ้ำรงค์มิใช่น้อย แต่ก็ยังมีเค้าลางให้เห็นถึงการเป็นชุมชนที่มีชีวิต มีประเพณีการเล่นอันเป็นเอกลักษณ์อย่างการเห่เรือบอ-การเล่นพื้นบ้านหลังเก็บเกี่ยวข้าว บทเพลงเห่เรือและขบวนเรือจะถูกนำมาแห่บนบออย่างสนุกสนาน การเล่นฝักระดิ่งที่มีการนำกระดิ่งมาทำพิธีแล้วร้องรำทำเพลงไปตามจังหวะ

นอกจากนี้ชุมชนถ้ำรงค์ยังมีสิ่งน่าสนใจอื่นๆ เช่น วัดม่วงงามและพิพิธภัณฑ์ของเก่า ถ้ำเขาน้อย ป้ายนาต้นสูงใหญ่ มีท้องทุ่งนาเขียวขจีในฤดูปลูกข้าว มีสวนเกษตรผสมผสาน มีบ้านเรือนทรงไทยแบบดั้งเดิมอยู่เป็นจำนวนมาก

แต่อีกหนึ่งข้อสังเกตของชุมชนนี้ คือ ถ้ำรงค์มีลักษณะ ‘อกแตก’ เพราะถูกถนนเพชรเกษมตัดผ่านกลางแบ่งชุมชนออกเป็น 2 ฟาก แล้วชาวบ้านจะอยู่กันอย่างไร วิถีชีวิตต่างๆ จะเปลี่ยนไปในทิศทางใด

“ชุมชนเราเป็นชุมชนอกแตกอยู่ฝั่งขาไปชะอำ 2 หมู่ อยู่ฝั่งขาเข้าเมืองเพชร 4 หมู่ แต่ก่อนถนนเพชรเกษมมีแค่ 2 เลน ก็ยังพอข้ามไปมาหาสู่กันได้ ต่อมาพอรถมากขึ้นทางการก็ขยายถนนไปเป็น 4 เลน เรื่อยมาจนมาจบที่ 7 เลน ชาวบ้านจะไปมาหาสู่กันก็ไม่สะดวก การขยายถนนชุมชนก็ไม่เคยเข้าไป

มีส่วนร่วมกำหนดแผนไม่เคยมีใครมาถามชุมชนว่ารู้สึกอย่างไร ทำแล้วเกิดโทษ เกิดประโยชน์อย่างไร” บรรพต กำไลแก้ว นายก อบต.ถ้ำรงค์เล่าให้ฟังถึงความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนกับถนน

ท่ามกลางการแก้ปัญหาจราจรแบบง่ายๆ โดยขาดมิติการมีส่วนร่วม

ของชุมชน สังคมไทยได้ตั้งคำถามหรือไม่ว่า บรรดาถนน 4 เลน 8 เลน อันเป็นผลงานสุดแสนจะภาคภูมิใจของภาครัฐ ได้ทำลายชุมชนทำลายวิถีชีวิต ทำลายความสัมพันธ์ของกลุ่มเครือญาติไปมากน้อยขนาดไหน นี่ยังไม่รวมไปถึงอันตรายที่จะเกิดแก่ชีวิตและทรัพย์สินของชาวบ้านอีก

หลังจากพูดคุยแลกเปลี่ยนทัศนะไปได้สักพัก ผมได้ถามนายก อบต.ถ้ำรงค์ว่า ชุมชนมีวิธีแก้ปัญหาอย่างไร หน่วยงานใดบ้างที่ลงมาได้ถามถึงความต้องการของชุมชน

โชคดีของชุมชน ที่นายก อบต.ถ้ำรงค์มีโอกาสได้พบกับ



ร่วมคิด ร่วมทำ หนทางคืนชีวิตให้ชุมชน





เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง ในช่วงของการสำรวจพื้นที่ เพื่อขยายเส้นทางจาก 4 เลน เป็น 7 เลน

“ผมบอกเจ้าหน้าที่ไปว่าอยากได้ทางลอดมาเป็นถนนสายรองให้ชาวบ้านได้เดินข้ามถนนไปมา ไม่ต้องไปเสี่ยงภัยกับรถที่วิ่งเร็วและแรงบนถนนใหญ่”

แต่จะกล่าวไปแล้ว การแก้ปัญหาดังกล่าวก็เป็นสิ่งที่ชาวบ้านต้องอาศัยโชคและโอกาสเอามาหลังจากที่โครงการได้เริ่มต้นไปแล้ว สิ่งที่ทำให้เจ้าหน้าที่รัฐควรทำตั้งแต่แรก คือ การรับฟังเสียงของประชาชน การทำเวทีประชาคมเพื่อสำรวจความต้องการที่แท้จริงของคนในพื้นที่มีใช้หรือ

อีกสิ่งที่สร้างความประทับใจแก่ผม คือ แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ทางลอด

ผมเข้าใจไปเองว่า เมื่อมีทางลอด ชุมชนจะรู้สึกดีที่เป็นปัจจัยให้เกิดการเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น แต่ผมกลับพบว่าชุมชนให้น้ำหนักไปที่การใช้งานโดยชุมชนเองมากกว่า พวกเขาให้ความคิดเห็นว่า “เงินเราก็ออยากได้ แต่มันจะคุ้มกับวิถีชีวิตที่เสียไปมากน้อยเพียงใด เราต้องคิดให้ดี ๆ อีกอย่างพอนักท่องเที่ยวมาเยอะ ๆ ถนนก็ต้องขยาย ส่วนนี้แหละที่สำคัญ เพราะมันทำลายชุมชน ที่สำคัญ คือ โครงการนี้เป็นมิติใหม่ที่เปิดโอกาสให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมกำหนดแผน”

หลังจากทบทวนสิ่งที่พูดคุยกับชุมชน ผมพอจะสรุปได้ว่าปัจจัยสำคัญที่ทำให้โครงการทางลอดร่วมใจประสบความสำเร็จ คือ คนในชุมชนต้องกล้าคิด กล้าแสดงออก ร่วมกันคิด ร่วมกันทำ ในส่วนของหน่วยงานภาครัฐเองก็สำคัญ เจ้าหน้าที่รัฐยุคใหม่ต้องเป็นเจ้าหน้าที่รัฐที่เห็นคุณค่าประชาชน มองประชาชนมีสิทธิเสรีภาพ ยอมรับในความแตกต่าง และพร้อมที่จะรับใช้ประชาชนมากกว่าสั่งการประชาชน

