

## ผลสรุปการดำเนินงาน .. "สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์"

จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2555 ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2555 ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

### ภาพรวม - ผลการดำเนินงาน

แม้ว่าจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจะลดลง เมื่อเทียบกับสงกรานต์ปี 2554 (อุบัติเหตุลดลง 2.67%, การบาดเจ็บลดลง 4.49%) แต่จำนวนผู้เสียชีวิตกลับเพิ่มสูงขึ้นถึง 49 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 18.08 (เพิ่มจาก 271 รายเป็น 320 ราย) .. ส่งผลให้ดัชนีความรุนแรง (การเสียชีวิต ต่อ 100 ครั้งของอุบัติเหตุ)                         

ตารางแสดงจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บเปรียบเทียบ ปี 2554 กับ 2555

วันที่	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)			จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)		
	2554	2555	เทียบ 54/55	2554	2555	เทียบ 54/55	2554	2555	เทียบ 54/55
11 เมย.	365	343	-22	29	30	1	400	375	-25
12 เมย.	826	481	-47	30	58	28	576	515	-61
13 เมย.	539	730	-3	57	56	-1	784	778	-6
14 เมย.	495	580	65	32	66	34	556	620	64
15 เมย.	331	447	4	40	43	3	470	463	-7
16 เมย.	337	291	-57	41	29	-12	386	308	-78
17 เมย.	283	257	-26	42	38	-4	304	261	-43
<b>รวม</b>	<b>3,215</b>	<b>3,129</b>	<b>-86</b>	<b>271</b>	<b>320</b>	<b>49</b>	<b>3,476</b>	<b>3,320</b>	<b>-156</b>

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

### ข้อมูลจาก ศปถ. ชี้ให้เห็นว่า

- กว่าครึ่ง (ร้อยละ 54.15) ของผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตอยู่ในวัยแรงงาน (อายุ 20-49 ปี) และ 1 ใน 4 (ร้อยละ 27.66) เป็นกลุ่มเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี
- จุดที่เกิดเหตุ .. พบเกิดบนถนน อบต. / หมู่บ้าน ร้อยละ 36.05 รองลงมาเกิดเหตุบนถนนทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 34.9 และซึ่งโดยส่วนใหญ่ถนนจะมีลักษณะเป็นทางตรง มากถึงร้อยละ 61.8 แต่เมื่อพิจารณาในกลุ่มผู้เสียชีวิต พบว่า 2 ใน 3 (ร้อยละ 65.3) ของผู้เสียชีวิตเกิดบนถนนกรมทางหลวง โดยเป็นการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุร้อยละ 69.2
- นอกจากนี้ บนถนนทางหลวง ยังพบมีผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ บาดเจ็บและเสียชีวิต สูงถึง 114 ราย (ร้อยละ 12.5)
- ครั้งหนึ่งของอุบัติเหตุ เกิดในช่วงบ่ายถึงค่ำ (12-20 น.) โดยเฉพาะช่วงเวลา บ่าย-ค่ำ (16-20 น.) พบถึงร้อยละ 32.1

- ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.4) เป็นคนในพื้นที่ และ ร้อยละ 8 ของผู้เสียชีวิตเป็น คนเดินเท้า
- ผู้เสียชีวิตจากเหตุ หลับใน พบสูงถึง 29 ราย (ร้อยละ 9) โดยกลุ่มนี้จะพบว่ามีปัจจัยร่วมที่ทำให้รุนแรงคือ การชนวัตถุอันตรายข้างทาง (ต้นไม้ ป้าย ฯลฯ)
- การเรียกใช้บริการ 1669 ยังน้อย มีการนำส่งโดยหน่วย EMS เพียง ร้อยละ 18.45 ในผู้เสียชีวิตและ ผู้บาดเจ็บ ร้อยละ 9.58 ในขณะที่มูลนิธิ/อาสาสมัครเป็นผู้นำส่งสถานพยาบาลมากที่สุด ในผู้เสียชีวิต ร้อยละ 63.75 และ ผู้บาดเจ็บ ร้อยละ 44.64
- จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ( 125 ครั้ง) รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ ( 118 ครั้ง) และจังหวัดนครศรีธรรมราช ( 108 ครั้ง)
- จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุดได้แก่ จังหวัดเชียงราย ( 124 คน) รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ ( 120 คน) และจังหวัดนครศรีธรรมราช ( 112 คน)
- จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุดได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ( 13 ราย) รองลงมาได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช สระบุรี ( 11 ราย) และนครสวรรค์ พิจิตร ( 10 ราย)
- จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต รวม 6 จังหวัด แยกภูมิภาคได้ ดังนี้
  - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวม 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครพนม
  - ภาคกลาง รวม 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตราด
  - ภาคใต้ รวม 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตรัง ปัตตานี ระนอง และสตูล
- 10 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุจากเมาสุราสูงสุด คือ ลำปาง แพร่ นครพนม น่าน มหาสารคาม พะเยา เชียงราย เชียงใหม่ พิษณุโลก และนครสวรรค์
- 10 จังหวัด อุบัติเหตุจากการขับเร็วสูงสุด คือ สุพรรณบุรี พะเยา อุดรธานี ร้อยเอ็ด สมุทรสาคร พิษณุโลก เชียงใหม่ นครสวรรค์ เพชรบูรณ์ และ นครศรีธรรมราช
- 10 จังหวัด ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกสูงสุด คือ นครปฐม นครสวรรค์ ร้อยเอ็ด เชียงราย ราชบุรี พัทลุง น่าน พะเยา เพชรบูรณ์ สุราษฎร์ธานี

