

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

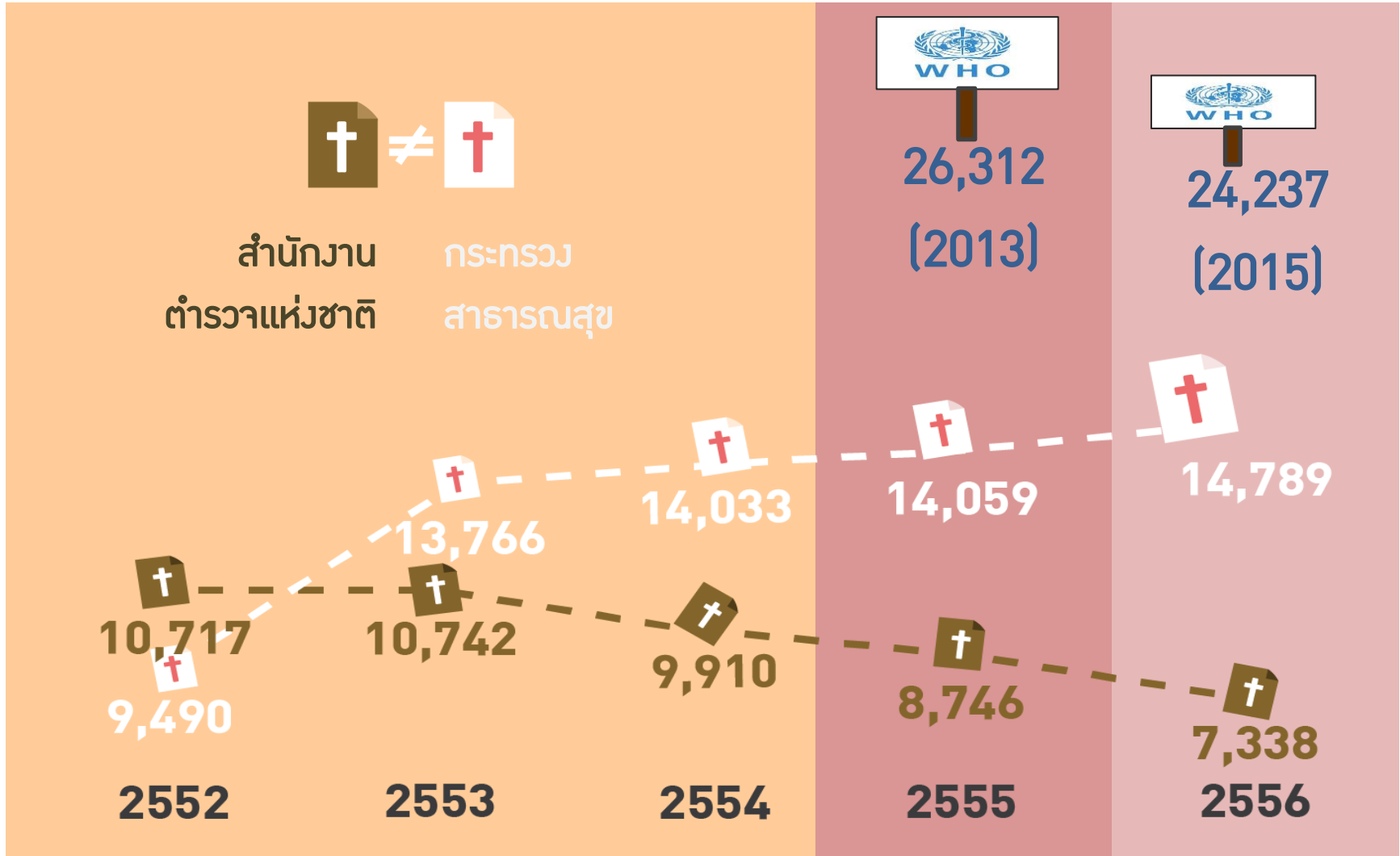
TDRI
<http://tdri.or.th>

ครึ่งทางทศวรรษ เพื่อความปลอดภัยทางถนน

ดร. สุเมธ องกิตติกุล และคณะ

14 พฤศจิกายน 2558

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทยยังคงรุนแรง และยังมีปัญหาด้านความสมบูรณ์ของข้อมูล

