

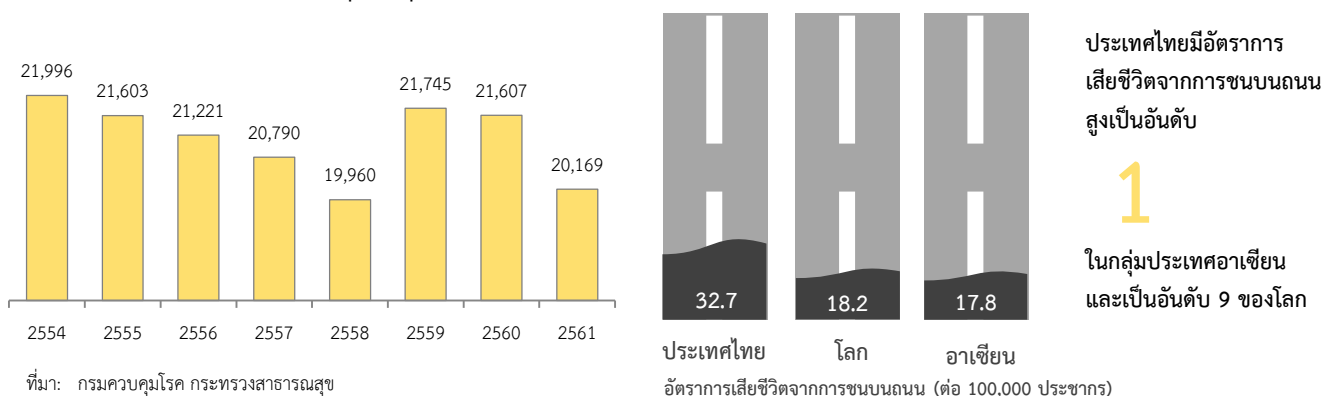
บทความเรื่อง “อุบัติเหตุทางถนนป้องกันได้”

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ระดับโลกที่ส่งผลต่อความสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ และความพิการ โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชนและแรงงานซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาในยุคของการเป็นสังคมสูงวัย ดังนั้น การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นประเด็นที่ทำนายของโลกละของประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากภายใต้เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) เป้าหมายที่ 3 ในเป้าประสงค์ที่ 3.3 กำหนดให้ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 ขณะที่ประเทศไทยก็ได้กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี 2563 ซึ่งเป็นเป้าหมายที่กำหนดตามกรอบปฏิญญาอัสโกที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ดังนั้น การลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องเร่งดำเนินการและต้องทำอย่างเป็นระบบ

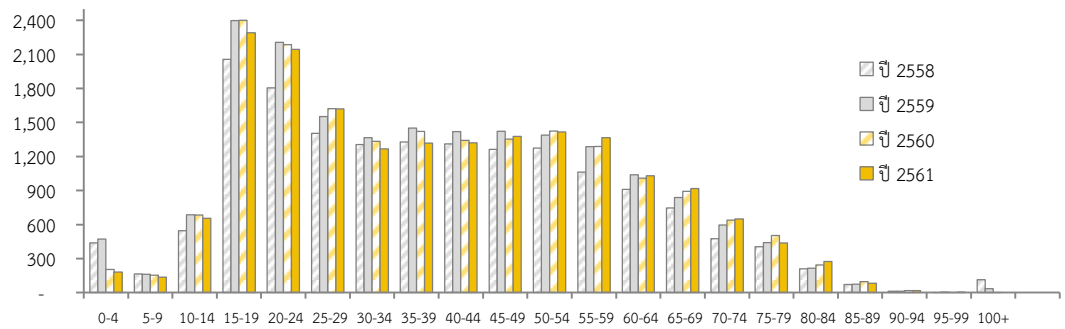
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียน และเป็นอันดับที่ 9 ของโลก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้สำรวจสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี 2561 โดยใช้ข้อมูล 3 ฐาน จากกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนน 20,169 ราย หรือ 29.9 ต่อประชากรแสนคนเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติทั่วโลก จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2018 (Global Status Report on Road Safety 2018) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก ระบุประมาณการผู้เสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 22,491 ราย คิดเป็น 32.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน (ประมาณการจากข้อมูลปี 2559) แม้จะมีแนวโน้มลดลงจากปี 2016 แต่การเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทยยังเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยกลุ่มประชากรที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด อยู่ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นวัยรุ่นและวัยแรงงานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม มีจำนวน 4,436 ราย ในจำนวนนี้ เพศชายมีการเสียชีวิตสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 3.8 เท่า โดยชายเสียชีวิตร้อยละ 79