**กลุ่มที่เสียชีวิต** ข้อมูลจากสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) พบว่า

- หนึ่งในห้า (ร้อยละ 20) ของผู้เสียชีวิต อายุต่ำกว่า 20 ปี
- ในผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ (ร้อยละ 59.9) ยังคงเป็นผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เฉพาะผู้ที่ทราบข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 89.94) **ไม่ได้**สวมหมวกนิรภัย (สงกรานต์ 2554 ไม่สวม 92.2%)
- ผู้เสียชีวิตในกลุ่มที่ใช้รถปิกอัพ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากร้อยละ 13.6 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 16.6 ในปี 2555 ทั้งนี้ การเกิดอุบัติเหตุหมู่ของรถปิกอัพที่ชนคนไปเล่นน้ำสงกรานต์ในลักษณะของการพลิกคว่ำมีจำนวนเพิ่มขึ้น

- ผู้เสียชีวิตที่มีข้อมูลการดื่มสุราร่วมด้วย พบสูงถึงร้อยละ 45.8 โดยเฉพาะในช่วงวันฉลองสงกรานต์ (13-15 เมย.) จะพบเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 52.8
- ร้อยละ 86.8 ของผู้ใช้รถส่วนบุคคลไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัย (เฉพาะที่ทราบข้อมูลการใช้เข็มขัดนิรภัย)
- มีการเรียกใช้หน่วยบริการ EMS ร้อยละ 26 ส่วนใหญ่เป็นผู้ประสบเหตุ/ญาติเป็นผู้นำส่ง ร้อยละ 61

#### ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ :

ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ยานพาหนะที่ถูกเรียกตรวจ มีจำนวน 4,764,145 คัน ลดลงจำนวน 145,853 (ร้อยละ 2.97)

สำหรับการดำเนินคดีเมาแล้วขับ เพิ่มจาก 12,855 เป็น 13,833 ราย (เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.6) อย่างไรก็ตาม เพื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด จะพบว่าการเรียกตรวจ และ ดำเนินคดีของคนเมาแล้วขับที่แตกต่างกันมาก โดยไม่ขึ้นกับขนาดของประชากรในจังหวัด ดังจะเห็นได้จาก การเรียกตรวจ พบมีเรียกตรวจต่ำสุด 2,631 ราย ไปจนถึง 147,510 ราย เช่นเดียวกับ การดำเนินคดี พบมีตั้งแต่ 7 ราย (หรือดำเนินคดีเฉลี่ยวันละ 1 ราย) ไปจนถึง 1,333 ราย แสดงให้เห็นว่าแนวทางการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้ ยังมีความแตกต่างกันในระดับปฏิบัติ

