

การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์กับนโยบายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

How Road Safety Paradigm Shift Can Affect the Road Safety's Policy

อนงค์ลักษณ์ สมแพง

Anongluk Sompang

บทคัดย่อ

บทความมุ่งนำเสนอให้เห็นถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ต้องการชี้ให้เห็นถึงกระบวนทัศน์ที่มีผลต่อการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อาทิ การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ของภาครัฐของประเทศ สวีเดนกับนโยบาย Vision Zero หรือการศึกษากระบวนทัศน์ปัจเจกชนเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่มีพื้นฐานแนวคิดที่ว่า แม้ภาครัฐจะมีนโยบายหรือการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนมากเท่าใดก็ตาม แต่หากปราศจากการยอมรับจากกลุ่มพลเมืองหรือผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนย่อมไม่เกิดขึ้น หรือการศึกษากระบวนทัศน์ที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในระดับสังคมได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกาที่พบว่า ยุค Safety First เป็นการเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมจะเน้นที่การรณรงค์ไปที่การจำกัดปริมาณรถและการรณรงค์ให้คนขับระมัดระวังผู้ใช้ถนน ยุค Control เน้นความปลอดภัยด้านจราจร ละเลยความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า ยุค Crashworthiness เน้น

ไปที่การให้ภาคอุตสาหกรรมเห็นความสำคัญกับอุปกรณ์ป้องกันปลอดภัย (In-car Technologies) และยุคปัจจุบัน Responsibility เน้นไปที่การให้การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายด้วยการสร้างความรับผิดชอบร่วมกันให้กับผู้ใช้รถถนน เป็นต้น

คำสำคัญ: ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน / กระบวนทัศน์ / นโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน / นโยบายภาครัฐ / การรับรู้ของสาธารณชน

Abstract

This article emphasizes on the worsening situation on road deaths, road injuries, and also explains how road safety paradigm shift can affect the government's policy. This shows the evident of the shift between all the paradigms that reflect the changes in popular perceptions. The development of traffic safety policy involves a wide range of participants representing a

นักศึกษาปริญญาเอก คณะนิเทศศาสตร์และนวัตกรรมการจัดการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

diverse group of interests. Government played a big role in preceding this policy. For example, Sweden Vision Zero policy, A radical innovation to promote an alternative framework in Sweden with regard to the formulation of road-safety problem, views on responsibility, attitudes to the demands of safety for road users, and the ultimate objective of road safety work, In USA, the four paradigms of traffic safety in the twentieth-century in the United States. First, 1900s-1920s; Safety First; Second, 1920s-1960s: Control; Third, 1960s-1980s; Crashworthiness; and Fourth, 1980s-present; Responsibility. The four paradigms point out how safety models evolved and changed in public perception.

บทนำ

องค์การสหประชาชาติ (United Nation-UN) กำหนดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals-SDGs) ซึ่งเป็นกรอบที่สมาชิกขององค์การสหประชาชาติเห็นชอบร่วมกันในการดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายในปี พ.ศ. 2563 หนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้แก่ การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages) ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนถือเป็นหนึ่งในเป้าหมายที่องค์การอนามัยโลก (World Health Organization-WHO) กำหนดว่า ในปี พ.ศ. 2563 จะลดอุบัติเหตุให้ได้ 50% และสอดคล้องกับเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืนในเรื่อง ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัย ทัวถึง พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอย่างยั่งยืน (Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable) ซึ่งการทำให้เมืองปลอดภัยและยั่งยืน หมายถึง การทำให้เข้าถึงที่อยู่อาศัยที่ปลอดภัยและเหมาะสมการลงทุนเรื่องการขนส่งสาธารณะ และการจัดการในลักษณะแบบมีส่วนร่วม เป็นต้น

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลกในปี พ.ศ. 2558 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนประมาณ 1.25 ล้านคนต่อปี โดยเฉพาะในประเทศที่มีรายได้ต่ำ ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้พยากรณ์ในกรณีที่ไม่มีนโยบายหรือการบริหารจัดการเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยพบว่า อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนจะเพิ่มขึ้น 65% ระหว่างปี พ.ศ. 2543 – 2563 และสำหรับประเทศ