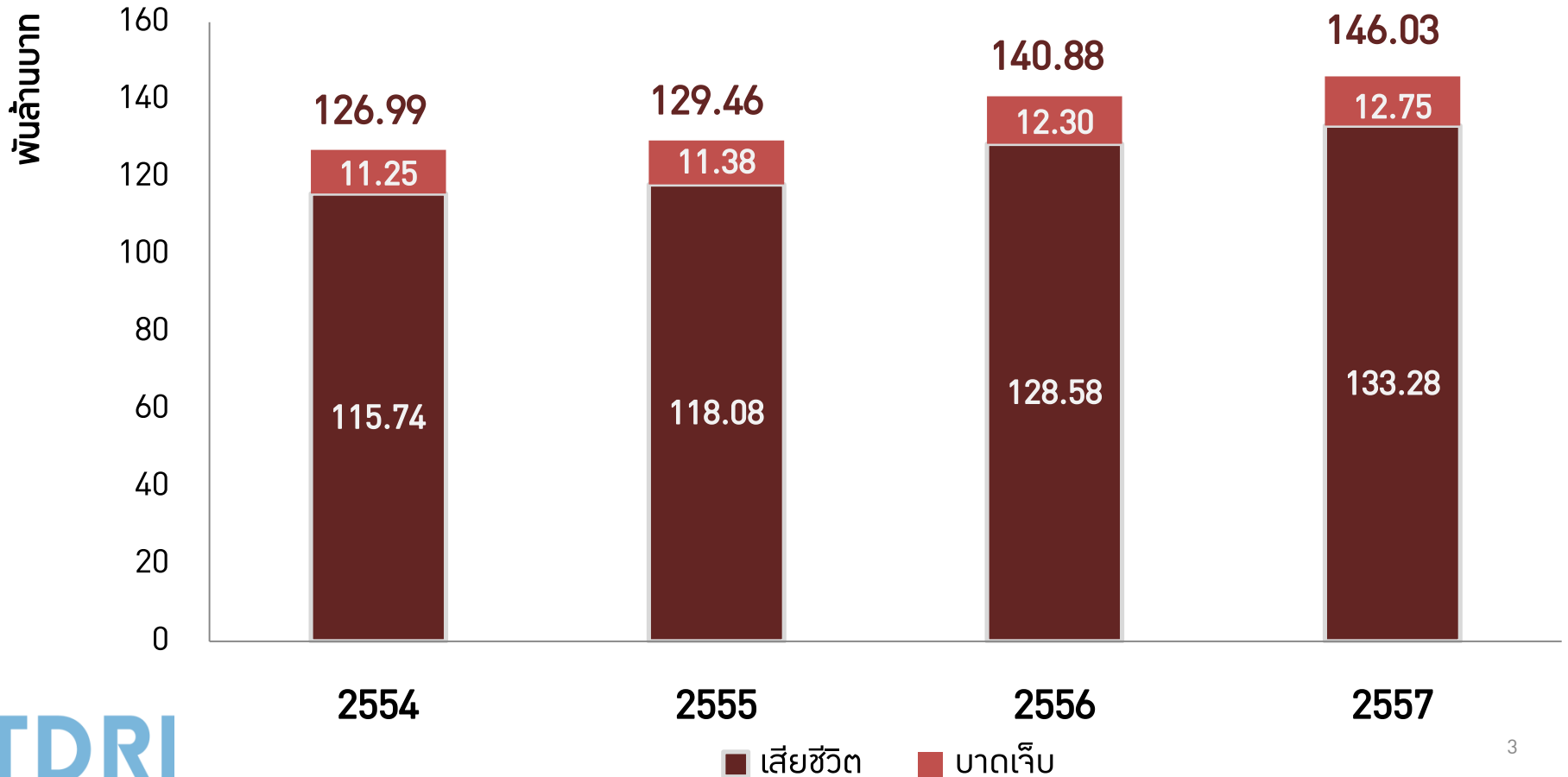


ความเสียหายทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน



มูลค่าความเสียหายทั้งการเสียชีวิตและบาดเจ็บ

มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 15% ในช่วงปี 2554-2557 โดยมีการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 3.7%



ปัญหาการทำงานของ 5 เสาหลัก ในช่วงครึ่งทศวรรษที่ผ่านมา (2544-2557)