ก่อนกลับ นายเกษมบรรพต ผากทั้งท้ายไว้ว่า

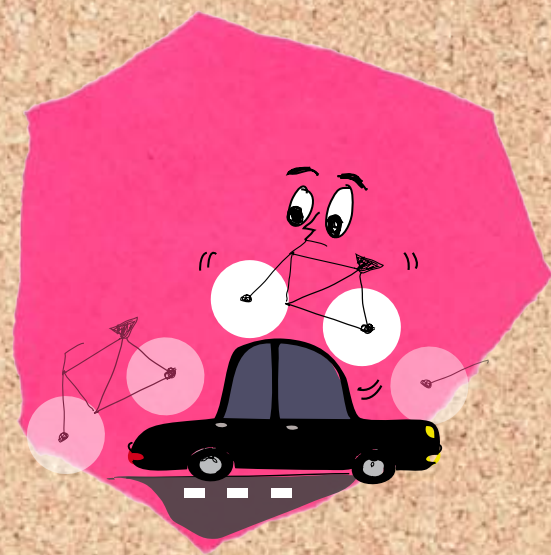
“เรื่องราวอะไรก็ได้ อบต. ไม่ได้ประกาศให้ชุมชนรู้ เราภูมิใจนะที่สถิติคนตายเป็นศูนย์ เราภูมิใจที่ทำให้ชุมชนเราได้ชีวิตกลับมา”

ผมแอบเห็นรอยยิ้มของเขาเล็กน้อย



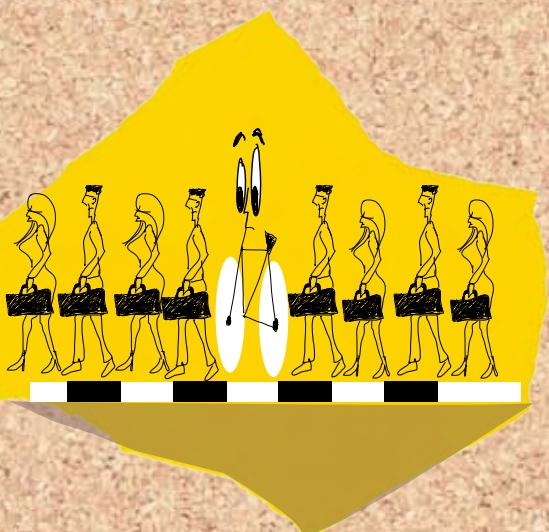
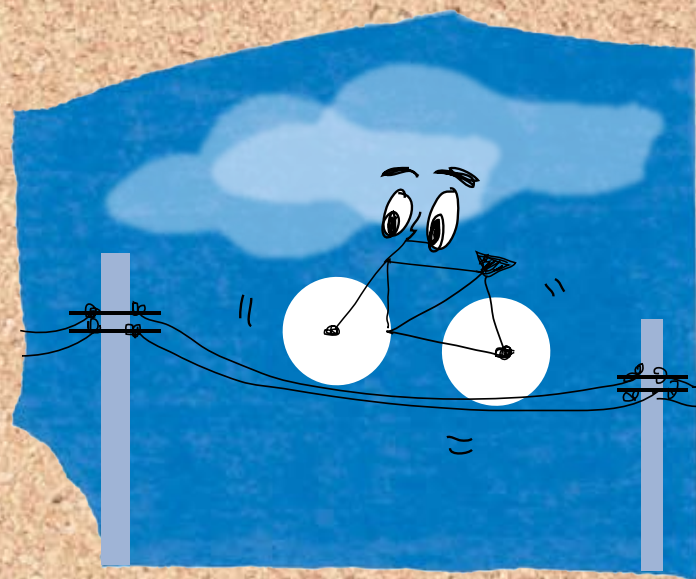
อุทยานจรรจร ดำรงดี

อุทยานจรรจรเป็นกิจกรรมที่นำเรื่องจรรจรมาผนวกกับการท่องเที่ยว ซึ่งชุมชนทำร่วมมือกับกรมทางหลวง และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยทำถนนพิเศษสำหรับจักรยานพร้อมฐานการเรียนรู้ด้านการจรรจร 9 ฐานควบคู่ไปกับฐานการเรียนรู้ในภูมิปัญญาท้องถิ่นตามจุดต่างๆ ซึ่งเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์ อุทยานฯ แห่งนี้จะเป็นทั้งแหล่งเรียนรู้ด้านการจรรจรและถนนสำหรับจักรยานท่องเที่ยวควบคู่กันไป

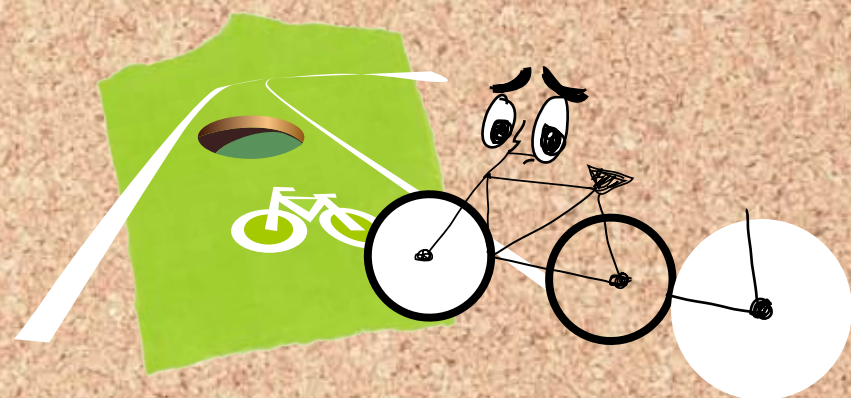


SPACE
FOR
BICYCLES
WANTED
!

จะให้ผมไปอยู่ไหน ?