รายได้ต่ำ – ปานกลาง จะเพิ่มขึ้นถึง 80% ในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน (vulnerable Road Users-VRU) ได้แก่ กลุ่มผู้เดินเท้า กลุ่มผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ใช้จักรยานยนต์ และหากไม่มีนโยบายในการดำเนินการเรื่องความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนจะทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจากเมื่อปี พ.ศ. 2543 อยู่อันดับที่ 9 เพิ่มขึ้นมาอยู่อันดับที่ 3 ดังตารางที่ 1 ต่อไปนี้

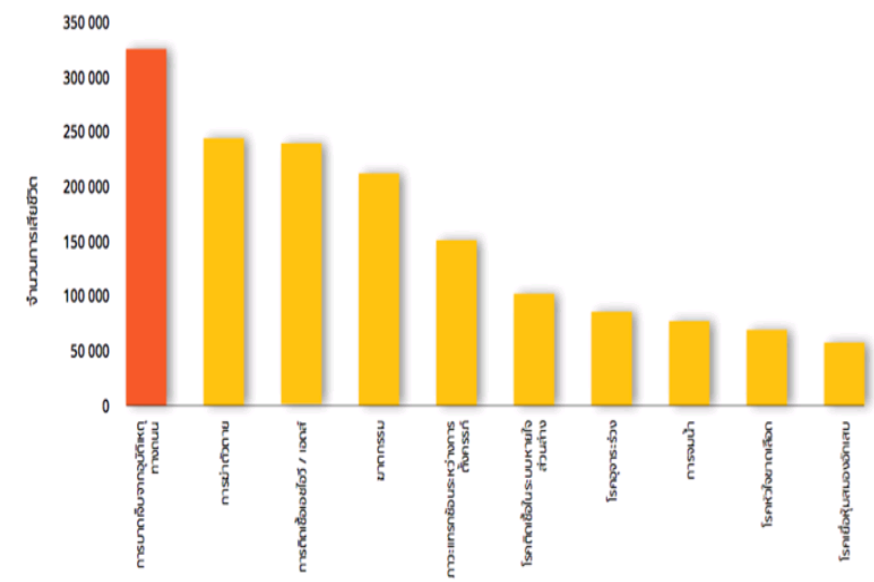
ตารางที่ 1 การคาดการณ์การเปลี่ยนแปลง 10 สาเหตุแรกที่ทำให้เกิดโรค

ลำดับที่	พ.ศ.2533
1	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจ
2	โรคอุจจาระร่วง
3	การตายปริกำเนิด
4	โรคซึมเศร้า
5	ภาวะกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด
6	โรคหลอดเลือดแดง
7	วัณโรค
8	โรคหัด
9	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนน
10	ความพิการแต่กำเนิด

ลำดับที่	พ.ศ.2563
1	ภาวะกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด
2	โรคซึมเศร้า
3	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน
4	โรคหลอดเลือดสมอง
5	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง (COPD)
6	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจ
7	วัณโรค
8	การบาดเจ็บจากสงคราม
9	โรคอุจจาระร่วง
10	เอชไอวี

ที่มา: ผู้เขียนดัดแปลงมาจาก World Health Organization. (2012). **World Report on Road Traffic Injury Prevention.** World Health Organization.

