

Thailand Towards Zero แนวคิดใหม่ “ลดการตาย และบาดเจ็บสาหัสบนถนนเป็นศูนย์...ด้วยวิศวกรรมศาสตร์”



วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) ร่วมกับ สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย จัดเวทีเสวนาระดมความคิดเห็น เรื่อง “ลดการตายและบาดเจ็บสาหัสบนถนนเป็นศูนย์...ด้วยวิศวกรรมศาสตร์” ชูแนวคิดใหม่ Thailand Towards Zero เพื่อลดการสูญเสียจากการตายและบาดเจ็บสาหัสบนถนนให้เป็นศูนย์ ด้วยหลักสากล “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (The Safe System Approach)” ที่ใช้ในกว่า 35 ประเทศ โดยมี ดร.ชเนต วีระศิริ นายกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ เป็นประธานเปิดงาน ณ ห้องประชุม วสท. เสนอทำเลมมอเตอริไซค์ ช่วยลดอุบัติเหตุตาย-บาดเจ็บสาหัสเป็นศูนย์

ดร.ชเนต วีระศิริ นายก วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) กล่าวว่า ประเทศไทยยังคงครองแชมป์ประเทศที่มีสถิติการเสียชีวิตสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำมาซึ่งความสูญเสียด้านทรัพยากรมนุษย์และกระทบต่อการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศปีละไม่ต่ำกว่า 5 แสนล้านบาท หรือ 3 %ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่ผ่านมามีประเทศไทยแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นแบบ “ค่อยเป็นค่อยไป” ซึ่งอัตราการเสียชีวิตบนถนนยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในระยะเปลี่ยนผ่านประเทศด้วยนวัตกรรมไปสู่เศรษฐกิจดิจิทัลและไทยแลนด์ 4.0 ได้เวลาที่ประเทศไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนแนวคิดรูปแบบใหม่ วสท.ร่วมกับสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย ขอเสนอรัฐบาลด้วยวิสัยทัศน์ของประเทศร่วมกัน “Thailand Towards Zero” หรือ “ลดการตายและบาดเจ็บสาหัสบนถนนให้เป็นศูนย์” ซึ่งจะสำเร็จได้ดังเช่นที่หลายประเทศได้ทำกันมาแล้วนั้น ทุกหน่วยงานรัฐและภาคประชาชนต้องเดินหน้าารณรงค์และจัดสัมมนาในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดตั้งคณะทำงานติดตามผลจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิต เพื่อนำเสนอแนวทางแก้ปัญหาต่อภาครัฐ

ศ.ดร. พิชัย ชานีรัตนานนท์ นายกสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย และประธานคณะอนุกรรมการสาขาป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิต วสท. ได้ให้ความเห็นว่า อุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตสูงและบาดเจ็บสาหัสบนถนนปีละ 220,000 คน ส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์สูงถึง 74% ถึงแม้ว่ากระทรวงคมนาคมได้พยายามรณรงค์ให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์สวมหมวกกันน็อกมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังมีผู้ขับขี่มากเกินไปกว่า 50% ยังไม่ปฏิบัติตาม ส่วนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีจำนวนรถจักรยานยนต์มากถึง 3 ล้านคันใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ เนื่องจากการสวมหมวกกันน็อกเพียงอย่างเดียวไม่สามารถช่วยรักษาชีวิตได้ จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ควร

จัดให้มีเลนมอเตอร์ไซค์ หรือ “ช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์” แยกออกจากรถยนต์ ซึ่งในต่างประเทศ เช่น มาเลเซียและไต้หวันได้ดำเนินการแล้วพบว่าสามารถสร้างความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ได้ถึง 83% การทำช่องทางเฉพาะเลนมอเตอร์ไซค์นี้ไม่จำเป็นต้องทำยาวหลายกิโลเมตร แต่ควรเริ่มในจุดที่เป็นโรงเรียน ชุมชน วัด และทำในระยะสั้นๆ ประมาณ 1 – 2 กิโลเมตร

สิ่งท้าทายสำหรับประเทศไทยที่จะทำให้ผู้ขับรถและจักรยานยนต์ปลอดภัยได้คือ การทำให้ผู้ขับรถยนต์ถูกกฎหมาย (Safe Driver) อยู่ในรถที่ปลอดภัย (Safe Car) และวิ่งบนถนนที่ปลอดภัย (Safe Road)” ซึ่งคนไทยมักมองว่าอุบัติเหตุบนถนนเกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความประมาท ขับรถเร็ว หรือขับรถย้อนศร แต่ด้วย “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” หรือ “The Safe System Approach” มองว่าสิ่งเหล่านี้เป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างผู้ใช้ถนนและผู้ออกแบบ เพื่อรักษาชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน ทุกคนไม่ว่าจะเป็นวิศวกร ผู้ผลิต บริษัทต่างๆ ต้องคำนึงถึงหลักสำคัญ 4 ประการ 1.การตระหนักและยอมรับว่าทุกคนจะทำผิดพลาดในขณะที่ใช้ถนน อุบัติเหตุเล็กน้อยเกิดขึ้นเป็นประจำ 2.ร่างกายของมนุษย์เราสามารถทนแรงกระแทกได้เพียงระดับหนึ่ง หากมากกว่านั้นจะเกิดการบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตได้ 3.ผู้ออกแบบ ผู้สร้าง ผู้ควบคุมการใช้ถนน ผู้ผลิตยานพาหนะ และผู้รักษาพยาบาล ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ใช้ถนนในการป้องกันอุบัติเหตุที่รุนแรง ที่นำไปสู่การตายหรือการบาดเจ็บสาหัส 4. การสร้างความแข็งแกร่งให้ระบบ หากส่วนหนึ่งของระบบล้มเหลว ส่วนอื่นๆ ต้องสามารถทำหน้าที่ปกป้องชีวิตของผู้ใช้ถนนได้