(น้อยใจไร้หนทาง..ป็น)



ถนนคนเดิน ถนนแห่งชีวิต

ใครที่ไปเชียงใหม่ไม่มากก็น้อยคงเคยไปเดินถนนคนเดินมา ซึ่งหากจะนิยามความหมายของ ‘ถนนคนเดิน’ ง่ายๆ ก็อาจจะนิยามได้ว่าเป็นแนวคิดพัฒนาเมือง และกำหนดการใช้พื้นที่ให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชน ในหลายๆ ประเทศ ‘ถนนคนเดิน’ กลายเป็นสถานที่ที่มีชื่อ ในฐานะแหล่งรวมงานศิลปะ แหล่งชุมนุมของศิลปินหลายแขนง ที่ต่างพากันมาใช้ ‘ที่ว่าง’ บนถนนเป็นเวทีในการแสดงออกทั้งงานดนตรี วรรณศิลป์ จิตรกรรม ฯลฯ ตลอดจนเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม ซึ่งชาวต่างชาติจะต้องแวะมาเยี่ยมเยือน

ถนนคนเดินท่าแพ เชียงใหม่ ถือว่าเป็นถนนคนเดินที่ตั้งและใหญ่ที่สุดในเขตภาคเหนือ มีทั้งสินค้าทางวัฒนธรรม เช่น จำพวกเครื่องประดับตกแต่งพื้นเมือง เสื้อผ้า ของที่ระลึก กระเป๋า ผ้าพันคอ โคมไฟ ฯลฯ และสินค้าแฟชั่นตามสมัยนิยม รวมทั้งของกิน เช่น ขนมจีน น้ำเงี้ยว น้ำยา โรตีสี ของกินเล่นอะไรอีกหลายอย่าง

นอกจากนั้น ถนนคนเดินชื่อดังของภาคเหนือแห่งนี้ ก็ไม่ได้อาศัยแค่สถานที่ให้ผู้คนจับจ่ายซื้อของที่ระลึก แต่บน ‘ถนน’ ยังเป็นพื้นที่สำหรับสร้างกิจกรรมหลากหลายให้เกิดขึ้น โดยเฉพาะสำหรับนักดนตรีไทยทั้งรุ่นเล็กเด็กตัวน้อย และรุ่นใหญ่ ที่อาศัยถนนท่าแพ

เป็นเสมือนเวทีแสดง

“ที่นี่ศิลปินนั่งเล่นดนตรีเปิดหมวกกันกลางถนนอย่างไม่ขัดเงิน มีทั้งเล่นดนตรีพื้นเมือง ดนตรีสากล รวมทั้งการแสดงต่างๆ เรียกว่าถ้าใครชอบฟังดนตรีหรือชอบดูการแสดงพื้นเมืองนี้ มาถนนท่าแพไม่มีผิดหวัง” นิยามสั้นๆ ถึงถนนเส้นนี้จากศิลปินข้างถนนไร้ชื่อคนหนึ่ง

จะว่าไปแล้วกิจกรรมถนนคนเดินถือว่าการเปิดพื้นที่ไปสู่กิจกรรมทางเศรษฐกิจของคนที่ไม่ถึงแหล่งซื้อขายที่เรียกว่า ‘ตลาด’ แถมยังเป็นกิจกรรมสาธารณะที่เอื้อต่อรูปแบบชีวิตที่หลากหลายประเภท ทำให้เราได้พบพานคนต่างเพศ ต่างฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม ต่างมุมมอง ต่างความคิด มากมายจนนับไม่ถ้วน

บนความแตกต่างหลากหลายนั้น สิ่งที่ทุกคนเหมือนกันมีเพียงอย่างเดียว คือ ความเป็นพลเมืองโลกร่วมกัน

การเรียนรู้ที่จะประนีประนอมในวิถีทางการใช้ทรัพยากรร่วมกัน เคารพในสิทธิของผู้อื่นน่าจะเป็นอีกหนึ่งหนทางที่จะทำให้สังคมไทยพัฒนาก้าวข้ามสังคมแห่งความเห็นแก่ตัว สังคมแห่งการแบ่งชนชั้นสู่สังคมที่มีความเท่าเทียมและเคารพศักดิ์ศรีซึ่งกันและกัน



จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ณ ปัจจุบันเป็นตัวเลขที่ ‘ยอมรับไม่ได้ดีที่สุด’

นี่คือคำกล่าวของ **บัน คิมุน** เลขาธิการแห่งสหประชาชาติ ผู้ประกาศเชิญชวนรัฐบาลทั่วโลก รวมทั้งหน่วยงานระหว่างประเทศ องค์การภาคประชาสังคม เอกชน ตลอดจนบุคคลทั่วไป ให้หันมาร่วมมือ ร่วมใจกันดำเนินนโยบายตามแผน **‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2011-2020’** เพื่อป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งคร่าชีวิตผู้คนมากกว่า 5 ล้านคนทั่วโลกในแต่ละปี

แผนนโยบายนี้เกิดขึ้นเป็นรูปเป็นร่างได้ด้วยการรวบรวมข้อมูล อย่างกว้างขวาง ผ่านอินเทอร์เน็ตและการประชุมนานาชาติ สำหรับวาง ขอบข่ายกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นตลอด 10 ปีข้างหน้า

ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีการประกาศให้ ‘ความปลอดภัยทางถนน’ เป็นวาระแห่งชาติ โดยร่วมมือกับภาคีเครือข่ายทุกส่วน ดำเนินการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และมุ่งดำเนินกิจกรรมทุกด้าน เพื่อลดความสูญเสียของประชากร ทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก

‘งานประกาศเจตนารมณ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563’ จัดขึ้น ณ ห้องบอลรูม ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ในวันที่ 11 พฤษภาคม 2554 ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นวันประกาศเจตนารมณ์ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พร้อมกันทั่วโลก

ผู้เข้าร่วมประกาศเจตนารมณ์ในครั้งนี้ ประกอบด้วย ประธานของงาน **วิเชียร ชวลิต** ปลัดกระทรวงมหาดไทย และรองประธานกรรมการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน **ศรศักดิ์ แสนสมบัติ** รองปลัดกระทรวงคมนาคม **ศ.นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม** ที่ปรึกษาคณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และ **ดร.มัวรีน เบอรัมิงแฮม** ผู้แทนองค์การอนามัยโลก (WHO) ประจำประเทศไทย ซึ่งถือเป็นความร่วมมือครั้งใหญ่ของหลายฝ่ายในการรับลูกนโยบายระดับโลก มาปฏิบัติจริงในบ้านเรา

รวมไปถึงแขกรับเชิญพิเศษ **สมศักดิ์ กีตาร์มือเดียว** ผู้มีชื่อเสียงจากรายการ Thailand's Got Talent ที่มาบอกเล่าผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทำให้แขนซ้ายของเขาใช้การไม่ได้ไปตลอดชีวิต



วิเชียร ชวลิต :