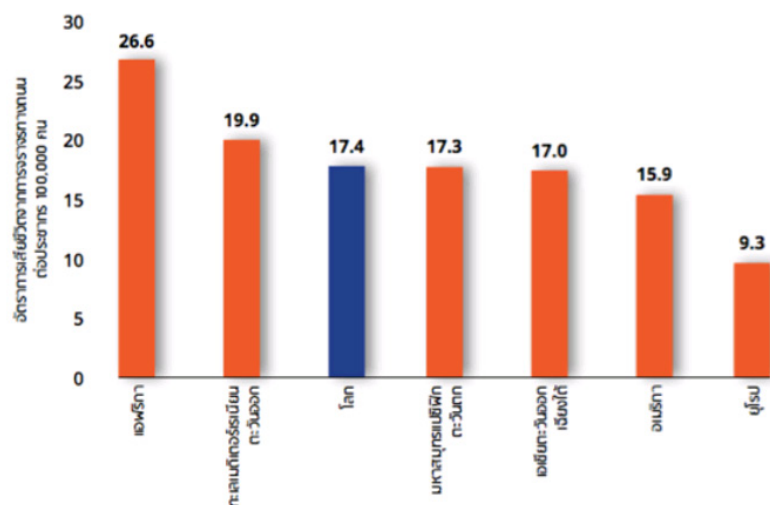
เมื่อพิจารณาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนจะพบว่า สาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้ที่มีอายุระหว่าง 15-29 ปี ดังภาพที่ 1 ต่อไปนี้



ภาพที่ 1 สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี ในปี พ.ศ. 2555

ที่มา: องค์การอนามัยโลก (2559). สรุปรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. กรุงเทพฯ:บริษัท สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นใน 68 ประเทศ โดยร้อยละ 84 เป็นประเทศรายได้ปานกลางถึงรายได้ต่ำ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศรายได้ต่ำสูงกว่าประเทศรายได้สูงถึง 2 เท่า ถึงแม้ว่าประเทศเหล่านี้จะมีรถยนต์รวมกันน้อยกว่าประเทศรายได้สูงก็ตาม จากภาพที่ 2 เห็นได้ว่าภูมิภาคแอฟริกามีอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนสูงที่สุด ตามมาด้วยประเทศแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก ในขณะที่ภูมิภาคยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศรายได้สูงในยุโรปมีอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนต่ำที่สุดแม้ว่าจะมีการใช้รถยนต์มากก็ตาม



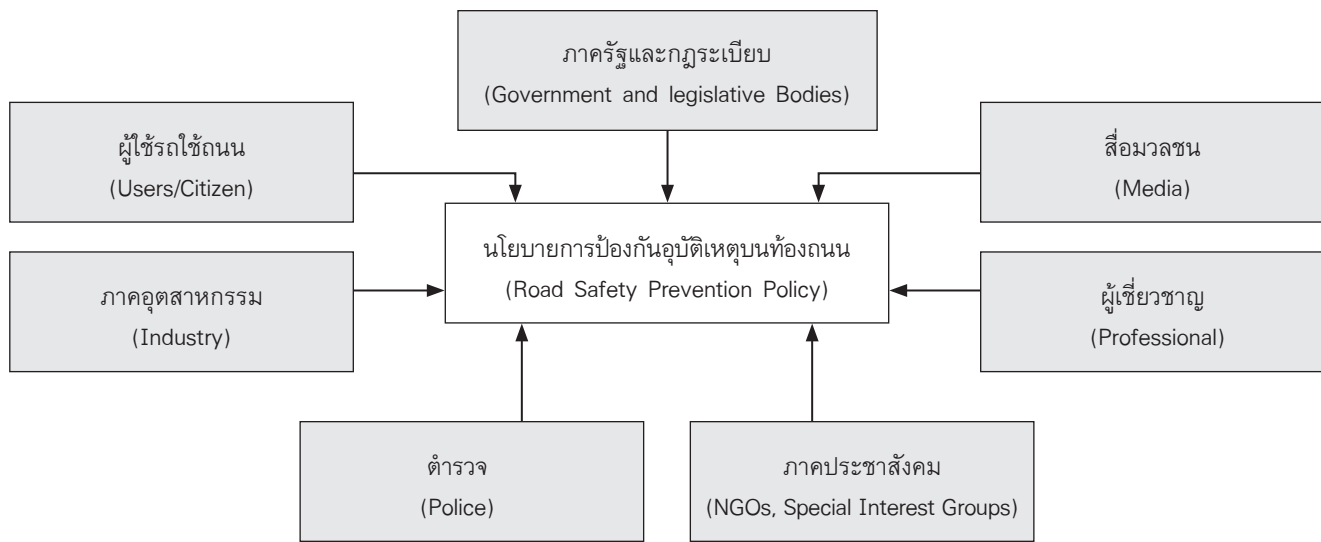
ภาพที่ 2 อัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนต่อประชากร 100,000 คน (ปี พ.ศ. 2556) โดยจัดกลุ่มตามภูมิภาคขององค์การอนามัยโลก

ที่มา: องค์การอนามัยโลก. (2559). สรุปรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. กรุงเทพฯ:บริษัท สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.

สำหรับประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตของผู้ชายมากกว่าผู้หญิง ถึง 3 ใน 4 สัดส่วนของผู้เสียชีวิตอยู่ที่คนที่จักรยานยนต์ ถึง 83% เทียบกับประเทศในกลุ่มภูมิภาคเดียวกัน ประเทศไทยสูงที่สุด รองลงมาคือ เมียนมาร์ จากรายงานสถานการณ์ความสูญเสียจากการบาดเจ็บทางถนน (Global Status Report on Roads Safety 2015) คาดประมาณการตายจากการบาดเจ็บทางถนนของประเทศไทยยังอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก รองจากประเทศลิเบีย มีอัตราตาย 36.2 ต่อประชากรแสนคน สูงกว่าอัตราตายเฉลี่ยทั่วโลก

ถึง 2 เท่า และที่สำคัญประเทศไทยตายจากรถจักรยานยนต์เป็นอันดับ 1 (26 ต่อประชากรแสนคน) โดยเฉลี่ยทุกๆ 24 นาที จะมีคนไทยเสียชีวิตบนถนนอย่างน้อย 1 คน

จากสถิติและการคาดการณ์เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนดังกล่าว องค์การอนามัยโลกจึงกำหนดนโยบายว่า อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนสามารถป้องกันได้ (Road Injury Prevention Policy) จากความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังภาพที่ 3 ต่อไปนี้



ภาพที่ 3 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนานโยบายการใช้รถใช้ถนน

ที่มา: ผู้เขียนดัดแปลงมาจาก World Health Organization. (2012). World Report on Road Traffic Injury Prevention. World Health Organization.

จากภาพที่ 3 จะเห็นได้ว่า องค์การอนามัยโลกได้ระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานโยบายการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยภาครัฐถือว่ามีบทบาทที่สำคัญในการดำเนินการทั้งเชิงนโยบายและการออกกฏระเบียบในการลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งกรณีศึกษาบทบาทภาครัฐที่มีความโดดเด่น ได้แก่ ประเทศสวีเดนกับนโยบาย Vision Zero หรือ วิสัยทัศน์ศูนย์สัณนิท ซึ่งรัฐบาลสวีเดนประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2540 เนื่องจากเดิมการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นการรับรู้ที่เน้นไปที่การรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถสาธารณะมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล แต่การประกาศนโยบาย Vision Zero เป็นการเน้นไปที่การออกแบบระบบคมนาคมขนส่งทั้งระบบให้มีประสิทธิภาพ โดยตั้งอยู่บนแนวความคิดสำคัญที่ว่า ไม่มีใครในโลกที่มี

สิทธิทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ พิการ หรือตายอันเนื่องมาจากความบกพร่อง หรือผิดพลาดของตนเอง รวมทั้งยกระดับความสำคัญของหน่วยงานภาครัฐจากเดิมที่ขาดอำนาจในการดำเนินงาน (Matts-A° ke Belin, Per Tillgren, and Evert Vedung, 2012, pp. 171–179)

ขณะที่ภาคส่วนที่มีความสำคัญได้แก่ สื่อมวลชน Elliott (1993) ประเมินผลการประชาสัมพันธ์ในกลุ่มเป้าหมายหลักคือ พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนเช่น เมาแล้วขับ ผู้ใช้ถนน และการคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งพบว่า การประชาสัมพันธ์ช่วยลดอุบัติเหตุได้ถึง 7.5% เช่นเดียวกับงานวิจัยของ Delhomme (1999) ที่ประเมินการรณรงค์ด้วยการใช้สื่อมวลชนจำนวน 265 โครงการทั่วโลก พบว่าการรณรงค์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ โดยลดการเกิดอุบัติเหตุ (Crashes) ได้ 8.5%