แผนภาพ 26 แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย



แผนภาพ 27 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละช่วงอายุระหว่างปี 2558-2561



หมายเหตุ: แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตเฉพาะที่ทราบอายุ

ที่มา: ข้อมูลจากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน กรมควบคุมโรค สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข

• อุบัติเหตุทางถนนก่อความสูญเสียมากกว่าห้าแสนล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 6 ของ GDP การเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2560) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจร พบว่า ในช่วงปี 2554-2556 มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งเกิดจากต้นทุนต่างๆ เช่น ต้นทุนของคนเสียชีวิต ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร ต้นทุนในการรักษาพยาบาล รวมทั้งการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสร้าง ความบาดเจ็บทั้งทางกายและใจมีผลกระทบอย่างมากต่อครัวเรือนและเครือข่ายสังคม ส่งผลต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ นอกจากนี้ จากการศึกษาของธนาคารโลก เมื่อปี 2561 พบว่าหากประเทศไทยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง จะสามารถยกระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัวได้ถึง 22% ภายในปี 2581

ตาราง 16 การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี	จำนวนผู้เสียชีวิต ¹ (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ² (คน)	มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิต (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียจากการบาดเจ็บ (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (เมื่อปรับอัตราเงินเฟ้อโดย CPI ³ 2556 =100) (ล้านบาท)	อัตราส่วนต่อ GDP ⁴
2556	21,814	107,123	218,140	321,369	539,509	533,263	5.83%
2555	22,284	110,777	222,840	322,331	555,171	536,996	6.03%
2554	22,745	104,725	227,450	314,175	541,625	508,594	6.13%
เฉลี่ย	22,281	107,542	222,810	322,625	545,435	526,284	6.00%

หมายเหตุ: ¹ ที่มา ข้อมูล 3 ฐานจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

² ที่มา สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

³ ที่มาของข้อมูล CPI ธนาคารแห่งประเทศไทย

⁴ ที่มาของข้อมูล GDP ธนาคารแห่งประเทศไทย

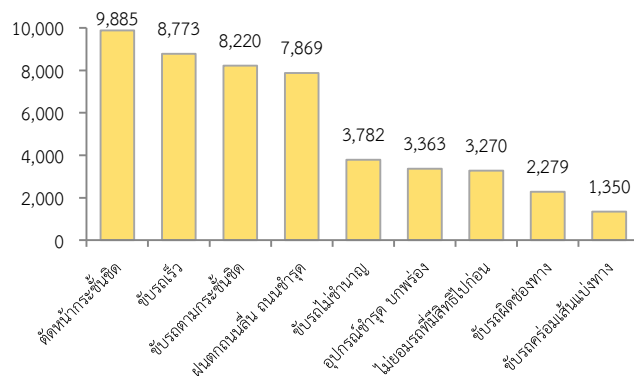
ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2560)

• การขับรถโดยประมาทสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ขณะที่อุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้ามีความรุนแรงสูงสุด ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี 2561 รายงานว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงสุด 40,306 ราย (ร้อยละ 39.6) รองลงมาคือ รถยนต์นั่ง 29,680 ราย (ร้อยละ 29.1) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) 19,608 ราย (ร้อยละ 19.3) สำหรับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า

มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถโดยประมาท ประมาทร้อยละ 50 ได้แก่ ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถตามกระชั้นชิด รองลงมาเกิดจากถนนลื่นถนนชำรุด ขับรถไม่ชำนาญ อุปกรณ์ชำรุดบกพร่อง และไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560) ทั้งนี้ ผลการศึกษาของกรมทางหลวงยังพบว่า การใช้ความเร็วบนทางหลวงเกินกว่ากฎหมายกำหนดมีอัตราสูง โดยเฉพาะในกรณีรถยนต์มีการขับเร็วเกินกำหนด ในเขตเมือง เขตชานเมือง และเขตนอกเมือง คิดเป็นร้อยละ 26.0 32.7 และ 53.2 ตามลำดับ สำหรับในกรณีรถบรรทุก ส่วนใหญ่จะขับเร็วในเขตเมือง คิดเป็นร้อยละ 31.7

ขณะที่ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงของกรมทางหลวง ในช่วงปี 2556-2560 พบว่า อุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้ามีความรุนแรงสูงสุด โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 55 รายต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง รองลงมา คือ อุบัติเหตุรถชนกันในทิศทางตรงกันและอุบัติเหตุจากการแซง มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 40 รายต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงส่วนใหญ่เกิดบนถนน 2 ช่องจราจรมากที่สุด นอกจากนี้ อุบัติเหตุคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะรถจักรยานเนื่องจากความนิยมในการขี่จักรยาน โดยเพิ่มขึ้นเป็น 2,350 รายหรือประมาณ 5 เท่า เมื่อเทียบกับช่วงปี 2551-2556 ซึ่งเมื่อนำมาวิเคราะห์ค่าดัชนีความรุนแรงปี 2560 พบว่าอุบัติเหตุคนเดินเท้าและรถจักรยานรุนแรงกว่าอุบัติเหตุทั่วไปที่เกิดขึ้นบนถนนหลวงประมาณ 4 เท่าและ 3 เท่า ตามลำดับ (2560)

แผนภาพ 28 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2560 (9 อันดับแรก)

