

สสส. กับความท้าทายในงาน สร้างความปลอดภัยทางถนน

กรุงเทพธุรกิจ
บทความพิเศษ
● **รุ่งอรุณ ลิ้มฬหะภัณ**
ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการ
ควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคมสสส.

การสร้างเสริมสุขภาพของประชาชน คือ พันธกิจหลักของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส. ด้วยทุกขภาวะของคนไทยเปลี่ยนแปลงไป จากอดีตที่คนเสียชีวิตด้วยโรคติดต่อ และ โรคติดต่อมากที่สุด

แต่ปัจจุบัน 1 ใน 3 ของอัตราการเสียชีวิตของคนไทยเกิดจากโรคไม่ติดต่อ ซึ่งเกิดจาก พฤติกรรม และสิ่งแวดล้อม เช่น โรคมะเร็ง โรคหลอดเลือดหัวใจ เบาหวาน รวมถึง อุบัติเหตุทางถนนที่อัตราการตายของคนไทยสูงติดอันดับโลกจึงนับเป็นปัญหา สุขภาวะสำคัญตกย้ำให้สสส. ต้องมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนนในอดีต เป็นแบบต่างคนต่างทำงาน ขาดการวางแผน ร่วมกัน ทำให้งานไม่เชื่อมประสาน เมื่อ สสส. ได้ก่อตั้งขึ้น ซึ่งมีงบประมาณบริหารกองทุนฯ คิดเป็นเพียง 0.7% ของค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพของรัฐ ซึ่งไม่เพียงพอที่จะลงไปแก้ปัญหา ทุกพื้นที่ทั่วประเทศได้ สสส. จึงต้องสร้าง มิติใหม่ในการทำงานคือ วางบทบาทเป็นผู้สนับสนุนและเชื่อมร้อยการทำงานของทุกหน่วยงานเข้าด้วยกัน เพื่อจะอุดช่องโหว่ของปัญหาด้วยการทำงานวิชาการ ถอดบทเรียนวิเคราะห์ปัญหา เพื่อนำไปสู่การสังเคราะห์ข้อเสนอทางนโยบาย รวมไปถึงสนับสนุนให้มีกลไกบูรณาการในระดับพื้นที่ จนเกิดการขับเคลื่อน



ที่ทุกฝ่ายมีเป้าหมายเดียวกัน

ปัจจุบันได้เกิด “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน” หรือ ศปถ. ซึ่งมีโครงสร้างจากหน่วยงาน อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ และอีกหลายหน่วยงาน ทำให้ได้ร่วมกันวางแผนยุทธศาสตร์ชาติ และ เป้าหมายชาติ เพื่อเป็นแม่บทในการทำงานของทุกหน่วยงานให้มีเป้าหมายเดียวกันคือการลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน

สสส. มีกลไกขับเคลื่อนการทำงาน ความปลอดภัยทางถนน 4 ด้านสำคัญได้แก่

1. พัฒนาข้อมูลวิชาการ ผ่าน “ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน” ทำให้เกิดการสังเคราะห์และวางแผน ข้อเสนอเชิงนโยบาย การรณรงค์สังคมที่ตอบโจทย์และตรงจุด
2. สร้างเครือข่ายทั่วประเทศ สสส. ร่วมพัฒนาระบบพี่เลี้ยงจากการประสาน

5 เสาหลักการทำงานด้านอุบัติเหตุ ได้แก่ มหาดไทย คมนาคม ตำรวจ สาธารณสุข และ กระทรวงศึกษาฯ ประสานเครือข่ายท้องถิ่น ประชาสังคม จนกลายเป็นแนวร่วมที่แข็งแกร่ง เกิดเป็นเครือข่าย อาทิ เครือข่ายสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด เครือข่ายลดอุบัติเหตุ ชมรมคนห่วงหัว

เครือข่ายสื่อภูมิภาคและวิทยุชุมชนเครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับทั่วประเทศ

3. สนับสนุนการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศ บูรณาการข้อมูลจากตำรวจ โรงพยาบาลบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย ร่วมกับข้อมูลมรณบัตร ซึ่งการมีระบบการรายงานข้อมูลที่ดี จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่แท้จริงได้

4. การสื่อสารสังคมตลอดทั้งปี สสส. ไม่ได้ให้ความสำคัญเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น แต่ได้เพิ่มการรณรงค์ให้เข้มข้นยิ่งขึ้นในช่วง “7 วันอันตราย” เพื่อกระตุ้นความคิดของผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เห็นความสำคัญของปัญหาและ

หากพิจารณาจากตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทย เฉลี่ย 20,000 คนต่อปี เท่ากับมีคนตายด้วยอุบัติเหตุวันละกว่า 60 ศพ ยังไม่รวมคนวัยทำงานที่ต้องพิการกลายเป็นภาระของครอบครัวตลอดชีวิต

ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง อาทิ “ตั้งสติ ก่อนสตาร์ท” “ดื่มไม่ขับ” “กลับบ้านปลอดภัย” ฯลฯ รวมถึงเป็นสื่อกลางช่วยถ่ายทอดนโยบายจากส่วนกลางไปสู่ระดับภูมิภาคและพื้นที่ เพื่อสนับสนุนให้สื่อสารดังกล่าวได้รับการยอมรับและนำไปสู่การปฏิบัติใช้อย่างจริงจัง