ปลัดกระทรวงมหาดไทย

ประเทศไทยสูญเสียประชาชนเป็นจำนวนมากจากอุบัติเหตุทางถนน มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 25 คน หรือประมาณชั่วโมงละ 1 คน และยังเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจถึง 230,000 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นมิใช่เพียงตัวเลขดังกล่าวเท่านั้น แต่ความจริงแล้วเป็นความสูญเสียที่มีอาจทดแทนได้ เพราะแต่ละปีมีครอบครัวจำนวนมากที่ต้องสูญเสียเสาหลัก หรือกำลังสำคัญของครอบครัว และยังมีเด็กและเยาวชนที่เป็นอนาคตของชาติอีกจำนวนไม่น้อย ที่พิการและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ทั้งหมดของความสูญเสียที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดลงได้ รัฐบาลจึงได้ประกาศในปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ที่จะร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

มีเป้าหมายสำคัญที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน ภายใต้กรอบดำเนินการ 5 เสาหลัก ทั้งในเรื่องการบริหารจัดการถนนที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน และการแพทย์ฉุกเฉิน นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้กำหนด 8 มาตรการสำคัญที่จะผลักดันให้เป็นรูปธรรมในอีก 10 ปีข้างหน้าอีกด้วย

เป็นนิมิตหมายที่ดี ที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือร่วมใจกันดำเนินการตามมาตรการที่วางไว้อย่างเข้มแข็งและจริงจัง เพื่อลดความสูญเสียของพี่น้องประชาชน เราจะร่วมกันปฏิบัติการเพื่อให้สังคมไทยมีความปลอดภัยอย่างยั่งยืน



ศรศักดิ์ แสนสมบัติ :

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

ขอเรียนว่าจากประสบการณ์ที่ผ่านมา หน่วยงานที่รับผิดชอบได้ดำเนินการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างจริงจังโดยตลอด ซึ่งสังเกตได้จากสถิติอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในช่วงปกติและเทศกาลที่ลดลง

มาอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามแนวโน้มก็ยังไม่เป็นที่น่าพอใจ ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบทุกหน่วยงานจะต้องเร่งดำเนินการทำแผนปฏิบัติการ ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน’ ซึ่งแผนปฏิบัติการดังกล่าวจะให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในสังคมไทย

โดยจะให้ความสำคัญกับการเพิ่มบทบาทขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ตลอดจนภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังมีแผนหลักที่จะพัฒนาการเดินทางและการขนส่งให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โดยจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย การตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีความปลอดภัยในการเดินทางขนส่ง

โดยเน้นส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสารด้วยระบบรางทั้งในกรุงเทพฯ และระหว่างเมืองสำคัญ ผมขอประกาศว่า จากความพยายามที่ทุกฝ่ายร่วมมือกัน ต่อจากนี้ไปทุกพื้นที่ของประเทศไทยใน 10 ปี ถนนทุกสายไม่ว่าเล็กหรือใหญ่ อุบัติเหตุจะเกิดลดลง



ศ.พว.อุดมศิลป์ ศรีสงนาม :
ที่ปรึกษาคณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

จากการที่รัฐบาลไทยร่วมกับรัฐบาลประเทศอื่นๆ ทั่วโลกได้
ขานรับโครงการของมติดสหประชาชาติ ที่กำหนดให้ปี 2011-2020
เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นโอกาสและก้าว
ที่สำคัญสำหรับคนไทย

เพราะ ณ ปัจจุบันสังคมไทยได้ตระหนักแล้วว่า ความสูญเสีย
จากอุบัติเหตุทางถนนวันละ 25-30 คน หรือคิดเป็นชั่วโมงละ
1 คน ยังไม่รวมว่าผู้พิการรายใหม่ปีละกว่า 5,000 ราย ซึ่งถือว่าเป็น
ปัจจัยสำคัญที่ทำให้สังคมมีความอ่อนแอ ชุมชนเกิดความเปราะบาง
ทุกๆ ชีวิตที่สูญเสียไม่ว่าจะเป็นเด็ก เยาวชน คนทำงาน รวมถึงคนที่เป็
นพ่อแม่ เขาเหล่านี้ล้วนเป็นความหวังและกำลังสำคัญของครอบครัว ชุมชน
สังคม และประเทศชาติ

คนในสังคมเริ่มตระหนักและรับรู้ว่ รากของปัญหาอุบัติเหตุทาง
ถนน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม ล้วนเกี่ยวข้อง
สัมพันธ์กับปัญหาเชิงโครงสร้าง และระบบมาตรฐานด้านความปลอดภัย
รวมทั้งวัฒนธรรมความปลอดภัยของคนในสังคม หรือที่เรียกว่า Safety
Culture ซึ่งนับวันช่องว่างของปัญหาเชิงโครงสร้างนี้ได้สร้างความไม่เป็น
ธรรมด้านความปลอดภัยให้กับคนในสังคมเพิ่มมากขึ้น

องค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ทุกประเทศหันมาทบทวน
และตั้งหลักในการแก้ปัญหาเชิงโครงสร้าง ด้วยการจัดการอย่างเป็นระบบ
เพื่อก้าวไปสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนได้อย่างยั่งยืน

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส.
ในฐานะขององค์กรด้านสุขภาพที่ได้รับมอบหมายจากมติคณะรัฐมนตรี
ให้เข้ามามีส่วนสำคัญในการสนับสนุน ให้การดำเนินงานและป้องกันแก้ไข
ปัญหาอุบัติเหตุขับเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เรามีบทบาทในการเป็นน้ามันหล่อลื่นและตัวกระตุ้นให้กับ
หน่วยงานหลักๆ และใช้แนวคิด ‘ไตรพลัง’ มาเป็นแนวทางในการขับเคลื่อน
เพื่อให้เกิดพลังหรือความเข้มข้นใน 3 ด้าน คือ ความเข้มแข็งทางพลัง

ภาคนโยบาย ควบคู่ไปกับพลังจากภาคประชาสังคม และสุดท้ายอาศัย
พลังจากภาควิชาการมาเป็นฐานในการทำความเข้าใจปัญหาสาเหตุ
อุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีความซับซ้อนและเกี่ยวโยงกับวิถีคิด ความเชื่อ
ค่านิยม ตลอดจนโครงสร้างของระบบ

พลังจากภาคนโยบาย ถือเป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันและ
ขับเคลื่อนให้บรรลุปเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน สังคม
ไทยต้องการผู้นำการเปลี่ยนแปลงด้านความปลอดภัยในทุกระดับ ตั้งแต่
รัฐบาลและฝ่ายการเมือง ผู้นำส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
และภาคธุรกิจ

ความท้าทายที่สำคัญของภาคนโยบายคือ จะทำอย่างไรให้ผู้บริหาร
ในทุกระดับและทุกองค์กรต่างลุกขึ้นมาเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง
ของหน่วยงาน องค์กร ในด้านความปลอดภัย

ส่วนด้านพลังจากภาคประชาสังคม ณ ปัจจุบัน ได้เริ่มมี
ท้องถิ่นชุมชนหันมาให้ความสำคัญ และลุกขึ้นมาดำเนินการด้วย
ตัวเองมากขึ้น เราเริ่มเห็นต้นแบบชุมชนปลอดภัย ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
ปลอดภัย สถานประกอบการปลอดภัย

ที่สำคัญคือ เกิดการรวมกลุ่มเครือข่าย ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มเหยื่อ
เมาแล้วขับ กลุ่มเยาวชนที่ขับเคลื่อนการแก้ปัญหาเรื่องเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์ รวมไปถึงเครือข่ายสัมาชชาสุขภาพ ในระดับจังหวัดและชุมชน
ที่เริ่มเข้ามาให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยบนถนนด้วยเช่นกัน

ความท้าทายในเรื่องนี้คือ เราต้องช่วยกันสนับสนุนและส่งเสริม
ให้เกิดต้นแบบดี ๆ ในด้านความปลอดภัยให้เพิ่มจำนวนมากขึ้น รวมทั้ง
การนำบทเรียนเหล่านี้ไปเชื่อมต่อกับโครงสร้างองค์กรที่มีอยู่แล้ว ให้ขยาย
ผลครอบคลุมไปทั่วประเทศ

สุดท้ายคือ พลังจากภาควิชาการ เรายังมีโจทย์และคำถามอีก
จำนวนมาก ที่ต้องระดมความร่วมมือจากภาควิชาการ รวมทั้งการจัดการ
ให้มีกลไกการติดตาม กำกับ และประเมินผลการทำงานตลอด 10 ปีข้าง
หน้า เพื่อที่จะนำข้อมูลเหล่านี้ มาใช้กำหนดทิศทางและวางแผนแก้ไข
ปัญหาได้อย่างเหมาะสมต่อไป

ท้ายที่สุดนี้ ในฐานะเป็นผู้แทนองค์กรภาควิชาเครือข่ายภาคเอกชนและ
ภาคประชาสังคม จะร่วมประสานและเชื่อมโยงการทำงานกับหน่วยงาน
ภาควิชาเครือข่าย ทั้งภาคนโยบาย ภาคประชาสังคม และภาควิชาการ ให้มา
ผนึกกำลังและร่วมกันลงมือทำ ‘Time for Action’ เพื่อสังคมไทยได้ก้าว
ไปสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และสังคมสุขภาวะที่ดีต่อไป

สมศักดิ์ เหมรัญ :

กิตาร์มือเดียว

ตอนปี 2544 ผมประสบอุบัติเหตุโดนรถปิ๊กอัพชนท้าย วันนั้นผม
มีแม่ซ้อนท้ายไปด้วย แม่ผมเสียชีวิตตรงที่เกิดเหตุ ส่วนผมก็แขนข้างซ้าย
กระดูกหัก ข้อศอกแตก ทำให้แขนซ้ายของผมเป็นอัมพาต ใช้การไม่ได้

ผมก็เครียดมากตอนแรก จนวันหนึ่ง ผ่านมาเกือบสิบปี ผมก็ผ่าน
ช่วงวันนั้น เหตุการณ์วันนั้นมาได้โดยที่ผมมีกำลังใจจากครอบครัวของผม
พี่ชายของผม ญาติ แล้วก็เพื่อน ๆ คอยให้กำลังใจผมตลอด ผมเข้าใจดี
ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้จิตใจของคนท้อแท้

ผมเพิ่งผ่านช่วงนั้นมาได้ ก็อยากจะเป็นกำลังใจให้กับทุกๆ คน
ที่เจอกับปัญหาอย่างผมหรือว่าหนักกว่าผม เหตุการณ์วันนั้นย้อนกลับ
ไปได้ ผมก็อยากจะย้อนกลับไปได้โดยที่คุณแม่ผมยังมีชีวิตอยู่ ถ้าวันนั้น
ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ประมาท เหตุการณ์แบบนั้นคงจะไม่เกิดขึ้น

ผมก็ขอบอกกับทุกคนว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่น่าอยู่ครับ
คนไทยก็เป็นคนที่น่ารัก มีจิตใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ อยากให้คนไทยทุกคน
ได้ประจักษ์ว่า ‘สยามมีรอยยิ้ม’

ความปรารถนาของผม ก็อยากให้เห็นภาครัฐ ภาคเอกชน หรือ
ประชาชนทุกคนช่วยกันรณรงค์ การใช้ถนนให้มีคุณภาพ ศักยภาพ และ
ความปลอดภัย เพราะเป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

ผมอยากให้ทุกคนต่อสู้ผ่านไปได้ ใช้ชีวิต ร่วมมือร่วมใจกัน โดยที่
ใช้ชีวิตด้วย ‘ความศรัทธา’



นอกจากนี้ ภายในงานยังมีกิจกรรมอื่นๆ เช่น นิทรรศการเผยแพร่
ความรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนจากหน่วยงานภาครัฐ
และภาคเอกชน เช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.),
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.), บริษัท กลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และบริษัทผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์
 เป็นต้น

มีการประชาสัมพันธ์ตามสถานีรถไฟฟ้าต่างๆ และจัดขบวนรถ
จักรยานยนต์รณรงค์การลดอุบัติเหตุจำนวน 150 คัน ประกอบไปด้วย
รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ นำโดย ไมเคิล สเตมเบิร์ก เอกอัครราชทูตเดนมาร์ก
ประจำประเทศไทย ดอม เหดระกุล ในฐานะ Good Will Ambassador แห่ง
เครือข่ายมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย และตัวแทนสมาคมผู้ประกอบการ
รถจักรยานยนต์ไทย โดยเริ่มเคลื่อนขบวนจากศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
ไปสิ้นสุดที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

การประกาศเจตนารมณ์พร้อมกันทั่วโลกในครั้งนี้ แสดงถึงความ
พยายามของทุกประเทศที่จะเข้ามามีส่วนร่วมผลักดันและสนับสนุนแผน
นโยบาย ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2011-2020’ สมกับการ
เป็น ‘Time for Action’ ซึ่งมุ่งหมายให้ประชากรโลกร่วมกันปฏิบัติอย่างเอาจริง
เอาจัง เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดขึ้นจริงได้

ดังที่ ดร.มัวรีน เบอร์มิงแฮม ผู้แทนองค์การอนามัยโลก ประจำ
ประเทศไทย กล่าวทิ้งท้ายไว้ในงานครั้งนี้ว่า “Let’s make it happen,
together we can do it.”



