



ทอล์กออฟเดอะทาวน์
พรหมมินทร์ กัณธิยะ

'เร็ว'ให้ถูก'เลน'ซีเป็นซีตาย (จบ)

ว่ากันด้วยเรื่องการใช้รถใช้ถนน และการใช้ความเร็วในการขับขี่ปั่นท้องถนน ต่อจากฉบับที่แล้ว

การขับเร็วเกินกำหนด จะถูกตัด 1 คะแนน และหากกระทำผิดจนเหลือศูนย์คะแนน จะมีหนังสือแจ้งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลา 90 วัน และในระหว่างถูกพักใช้หากไปกระทำผิดถูกจับจะมีโทษจำคุก 3 เดือน ส่งดำเนินคดีในชั้นศาล ซึ่งมาตรการนี้จะมีผลบังคับใช้ใน 180 วันข้างหน้า หรือหลังจากวันที่ 9 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ระหว่างรอหากทำผิดแล้วไม่ไปชำระค่าปรับตามวันเวลาที่กำหนด จะมีความผิดในข้อหาไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง มีหมายเรียกผู้ที่ได้รับใบสั่งหรือเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ถ้าไม่มาตามหมายเรียกใน 2 ครั้ง จะขออำนาจศาลออกหมายจับดำเนินคดีตามกฎหมายต่อไป จะเห็นว่าใบสั่งไม่ใช่แค่กระดาษเปล่าอีกต่อไป หวังว่าเมื่อกฎหมายนี้มีผลบังคับใช้จะทำให้ประชาชนหรือผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น ที่แน่ๆ บนเส้นทางที่เปิดให้วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) มีการวางกำลังเจ้าหน้าที่, กล้องตรวจจับความเร็ว เป็นระยะมากพอที่จะตรวจจับได้ตลอด 24 ชม. อย่าเผลอ

สาเหตุอันดับหนึ่งของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยและเสียชีวิตมากแต่ละปี คือ การใช้ความเร็ว เพราะเพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความรุนแรง ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้เริ่มมีมาตรการจัดการความเร็วอยู่บ้าง แต่ยังมีน้อยเมื่อเทียบกับสถานการณ์ความรุนแรง โดย 5 ปีที่ผ่านมา

มา บางหน่วยงานได้พยายามกำหนดมาตรการจัดการความเร็วเพิ่มขึ้น ทั้งด้านบังคับใช้กฎหมาย มาตรการด้านวิศวกรรม และมาตรการให้ความรู้ แต่ก็ยังมีปัญหาและอุปสรรคในการทำงาน

ยิ่งไปกว่านั้น นโยบายที่ออกมาบางอย่างกลับสวนทางกับการจัดการความเร็วที่ควรจะเป็น เช่น นโยบายการเพิ่มความเร็วจำกัดเป็น 120 กม./ชม. ซึ่งดูเหมือนจะเป็นการสนับสนุนให้มีการใช้ความเร็วบนทางหลวงบางสายทางที่เพิ่มขึ้นเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและความรุนแรงต่อชีวิต

จากการทบทวนสถานการณ์ปัญหา การวิเคราะห์ปัญหาเชิงระบบอย่างรอบด้านแล้ว พบว่ามาตรการสำคัญที่ควรนำมาปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อมุ่งเน้นขับเคลื่อนการจัดการความเร็วในประเทศไทย คือ 1.การกำหนดความเร็วจำกัดที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของประชาชน 2.การพัฒนาและปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนเพื่อการจัดการความเร็ว 3.การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็วที่มีประสิทธิภาพ 4.การสร้างจิตสำนึก ความเข้าใจและการรับรู้ของผู้ใช้ถนน เพื่อการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม 5.การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนในการจัดการความเร็ว 6.การกำกับติดตาม และประเมินผล

ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถดำเนินการตามมาตรการที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้นอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เชื่อว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยจะลดลงเป็นอย่างมาก ดังเช่นที่ในประเทศอื่นๆ เช่น ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย หรืออังกฤษ ได้ดำเนินการสำเร็จมาแล้ว รัฐทำถนนให้มีและใช้อย่างสะดวกปลอดภัย แต่คุณก็ต้องมีหน้าที่ทำให้การขับที่ถูกต้องตามกฎ กติกา

ขอบคุณแหล่งข้อมูล
ดร.ทรงฤทธิ์ ชยานันท์ วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

พล.ต.ต.เอกราช ลิ่มสังกาศ ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง
ศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย