ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน
ที่ประชุมรัฐมนตรี และเจ้าหน้าที่ระดับสูงของประเทศต่างๆ องค์การอนามัยโลก
และองค์กรภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติ.

ได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ที่เรียกว่า ‘ปฏิญญามอสโก’
ซึ่งเป็นต้นทางให้องค์การสหประชาชาติประกาศให้ปี พ.ศ.2554-2563 เป็น
‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน’
‘ปฏิญญามอสโก’ มีวัตถุประสงค์หลัก
เพื่อให้ประเทศหมู่มวลสมาชิกร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได
้อย่างน้อยร้อยละ 50
เพราะปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรโลก
และยังตกลงร่วมกันให้ประเทศสมาชิก
ได้ดำเนินการโดยประกาศให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น ‘วาระแห่งชาติ’
เพื่อนำประเทศของตนเข้าสู่ ‘ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน’
ประเทศไทยเอง โดยกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลก็ได้ให้ความเห็นชอบกับปฏิญญาดังกล่าว
และดำเนินการด้านความปลอดภัยอย่างจริงจัง โดยก่อนหน้าที่จะมีปฏิญญาฉบับนี้
 1 / 4

ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน
หรือในเดือนตุลาคม ก็ได้ประกาศนโยบายความปลอดภัยฯ
เป็นวาระแห่งชาติไปล่วงหน้าแล้ว
ในส่วนของภาคประชาสังคมเอง ตลอดเดือนสิงหาคมนี้ เครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน
อาทิ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด (สอจร.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มหาวิทยาลัยศรีปทุม
และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเซีย (AIT) ก็ได้ร่วมมือกัน จัดงานสัมมนาวิชาการเรื่อง
อุบัติเหตุจราจร ‘พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน’ ระดับภูมิภาค
ขึ้นทั้ง 4 ภาคทั่วประเทศ ซึ่งแสดงถึงความตื่นตัวต่อกระแส ‘วาระของโลก’
ที่มีต่อความปลอดภัยทางถนน เช่นเดียวกับภาครัฐ
ที่ผ่านมา หน่วยราชการต่างๆ ไม่ว่าจะสังกัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย
กระทรวงสาธารณสุข จะมุ่งเน้นแก้ปัญหาเฉพาะในช่วงเทศกาลหยุดยาวเท่านั้น
ซึ่งในความเป็นจริงนั้น ความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเกิดขึ้นอยู่ทุกวัน
โดยในช่วงเทศกาลมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 60-66 คน
ส่วนในช่วงวันธรรมดาจะอยู่ที่ประมาณ 30 คน หรือประมาณครึ่งหนึ่ง
ต้องไม่ลืมว่า ช่วงเทศกาลนั้นมีระยะเวลาไม่เกิน 15 วัน แต่ในช่วงปกตินั้น
กินเวลาถึงสามร้อยกว่าวัน นี่เป็นตัวเลขมหาศาล ซึ่ง
‘เราจะไม่ยอมให้ประชาชนสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมากไปกว่านี้’
กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้น โดยปี 2553
นี้จะเป็นปีแห่งการเริ่มต้นให้มีกระบวนการดูแลเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางให้
กับประชาชนตลอดทั้งปี และหลังจากปี 2553
ก็จะกลายเป็นนโยบายถาวรของกระทรวงคมนาคมต่อไป
โดยมีหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่จะมีบทบาทสำคัญในการดูแลและบูรณาการการแก
้ไขปัญหา ครอบคลุมทั้งการขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ
และการขนส่งทางราง
คำถามคือ เราจะทำอย่างไรในระยะเริ่มต้นที่จะลดจำนวนอุบัติเหตุลง
ในสถานการณ์ที่ผู้ควบคุมยานพาหนะส่วนใหญ่ไม่เข้าใจถึงกฎจราจรอย่างแท้จริง
ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เห็นได้จากสถิติอุบัติเหตุที่ชี้ว่า
การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เป็นต้นเหตุของความสูญเสียในสัดส่วนที่สูง
รวมถึงปัญหาการดื่มสุราแล้วขับขี่
และแม้ว่าสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วง 2 เทศกาลหลักที่ผ่านมา
จะชี้ให้เห็นว่า จำนวนอุบัติเหตุลดลงมาก แต่ประเด็นที่น่าสนใจยิ่งกว่าก็คือ
จำนวนผู้เสียชีวิตกลับลดลงเพียงเล็กน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า
อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงกว่าในอดีตที่ผ่านมา
จำเป็นต้องใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นต่อเนื่อง ทั้งการตรวจจับความเร็ว
การปรับอย่างเข้มงวด ส่วนในเรื่องของการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนไปควบคุมยานพาหนะนั้น
ก็ควรจะได้มีการตรวจสอบและตั้งจุดตรวจสอบที่เข้มงวดขึ้นต่อไป
กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดแผนงานเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อสร้างความยั่งยืน
ที่ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น
 2 / 4

ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน
ระยะเริ่มต้น กระทรวงคมนาคมมุ่งเน้นในเรื่องของการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะ บริษัท
ขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการเดินทางทางถนน
มีมาตรการในการกำหนดให้ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเป็นศูนย์
ซึ่งจะเห็นได้จากเทศกาลหลักทั้ง 2 เทศกาลที่ผ่านมา
แม้จะมีอุบัติเหตุของบริษัทขนส่งเกิดขึ้น แต่ไม่พบผู้เสียชีวิตแม้แต่คนเดียว
ซึ่งในทางปฏิบัติต้องเป็นเน้นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย
ซึ่งที่ผ่านมาถือว่าได้ผลยังไม่เป็นที่น่าพอใจ
แผนระยะกลาง มีเป้าหมายที่จะขยายผลไปยังรถร่วมเอกชน
ซึ่งผู้ขับขี่รถเอกชนจะต้องมีระดับแอลกอฮอล์ 0% เช่นกัน
และจะเป็นมาตรการบังคับใช้ในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่จะถึงนี้
ส่วนกรมการขนส่งทางบกจะพัฒนาการจัดการไปสู่การควบคุมรถขนาดใหญ่ คือ รถบรรทุก
และรถโดยสารสาธารณะ
รวมถึงมีการนำผู้ขับขี่เหล่านี้กลับมาอบรมและฝึกสอนวิธีการควบคุมยานพาหนะที่จะท
ำให้เกิดความปลอดภัยให้มากขึ้น
ในส่วนของจุดตัดรถไฟที่พบว่า เกิดอุบัติเหตุรถไฟชนรถยนต์ค่อนข้างมากนั้น
เนื่องจากมีจุดตัดกับถนนกว่า 2,000 แห่ง หรือเฉลี่ยแล้วทุกๆ 2 กิโลเมตรจะมีจุดตัด
1 จุด โดยส่วนใหญ่มาจากจุดตัดที่ก่อสร้างโดยท้องถิ่น ซึ่งการรถไฟยังไม่ได้อนุญาต
อีกทั้งไม่มีเครื่องกั้น จึงจะมีการปรับปรุงระบบกันใหม่ ซึ่งการรถไฟฯ
ก็ได้งบประมาณมาทำส่วนนี้แล้วเช่นเดียวกัน
แผนระยะยาว จะเป็นการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันเพื่อให้เกิดความยั่งยืน
โดยกระทรวงฯ
จะได้จัดหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนที่จะไปสอนนักเรียนในโรงเรียนทุกระดับ
ซึ่งได้ร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการ
และจะทำบันทึกความเข้าใจร่วมกันในเดือนสิงหาคมนี้
ด้วยความมุ่งหวังที่จะพัฒนาให้บรรจุอยู่ในหลักสูตรการเรียนการสอนของเด็กในปีหน้
านี้ ส่วนในปีนี้จะเริ่มต้นจากการพัฒนาครูผู้สอนก่อน
โดยมีกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานหลักที่จะไปอบรมครูอาจารย์
นอกจากนี้ ทิศทางและนโยบายของกระทรวงคมนาคม
ยังจะบูรณาการการทำงานร่วมกันกับเครือข่ายภาคประชาสังคม
และรับฟังความคิดเห็นร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน
โดยเฉพาะการทำงานในระดับท้องถิ่น ซึ่งมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอยู่ประมาณ
8,000 องค์กร ถ้าเรากระจายให้แต่ละองค์กรมีความรับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนน
จะทำให้เกิดความรับผิดชอบต่อพื้นที่กระจายตัวออกไป
ซึ่งหากในพื้นที่มีปัญหาหรือต้องการความรู้ในเรื่องของวิศวกรรมการทาง ยานพาหนะ
ก็จะมีหน่วยงานต่างๆ เข้าไปร่วมทำงานร่วมกันเป็นเครือข่าย
เพื่อที่จะช่วยลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนชาวไทย
หากผลการดำเนินงานเหล่านี้ประสบผลสัมฤทธิ แม้ว่าจะเห็นผลได้ในอีก 5
ปีหลังจากนี้แต่ก็นับว่าคุ้มค่า เพราะถือว่าสอดคล้องกับแผนปฏิญญามอสโก
ที่ระบุไว้ว่า ในอีก 10 ปีข้างหน้า จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง 50% ใน
‘ทศวรรษความปลอดภัยทาง’ นี้

 3 / 4

ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน
ที่มา : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
 4 / 4