นอกจากนี้ Wooley J. E. (2001) ศึกษาสื่อมวลชนกับการประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย พบบทบาทหน้าที่สื่อมวลชนที่มีต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยดังต่อไปนี้

1. สื่อมวลชนถือว่ามีบทบาทในการรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย แต่ยังไม่สามารถระบุได้อย่างชัดเจนว่าสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้อย่างกว้างขวาง

2. สื่อมวลชนควรจะมีบทบาทสนับสนุนในกิจกรรมอื่น ๆ ของการรณรงค์ เช่น การรณรงค์เรื่องการบังคับใช้กฎหมาย

3. การรณรงค์ด้วยการใช้สื่อมวลชนในการสื่อสารเพื่อสุขภาพจะมีประสิทธิภาพมากที่สุด หากนำทฤษฎีจิตวิทยาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาประยุกต์ใช้ในการรณรงค์

สำหรับประเทศไทยมีงานวิจัยที่ใช้กรอบแนวคิดเกี่ยวกับการเปิดรับสื่อมีผลต่อความรู้ ทศนคติและพฤติกรรมค่อนข้างมาก ดังเช่นงานวิจัยของ อูซา บิ๊กกินส์ (2556) เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่ใช้ทฤษฎี ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อนำมาสู่แนวทางการออกแบบสารและสื่อเพื่อรณรงค์แก้ปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสังเกตว่าจากงานวิจัยทั้งในและต่างประเทศเกี่ยวกับประสิทธิภาพของสื่อจะพบว่า แม้สื่อมวลชนจะมีผลในระดับหนึ่ง แต่ในระดับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนยังไม่สามารถระบุบทบาทที่ชัดเจน (Wooley J. E., 2001) ดังนั้นจึงมีนักวิชาการหรือนักวิจัยที่เริ่มศึกษาปัจจัยด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการรับรู้ทัศนคติและส่งผลพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กระบวนการกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

งานวิจัยที่ศึกษากระบวนการทัศนปัจเจกชนเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ งานวิจัยของ Matus Sucha, Lucie Viktorova and Ralf Risser (2016, pp. 35-49) ที่ศึกษาทัศนคติด้านความปลอดภัยบนท้องถนนทั่วโลก เพื่อทำความเข้าใจความแตกต่างทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในแต่ละประเทศว่า กระบวนการทัศนของในแต่ละประเทศมีการรับรู้ความหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยใน

การใช้รถใช้ถนนอย่างไร เนื่องมาจากแม้ภาครัฐจะมีนโยบายหรือการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนค่อนข้างมากเท่าใดก็ตาม แต่หากปราศจากการยอมรับจากกลุ่มพลเมืองหรือผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนย่อมไม่เกิดขึ้น โดยคณะผู้วิจัยใช้วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพในกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 142 ตัวอย่าง (ไม่รวมประเทศไทย) ซึ่งผลการศึกษาพบว่า มีสองนิยามที่กลุ่มตัวอย่างให้ความหมายในเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัย กล่าวคือ ความหมายแรกของวัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นความหมายทั่วๆ ไปคือ ความเข้าใจว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยจะนำมาซึ่งความปลอดภัยในชีวิต แต่ไม่ได้เชื่อมโยงไปถึงว่าการใช้รถใช้ถนนเป็นสิ่งคุกคามความปลอดภัย ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ตอบอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ขณะที่อีกความหมายหนึ่งนั้น ส่วนใหญ่ผู้ตอบอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว โดยให้ความหมายว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดความเสี่ยงหรือสิ่งที่คุกคามชีวิตและสุขภาพ ซึ่งการใช้รถใช้ถนนเป็นหนึ่งในความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในชีวิต

