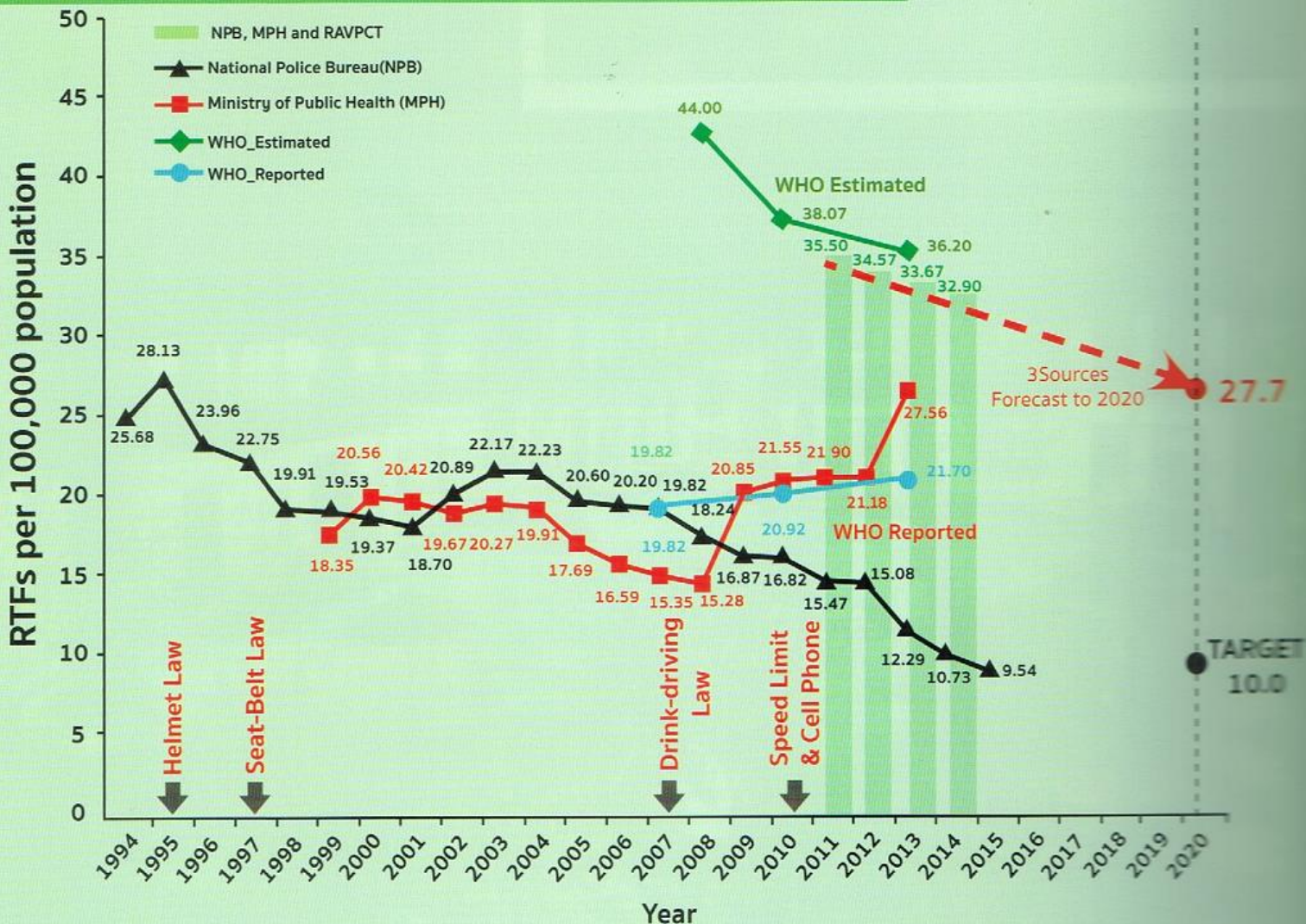


เมื่อแผนฯ ไม่อยากอยู่นิ่งๆ

มีตัวแทนภาคเอกชนมาพบผมที่ทำงาน ต้องการข้อมูลไปประกอบการดำเนินงานเพื่อเข้ามาช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศคำตามยอดฮิต **“ประเทศไทยทำไมเกิดอุบัติเหตุทางถนนขนาดนี้”** ลึกๆ ก็รู้สึกดีนะ ที่ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนได้รับความสนใจจากภาคเอกชน ที่ต้องการทำ CSR อย่างถูกต้อง มีเป้าหมายอย่างชัดเจน แต่ก็รู้สึกขัดอยู่ในใจที่ปัญหาดังกล่าวนี้ยืดเยื้อเรื้อรังมายาวนาน และความสนใจของภาครัฐก็คงยังอยู่ที่การทำแผนหลักๆ อยู่ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ล่าสุดข้อมูลจากการศึกษา จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ระบุว่าไทยมีความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนเรื่องใดบ้าง ที่ขัดแย้งกันมากอยู่ก็คือเรื่องตัวเลขที่มีแหล่งที่มาจากหลายที่ และยังไม่ตรงกัน จะอย่างไรก็แล้วแต่เรื่องนี้พูดมาเกินกว่า 10 ปีแล้ว ตราบใดที่ระบบการจัดเก็บยังต่างคนต่างทำอยู่จะไปหวังอะไรกับการที่จะให้มันตรงกันซึ่งมันเป็นไปได้หรือไม่ได้อยู่แล้ว

ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตของถนนในประเทศไทย





พรหมมินทร์ กิติยา:

ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (สพท.)

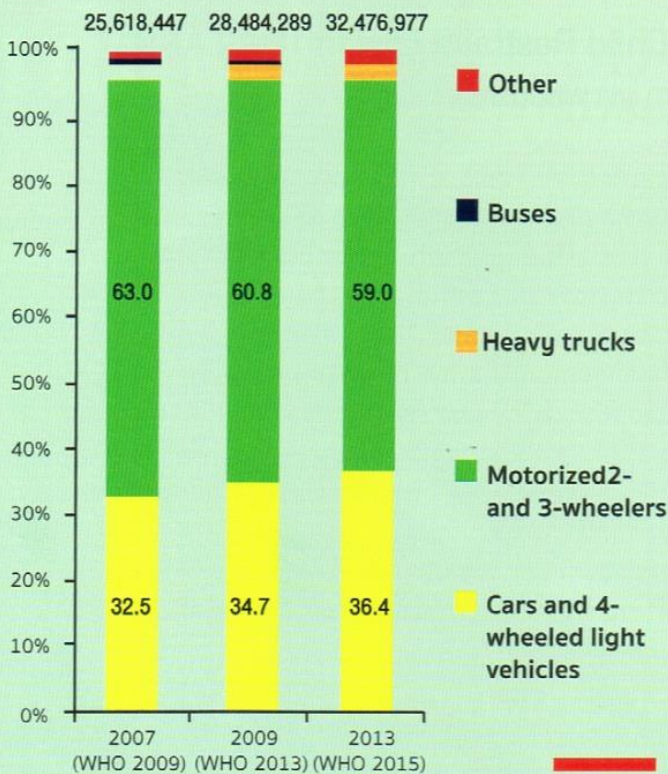
“ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท”