เสาที่ 1: การ
บริหารจัดการ



เสาที่ 2: ถนน
และการสัญจร
อย่างปลอดภัย



เสาที่ 3:
ยานพาหนะที่
ปลอดภัย



เสาที่ 4: ผู้ใช้รถ
ใช้ถนนอย่าง
ปลอดภัย



เสาที่ 5: การ
ตอบสนองหลัง
เกิดอุบัติเหตุ



ปัญหาการบริหารจัดการ

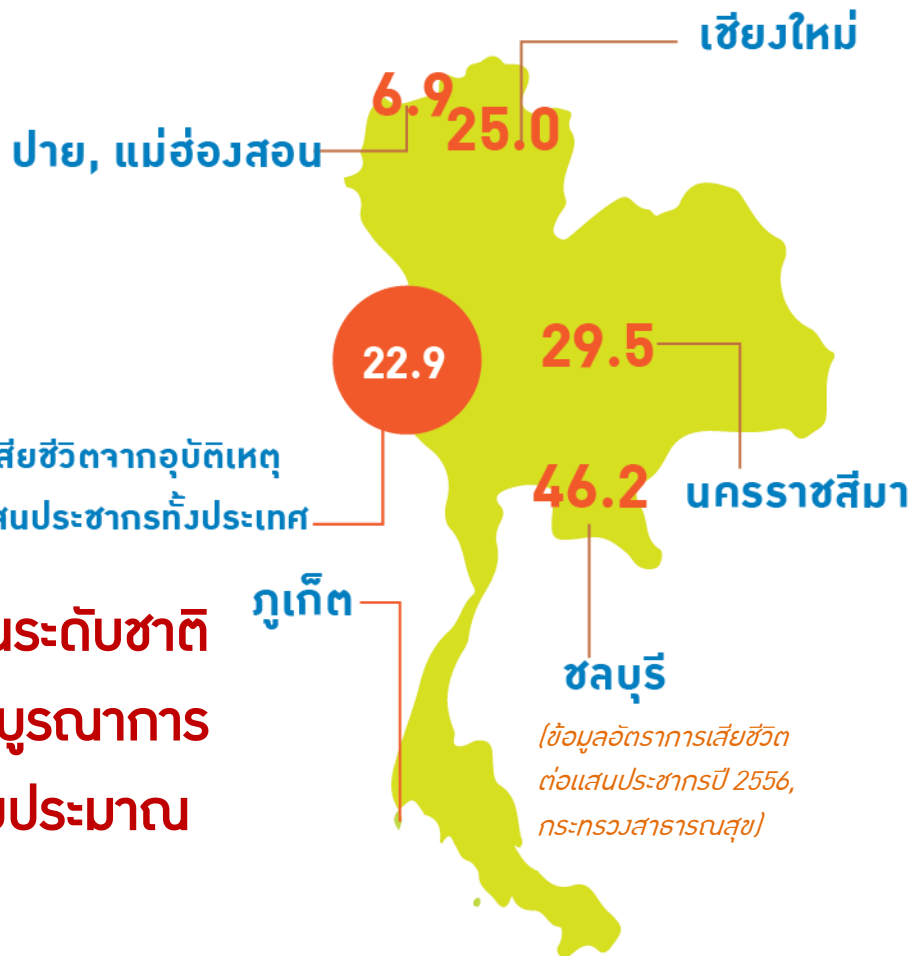


เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตระดับชาติยังไม่สะท้อนความเป็นจริง

- ฐานข้อมูลยังไม่ความครบถ้วนถูกต้อง
- วิธีการกำหนดไม่สร้างแรงจูงใจในการทำงาน

การทำงานระดับจังหวัด
ยังไม่คำนึงถึงความแตกต่าง

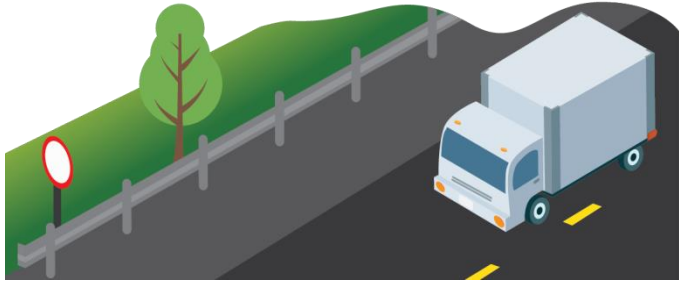
- ขาดการกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต
- ขาดการจัดทำฐานข้อมูลเพื่อการทำงาน
- ขาดการติดตามและประเมินผลการทำงานโดยจัดทำตัวชี้วัดจากฐานข้อมูลของจังหวัด



การทำงานระดับชาติ
ไม่ก่อให้เกิดการบูรณาการ
เชิงนโยบายและงบประมาณ

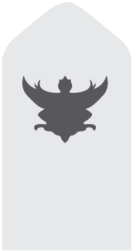
ปัญหาด้านถนนและการสัญจร

จำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงก่อนข้างคกที่มีสัดส่วนประมาณ 20% ของคดีจราจร ในช่วงปี 2554-2557



