



ข่าวประชาสัมพันธ์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ



114 ซอยสุขุมวิท 23 เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ 0-2649-5000 ภายใน 15666 โทรสาร 0-259-6172

ส่วนวิเทศสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร ได้จัดระบบข่าวสื่อสิ่งพิมพ์ สนใจรายละเอียดได้ที่ <http://news.swu.ac.th/newsclips/>

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ ฉบับประจำวัน ที่ 27 เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 หน้า 9 มูลค่าข่าว 199,044.-

พลิกโฉมสร้างความปลอดภัยทางถนนยุควิถีใหม่

ประเทศไทยเข้าสู่ทศวรรษที่ 2 ของความปลอดภัยทางถนน ยังคงเป็นหายนะการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครั้งหนึ่ง ขณะนี้รัฐบาลโดยคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติกำหนดเป้าหมายลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลง 50% ภายในปี พ.ศ. 2573 และไม่เกิน 12 คนต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 ตามยุทธศาสตร์ชาติแนวนโยบายการป้องกันและเป้าหมายที่ชัดเจนจะช่วยให้ไทยพิชิตหายนะนี้ได้

จากกลไกสมัชชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 15 “ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน” วันที่ 25-26 พ.ศ.2565 ณ ศูนย์ประชุมวายุภักษ์ โรงแรมเซ็นทรา บายเซ็นทารา กรุงเทพฯ จัดโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เข้าร่วมสัมมนา เวทีตลอดสองวันนำเสนอแนวทาง มาตรการ การบังคับใช้กฎหมาย และการจัดการความปลอดภัยท่ามกลางความเสี่ยงวิถีใหม่ที่เป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้ครบทุกมิติ และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

ดร.เศรษฐ์ สุทธานันต์ ผู้อำนวยการศูนย์นโยบายเพื่ออนาคต กล่าวว่า เรื่องความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล ขณะนี้มีการขับเคลื่อน 6 จุดเน้นหลักในการสร้างความปลอดภัยในยุควิถีใหม่ ประกอบด้วยงานและเศรษฐกิจ เช่น อาชีพใหม่อย่างไรเดอร์ที่เติบโตในธุรกิจเดลิเวอรี่ การจัดการภูมิทัศน์การเรียนรู้ที่ดี ดิจิทัลเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพ การคุ้มครองทางสังคม ทั้งระบบสวัสดิการและความคุ้มครองแรงงาน การสร้างเสริมสุขภาพระดับปฐมภูมิท้องถิ่น และการพัฒนาออกแบบเมือง พื้นที่ชุมชน พื้นที่ชายแดน จุดเชื่อมต่อสำหรับการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดร.เศรษฐ์ วิทยากรในการอภิปรายวิชาการโลก พบไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในเกณฑ์สูง ไทยเป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง มีคนตายจากอุบัติเหตุสูง ส่วนใหญ่เป็นวัยหนุ่มสาว ถ้าไม่ตาย โอกาสสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจมีมาก ทำให้ไทยเป็นประเทศที่เหมาะสมกับการลงทุนด้านนี้ มีรายงานอ้างลงทุนสร้างถนนใหม่ เพิ่มอัตราการตายจากถนน แต่ถ้าลงทุนระบบเบรคด้วยไม่มีพ่วงร่วม ทางแยก อัตราการลดลง ลงทุนบำรุงรักษาถนนลดอัตราการตายได้ ส่วนงานวิจัยของ มศว. ศึกษาต้นทุนประสิทธิภาพของนโยบายความปลอดภัยทางถนนของไทย พบการเพิ่มงบประมาณมีส่วนสำคัญที่ผลสัมฤทธิ์เชิงนโยบายเพิ่มขึ้น และลดอัตราการตายทางถนน ไทยต้องพัฒนาเรื่องจัดสรรงบประมาณ ส่วนตำรวจเสนอให้พัฒนาระบบฐานข้อมูลวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนจุดเสี่ยงต่างๆ นำไปสู่การแก้ไข มีผลศึกษาการลงทุนในระบบขนส่งมวลชนช่วยลดอุบัติเหตุและอัตราการตายได้ชัดเจน การจราจรคล่องตัว

“เสนอการลงทุนแบบเน้นผลกระทบในการสร้างความปลอดภัยทางถนน เพิ่มป้องกันมากขึ้น ลดค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดเหตุขึ้น ส่วนที่เหลื่อมแบ่งมาลงทุน มีตัวอย่างการลงทุนรณรงค์สวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพฯ ตั้งเป้า 60% จากเดิม 20% ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจะเพิ่มขึ้น ไทยสามารถมีแนวทางการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบใหม่ๆ ได้ ปัจจุบันการกำหนดเป้าหมายลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนจะสอดคล้องกับระดับจังหวัด จากนั้นขยายการสร้างเสริมสุขภาพทั้ง 6 ด้าน มาร่วมพลิกโฉม ทั้งธุรกิจขนส่ง ขั้วรถ นักวิเคราะห์ข้อมูลดิจิทัล ระบบกล้อง CCTV การมีส่วนร่วมกลไก ศปถ. ระดับตำบล” ดร.เศรษฐ์ กล่าว