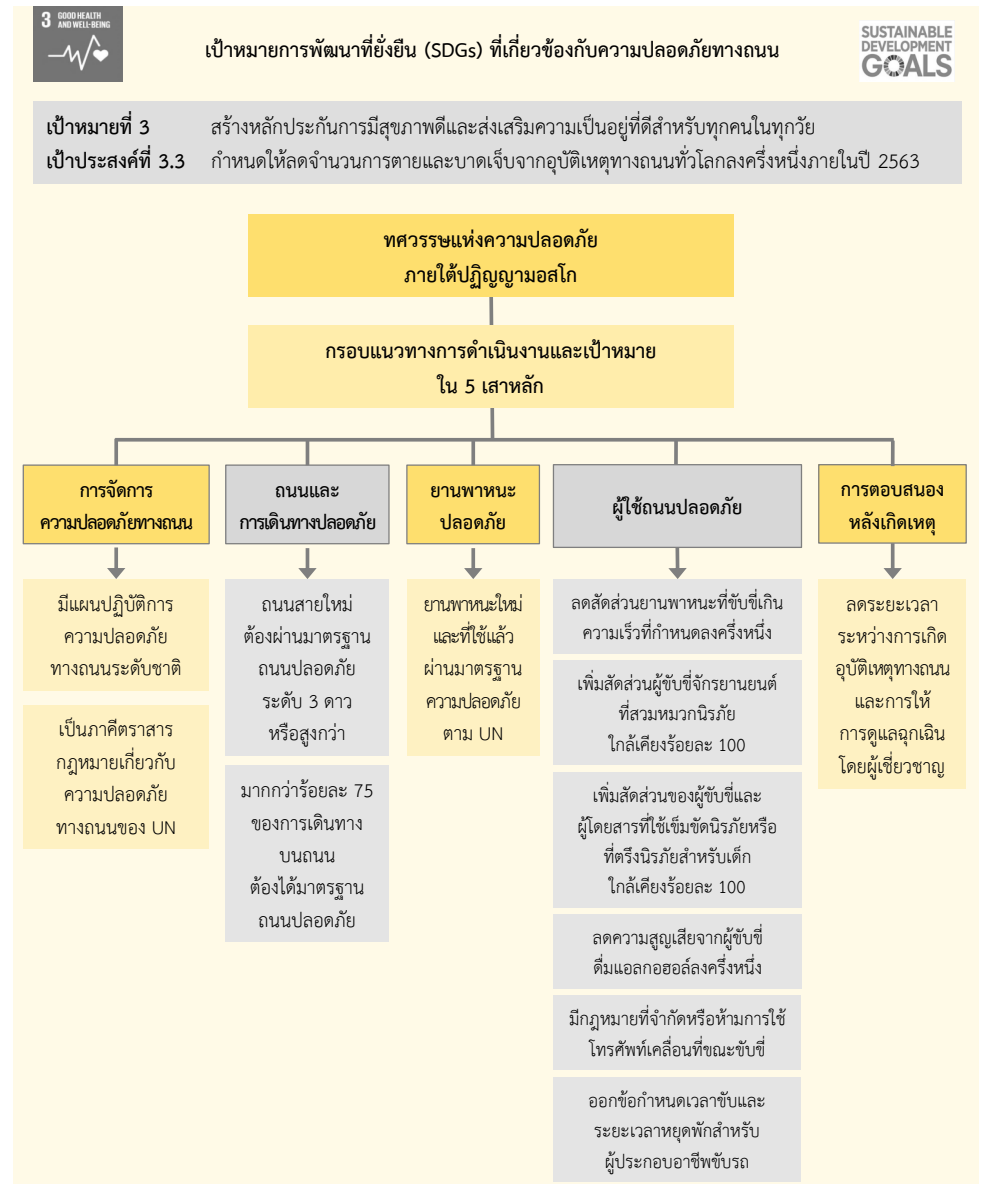


ที่มา: รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แนวคิดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินหรือชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย และส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุ 15-29 ปี การลดความสูญเสียดังกล่าวจึงถือเป็นความท้าทายของโลก องค์การสหประชาชาติจึงให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน และกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ปฏิญญามอสโก โดยมีกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานใน 5 เสาหลัก ได้แก่

(1) การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) (2) ถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) (3) ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) (4) ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และ (5) การตอบสนอง หลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)



ในด้านการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้มีการเปลี่ยนแนวคิดจากเดิมที่มองว่าผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุของปัญหา ไปสู่แนวคิดของความรับผิดชอบร่วมกัน (Shared Responsibility) ต่อความปลอดภัยบนท้องถนน โดยใช้วิธีการจัดการที่มุ่งสร้างระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach) โดยมองปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนน ให้เป็นระบบแบบองค์รวม (Holistic View) และยอมรับความจริงที่ว่ามนุษย์มีข้อจำกัดด้านสมรรถนะและความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ โดยหากปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องในระบบ เช่น ถนนหรือยานพาหนะ ไม่มีความบกพร่องหรือออกแบบให้สามารถรองรับความผิดพลาดเหล่านี้ได้ จะช่วยลดอัตราการสูญเสีย หรือบรรเทาความรุนแรงลงได้ โดยมีแนวทางแก้ไขหลัก 4 ด้าน คือ

1. **ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย** ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องตระหนักและมีจิตสำนึกเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจร
2. **ยานพาหนะที่ปลอดภัย** โดยยานพาหนะต้องมีขีดความสามารถในการรองรับแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุและลดความเสี่ยงในการชนและความรุนแรงการบาดเจ็บของผู้ขับขี่ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานหากเกิดอุบัติเหตุ
3. **ถนนและสภาพข้างทางที่ปลอดภัย** ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (forgiving road system) โดยมีการออกแบบให้มีความปลอดภัย มีอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่ในถนนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ ปัจจุบันมีการจัดตั้ง International Road Assessment Program (iRAP) เพื่อกำหนดมาตรฐานถนนที่ปลอดภัยและมีการประเมินสภาพความปลอดภัยของถนนที่เป็นสากลสามารถเปรียบเทียบระหว่างประเทศได้
4. **การใช้ความเร็วที่ปลอดภัย** ความเร็วของยานยนต์สะท้อนถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายบนท้องถนนต่อผู้ใช้ถนน โดยการขับรถเร็วเกินกำหนด หรือมีการใช้ความเร็วที่สูงขึ้น โอกาสจะเกิดอุบัติเหตุย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย

International Road Assessment Program (iRAP)