อันตรายข้าง
ทางยังมี
ปัญหา

ทางตรง	6,001 ครั้ง/ปี
ทางโค้งปกติ	1,081 ครั้ง/ปี
ทางแยก	825 ครั้ง/ปี
จุดปิดเกาะกลาง	588 ครั้ง/ปี
ทางเชื่อม	147 ครั้ง/ปี



ประชาชนขาดความรู้เรื่องการใช้
เส้นทางแต่ละประเภท



ก่อนสร้าง/ซ่อม

ขาดระเบียบกลางที่ชัดเจน เพื่อกำหนดมาตรฐาน
ของทางแต่ละประเภทให้สอดคล้องกัน

แก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนที่กำลังใช้งาน

- ขาดมาตรฐานการกำหนดนิยามของจุดเสี่ยง
- ขาดการตั้งเป้าเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงที่ชัดเจน
- ขาดการกำหนดงบประมาณเพื่อความปลอดภัย
แยกจากงานบำรุงรักษาทาง

ปัญหาด้านยานพาหนะปลอดภัย

การตรวจสภาพมีมาตรฐาน
แต่ไม่ได้มาตรฐาน

ระบบบังคับการตรวจครั้งแรก “ซ้ำเกินไป”

ประเทศ	ระยะเวลาใช้รถก่อนการตรวจครั้งแรก (ปี)		
	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถจักรยานยนต์	รถโดยสาร/บรรถ
อเมริกา	4	4	1
สวีเดน	3	3	1
ญี่ปุ่น	3	3	3
ไทย	7	5	-

สถานตรวจสภาพรถเอกชน



สถานตรวจสภาพของรัฐ

ปัญหาการสร้างมาตรฐาน
ของการตรวจสภาพ

ทำให้ไม่สามารถคัดแยกรถ
ที่ไม่พร้อมออกถนน

- รถส่วนใหญ่ผ่านการตรวจสภาพ
เกินกว่า 90%

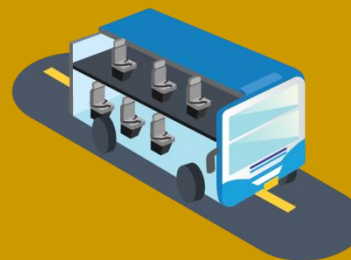
รถและการใช้รถที่สำคัญ
ยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐาน



- **ไม่มี** ข้อห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 7 ปี โดยสาร
- **ไม่มี** ข้อบังคับมาตรฐานหมวกกันน็อกเด็ก



- **ไม่มี** ข้อบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยที่นั่งหลัง
- **ไม่มี** ข้อบังคับใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก



- **ไม่มี** การทดสอบโครงสร้างเบาะที่นั่ง (อยู่ระหว่างออกกฎหมาย)
- **ไม่มี** ข้อจำกัดจำกัดอายุรถโดยสาร
- **ไม่มี** การบังคับใช้การทดสอบการทรงตัว (แม้มีกฎหมายบังคับ)
- **ไม่มี** การห้ามรถ 2 ชั้น ในเส้นทางเสี่ยง

ปัญหาผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

พฤติกรรมผู้ขับขี่ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีพอ **เพราะ** ความไม่สอดคล้องของ 3 ปัจจัย



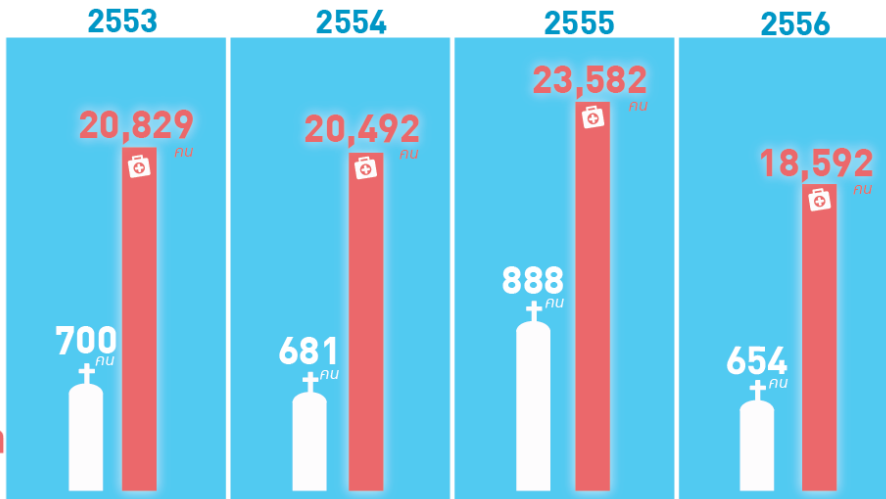
จำนวนคดีที่เกี่ยวข้องกับความเร็วยังไม่ได้ลดลง



