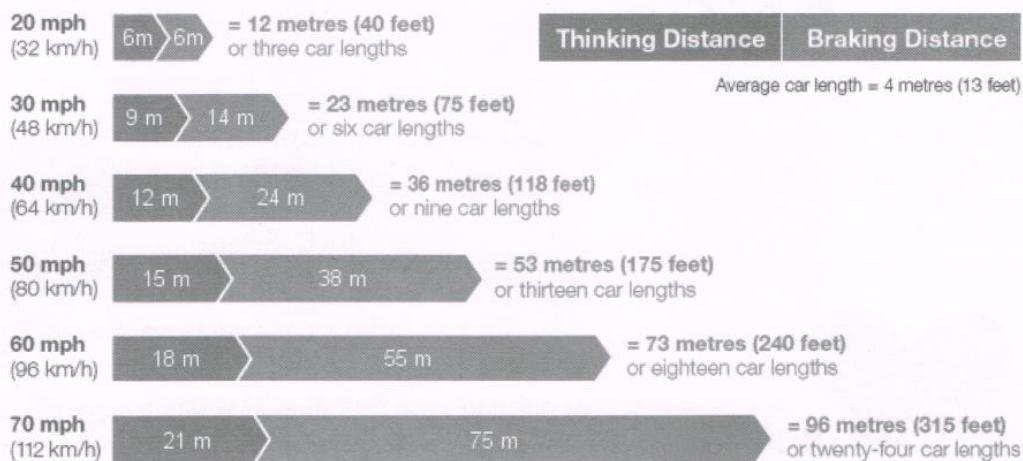


# ตายเพิ่มต่อเนื่องต้อง 'ลดความเร็วลดความเสี่ยง'

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า พฤติกรรมการขับขีเร็วเป็นสาเหตุสำคัญอันดับแรกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี 47 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน และข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในสายทางที่อยู่ใน ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่มกราคม-สิงหาคม 2550 พบ ว่า จากจำนวนทั้งสิ้น 7,297 ครั้ง เกิดจากการขับเร็วเกินกำหนด 4,562 ครั้ง (62.5%)

จากตารางแสดงจะเห็นความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วที่เพิ่มขึ้นทำให้ระยะทางตั้งแต่การตัดสินใจ จะเบรกและเท้าแตะเบรกเพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มระยะทางในการหยุดรถ จึงไม่น่าแปลกใจว่า เมื่อความเร็วเพิ่มขึ้นทำให้ความรุนแรงจากการชนมากขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาจากต่างประเทศ ที่ทำการทดสอบในความเร็วที่ต่างกัน สร้างความรุนแรงเพิ่มขึ้นต่างกัน จึงมีหลายประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความเร็วอย่างเช่นในประเทศอังกฤษที่สามารถลดอุบัติเหตุได้จริงจากนโยบายลด ความเร็ว 48 km/h เหลือ 32 km/h ตามทฤษฎีจะทำให้อุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บลดลง 60% แต่ความจริงลดได้ 58% ขณะที่การเสียชีวิต ตามทฤษฎีจะลดได้ 84% ความจริงลดได้ถึง 87%



ในขณะที่ความเร็วบนถนน สร้างความสูญเสียอย่างมหาศาล หน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ กำกับดูแลกลับให้ความสนใจไม่มากนัก ดังจะดูได้จากกรอบระบบควบคุมกำกับให้เป็นไป ตามมาตรฐานยังมีได้วางไว้ได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งตำรวจและขนส่งทางบก ยังไม่มีการลงทุนบน ถนนสายหลักเรื่องการควบคุมความเร็วอย่างถาวร เฉพาะเครื่องตรวจจับความเร็วมีเพียงจังหวัดละ 1-2 เครื่อง