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

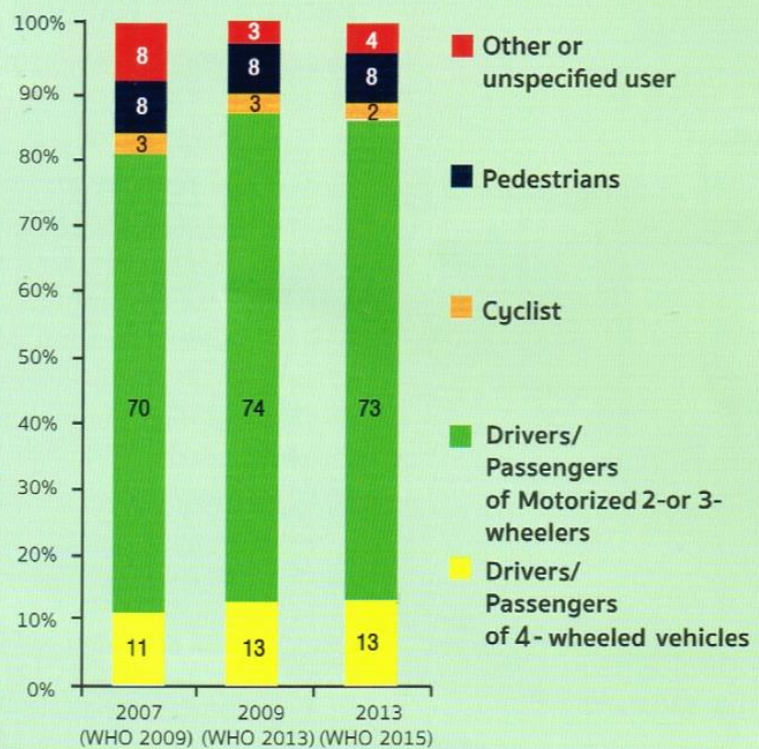
ที่สำคัญผมอยากจะสะท้อนปัญหาการจัดทำแผนฯ ที่ผ่านมาให้เข้าใจตรงกันคือ ‘เราขาดการลงมือทำ’ ในสิ่งที่ควรทำ ที่ผ่านมามีได้หมายความว่าเราไม่รู้ปัญหา สถิติข้อมูลก็ชี้ชัดอยู่แล้ว ‘เรามีถนนเสี่ยง, เรามีรถเสี่ยง, เรามีคนเสี่ยง’ เต็มไปหมด แต่เราก็ทำได้เพียงไปหาทางชะลอการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นส่วนใหญ่ สิ่งที่เราควรทำและจำเป็นต้องทำอย่างรวดเร็วก็คือเร่งจัดการกับรถ คน ถนน ที่เสี่ยงโดยเร็ว

สัดส่วนของยานพาหนะประเภทต่างๆ และสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทผู้ใช้รถใช้ถนน

Vehicles Composition



Road Fatalities Proportion by Road User Types



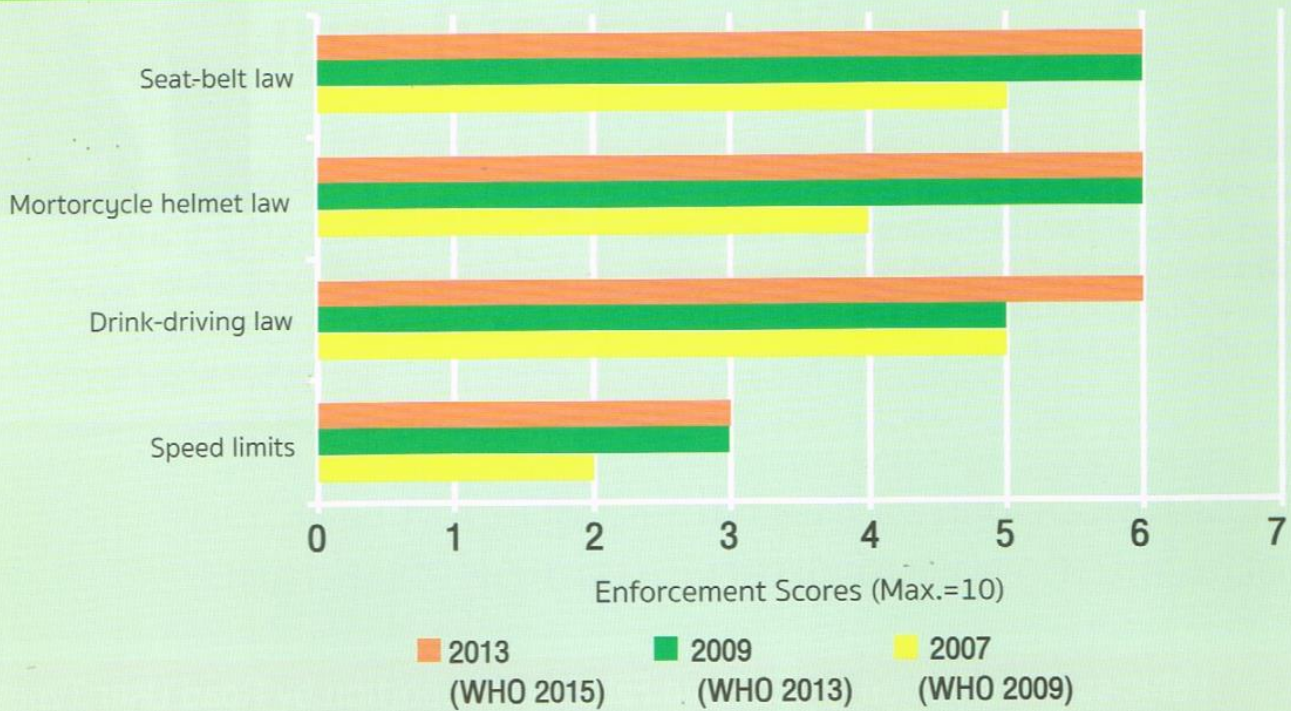
Source : WHO(2009) WHO(2013) and WHO(2015)