#### ผลการตรวจจับผู้กระทำผิดขายเหล้าในช่วงสงกรานต์ตั้งแต่วันที่ 11-16 เมษายน 2555

- ตรวจทั้งหมด 659 ราย พบผู้กระทำผิดและดำเนินคดี 107 ราย ได้แก่ อันดับ 1 -การส่งเสริมการขาย การโฆษณาพบ 42 ราย อันดับ 2 -ขายโดยไม่มีใบอนุญาต 30 ราย อันดับ 3 -ขายที่ปืมน้ำมัน 17 ราย อันดับ 4 ขายนอกเวลา 12 ราย และขายแบบชิงโชคชิงรางวัล 7 ราย เร่ขาย 2 ราย ขายในหอพัก 2 ราย ขายในร้านขายยา และขายให้เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี อย่างละ 1 ราย บางรายทำผิดมากกว่า 1 กระทง
- สายภาคกลางและตะวันออกสูงสุด ตรวจ 183 ราย ดำเนินคดี 38 ราย รองลงมาสายเหนือโดย ตรวจ 132 ราย ดำเนินคดี 29 ราย สายอีสานล่าง ตรวจ 202 ราย ดำเนินคดี 22 ราย และสายอีสานตอนบน ตรวจ 130 ราย ดำเนินคดี 18 ราย

#### ผลสำรวจการขายสุราในช่วงสงกรานต์ 2555 (วันที่ 11 และ 13 เมษายน 2555)

- สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง 1,562 แห่ง สวนสาธารณะ 149 แห่ง มีผู้กระทำผิดร้อยละ 58 ขายในสถานที่ห้ามขาย
- เวลาห้ามขายสำรวจทั้งหมด 8,063 แห่ง พบทำผิดร้อยละ 43 โดย ผู้ค้าร้อยละ 18 หรือเกือบ 1 ใน 5 อ้างว่า ไม่รู้กฎหมายเพื่อหลีกเลี่ยงความผิด ส่วนผู้ค้าที่รู้กฎหมายมีร้อยละ 83 แต่ทำผิด เพราะต้องการมีรายได้กลัวเสียลูกค้าประจำ และคิดว่าบังคับใช้เฉพาะปืมน้ำมันขนาดใหญ่ ที่สำคัญผู้ค้าบางส่วนคิดว่า ไม่เคยมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

## ข้อพิจารณา ข้อเสนอแนะ

### 1. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

- 1.1 โครงสร้างและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย : เร่งปรับปรุงข้อกฎหมาย และมีการสนับสนุนอุปกรณ์เทคโนโลยี เพื่อให้เกิดการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่
  - การผลักดันให้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับปัญหา “เมาแล้วขับ” โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้ปฏิเสธการตรวจให้ถือว่าเมาสุรา
  - ให้คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เร่งพิจารณากำหนดกฎกระทรวงว่าด้วยการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนพื้นที่ถนนและบนรถยนต์ทุกประเภท
  - ให้ทุกหน่วยงานและทุกจังหวัด ดำเนินการเพิ่มความครอบคลุมของการสวมหมวกนิรภัยให้เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 20 ในแต่ละปี โดยเฉพาะในกลุ่มสถานศึกษาและสถานประกอบการ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติร่วมกับ ศปถ. กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และกระทรวงอุตสาหกรรม เร่งผลักดันให้เกิดมาตรการองค์กรเรื่องหมวกนิรภัย 100%
  - เร่งสนับสนุนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ , กล้องตรวจจับความเร็ว และเทคโนโลยีที่จำเป็นให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อย่างเพียงพอสำหรับการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
  - กำหนดให้มีการจัดตั้ง “ชุดเฉพาะกิจ” (จาก ตำรวจ สาธารณสุข สรรพสามิต) ในการตรวจจับร้านค้า/ผู้ขาย ที่กระทำความผิดตาม พรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ ตรวจจับผู้กระทำความผิด “ดื่มแล้วขับ” ตาม พรบ.จราจรทางบก โดยเฉพาะในพื้นที่ต่างอำเภอ (ซึ่งพบว่าจะมีข้อจำกัดของผู้ปฏิบัติในการตรวจจับและบังคับใช้กฎหมาย)
- 1.2 โครงสร้างทางสังคม : เร่งสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดกระแสสังคมและ “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ในทุกระดับ โดยเฉพาะ “วัฒนธรรมการเล่นสงกรานต์ที่ลดการดื่มแอลกอฮอล์” เพราะในทางปฏิบัติไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างครอบคลุมในทุกพื้นที่และทุกเวลา รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดเครือข่ายเฝ้าระวังภาคสังคม เช่น กลุ่มเยาวชน เครือข่ายองค์กรงดเหล้า เครือข่ายลดอุบัติเหตุ ให้เข้ามามีบทบาทกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนส่งเสริมให้จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดให้มีพื้นที่เล่นน้ำสงกรานต์ (Zoning) ที่ปลอดแอลกอฮอล์