๖๖ ขับซ้ำๆ ก็ได้พี่ ผมไม่ได้รับขนาดนั้น”
 “ไม่มีหมวกกันน็อคให้เธอครับ”
 “ขั้ยยอนศรแบบนี้ตำรวจไม่จับแน่นอน”

หลาย ๆ คนคงเคยสงสัยในมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง หรือมอเตอร์ไซค์วินในเสื้อกั๊กหลากสีไม่มากนักน้อย ซึ่งจะไปแล้วเรื่องเล็กๆ ในชีวิตประจำวัน นี่ก็เป็นปัญหาคาราคาซังของสังคมไทยมานาน ครั้นจะเฝ้ารอหน่วยงานผู้รับผิดชอบเข้ามาแก้ไข...ก็ยังไม่เห็น หรืออย่างน้อยถ้ามีใครสักคนมอบความหวังให้ผู้ให้บริการอย่างเราๆ ได้มีหลักประกันสวัสดิภาพของชีวิตตนเองบ้างก็ยังดี

อย่างที่เห็น เรามักจะพบว่าผู้ประกอบการอาชีพสวมเสื้อกั๊กบนหลังรถสองล้อบางคน...หรืออาจจะเป็นส่วนใหญ่ มักจะทำผิดกฎจราจรกันอย่างเป็นประจำ ไม่ว่าจะเป็นจากความไม่เข้าใจกฎจราจร ความประมาทเลินเล่อ และไม่เคารพสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้อื่น

สาเหตุของปัญหาดังกล่าว ส่วนหนึ่งอาจมาจากการไม่มีกฎเกณฑ์ในการคัดเลือก หรือไม่มีการฝึกอบรมก่อนการปฏิบัติหน้าที่ ง่ายๆ ว่าใครที่จักรยานยนต์เป็น มีทุนในการซื้อเสื้อวินก็จบ สามารถเข้ามาประกอบอาชีพนี้ได้แล้ว จึงทำให้พบว่าในแต่ละปี จักรยานยนต์รับจ้างเป็นบริการรถสาธารณะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียมากที่สุด

ซึ่งปัญหานี้ หลายฝ่ายก็ได้ดำเนินงานป้องกันแก้ไข

จัดระเบียบวีรบุรุษนักบิด [สาธารณะ] มาตรฐานที่ยังต้องรอต่อไป



สำหรับการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นในระยะสั้นนั้น อาจทำได้โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ กำหนด คุณสมบัติ ของผู้ที่ จะประกอบอาชีพนี้ มีการสอบใบขับขี่ จักรยานยนต์สาธารณะ และบังคับใช้อย่างเข้มงวด รวมทั้งมีการระบุดำเนินการช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารในกรณีเกิดอุบัติเหตุอย่างชัดเจน ส่วนในระยะยาวสังคมไทยโดยรวมอาจต้องร่วมกันหาช่องทางกดดันให้ผู้ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างพัฒนาจิตสำนึกด้านการให้บริการ และเคารพสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการกันบ้าง

อย่างไรก็ตามการพัฒนาจิตสำนึกนั้น ถือเป็นการแก้ไข ‘เรื่องภายใน’ ที่ท้าทาย และเป็นสิ่งวัดใจสังคมไทย ว่าเราจะเคารพในชีวิตของผู้คนอื่นมากเพียงใด ซึ่งเรียกว่าอาจจะเป็นปอเล็ก ๆ ในการพัฒนาความคิดเรื่องประชาธิปไตยในแง่ที่เคารพสิทธิผู้อื่นได้ทีเดียว



ทางจักรยานรอบโลก

ถนนไม่ใช่เฉพาะที่ทางของพาหนะมีเครื่องยนต์ หากแต่ยังมีจักรยานที่วิ่งได้ด้วยแรงขาถีบเป็นเพื่อนร่วมทางแน่นอน...การแบ่งปันพื้นที่ยอมไม่เท่าเทียม เพราะขนาดและความเร็วที่ต่างกัน แต่ไม่ว่า ‘รถถีบ’ จะถูกยกเลิกสถานะพาหนะ และโดนเนรเทศออกจากถนน ถนนหลายสายบนโลก คือหลักฐานยืนยันว่า เราอยู่ร่วมทางกันได้



1 Yokohama_Japan

ทางจักรยานในโยโกฮาม่า ญี่ปุ่น = แยกทางจักรยานออกมาต่างหากจากถนนหลัก ทาสีและทำสัญลักษณ์ชัดเจน

ที่มา : คุณ Wild Angle www.trekkingthai.com

2 Beijing_China

ทางจักรยานในปักกิ่ง จีน = ตีเส้น ไม่ทาสี แต่สร้างขอบเขตชัดเจน พร้อมป้ายระบุทางจักรยานอย่างเป็นกิจจะลักษณะ

ที่มา : www.jamiesinz.com

3 Sydney_Australia

ทางจักรยานในซิดนีย์ ออสเตรเลีย = ตีเส้น และกันขอบเขตแยกจากถนนหลักชัดเจน นอกจากนั้นยังแบ่งเลนให้จักรยานสามารถสวนกันได้ด้วย

ที่มา : www.dailytelegraph.com.au

4 Bangkok_Thailand

ทางจักรยานในกรุงเทพฯ ประเทศไทย = ทาสี ตีเส้น ปรากฏสัญลักษณ์จักรยานเป็นช่วงๆ บริเวณริมถนน แต่ทุกอย่าง...เหมือนเดิม

ที่มา : คุณ Felix www.thaimtb.com



รวมพล สร้างระบบ สู่ความยั่งยืนของชุมชนปลอดภัย

23 กุมภาพันธ์ 2554 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่าน (สอจร.) ได้ร่วมจัดสัมมนาวิชาการ ในหัวข้อ ‘รวมพล สร้างระบบ สู่ความยั่งยืนของชุมชนปลอดภัย’ ณ ห้องคอนเวนชัน ศูนย์ประชุมสถาบันวิจัยจุฬาภรณ์