THAILAND

เราจำเป็นต้องใช้รถ ไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ แต่ก็ต้องมีการบริหารและการจัดการที่ดี ด้วยระบบที่ขาดความสมบูรณ์ไม่ยอมรับความจริงได้สร้างความสูญเสียอย่างมหาศาล ถึงแม้ว่าเรากำลังเร่งสร้างระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น แต่คงยังไม่มากพอสำหรับพื้นที่ทั้งประเทศ การเร่งสร้างมาตรการกำกับดูแลในส่วนที่เป็นปัญหาเร่งด่วน ไปพร้อมๆ กันน่าจะเป็นการดี อยากให้รัฐบาลให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ด้วย

ไม่จำเป็นเรื่องความเร็ว และพฤติกรรมขับขี่ที่มีความเสี่ยงทั้งหลายคือเริ่มจากงานพื้นฐาน คือทำรถ - คน ถนน ให้ปราศจากความเสียหายหรือมีความเสี่ยงน้อยที่สุด แล้วควบคุมกำกับดูแลการใช้งานให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เหตุที่ต้องทำเช่นนี้เพราะการใช้รถถนนของคนจำนวนมากในประเทศที่กำลังพัฒนา ต้องอาศัยการบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือ ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าลงทุนน้อย ต้นทุนต่ำได้ผลสูง เมื่อเทียบกับหลายๆ วิธี

Road Safety Law Enforcement Scores



Remark : NO National Child Restraint Law in THAILAND

Source : WHO(2009) WHO(2013) and WHO(2015)

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ต้องอาศัยความรู้ ประสบการณ์ จากทั้งในและต่างประเทศ เรื่องนี้เข้าใจได้ เพียงแต่สำหรับประเทศไทยมันยังไม่พอ เรามีจารีตประเพณี วัฒนธรรม ที่จำเป็น ต้องจัดการมากกว่าคนอื่นเขา ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายในไทยต้องให้ความสำคัญกับการใช้ เทคโนโลยีให้มากที่สุด กระจายอำนาจให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เจ้าของถนน กำกับดูแลให้มากที่สุด ถ้าเราจัดการกับปัญหาพื้นฐานได้ระดับหนึ่งแล้ว ที่เหลือก็เป็นเรื่องการควบคุมกำกับดูแลเรื่อง พฤติกรรม ที่น่าสนใจและน่าลงมือทำมากที่สุดตอนนี้ก็คือเรื่อง 'การควบคุมความเร็ว' เรียกได้ว่า สร้างความสูญเสียรายวันมากที่สุดตอนนี้ ไม่ว่าจะบนถนนสายหลัก สายรอง หรือในท้องถิ่นชุมชน ก็สามารถทำได้ เพียงแต่อยากให้รัฐบาลหยิบเอาแผนงานต่างๆ ที่มีอยู่มาลงมือทำเสียที จะได้เข้า ใกล้เคียงสว่างกันเสียที นี่ก็เหลืออีกไม่กี่ปีก็จะครบกำหนด 'ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทาง ถนน ปี 54 -63' กันแล้ว

ถึงแม้ว่าเราจะอยู่ห่างไกลเป้าหมายการทำงานตามกรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน อยู่มาก แต่ก็อยากให้เชื่อมั่นกับการทำงาน ถ้าเรามุ่งมั่น ทำในสิ่งที่ควรทำ ย่อมส่งผลดีแน่นอน WI