ขณะที่งานวิจัยที่ศึกษากระบวนการทัศนที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในระดับสังคม เพื่อสะท้อนให้เห็นว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีนิยามหรือชุดความหมายแตกต่างกันในแต่ละยุคสมัย ขึ้นอยู่บนเงื่อนไขของผลประโยชน์และอำนาจที่ต่อสู้กันของคนกลุ่มต่างๆ โดย Peter Norton (2015: 319-334) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำภาควิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Virginia ผู้เขียนหนังสือชื่อว่า Fighting Traffic: The Down of the Motor Age in the American City (2008) ระบุว่า ความปลอดภัยบนท้องถนนถูกละเลย และเมื่อศึกษาตามประวัติศาสตร์รถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา จะสามารถแบ่งออกเป็น 4 ยุคได้แก่

ยุค 1990s-1920s: Safety First พบว่า การเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมจะเน้นที่การรณรงค์ไปที่การจำกัดปริมาณรถและการรณรงค์ให้คนขับระมัดระวังผู้ใช้ถนน แต่ยังไม่ได้รับความสนใจมากนัก โดยเป็นยุคที่มีการรับรู้ว่า รถยนต์เป็นสิ่งอันตรายสำหรับผู้ใช้ถนน และผู้ขับรถยนต์ถูกทำให้เชื่อว่า ต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบความปลอดภัยของผู้อื่น เนื่องจากความเร็วมีความหมายเท่ากับอันตราย ดังนั้นความเห็นสาธารณะ ความเห็นสื่อมวลชนจึงมีการให้ความหมายว่า ผู้ใช้ถนนเป็นผู้บริสุทธิ์ จนกว่าจะถูกตัดสินจากศาลว่ามีความผิดจริง อย่างไรก็ตามการรับรู้ดังกล่าวยังไม่มีการเชื่อมโยงไปที่ความปลอดภัยของผู้

ข้อที่ ว่าบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะต้องมีความรับผิดชอบต่อ
การผลิตรายการที่ป้องกันความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ ดัง
นั้นการรณรงค์สื่อสารในยุคดังกล่าว จึงเป็นการสื่อสารไป
ยังนโยบายการจำกัดการใช้รถ

ยุค 1920s-1960s: Control พบว่า เน้นไปที่ความ
ปลอดภัยบนทางหลวง โดยละเลยความปลอดภัยของผู้
ใช้ทางเท้า ซึ่งผู้ที่ได้ประโยชน์จากกระบวนทัศน์ดังกล่าว
คือ นักวิชาการและภาควิศวกรรมที่มีอำนาจในการช่วงชิง
พื้นที่สาธารณะนี้ด้วยการเป็นผู้สื่อสารด้านการให้ความรู้
(Education) ในเรื่องผู้ใช้ทางเท้าต้องดูแลความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนด้วยตนเอง ขณะที่ภาควิศวกรรมและ
ภาคอุตสาหกรรมผู้ผลิตรถยนต์ได้ประโยชน์ในฐานะผู้
เชี่ยวชาญจากการออกแบบถนนที่รับรองความปลอดภัยให้
กับผู้ขับรถบนทางหลวง โดยในปี ค.ศ. 1930 มีการก่อตั้ง
The American Automobile Association (AAA) ซึ่งเป็น
สมาคมที่มีวัตถุประสงค์ในการอบรมให้ความรู้แก่นักเรียน
ในโรงเรียน และการระมัดระวังความปลอดภัยด้วยตนเอง
เมื่ออยู่บนท้องถนน ขณะที่ในปี ค.ศ. 1937 บริษัทผู้ผลิ
รถยนต์ก่อตั้งสมาคม The Automotive Safety Foundation
(ASF) ซึ่งเป็นองค์กรที่เป็นผู้กำหนดความปลอดภัยในการ
ใช้ถนนทางหลวงขึ้น ด้วยการสนับสนุนให้ผู้ขับรถจ่ายภาษ
น้ำมันและจ่ายค่าผ่านทาง