“บทบาทของ สสส. โดยเฉพาะการรณรงค์สื่อสารสังคม อาจทำให้เข้าใจว่า เป็นหน้าที่หลักของ สสส. เมื่อมีตัวเลขเจ็บตายเพิ่มขึ้น จึงมีการตั้งเป้าถึงการทำงานที่ไร้ประสิทธิภาพซึ่งการรณรงค์เพียงอย่างเดียว ไม่สามารถทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงได้ แต่จำเป็นต้องสร้างการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เริ่มจากในระบบการศึกษา ต้องสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างจริงจัง ต้องปรับเปลี่ยนวิศวกรรมยานยนต์ โครงสร้างถนนเพื่อลดจุดเสี่ยง และการใช้ฐานข้อมูลเพื่อวางนโยบาย ทุกอย่างต้องทำควบคู่กัน สสส. ทำเพียงลำพังไม่ได้”

หากพิจารณาจากตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 20,000 คนต่อปี เท่ากับมีคนตายด้วยอุบัติเหตุวันละกว่า 60 ศพ ยังไม่นับรวมคนพิการที่หลายคนอยู่ในวัยทำงานที่ต้องกลายเป็นภาระของครอบครัวตลอดชีวิต ซึ่งในช่วง 7 วันอันตราย มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยที่ 300-400 คน ถือว่าเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าสัปดาห์ปกติ บางสัปดาห์ด้วยซ้ำ ที่มีปริมาณการเดินทางและการเฉลิมฉลองเพิ่มขึ้นมาก และเทียบกับเมื่อสิบกว่าปีที่แล้วการตายช่วงเทศกาลจะอยู่ที่กว่า 800 คน ซึ่งถือว่าลดลงไปได้เกินครึ่งแล้ว

ตัวเลขนี้แสดงว่า การทำงานในช่วงเวลาดังกล่าวได้ผลไม่น้อยเลย สะท้อนให้เห็นว่า ถ้าทุกส่วนทำงานจริงจัง ก็สามารถตรึงและลดการเสียชีวิตให้น้อยกว่าปกติได้ และถ้าขยายงานให้เต็มทีตลอดปี ก็น่าจะลดภาพรวมของปัญหาได้เป็นรูปธรรม และยังสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ที่อยากให้มีการรายงานเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในทุกไตรมาส เพื่อกระตุ้นการทำงานเชิงรุกในทุกพื้นที่

เมื่อพิจารณาข้อมูลวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2562 ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พบว่า **ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญคือ การดื่มสุรา 32%** การเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือท่องเที่ยวที่เร็วขึ้น (ตั้งแต่วันที่ 29 ธ.ค.) ทำให้รถลงปีใหม่เร็วขึ้น สอดคล้องกับการยิ่งดื่มมากยิ่งไม่ใช่อุปกรณ์นิรภัย

ซึ่งมาตรการที่ภาครัฐและเอกชนร่วมกันดำเนินการช่วงก่อนและระหว่าง 7 วันอันตราย แม้ภาพรวมยังไม่พบว่าการเสียชีวิตลดลง แต่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยพบว่า กลไก ที่ สสส. สนับสนุนการทำงานระดับพื้นที่ และผลักดันให้เกิดนวัตกรรมใหม่ทางสังคม เช่น การสวมหมวกกันชนป้องกันศีรษะเข้าพรรษามีส่วนช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุดื่มแล้วขับลดลงอย่างชัดเจนโดยเฉพาะช่วงเข้าพรรษา ที่มีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่าช่วงปกติ

ก้าวต่อไปสู่การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ยั่งยืน สสส. สนับสนุนให้นางานวิชาการมาปรับใช้ให้ได้จริง โดยอาศัยการสร้างนวัตกรรมและนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย พร้อมสร้างความท้าทายด้วยการเชิญชวนให้ชุมชนมีบทบาทร่วมทำงาน “ตำบลรวมพลัง” ตั้งเป้าลดตายจากอุบัติเหตุตำบลละ 1 ศพ หากทำได้ก็จะลดการตาย 7,000 ศพต่อปี ซึ่งจะทำให้สถิติโลกที่เราครองอันดับต้นๆ อยู่ก็จะลดตามไปด้วย แน่นอนว่าเราจะได้ประชากรที่เป็นกำลังของประเทศกลับมา

ท้ายที่สุดนี้ประเทศไทยยังต้องการกลไกการจัดการเชิงระบบในทุกองค์ประกอบ แต่ในระหว่างนี้ภาครัฐ รวมถึง สสส. และภาคีเครือข่าย ประชาสังคม ประชาชน เอกชน จะต้องช่วยกันร่วมมือกันทำทุกมิติ ทุกวิถีทาง เพื่อลดความรุนแรงของสถานการณ์ลงนำไปสู่เป้าหมายที่หยุดการเจ็บตายจากอุบัติเหตุ

ทั้งหมดนี้คือเป้าหมายที่ สสส. ต้องร่วมสนับสนุนผลักดันต่อไปเพื่อสุขภาวะที่ดีของคนไทย