## 'เพิ่ม' ความเร็วยิ่ง 'เพิ่ม' ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

### การศึกษาที่อังกฤษ

ที่ความเร็ว 48 กม./ชม.  
เมื่อชนคนเดินเท้า โอกาสที่คนเดินเท้าจะเสียชีวิตมีเพียง 20%  
ที่ความเร็ว 64 กม. ชม  
จะทำให้คนเดินเท้ามีโอกาสเสียชีวิต 90%

### การศึกษาในสวีเดน

พบว่าในทุกๆ ความเร็วที่เพิ่มขึ้น 10%  
จะเพิ่มพลังงานในการปะทะ 21%  
และเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตถึง 46%



เปรียบเทียบแรงกระแทก  
แรงปะทะหลังรถสองคันชนกัน  
หรือรถเกิดอุบัติเหตุ  
เทียบกับการตกจากอาคารสูง



### พร. จราจร ปี 2522

ในเขตเมืองและเขตเทศบาล

นอกเขตเมืองและเขตเทศบาล

	60 กม./ชม.	80 กม./ชม.
	45 กม./ชม.	60 กม./ชม.
	80 กม./ชม.	90 กม./ชม.

### พร. จราจร ปี 2522

ในเขตเมืองและเขตเทศบาล

บนทางหลวงพิเศษหรือมอเตอร์เวย์

	90 กม./ชม.	120 กม./ชม.
	60 กม./ชม.	80 กม./ชม.



### พรหมมินทร์ กัณธิยะ

ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ  
คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปท.)

### "ตั้งสติ..ก่อนสตาร์ท"

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

## กฎหมายควบคุมความเร็วในประเทศไทย

### ...มีไว้ให้ดูแต่ขาดการควบคุมกำกับดูแลอย่างจริงจัง

ภายใต้การมีและใช้กฎหมายอย่างไม่เต็มที่ ( อ่อนแอ ) ในประเทศไทยจนส่งผลทำให้ไทยถูกตราหน้าว่าเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตมากเป็นอันดับ 2 ของโลก คือตายมากกว่า 20,000 คนต่อปี แล้วหน่วยงานองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลเรื่องนี้ทำอะไรกันอยู่ทำไม เพราะอะไร จึงปล่อยให้พลละเลยทำให้คนไทยต้องเสี่ยงภัยกันมากขนาดนี้ ขึ้นต้องรอให้ภาครัฐจัดการเราคงต้องสังเวียดด้วยชีวิตลูกหลานไปอีกมาก วันนี้หากท้องถิ่นใดมีศักยภาพที่จะจัดการกับปัญหาพฤติกรรมการขับที่เร็วได้ก็อยากให้เริ่มลงมือทำได้เลย เช่น การทำเนินชะลอความเร็วในท้องถิ่นสามารถทำให้ถูกวิธีตามมาตรฐานเพราะชุมชนสามารถทำได้ด้วยตนเองและควรได้รับความรู้ที่ถูกต้องจากหน่วยงาน อย่างเช่น ทางหลวงหรือทางหลวงชนบท และหากจะรณรงค์ลดความเร็วคู่กับการประหยัดพลังงาน (Global warming) ตัวอย่างเช่น Save life, Save environment และเรื่องอื่นๆ ด้วยก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง การรณรงค์เพียงเรื่องเดียว การตระหนักถึงปัญหาอาจไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น การเปลี่ยนป้ายจำกัดความเร็วอย่างเดียวไม่เกิดผลในทางปฏิบัติ

แต่หากมีนโยบายครอบคลุมหลายประเด็น เช่น นโยบาย 55 MPH ในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นการใช้ตัวเลขสื่อสารถึงการประหยัดพลังงานร่วมด้วย เช่น ขับรถเร็ว 90 km/h แทนการขับ 110 km/h ประหยัดพลังงานได้ 25% อาจมีส่วนให้คนเห็นภาพและยอมรับได้ง่ายขึ้น ๗

ที่มา : แผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปท.) มูลนิธิสารานุกรมแห่งชาติ