### 2. ด้านยานพาหนะ

- 2.1 ระบบขนส่งสาธารณะ : เร่งดำเนินการยกระดับระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด โดยเฉพาะระบบรางและรถโดยสารสาธารณะ เพราะระบบขนส่งสาธารณะที่ขาดความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ทำให้ประชาชนหันไปใช้รถส่วนบุคคล (รถจดทะเบียนปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ในช่วงเวลาเดียวกันถึง 1.6 ล้านคัน) สอดคล้องกับ โพลสำรวจผู้เดินทางช่วงสงกรานต์ ที่ระบุว่า มีเพียง 1 ใน 3 (ร้อยละ 33) จะเลือกใช้รถประจำทาง และมีเพียง 5.9% ที่เดินทางด้วยรถไฟ โดยส่วนใหญ่เลือกที่จะ ใช้รถส่วนบุคคล ทำให้ปริมาณรถบนท้องถนนในช่วงเทศกาลจึงเพิ่มมากขึ้น

2.2 ยกระดับการจัดการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เป็นวาระหลักที่ต้องเร่งดำเนินการ เนื่องจาก ปัญหาการสวมหมวก การขับรถย้อนศร เมาแล้วขับ ต้องเสริมสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

### 3. ด้านถนน

โครงสร้างทางกายภาพของถนนและสิ่งแวดลอม : เร่งดำเนินการเรื่องความปลอดภัยของถนนและ สิ่งแวดลอม/อันตรายข้างทาง จุดพักรถ และการจัดการจุดตัด จุด U turn โดยเฉพาะในเส้นทางสายหลัก แนวโน้มของความรุนแรงและการเสียชีวิต พบมากขึ้นบนถนนสายหลัก เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของปัจจัยด้าน “ความเร็ว” และที่สำคัญคือ ความอ่อนล้าจากการขับขี่ (หลับใน) รวมทั้ง กรณีเหตุฉุกเฉินยางระเบิด หรือมี รถตัดหน้ากระชั้นชิด (รถจักรยานยนต์เสียชีวิตบนถนนทางหลวงเพิ่มขึ้น) ดังนั้น ถ้าเร่งปรับปรุงถนนสายหลักให้มีโครงสร้างทางกายภาพที่ปลอดภัย ได้แก่ ลดจุดตัด จุดU-turn และ ลดวัตถุอันตรายข้างทาง ในแบบเดียวกับสาย Motor way หรือ เพิ่มช่องทางลอดใต้สะพาน/ใต้ถนน แบบสายเพชรเกษม (ช่วงเพชรบุรี) ก็จะช่วยลดโอกาสเสี่ยงของการเกิดเหตุและการเสียชีวิตลงได้

### 4. ด้านบริหารจัดการ

4.1 ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด สรุปและสังเคราะห์ผลการดำเนินงานและบทเรียน สำคัญ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ส่งให้กับ ศปถ. เพื่อวิเคราะห์ประเมินและสรุปผลต่อไป นอกจากนี้ ศปถ.จังหวัด ต้องมีการประชุมและสรุปผลการดำเนินงานเรื่องอุบัติเหตุทางถนน อย่าง ต่อเนื่อง (ทุกเดือน)

4.2 ในจังหวัดที่ยังคงมีอุบัติเหตุในอัตราที่สูง (ทั้งในช่วงเทศกาล และ ช่วงปกติ) ควรมีการสนับสนุนจาก ส่วนกลาง เพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งด้านวิชาการ (เช่นฝึกอบรมทีมสืบสวนอุบัติเหตุ อบรมผู้นำ การเปลี่ยน ฯลฯ) และการจัดการ พร้อมทั้งมีกลไกติดตามกำกับ เยี่ยมประเมินผล

4.3 ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น มีการประเมินผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะในการจัดตั้งจุดบริการ เพื่อ ปรับปรุงรูปแบบการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะการเพิ่มบทบาท อปท. ในเรื่องการ รวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำ “แผนชุมชน” ด้านความปลอดภัย พร้อมทั้งกำหนดให้เรื่องความปลอดภัย ทางถนน เป็นนโยบายหลักของ อปท.ในทุกพื้นที่

### 5. ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

ให้มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ช่องทางการเข้าถึงบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ทางหมายเลข 1669 ให้ขยาย ในวงกว้างมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบถึงบริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

\*\*\*\*\*