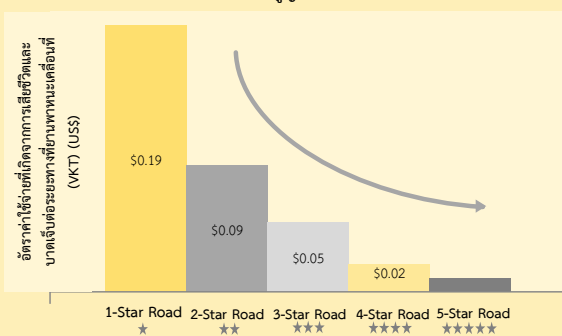
International Road Assessment Program (iRAP) เป็นองค์กรระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 2004 (พ.ศ.2547) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยให้ความช่วยเหลือนานาชาติในการดำเนินโครงการประเมินทางถนน (Road Assessment Program; RAP) เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงถนนให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้ถนนในทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า

การประเมินทางถนนจะใช้แนวคิดการจัดลำดับความเสี่ยงของถนนในรูปแบบของดาว (iRAP Star Rating) 1—5 ดาว โดยจะวิเคราะห์จากข้อมูลการตรวจสอบถนนทั้งทางกายภาพ และพฤติกรรมการใช้ถนนของคนทุกกลุ่ม (ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า) ประกอบด้วย 6 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) ขอบด้านข้างถนน (Roadside) (2) ที่กั้นกลางถนน (Mid-Block) (3) ทางแยก (Intersection) (4) ความคับคั่งของจราจรบนถนน (Flow) (5) สิ่งกีดขวางต่อการขับขึ้นถนนและการใช้พื้นที่ (VRU facility) และ (6) ความเร็ว (Speed) โดยถนนที่ได้ 5 ดาว หมายถึง ถนนที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุต่ำสุด ในทางตรงกันข้ามถนนที่ดาวต่ำจะเป็นถนนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง จากการศึกษาของ OECD พบว่า การขยับดาวขึ้น 1 ลำดับ จะสามารถช่วยลดอัตราค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการสูญเสียได้ประมาณ ร้อยละ 50 หากร้อยละ 75 ของถนนทั่วโลกถูกยกระดับขึ้นเป็นถนน 3 ดาวจะช่วยลดการเสียชีวิตของคนจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 467,000 คนต่อปี

สหประชาชาติจึงได้กำหนดเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนของโลกให้ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานถนนปลอดภัยระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า

การปรับปรุงเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับถนนเพื่อให้ได้เกณฑ์มาตรฐานของ iRAP สามารถทำได้หลายวิธี อาทิ การใช้กรวยหรือขีดเส้นบนถนนเพื่อกำหนดเส้นทางจราจร/การเดินเท้า การมีผนังกันริมถนนเพื่อให้เกิดอุบัติเหตุรถไม่พลิกคว่ำโดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยง เช่น เส้นทางโค้ง/ชัน การติดตั้งไฟส่องสว่างในพื้นที่ที่มีการสัญจรและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การกำหนดความเร็วรถในที่ชุมชน การสร้างเนินชะลอการขับรถเร็วในที่ชุมชนและบริเวณทางแยก การติดตั้งสัญญาณไฟคนเดินข้ามถนน ฯลฯ การสร้างวงเวียนเพื่อแยกทิศทางจราจร

การลดอัตราค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการสูญเสียร้อยละ 50 จากการขยับขึ้น 1 ลำดับ



ที่มา: OECD (2016)

นโยบายและการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องสำคัญ โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561–2564 รวมทั้งจัดทำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล การออกกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ โดยมีการดำเนินงานตามแนวทางระบบความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย ได้มีการรณรงค์ให้ความรู้และสร้างความตระหนัก อาทิ เมาไม่ขับ การสวมหมวกนิรภัย ฯลฯ รวมทั้งการสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ใช้รถให้ใช้ความเร็วที่ปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด ผ่านการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่ รวมทั้งการมีกฎหมายและบทลงโทษ ได้แก่ การจำกัดความเร็วสูงสุด การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย คนขับและผู้โดยสารทั้งเบาะหน้าและเบาะหลังต้องคาดเข็มขัดนิรภัย การห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ นอกจากนี้ ในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก กำหนดให้พนักงานขับรถทำงานติดต่อกันไม่เกิน 4 ชั่วโมง ต้องมีการพักไม่น้อยกว่า 30 นาทีถึงจะขับรถได้อีก 4 ชั่วโมง และต้องมีการพักผ่อน ติดต่อกันอย่างน้อย 10 ชั่วโมง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการประเมินการของ WHO (2018) พบว่า การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ยังอยู่ในระดับปานกลางคือ 5-6 จากคะแนนเต็ม 10 ซึ่งจะเห็นได้จากอัตราการใช้หมวกนิรภัยในภาพรวมอยู่ที่ร้อยละ 45 ในปี 2561 และการคาดเข็มขัดนิรภัยที่แม้จะกำหนดให้ผู้นั่งเบาะหลังคาดเข็มขัดนิรภัย แต่ยังไม่มีการบังคับใช้ จากรายงานการศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2559) พบว่า คนไทยมีแนวโน้มจะยอมรับได้ในพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ อาทิ เมาแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือเข็มขัดนิรภัย โดยอ้างว่าเป็นการเดินทางในระยะสั้นๆ รวมไปถึงพฤติกรรมขับรถเร็ว รดัดหน้า กระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวเปลี่ยนช่องจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของสังคมเมืองที่มีความเร่งรีบและความต้องการที่จะเดินทางให้รวดเร็วมากขึ้น

ยานพาหนะที่ปลอดภัย มีการกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางวิศวกรรมของรถยนต์ โดยเฉพาะรถโดยสาร เช่น การกำหนดมาตรฐานตัวถัง ความสูงของตัวรถ แก้ว และระบบเบรก ในเรื่องการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย มีข้อกำหนดให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง สำหรับรถยนต์นั่ง รถตู้ และรถโดยสาร มีอุปกรณ์การแจ้งเตือนการหลับในสำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก รวมทั้งกำหนดให้รถยนต์ต้องมีการตรวจสภาพรถยนต์ก่อนต่อทะเบียนตลอดจนยกระดับคุณภาพมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถ

อย่างไรก็ตาม จากมาตรฐานยานพาหนะขององค์การสหประชาชาติ พบว่า ประเทศไทยมีการดำเนินการเพียงระบบป้องกันคนเดินเท้า เช่น กันชนแบบนิ่ม การนำโครงแข็งที่ไม่จำเป็นออกไป เพื่อลดความรุนแรงเมื่อรถยนต์ชนคนเดินเท้า ขณะที่ยังไม่มีการกำหนดกันชนด้านหน้าและด้านข้างเพื่อช่วยปกป้องผู้อยู่ในรถยนต์ ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทรงตัวป้องกันการไถลและการเสียการควบคุมกรณีหักพวงมาลัยมากหรือน้อยไป และไม่มีการกำหนดจุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก ทั้งนี้ ระบบควบคุมเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) ในจักรยานยนต์ อยู่ระหว่างการผลักดันกฎหมาย ซึ่งจะช่วยป้องกันไม่ให้อัตราเกิดการล้อล็อกในขณะเบรก และช่วยให้ผู้ขับขี่รักษาเสถียรภาพในระหว่างการเบรกและลดระยะการหยุด