กิจกรรมในครั้งนั้น มีการบรรยายพิเศษเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนที่ชุมชนมองข้าม โดย ดร.ดนัย เรืองสอน จากสำนักงานหลวงที่ 13 ประจวบคีรีขันธ์ การเสวนา ‘ความปลอดภัยทางถนน ชุมชนทำได้’ และ เสวนา ‘ชุมชนปลอดภัย ใครๆ ก็ทำได้: ประสบการณ์สำคัญจากการทำงานท้องถิ่น’ ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อเชิญชวนให้ชุมชน และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเอง โดยมีตัวอย่างจากพื้นที่ที่สามารถดำเนินการได้สำเร็จเป็นเครื่องสะท้อนบทเรียน

แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับภาคีภูมิภาค

4 มีนาคม 2554 ศวปถ. ได้เข้าร่วมเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับ ศวปถ. ภาคเหนือ ณ โรงแรมลำปางเวียงทอง จังหวัดลำปาง ซึ่งจัดโดยทีมประเมินผลภายนอก โดยได้เชิญภาคีที่เคยได้รับการสนับสนุนโครงการจาก ศวปถ. มาเข้าร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์ รวมถึงสรุปความต้องการทางวิชาการที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

จากการแลกเปลี่ยนในเวที พบว่าการที่ ศวปถ. ส่งงานวิจัยลงมาให้คนทำงานในพื้นที่และส่วนกลางได้มีโอกาสเห็นเครือข่ายการทำงานมากขึ้น และ ศวปถ. ควรพัฒนากลไกการติดตามเพื่อความต่อเนื่องในการทำงาน ซึ่งจะทำให้เห็นความต้องการและแนวทางในการพัฒนาของวงวิชาการ และช่วยมองภาพรวมเชื่อมโยงประเด็น และเป็นพี่เลี้ยงในการพัฒนาศักยภาพให้กับภาคีในการใช้ประโยชน์จากหน้าต่างนโยบายต่างๆ ได้

นอกจากนี้ในวันที่ 17 มีนาคม 2554 ศวปถ. ได้เข้าร่วมเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับ ศวปถ. ภาคอีสาน ที่โรงแรมโฆษะ จังหวัดขอนแก่น ด้วย

โครงการชุมชนปลอดภัยอุบัติเหตุอำเภอเขาสวนกวาง

18 มีนาคม 2554 ศวปถ. ได้ลงพื้นที่ อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น เพื่อจัดประชุมหารือการขยายผลโครงการชุมชนปลอดภัยอุบัติเหตุของ อำเภอเขาสวนกวาง โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นผู้บริหารองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทุกพื้นที่ในอำเภอเขาสวนกวาง

ศวปถ. ได้ขยายแนวคิดการดำเนินกระบวนการสร้างอาสาดูแลแบบมีส่วนร่วม เป้าหมายใหญ่ของโครงการนี้ คือ การลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งอำเภอ ดังนั้นความรู้ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานจะได้มีเฉพาะ อบต. หรือชุมชนเท่านั้น แต่ต้องเพิ่ม ‘โครงสร้างอำเภอ’ เข้ามาเป็นโจทย์ในการดำเนินงานด้วย

ถนนนำร่องชุมชนปลอดภัย

ศวปถ. ได้ร่วมประชุม โครงการถนนนำร่องชุมชนปลอดภัย ในวันที่ 21-22 กุมภาพันธ์ 2554 ณ ระเบียบทราย รีสอร์ท อำเภอชนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช โดย นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ได้บรรยายพิเศษ เรื่อง ‘ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน’ หลังจากนั้นผู้เข้าร่วมประชุมได้มีส่วนร่วมศึกษารูปแบบต่างๆ ของการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุผ่าน 4 ฐานการเรียนรู้

การประชุมครั้งนี้มุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุในระดับอำเภอ โดยมี 7 พื้นที่นำร่อง ได้แก่ อำเภอทุ่งสง อำเภอชนอม อำเภอท่าศาลา อำเภอทุ่งใหญ่ อำเภอเฉลิมพระเกียรติ อำเภอพรหมคีรี และอำเภอปากพนัง

เยาวชนขับขี่ปลอดภัย

24 กุมภาพันธ์ 2554 ภาควิชาการช่วยคนทำงานด้านเยาวชนกับการขับขี่ปลอดภัย และนักวิชาการด้านพฤติกรรมศาสตร์ ได้ร่วมกันประชุมเพื่อสร้าง ‘คู่มือการฝึกอบรม’ ให้กับคนทำงานด้านการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มเยาวชนไทย ภายใต้โครงการ ‘พัฒนาจิตและพฤติกรรม ของเยาวชนเพื่อการขับขี่ปลอดภัยระยะที่ 1’ ณ ห้องบอลรูมบี โรงแรมมารวยการ์เด็นส์ กรุงเทพฯ ซึ่งมีหัวหน้าหลักอย่างทีมวิจัยและพัฒนาระบบพฤติกรรมไทย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

คู่มือดังกล่าวจะเป็นคู่มือสำหรับหน่วยงานสถานศึกษาและผู้สนใจ เพื่อทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเยาวชนไทย ให้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ นำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ดีตามไปด้วย โดยเน้นการเข้าถึงสภาวะจิตใจ ตามทฤษฎีทางจิตวิทยา พฤติกรรมศาสตร์ นอกจากนี้ในคู่มือยังมีส่วนของทักษะการขับขี่ปลอดภัยอีกด้วย

อย่างที่รู้กันทั่วไปว่า การขาดวินัยจราจรเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญ ของอุบัติเหตุบนท้องถนน นำมาซึ่งความบาดเจ็บ พิการ สูญเสีย ทั้งสิ่งที่ประเมินมูลค่าได้ และไม่ได้

นับเป็นความเคยชินแบบไทยๆ ที่ออกจะแปลกประหลาด ลึกหน่อย กับการฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะหากมองกันในระดับสากล การเคารพกฎหมายก็คือการเคารพสิทธิของผู้อื่น และกลไกชนิดนี้ มีไว้เพื่อ 'เกลี้ย' และควบคุมไม่ให้ใครคนใดคนหนึ่งมีสิทธิ์มากจนล้น ไปก้าวก่ายสิทธิของผู้อื่น

จริงอยู่ บ้านเรามีสิ่งที่เรียกว่ากฎหมายอยู่มาก และมีแนวโน้ม จะออกมาเพิ่มอีกเรื่อยๆ แต่จะมีสักกี่ฉบับที่ถูกบังคับใช้อย่าง เคร่งครัด มีความน่ายำเกรง ชนิดที่ว่าสามารถควบคุมสังคม ให้มีระเบียบขึ้นมาได้