ว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 เป็นอีกเครื่อง

มือลดสูญเสีย ดร.สมธ อังกิตติกุล สถาบันเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) กล่าวว่า ร่างแผนแม่บท ฉบับที่ 5 มีจุดเน้นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยคนและเยาวชนที่เสียชีวิตสูงสุด การจัดการความเร็ว และการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง 6 เดือน ซึ่งต้องสามารถดำเนินการได้จริง มีกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ ระดับจังหวัด กำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจนเพื่อลดจุดอ่อน เป้าหมายของแผนฯ มียุทธศาสตร์ลดอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บสาหัสระดับประเทศและจังหวัด พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและเดินทางที่ยั่งยืนในยุควิถีใหม่ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตามข้อมูลสถิติความเสี่ยง ทุกภาคส่วนร่วม

ดำเนินการสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน มีการปรับปรุงกฎหมายและจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์

เวทีนำเสนอโมเดลบูรณาการระดับพื้นที่ นพ.ธีระวัฒน์ โภทบุตร แสงงามสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด กล่าวว่า ไทยมีจักรยานยนต์กว่า 21 ล้านคัน แต่อัตรารวมหมวกนิรภัยเพียง 42% ทั้งประเทศ เสียชีวิตปีละ 1.3 หมื่นคน กลางวันตายน้อย กลางคืนตายมาก ถ้าสวมหมวกลดตายได้ 2



ใน 3 เป็นแนวทางป้องกันที่คุ้มค่าต่อการลงทุน มีตัวอย่างติดตั้งกล้อง CCTV อัจฉริยะ ตรวจไม่ใส่หมวกนิรภัยใน จ.เชียงใหม่ ภายใน 1 เดือน ใส่เพิ่มขึ้นมากกว่า 20% ทุกจุด ก่อนจับปรับสร้างการรับรู้ไม่ใส่หมวก ไปส่งปรับถึงบ้าน “ปัจจุบัน 5 อำเภอที่อัตราตายสูงในเชียงใหม่สวมหมวกเกิน 80% ลดตายลงครึ่งหนึ่ง กล้องฉลาดสามารถประหยัชีวิตคนไทยกว่า 6,000 คน ทุกปี ลดตาย 3 ปี ได้ 20,000 คน ใช้เงิน 300 ล้านบาท ถึงเวลาที่ไทยประกาศนโยบายลดตายครึ่งหัวไทย เป็นการใช้นวัตกรรมแทนการตั้งด่าน” นพ.ธีระวัฒน์ ย้ำไทยทำได้

การขับเคลื่อนขับขี่ปลอดภัยยังมีต้นแบบที่ อ.เสถภูมิ จ.ร้อยเอ็ด นายสันติ ธรณี นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสถภูมิ แพร่ประชากรเห็นว่า อำเภอเสถภูมิเป็นอำเภอใหญ่ มีโรงพยาบาลและโรงเรียนมาก เริ่มงานลดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี 2558 แม้ตัวเลขผู้บาดเจ็บและสถิติอุบัติเหตุลดลง แต่ยังคงเป็นอันดับ 2 ของจังหวัด จากพัฒนาถนนเพิ่มขึ้น ตายจากจักรยานยนต์ 99% ตั้งทุกภาคร่วมกลไกแก้ปัญหา มีการปรับพฤติกรรมส่งเสริมสวมหมวกด้วยทักษะเชิงบวก (BBS) กับกลุ่มเยาวชนและประชาชน เน้น 6 พื้นที่อุบัติเหตุสูง จัดตั้งจุดตรวจ “ผ่านชุมชน” BBS เน้นสื่อสารความห่วงใย ตักเตือนให้ใส่หมวก ซึ่งผลกระทบ และสัญญาณชี้ชัดต่อไปไม่ใส่หมวก ลดอุบัติเหตุ ส่วนผู้ขับขี่ใส่หมวกสร้างเป็นแนวร่วม เมื่อประชิดพบพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นตามลำดับหลังดำเนินการมา 1 ปี สส.เสถภูมิ กระจายผลสู่โรงเรียนมัธยม 6 แห่ง ปลุกฝังพฤติกรรมความปลอดภัยให้วัยรุ่น

“เวทีระดับชาติครั้งนี้เสนอให้ขยายพื้นที่ BBS แล่งตั้งแต่ระดับงานวิทยากร BBS ระดับ ศปถ.อำเภอ ส่งเสริมแนวคิดในพื้นที่ ศปถ.อปท. สร้างเจ้าภาพร่วม เช่น สถานศึกษา สถานประกอบการ วัด การประเมินผล ดันข้อมูลพฤติกรรมความปลอดภัย ด้านครอบครัว ด้านชุมชน หรือรับใช้หอกระจายข่าว สร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม สร้างแกนนำต้นแบบในพื้นที่” นายสันติ เสนอแนะทั้งท้าย