ยุค 1960s-1980s: Crashworthiness พบว่า
เน้นไปที่การให้ภาคอุตสาหกรรมเห็นความสำคัญกับ
อุปกรณ์ป้องกัน เช่น การออกแบบที่คาดเข็มขัดนิรภัย
หรือการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย (In-car
Technologies) เนื่องจากอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
บนท้องถนนยังคงเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นนิยามความปลอดภัยใน
ช่วงเวลานี้คือ อุบัติเหตุไม่สามารถปกป้องได้ตลอดเวลา ดังนั้น
ผู้ผลิตรถยนต์จำเป็นต้องเปลี่ยนวิธีคิดใหม่ด้วยการออกแบบ
รถยนต์ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งผู้ที่ได้ประโยชน์จาก
แนวคิดนี้คือ นักวิชาการ นักวิศวกรรมและผู้ผลิตรถยนต์
ในการคิดค้นเทคโนโลยีหรือระบบที่สามารถป้องกันการบาด
เจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ และการรณรงค์เริ่มเปลี่ยน
การสื่อสารจากการจำกัดปริมาณการใช้รถ เป็นการรณรงค์
เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย และ
ผลของกระบวนทัศน์ที่ครอบงำในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้ใน
ปี ค.ศ. 1970 ระบบ Airbag ถูกนำมาปรับใช้กับรถยนต์เนื่อง
มาจากการรับรู้ของผู้ใช้รถยนต์ที่ว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยไม่
เพียงพอต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุค 1980s-ปัจจุบัน: Responsibility พบว่า เน้นไป
ที่การให้การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายด้วย

การสร้างความปลอดภัยร่วมกันให้กับผู้ใช้รถ
ถนน อาทิ การก่อตั้ง Mothers Against Drunk Drivers
(MADD) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการรณรงค์เรื่องการเมาไม่
ขับ เพื่อสื่อสารให้ผู้ขับรถมีความรับผิดชอบต่อบนพื้นที่ถนน
หรือกฎหมายเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย และระบบ
Airbag กลายเป็นมาตรฐานความปลอดภัยที่รถยนต์ทุก
ยี่ห้อจะต้องมีการนำไปใช้ ขณะที่การให้ความรู้จะเน้นไป
ยังการสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้
รถใช้ถนน รวมทั้งถนนที่ถูกออกแบบให้ผู้ขับรถขับช้าและ
ระมัดระวังผู้ใช้ทางเท้า

จากการศึกษากระบวนทัศน์เรื่องความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลต่อ
นโยบายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถสรุป
ได้ดังตารางที่ 2 ต่อไปนี้

ตารางที่ 2 กระบวนทัศน์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลต่อ นโยบายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็น	กระบวนทัศน์			
	1990s-1920s: Safety First	1920s-1960s: Control	1960s-1980s: Crashworthiness	1980s-ปัจจุบัน: Responsibility
ความเร็ว (Speed)	สำคัญมาก: อันตรายอย่างเห็นได้ชัด	ปลอดภัยด้วยการออกแบบถนน	ปลอดภัยด้วยถนนดีและการออกแบบรถยนต์	ปลอดภัยด้วยถนนดี การออกแบบรถยนต์ และความรับผิดชอบของคนใช้รถใช้ถนน
การประกอบสร้างเกี่ยวกับเหยื่อ (Construction of Victims)	เหยื่อคือ ผู้เดินบนทางเท้า	ผู้โดยสารรถยนต์และผู้ใช้ถนนที่ต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ	เหยื่อคือ ผู้โดยสารรถยนต์ ขณะที่ผู้ใช้ถนนจะไม่ปรากฏในกระบวนทัศน์นี้	ความรับผิดชอบร่วมทั้งผู้โดยสารรถยนต์และผู้ใช้ถนน
การออกแบบถนน (Road Design)	ปัจจัยรองหรือชายขอบ	สำคัญเพราะการออกแบบช่วยป้องกันได้	การออกแบบช่วยให้ผู้ประสบเหตุมีความปลอดภัย	การออกแบบมีความเชื่อมโยงหรือสัมพันธ์กับผู้ใช้รถ
การออกแบบรถยนต์ (Vehicle Design)	ปัจจัยรองหรือชายขอบ	ปัจจัยรองหรือชายขอบ	ปัจจัยสำคัญการออกแบบช่วยให้ผู้ประสบเหตุมีความปลอดภัย	การออกแบบช่วยให้ผู้ประสบเหตุมีความปลอดภัย
ผู้ขับขี่ (Drivers)	เป็นความรับผิดชอบส่วนใหญ่	ความชะล่าใจเนื่องจากเป็นแค่ผู้ควบคุมรถยนต์	ปัจจัยอันดับสองเพราะมีหลายปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ขับ	ผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์หรือมีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย
การเกิดอุบัติเหตุ (Crashes)	ปัจจัยจากความเร็ว	ป้องกันได้ด้วย การให้การศึกษา การออกแบบถนน และการบังคับใช้กฎหมาย	สามารถเกิดขึ้นได้แต่มีหลายปัจจัยไม่สามารถควบคุมได้	สามารถเกิดขึ้นได้แต่ความรู้สึกร่วมจะช่วยป้องกันได้