ในที่นี้หมายถึงการควบคุม ระเบียบบนท้องถนน ซึ่งก็คือ กฎจราจร

แต่ กฎ จราจร ก็เหมือน กฎหมายอื่นๆ ที่หลายคนมองข้าม ไปในทันทีที่ล้อหมุนออกจากบ้าน ไม่ว่าจะเป็นการขับที่สวนเลน ไม่สวมหมวกกันน็อค ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การขับที่ความเร็วสูง เมาแล้วขับ ฯลฯ ด้วยความเคยชิน ประมาท หรือการไม่เคารพสิทธิ ของผู้อื่น...ไม่มีใครตอบได้

จนบางครั้ง ถนนก็เป็นเหมือนแดนเถื่อน ไม่มีกฎหมายใด ควบคุม

อาจจะเป็นเรื่องไม่ถูกนัก หากจะแก้ปัญหการฝ่าฝืนกฎหมาย ด้วยการออกกฎหมายเพิ่มเข้าไปอีก เพราะอย่างที่รู้กันว่า กรณีนี้เป็น

เรื่องภายในที่วุ่นกันด้วยสำนึกล้วนๆ

ซึ่งหากเราสามารถหาวิธีแก้ปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายได้ นอกจากจะเป็นการสร้างระเบียบวินัยบนท้องถนนได้แล้ว ยังช่วยลดความสูญเสียในระดับครอบครัวและระดับชาติลง ทั้งทางตรง และทางอ้อม

ปี 2011 นับเป็นปีแรกของการประกาศเจตนารมณ์ ทศวรรษ ความปลอดภัยทางถนนของโลก ตามปฏิญญามอสโก

แต่เนื่องจากปัญหาการฝ่าฝืนกฎนั้นเป็นเรื่องเรื้อรังมา ยาวนาน การเริ่มต้นของประเทศไทยจึงต้องทำไปทีละขั้นตอน โดยเริ่มต้นที่ตัวคนก่อน ด้วยการ ส่งเสริมให้ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

ส่วนในปีถัดไปก็จะทำการ ควบคุมพฤติกรรมเมาแล้วขับอย่าง เข้มขันขึ้น แก้ปัญหาจุดเสี่ยงบน ถนน ควบคุมความเร็ว เมื่อปัญหา เรื่องสำนึกถูกแก้จนสำเร็จแล้ว ก็จะเป็นการแก้ไขในระบบที่ใหญ่กว่า เช่น

ยานพาหนะ ระบบถนน ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นลำดับถัดไป

หากทุกข้อทำสำเร็จ จะเป็นการก้าวกระโดดที่สำคัญของบ้าน เรา เพราะนั่นหมายถึงการปรับทัศนคติในด้านการเคารพสิทธิซึ่งกัน และกันของประชาชนได้อย่างน่าพอใจ

ก้าวต่อไปก็คือ การต่อยอดสร้างสำนึกการเคารพกฎจราจร ให้เพิ่มมากขึ้นไปอีก และสร้างความปลอดภัยบนถนนให้กลายเป็น วัฒนธรรมที่ดีในสังคม

อีก 10 ปีข้างหน้า

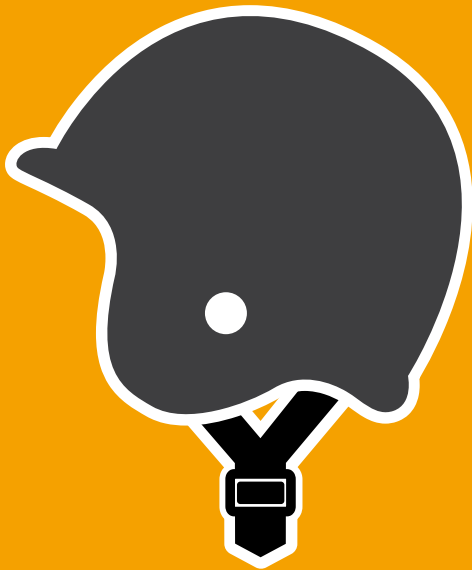
สาระสำคัญ...ปฏิญญามอสโก

(แปลและเรียบเรียง โดย นพ.วิทยา ชาดิบุญราชชัย)

1. สนับสนุนให้เกิดการป้องกันอุบัติเหตุตามคำแนะนำรายงาน สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรขององค์การอนามัยโลก
2. เรียกร้องให้รัฐบาลจัดตั้งองค์กรนำในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัย ทางถนนทุกระดับ
3. กำหนดเป้าหมายเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ ได้ 50 เปอร์เซ็นต์ ใน 10 ปี
4. นำนโยบายสู่การปฏิบัติ และกำหนดมาตรการแก้ปัญหาเพื่อปกป้อง ผู้ใช้ถนนที่อ่อนแอ เช่น คนเดินเท้า ผู้ขี่จักรยาน ผู้ขี่จักรยานยนต์ และ ผู้โดยสารรถสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย รวมถึงเด็ก คนชรา และผู้พิการ
5. จัดให้มีระบบขนส่งที่ปลอดภัยและยั่งยืน รวมถึงการวางผังการใช้ ประโยชน์ที่ดิน และการสนับสนุนให้มีระบบขนส่งทางเลือกต่างๆ
6. สนับสนุนให้ปรับปรุงมาตรฐานของถนน และรถ ตลอดจนการนำ

- ตัวอย่างการดำเนินงานที่ปลอดภัยของสหประชาชาติไปขยายผล
7. ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มแข็ง รักษาระดับการบังคับใช้ ให้คงไว้ สร้างความตระหนักถึงความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย รวมถึง ปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ปรับปรุงระบบการจดทะเบียนรถและ ออกใบอนุญาตขับขี่ โดยใช้มาตรฐานสากลที่เหมาะสม
 8. ผนวกองค์ประกอบด้านความปลอดภัยเข้าในทุกแผนงานของทุก องค์กรที่เกี่ยวข้อง
 9. สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือโดยสนับสนุนความร่วมมือระหว่าง ภาครัฐราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงองค์การระหว่าง ประเทศ และภาคประชาสังคม
 10. ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้เชื่อถือได้ และปรับคำจำกัด ความการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนหมายถึงการเสียชีวิตที่เกิดขึ้น ใน 30 วัน หลังเกิดอุบัติเหตุ
 11. พัฒนาระบบการช่วยเหลือและรักษาผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) รวมถึงการฟื้นฟูสภาพผู้ป่วย





ใกล้หรือไกล

ถ้าไม่ใส่หมวกกันน็อก

จับปรับแน่