

อุบัติเหตุในท้องถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก จากข้อมูล ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนพบว่าตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.๒๕๖๔ - มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๔ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมไม่น้อยกว่า ๘,๘๗๑ ราย บาดเจ็บสะสมเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๗๕,๘๔๑ ราย และเมื่อจำแนกข้อมูลสถิติแยกตามประเภทรถและช่วงอายุ พบว่า ร้อยละ ๘๐ เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ และร้อยละ ๒๐ เสียชีวิตจากรถยนต์ โดยช่วงอายุที่มีการเสียชีวิตมากที่สุด คือ ช่วง ๓๖ - ๖๐ ปี โดยคิดเป็นร้อยละ ๓๔.๗๐ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาสถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บรายจังหวัด พบว่า จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงสุดในรอบ ๒๔ ชั่วโมง คือ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จากสถิติดังกล่าว เป็นการสะท้อนให้เห็นว่าอุบัติเหตุท้องถนนนั้นเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและสามารถนำไปสู่การเสียชีวิตและการบาดเจ็บ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเสียหายทางครอบครัว คู่กรณี ผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตเอง และเกิดค่าเสียโอกาสที่ไม่สามารถประเมินเป็นมูลค่าความเสียหายได้ ดังนั้น การนำเสนอแนวคิดเรื่องของนิรภัยด้านการจราจรเพื่อป้องกันและลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสะสมจากอุบัติเหตุทางรถยนต์และรถจักรยานยนต์จึงเป็นสิ่งสำคัญในการที่ให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความจำเป็นและความสำคัญเกี่ยวกับนิรภัยด้านการจราจรเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน



ภาพที่ ๑ สถิติรายจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสูงสุด ๕ อันดับ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน, ๒๕๖๔)

## ๖ องค์ประกอบ และมาตรการที่สำคัญ

องค์การอนามัยโลกได้รวบรวมข้อมูล ๖ องค์ประกอบ และ ๒๒ มาตรการที่จะนำไปสู่การใช้สัญจรให้เกิดความปลอดภัยกับชีวิต โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. การจัดการความเร็วอันเนื่องมาจาก ความเร็วเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากรถทางบก นำไปสู่อุบัติเหตุและผลกระทบจากอุบัติเหตุเมื่อใช้ความเร็วเฉลี่ยสูงขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย เช่น การลดความเร็วเฉลี่ยลงร้อยละ ๕ เมื่อรถยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โอกาสเกิดอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้บาดเจ็บจะสูงขึ้นร้อยละ ๓ และอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้เสียชีวิตจะสูงขึ้น ร้อยละ ๔-๕ กล่าวคือ ถ้าใช้ความเร็วสูง การหยุดรถยังต้องใช้ระยะทางเพิ่มขึ้น ความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุจึงสูงขึ้น

ดังนั้น มาตรการที่สำคัญสำหรับการจัดการความเร็วคือ การกำหนดความเร็วในระดับท้องถิ่นและเขตเมืองต่าง ๆ การมีลูกระนาด ทำแนวเส้นหยัก หรือเส้นชะลอความเร็ว เป็นต้น

๒. ผู้นำด้านความปลอดภัยบนท้องถนน คือผู้ที่สามารถมีอิทธิพลหรือสร้างแรงบันดาลใจให้ผู้อื่นบรรลุเป้าหมาย และหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้นำ คือ สร้างวิสัยทัศน์ว่าอนาคตจะเป็นอย่างไร และดำเนินการให้บรรลุวิสัยทัศน์นั้นเป็นเรื่องท้าทายเนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน และมีตัวแสดงมากมาย เช่น (กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงมหาดไทย และ/หรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ) นอกจากความท้าทายในการประสานงานกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้ว การมีมุมมองไม่ตรงกันเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมก็อาจทำให้การดำเนินการล่าช้า หรือเป็นอุปสรรคขัดขวางการดำเนินการได้เช่นกัน ดังนั้น การจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเรื่องนี้โดยเฉพาะ ทำการพัฒนาและให้ทุนสนับสนุนเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยบนท้องถนน และเพิ่มความตระหนักและการสนับสนุนของประชาชนผ่านการศึกษาและการรณรงค์จะเป็นส่วนที่ทำให้เกิดต้นแบบในการดำเนินการที่ทำให้หน่วยงานหรือผู้มีส่วนได้เสียได้เห็นความสำคัญและดำเนินการตาม