unสรุป

กระบวนทัศน์หรือการรับรู้ที่มีต่อการใช้รถใช้ถนนถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระดับโลก และเมื่อพิจารณาสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ทำให้องค์การอนามัยโลก (World Health Organization-WHO) กำหนดว่า ในปี พ.ศ. 2563 จะลดอุบัติเหตุให้ได้ 50% โดยอยู่บนแนวคิดที่ว่า อุบัติเหตุ

จากการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องที่สามารถป้องกันได้ (Road Injury Prevention Policy) หากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตระหนักและหาแนวทางป้องกัน อาทิ การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ของภาครัฐได้แก่ ประเทศสวีเดนกับนโยบาย Vision Zero หรืองานวิจัยที่เน้นศึกษากระบวนทัศน์ระดับปัจเจกชนเกี่ยวกับการให้ความหมายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากแนวคิดที่ว่า แม้ภาครัฐจะมีนโยบาย

หรือการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนมากเท่าใดก็ตาม แต่หากปราศจากการยอมรับจากกลุ่มพลเมืองหรือผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนย่อมไม่เกิดขึ้น หรือกรณีการศึกษากระบวนการที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในระดับสังคม ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกาที่พบว่า ในแต่ละยุคมีกระบวนการที่คนเรื่องการใช้รถใช้ถนนแตกต่างกัน และส่งผลต่อการกำหนดนโยบายในแต่ละยุค ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 4 ยุค ได้แก่ ยุค Safety First เป็นการเคลื่อนไหวของภาคประชาสังคมจะเน้นที่การรณรงค์ไปที่การจำกัดปริมาณรถและการ

รณรงค์ให้คนขับระมัดระวังผู้ใช้ถนน ยุค Control เน้นความปลอดภัยด้านจราจร ละเลยความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า ยุค Crashworthiness เน้นไปที่การให้ภาคอุตสาหกรรมเห็นความสำคัญกับอุปกรณ์ป้องกันปลอดภัย (In-car Technologies) และยุคปัจจุบัน Responsibility เน้นไปที่การให้การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายด้วยการสร้างความรับผิดชอบร่วมกันให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน การสื่อสารเพื่อสุขภาพ ด้วยการสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เอกสารอ้างอิง

- องค์การอนามัยโลก. (2559). **สรุปรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558**. กรุงเทพฯ:บริษัท สแกนด์มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.
- อุษา บิ๊กกินส์. (2556). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับ และการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร, **สุทธิปริทัศน์** 27, 82 (เม.ย.-มิ.ย. 2556): 41-59.
- Elliott, B. (1993). **Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis (CR 118)**. Canberra: Federal Office of Road Safety.
- Matts-A° ke Belin, Per Tillgren, and Evert Vedung. (2012). Vision Zero – A Road Safety Policy Innovation, **International Journal of Injury Control and Safety Promotion**, 19(2) : 171–179.
- Matus Sucha, Lucie Viktorova and Ralf Risser (2016). Attitudes towards Traffic Safety Worldwide, **The Open Psychology Journal**, 9: 35-49.
- Peter Norton. (2015). Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. **Technology and Cultural**. 56(2): 319-334.
- World Health Organization. (2012). **World Report on Road Traffic Injury Prevention**. World Health Organization.
- Woolley, J. E. (2001). **Literature review on best practice with mass media**. Adelaide: Transport Systems Centre, University of South Australia.