ถนนและสภาพข้างทางที่ปลอดภัย มีการจัดการให้ถนนมีความปลอดภัยอยู่อย่างต่อเนื่อง เช่น การปรับปรุงจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนถนน การจัดทำและปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ป้ายแนะนำ และป้ายบังคับตามกฎหมายจราจรต่างๆ การจัดการอันตรายข้างทางโดยการติดตั้งราวกันอันตรายเพื่อป้องกันรถตกข้างทาง ตลอดจน มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศประเมินความปลอดภัยของถนนมาใช้ในการจัดเก็บข้อมูล เช่น ลักษณะเรขาคณิตของถนน ป้ายจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการประเมินคุณภาพของถนนในด้านต่างๆ และยกระดับความปลอดภัยของถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ถนนในประเทศไทยมีการออกแบบและก่อสร้างตามมาตรฐานสากล โดยจากข้อมูลการประเมินระดับความปลอดภัยของถนน โดยใช้ดัชนีการประเมินระดับความปลอดภัยกายภาพทางหลวง (Road Assessment Index: RAI) พบว่า ประมาณร้อยละ 80 ของถนนในประเทศไทยได้มาตรฐานความปลอดภัย ตามเกณฑ์ของ RAI ซึ่งเน้นที่ความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์เป็นหลัก หากแต่เมื่อพิจารณาความปลอดภัยของถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มอื่นๆ พบว่า ถนนในประเทศไทยยังไม่เอื้อต่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์ความปลอดภัยของถนนตามมาตรฐาน iRAP พบว่า จากการศึกษาถนนในประเทศไทยจำนวน 1,104 กิโลเมตร มีสัดส่วนของถนนที่ได้คะแนนที่ระดับ 3 ดาวหรือดีกว่า คิดเป็นร้อยละ 55 สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 23 สำหรับจักรยานยนต์ ร้อยละ 10 สำหรับคนเดินเท้า และร้อยละ 4 สำหรับผู้ใช้จักรยาน ในทางกลับกันถนนที่ได้คะแนนที่ระดับ 1-2 ดาว และไม่สามารถให้คะแนนได้ คิดเป็นร้อยละ 45 สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 77 สำหรับจักรยานยนต์ ร้อยละ 90 สำหรับคนเดินเท้า และร้อยละ 96 สำหรับผู้ใช้จักรยาน ซึ่งจะเห็นได้ว่าถนนในประเทศไทยยังไม่เอื้อต่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า

ตัวอย่างของถนนในประเทศไทย ที่ประเมินตามเกณฑ์ของ International Road Assessment Program (iRAP)



ถนนสีลม มุ่งหน้าทิศตะวันตก จากถนนพระรามสี่ ไปยังซอยพัฒนาพงศ์2 (0.85กม.)



ถนนอโศกมนตรี มุ่งทิศใต้ จากถนนเพชรบุรีไปยังสุขุมวิท (1.4 กม.)

ที่มา: Global Road Safety Facility and International Road Assessment Programme (iRAP)

การใช้ความเร็วที่ปลอดภัย มีกฎหมายที่ว่าด้วยความเร็ว ภายใต้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีการจัดทำเส้นชะลอความเร็ว การกำหนดให้มีการติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) สำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไป เพื่อสามารถตรวจสอบความเร็วของรถ ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ระดับความเร็วที่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและจำนวนครั้งของการใช้ความเร็วเกินกว่ากำหนด มีแนวโน้มลดลงต่อเนื่องทุกเดือนในปี 2560

อย่างไรก็ตาม กฎหมายการจำกัดความเร็วของประเทศไทยค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้สูง และประเทศที่มีมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนสูงกว่าไทย อาทิ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา รวมถึงหลายๆ ประเทศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งมีอัตราเร็วตามกฎหมายที่ค่อนข้างต่ำกว่าไทย

ตาราง 17 การเปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ

ประเทศ	ความเร็วสูงสุด (กม./ชม.)			กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลัง คาดเข็มขัดนิรภัย	เบาะนิรภัยสำหรับ เด็กในรถยนต์
	สูงสุดในเขตเมือง	สูงสุดในเขตชนบท	บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง		
ภูมิภาคอาเซียน					
ไทย	80	90	120	ไม่มี	ไม่มี
เวียดนาม	50	80	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
กัมพูชา	40	90	100	ไม่มี	มี
มาเลเซีย	90	90	110	ไม่มี	ไม่มี
สิงคโปร์	70	ไม่มี	90	มี	มี
ลาว	40	90	ไม่มี	ไม่มี	มี
อินโดนีเซีย	70	100	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ฟิลิปปินส์	40	80	ไม่มี	มี	ไม่มี
เมียนมาร์	48	80	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ประเทศที่มีรายได้สูงและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนสูง					
ญี่ปุ่น	60	60	100	มี	มี
สหราชอาณาจักร	48	96	112	มี	มี
สหรัฐอเมริกา	32-105	40-121	105-121	มี	มี

ที่มา: การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทย องค์การอนามัยโลก 2559

สรุปและข้อเสนอแนะ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่สามารถป้องกันและลดความสูญเสียได้ ภายใต้แนวทางระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ที่คำนึงถึงข้อจำกัดและความผิดพลาดของมนุษย์อันเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ โดยมีแนวทาง คือ ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย ถนนที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย และการใช้ความเร็วที่ปลอดภัย โดยมีข้อเสนอแนะแนวทาง ดังนี้

- **ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนให้ได้ระดับ 3 ดาวตามแนวทางสากล** โดยตรวจสอบและปรับปรุงเส้นทางถนน ทั้งถนนที่มีการสัญจรเดิมที่ควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการสัญจรทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ จักรยาน และที่คนเดิน อาทิ การมีสัญญาณการจราจร มีการแบ่งเส้นทางรถยนต์ รถจักรยานยนต์ จักรยาน และที่คนเดินอย่างเหมาะสมและชัดเจน การติดตั้งไฟส่องสว่างที่เพียงพอ รวมทั้งลดการจำกัดความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพถนน สำหรับการสร้างถนนเส้นใหม่ ควรมีการกำหนดให้การก่อสร้างได้มาตรฐานอย่างน้อยถนนระดับ 3 ดาวขึ้นไป ตามหลักเกณฑ์ของ iRAP

- **บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องตลอดทั้งปี** มุ่งเน้นในเรื่องการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด การดื่ม/เมาไม่ขับ การใช้อุปกรณ์ที่กฎหมายบังคับ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การติดตั้ง GPS กับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกทุกคัน การดัดแปลงตัวรถ ตลอดจนส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน อาทิ เครื่องติดตามและแสดงผลความเร็วของยานพาหนะบนถนนสายสำคัญและจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

- **ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนน** โดยเฉพาะในกลุ่มเสี่ยงหรือที่ต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ เช่น ผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะ โดยนำระบบ AI ช่วยแจ้งเตือนผู้ขับขี่รถ ผู้ดูแลระบบ และผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ เมื่อผู้ขับมีพฤติกรรมเสี่ยงที่อันตรายขณะขับขี่ เช่น การใช้ความเร็วเกินกำหนด คนขับอยู่ในสภาวะง่วงนอน ไม่มีสมาธิ การใช้โทรศัพท์ระหว่างขับขี่ เพื่อป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ

- **สนับสนุนการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการดำเนินการสร้างระบบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่** โดยการสำรวจถนนและปรับปรุงแก้ไขสิ่งกีดขวางถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การดูแลต้นไม้ การลดจุดอับสายตา การติดตั้งป้ายไฟสัญญาณ ตลอดจนให้ข้อมูลระบุจุดเสี่ยงและตรวจประเมินความปลอดภัย รวมทั้งสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับคนในชุมชนในการขับขี่ปลอดภัยและการให้ความช่วยเหลือหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ตลอดจนรณรงค์และปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับกลุ่มเด็กและเยาวชน

- พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด เป็นระบบและเป็นเอกภาพ เพื่อให้สามารถใช้เป็นฐานข้อมูลกลางของประเทศ ที่ครอบคลุมข้อมูลในทุกมิติ โดยเฉพาะเป็นข้อมูลการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระดับกลางและระดับเจาะลึกซึ่งครอบคลุมทั้งการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน การสูญเสียสิ่งก่อสร้างถนน ตลอดจนสภาพแวดล้อมของสถานที่เกิดอุบัติเหตุ อาทิ สภาพ/ลักษณะของถนน สิ่งกีดขวางข้างทาง ทิศนวิสัยในระหว่างขับขึ้น จุดตัดของถนน เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัญหา และการกำหนดมาตรการแก้ไขได้ตรงประเด็น โดยเฉพาะในเส้นทาง/พื้นที่/ชุมชนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

- ผลักดันให้มีหน่วยงานหลักในการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สามารถบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐเครือข่ายจากทุกภาคส่วน ทั้งในเรื่องงบประมาณ แผนงาน โครงการ การติดตามประเมินผล ตลอดจนระบบข้อมูล รวมทั้งการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในการลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้อย่างเป็นรูปธรรม