๓. การออกแบบและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สำหรับเรื่องของฟุตบอลหรือทางคนเดินเท้าออกจากรถยนต์และจักรยาน เป็นพื้นที่ที่คนเดินเท้า เดิน เคลื่อนไหว วิ่ง เล่น พบปะ และพูดคุย ดังนั้น เพื่อให้คนเดินเท้ามีความปลอดภัยสูงสุด ถนนทุกสายไม่ว่าจะถนนเดิมหรือถนนใหม่ควรมีบาทวิถีเพื่อรองรับความต้องการทั้งในปัจจุบันหรือในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนในย่านชุมชนควรมีทางเดินเท้าด้วยเช่นกัน โดยทางเดินเท้ามีลักษณะต่อเนื่องกันเข้าถึงง่าย บำรุงรักษาเพียงพอ ความกว้างเหมาะสม มีทางลาด (Kerb Ramps) และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับความต้องการของคนนั่งรถเข็นและคนเดินเท้าที่มีความบกพร่องด้านการเคลื่อนไหวและการมองเห็น นอกจากนี้บนทางเดินเท้าต้องไม่มีสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟ ส่องสว่างและป้ายถนน ดังนั้น การกำหนดช่องจราจรสำหรับจักรยานและจักรยานยนต์ ทำให้พื้นที่ข้างถนนปลอดภัยขึ้น โดยกำหนดระยะปลอดภัย ติดตั้งโครงสร้างหรือราวกันที่ยุบตัวเมื่อถูกชน และจำกัดการจราจรและอัตราความเร็วในเขตที่อยู่อาศัย ย่านการค้า และบริเวณโรงเรียนจึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๔. มาตรฐานและความปลอดภัยยานพาหนะ กฎระเบียบและความต้องการของผู้บริโภคในช่วง ๒-๓ ทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้รถยนต์ในประเทศที่มีรายได้สูงปลอดภัยมากขึ้น อุปกรณ์เสริม ความปลอดภัย ซึ่งเดิมมีราคาแพงและติดตั้งในรถยนต์สำหรับตลาดบน ปัจจุบันราคาถูกลงและกลายเป็นอุปกรณ์จำเป็นพื้นฐานสำหรับรถยนต์ ทุกคันในบางประเทศ/บางพื้นที่ นอกจากนี้พบว่าการใช้งานรถยนต์ เพิ่มขึ้นรวดเร็วในประเทศหรือพื้นที่ที่มีรายได้น้อยและปานกลางซึ่งมีความเสี่ยง จะเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด และการผลิตรถยนต์ในประเทศเหล่านี้สัมพันธ์กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ดังนั้น จึงจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องนำข้อบังคับพื้นฐานเหล่านี้ไปปฏิบัติ การเข็มขัดนิรภัย ความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัย (Seat-Belt Anchorages) กันชนหน้า กันชนข้าง ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์(Electronic Stability Control) การป้องกันคนเดินเท้า และจุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็กตามมาตรฐานไอโซฟิกซ์ (ISOFIX Child Restraint Points) เป็นต้น

๕. การบังคับใช้กฎหมาย จากการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกเกิดจากปัจจัยเสี่ยงเชิงพฤติกรรมสำคัญ ได้แก่ การเมาแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือการไม่ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก และความเร็ว ทั้งนี้ ความเร็วและการเมาแล้วขับเพิ่มความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก ทำให้ผลกระทบจากอุบัติเหตุ รุนแรงขึ้น ดังนั้น การกำหนดและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวช่วยลดการเสียชีวิต

และการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกได้ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการกำหนดและบังคับใช้กฎหมายระดับประเทศ ระดับท้องถิ่น และระดับเมือง ในประเด็นต่อไปนี้ การเมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

๖. การรักษาชีวิตหลังเกิดอุบัติเหตุ การรักษาอาการบาดเจ็บต้องทำแข่งกับเวลา ความล่าช้าเพียงเสี้ยวนาที่ หมายถึงความเป็นความตายได้ ประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางมีอัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บสาหัสมากกว่าประเทศที่มีรายได้สูง ซึ่งมีระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่พัฒนาเป็นอย่างดี แม้ว่ายังไม่มีวรรณกรรมมากนักชี้ว่า องค์ประกอบใดบ้างของระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่ทำให้ผลการรักษาต่างออกไป แต่การศึกษาแบบจำลอง (Modelling Studies) ระบุว่าถ้าประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางเดินตามแนวทางเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูง ก็อาจป้องกันการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทั่วโลกได้ถึง ๑ ใน ๓ ดังนั้นพัฒนาระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลและ ณ สถานพยาบาล ที่เป็นขั้นเป็นตอนและครบวงจร จัดการฝึกอบรมเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลฉุกเฉินขั้นพื้นฐานให้กับอาสาสมัครการแพทย์ฉุกเฉินส่งเสริมให้อาสาสมัครการแพทย์ฉุกเฉินระดับชุมชน (Community First Responder Training) เข้าร่วมการฝึกอบรม

---

### บรรณานุกรม

World Health Organization, ๒๕๖๐. Save Lives ชีวิตปลอดภัย, s.l.: L'IV Com Sàrl, Villars-sous-Yens. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน, ๒๕๖๔. สถิติข้อมูลผู้เสียชีวิต สสสม ประเทศไทย ปี ๒๕๖๔. สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๔ จาก : <https://www.thairsc.com/>