ข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเมาสุรายังไม่ได้ลดลง



ข้อมูล: ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ

กฎ/ระเบียบ

ขาดโทษที่ทำให้เปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง
- ทำผิดซ้ำ/Rehabilitation

การบังคับใช้กฎ

- ขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง เช่น ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ฯลฯ
- ขาดการนำเทคโนโลยีมาใช้
- ขาด Protocol เพื่อลงโทษกรณีไม่มาชำระค่าปรับ และลงโทษกรณีผิดซ้ำ
- ขาดการประเมินผลของการบังคับใช้กฎ

การให้ความรู้ผู้ใช้รถใช้ถนน

- ผู้ขับขี่มือใหม่ไม่ได้ถูกติดตามเท่าที่ควร
- ระบบการให้ใบขับขี่ไม่สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงที่สังเกตได้ยาก
- ทักษะการตัดสินใจในเวลาคับขัน/การใช้ความเร็วที่เหมาะสม

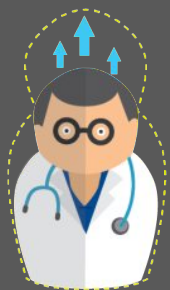


การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

ระบบการแพทย์ฉุกเฉินของไทยมีการพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
แต่ยังมีอุปสรรคด้านบุคลากรที่ควรเร่งแก้ปัญหา

การให้บริการยังไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะ
ในส่วนท้องที่ เพราะขาดแคลน
บุคลากรและงบประมาณ

บุคลากรในชุดปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน
ยังขาดแพทย์และเจ้าพนักงานฉุกเฉินอีกมาก



แพทย์
1,593



เจ้าพนักงานฉุกเฉิน
7,913



พยาบาล
18,823



อาสาสมัครกู้ชีพ
127,079

ข้อมูล: สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน (2557)

อุบัติเหตุที่เกิดกับบุคลากรด้านแพทย์ฉุกเฉิน
เพราะขาดมาตรฐานรถพยาบาล
ขาดข้อบังคับของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถพยาบาล



ข้อเสนอเชิงนโยบาย



เร่งพัฒนาการเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ การประเมินผลและติดตามมาตรการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง

- การมีหน่วยงานเฉพาะกิจ/สถาบันวิชาการ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย



ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ ที่เน้นผลลัพธ์ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

- การกำหนดเป้าหมายและปรับระบบบริหารจัดการ
- กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง
- การปรับปรุงจุดเสี่ยง (ข้อมูล การประเมินผลได้ผลเสีย และงบประมาณในการปรับปรุง)
- การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถ รวมถึงการตรวจสภาพ

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ด้านการบริหารจัดการ

1. พัฒนาเป้าระดับชาติและระดับพื้นที่
 - พัฒนาความถูกต้องของฐานข้อมูล
 - กำหนดปีฐานด้วยค่าเฉลี่ยในช่วง 2 ปีล่าสุด
2. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่มีความต่อเนื่อง
3. กำหนดให้มีคณะกรรมการเพื่อการติดตามและประเมินผลของมาตรการ

ด้านยานพาหนะ

1. กำหนดกฎระเบียบด้านมาตรฐานยานพาหนะ โดยมีเงื่อนไขที่ชัดเจน
2. กำหนดมาตรฐานการตรวจสภาพเดียวกันทั้งของรัฐบาลและเอกชน และมีกระบวนการตรวจสภาพที่เหมาะสม

ด้านถนน

1. จัดทำ Road Safety Audit ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบ
2. จัดทำงบประมาณในการแก้ไขจุดเสี่ยงที่ชัดเจน
 - จัดทำงบประมาณแก้ไขจุดเสี่ยง แยกออกจากงานดูแลทางอย่างชัดเจน
 - ปรับปรุงระบบพิจารณาการจัดสรรงบประมาณเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงในท้องถิ่นให้ได้มากขึ้น และได้มาตรฐานความปลอดภัย

ด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่

1. สร้างกฎหมายเพื่อปรับพฤติกรรม - กำหนดโทษที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
2. พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย ให้เปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง - นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อสร้างข้อจำกัดในการดำเนินชีวิตให้ผู้กระทำผิด
3. ปรับหลักสูตรการให้ใบอนุญาตขับขี่