ดร.กุลชน แยมพลาย อุปนายก สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย กล่าวว่า “สภาพถนนบ้านเราและริมทาง แตกต่างจากถนนในต่างประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างสิ้นเชิง เช่น การจอดรถสองข้างทาง และการค้าขายบางประเภทที่ยื่นออกมานอกพื้นที่ทางเดินเท้า ทำให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น ปัญหาหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น การตัดหน้ากระชั้นชิด การขับรถด้วยความเร็ว และปัญหาการจราจรติดขัด วิศวกรรมศาสตร์จะเข้ามาช่วยลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุอันมาจากความผิดพลาดของคน เช่น การออกแบบถนน การติดตั้งราวกันชน การบำรุงรักษาถนน การจัดการทางแยก-ทางกลับรถที่เหมาะสม ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำหลักวิศวกรรมศาสตร์ เช่น “Traffic Calming” หรือ “การลดความเร็ว” ของรถก่อนเข้าพื้นที่เมือง แนวทางการแก้ไข ควรพัฒนาถนนบ้านเราเป็น Complete Street แบบในต่างประเทศ ซึ่งให้ความเสมอภาค (Equilibrium) แก่ผู้เดินทางทุกโหมด โดยแยกช่องจราจร รถจักรยานยนต์ รถยนต์ และรถขนาดใหญ่อย่างชัดเจน เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของทุกคน

รศ.ดร.ภาวิณี เอี่ยมตระกูล คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวว่า การพัฒนาคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกสบายยิ่งขึ้น ไม่ได้หมายความว่าประชาชนทุกคนจะสามารถเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยได้ หลายคนจึงหาวิธีการเดินทางของตนเอง เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน หรือการเดินเท้า ซึ่งเปิดโอกาสให้เกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้น ดังนั้นทุกฝ่ายต้องร่วมมือแก้ไขและบูรณาการทั้งหมดอย่างเป็นระบบ ทั้งด้านการออกแบบ การวางแผน การสร้างทัศนคติและความรู้ความเข้าใจของประชาชนใน

เรื่อง “ระบบแห่งวิถีความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งไม่มองว่าการข้ามถนนได้สะพานลอยเป็นเรื่องปกติ ต้องปลูกฝังความคิดว่าถนนถูกสร้างมาสำหรับทุกคน รวมถึงการสร้างอัตลักษณ์และบรรยากาศริมถนนให้น่าเดิน ชื่นชมทัศนียภาพ เป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนอีกด้วย

นายธิปดี หาญประเสริฐ นายกสมาคมยานยนต์ไทย ให้ข้อคิดเห็นว่า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทยเกิดขึ้นจากหลากหลายมิติ คือ ยานพาหนะ, คน, ถนน และสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยมีจำนวนรถบรรทุก 1 ล้านคัน รถบัส 1.6 แสนคัน และจำนวนรถจักรยานยนต์อีกกว่า 21 ล้านคัน ซึ่งต้องการการบำรุงรักษาพาหนะและเครื่องยนต์ แต่เนื่องจากประเทศไทยมีชิ้นส่วนอะไหล่ปลอมจำหน่ายอยู่ในท้องตลาดเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบโดยตรงด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ปลอมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หรือ Safe Part เช่น ผ้าเบรก ลูกยางเบรก น้ำมันเบรก และโช้คอัพ ซึ่งมีความแตกต่างกันทั้งด้านคุณภาพและความคงทน จึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ด้านทักษะและคุณภาพของคนขับโดยเฉพาะรถบรรทุก และรถโดยสาร ส่วนใหญ่มักถ่ายทอดกันเอง พ่อสอนลูก ไม่ผ่านการฝึกอบรมการขับและการบำรุงรักษาที่ถูกต้องตามคู่มือและมาตรฐานของรถชนิดนั้นๆ ตลอดจนยังขาดความภาคภูมิใจในอาชีพและความรับผิดชอบ อีกด้านของอุปสรรคในการลดอุบัติเหตุบนถนน คือ การบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุที่ไม่เชื่อมโยงกัน ทำให้ยากต่อการนำข้อมูลมาศึกษาวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุแต่ละครั้ง จึงอยากเห็นความร่วมมือจากทุกฝ่ายให้มีการใช้ระบบการบันทึกที่เป็นแบบฟอร์มรูปแบบแพทเทิร์นเดียวกันและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันได้อย่างรวดเร็วจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่างๆ สามารถเข้าถึงอุบัติเหตุได้อย่างทันที เช่น มูลนิธิต่าง ๆ ที่เข้าถึงจุดเกิดเหตุก่อนใคร สามารถบันทึกสาเหตุลักษณะของอุบัติเหตุ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการวิเคราะห์และหาแนวทางป้องกันแก้ไขระยะยาว ทั้งนี้สามารถเริ่มนำร่องแก้ไขไปที่ละพื้นที่ให้เห็นเป็นรูปธรรมแล้วขยายกว้างไปทั่วประเทศ