

มิใช่โชคชะตา

ภัยบนท้องถนน

มิใช่โชคชะตา กัยบบนท้องถนน

เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2552

ผลิตโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บริษัท ไปโอสโคปพลัส จำกัด

47/51 ซ.โชคชัย 4 (20) ถ.ลาดพร้าว

แขวง/เขต ลาดพร้าว กทม. 10230

โทรศัพท์ 0-2931-5152 โทรสาร 0-2931-5153

บรรณาธิการ : ธิดา ผลิตผลการพิมพ์

กองบรรณาธิการ : นลัท ตั้งพรพิพัฒน์, ประจวบ ผลิตผลการพิมพ์

ศิลปกรรม : กัมปนาท ศิลาวรรณ

พิสูจน์อักษร : นลัท ตั้งพรพิพัฒน์

เพลตและพิมพ์ : บ. ปริ้นท์ไอโซน จก.

โทรศัพท์ 0-2925-6699

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

1168 พหลโยธิน22 ถ.พหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม.10900

โทรศัพท์ 02 511-5855 โทรสาร 02939-2122

e-mail : thainhf@thainhf.org

www.thainhf.org, www.roadsafetythai.org

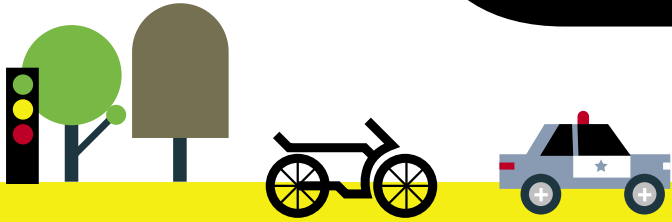


อุบัติเหตุอาจดูเหมือนเหตุสุดวิสัย
แต่มันไม่ใช่เรื่อง
ที่เราควรปล่อยไปตามบุญตามกรรม
เพราะจริงๆ แล้ว
อุบัติเหตุทุกชนิดล้วนป้องกันได้



1

วิกฤตความปลอดภัย ...วิกฤตโลก



เชื่อหรือไม่ ...ด้วยฤทธิ์ของมรณภัยบนท้องถนน...

ทำให้ผู้คนบนโลกนี้ต้องตายถึงปีละ 1 ล้าน 2 แสน 7 หมื่นคน
และอีก 50 ล้านคนบาดเจ็บและพิการ!

โดยในจำนวนนี้ วัยที่เสียชีวิตมากกว่าใครคือ เยาวชนอายุ
เพียง 10 – 24 ปีเท่านั้น!

(สำรวจจาก 178 ประเทศทั่วโลก ปี 2008)



ด้วยตัวเลขดังกล่าว คงถึงเวลาเสียทีที่เราจะต้องยอมรับว่า สถานการณ์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนกำลังเข้าขั้น ‘วิกฤต’ ที่หนักหน่วงไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าวิกฤตด้านพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อม หรือ ด้านเศรษฐกิจ

มีการคาดการณ์ว่า อีก 10 ปีข้างหน้า (ค.ศ. 2020) การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจะเป็นสาเหตุแห่งการตายอันดับต้น ๆ ของมนุษย์เรา... นี่คือการประมวลงจากความสูญเสียซึ่งคิดเป็นมูลค่าที่สูงอย่างยิ่ง มันได้ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนในการพัฒนาประเทศอย่างน่าเป็นห่วง

ในวันที่ 19-20 พฤศจิกายนปีนี้ องค์การสหประชาชาติจึงจัดให้มีการประชุมระดับผู้บริหารของทุกประเทศที่กรุงมอสโก เพื่อร่วมกันผลักดันให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระสำคัญที่ทุกประเทศจะต้องให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการแก้ไข (Time of Action) โดยตั้งเป้าลดผู้เสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งในทศวรรษหน้าให้ได้ (Decade of Action for Road Safety: 2010-20)

แล้วสถานการณ์ในประเทศไทยล่ะ เป็นอย่างไร?

สถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนไทย

คนในบ้านเราตายเพราะอุบัติเหตุทางถนนปีละ 12,000 คน (เฉลี่ยวันละ 33 คน) แต่หากเป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ ยอดเสียชีวิตต่อวันจะเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า (อัตราผู้เสียชีวิตสูงถึง 17.7 คน/ประชากรแสนคน)

และที่น่าเศร้าก็คือ มีผลสำรวจพบว่า...

- 1 ใน 3 ของคนที่สิ้นชีวิตจากภัยจากรถนั้น เป็นคนหาเลี้ยงครอบครัว
- มีเด็กและเยาวชน (อายุน้อยกว่า 20 ปี) เป็นผู้บาดเจ็บมากถึง 30%
- มีผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน นับจนถึงปัจจุบันกว่า 1 แสนคน และในแต่ละปีจะมีผู้พิการจากอุบัติเหตุเพิ่มมากกว่า 5 พันราย
- แคมมูลค่าความสูญเสียก็มีแนวโน้มสูงขึ้นโดยตลอด นับตั้งแต่การศึกษาในปี 2536 โดย TDRI พบความสูญเสียเกือบ 7 หมื่นล้าน (คิดเป็น 2.23% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือ GDP), ปี 2547-48 โดยศูนย์ศึกษานโยบาย คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาฯ กับธนาคาร ADB พบเพิ่มขึ้นมาที่ระดับ 106,994 – 115,932 ล้านบาท/ปี และล่าสุดในปี 2548-49 โดยกระทรวงคมนาคม พบว่าสูญเสียเพิ่มเป็น 232,855 ล้านบาท (คิดเป็น 2.8% ของ GDP) ซึ่งโดยทั่วไป ความสูญเสียไม่ควรเกินกว่า 1-2% ของ GDP ประเทศ

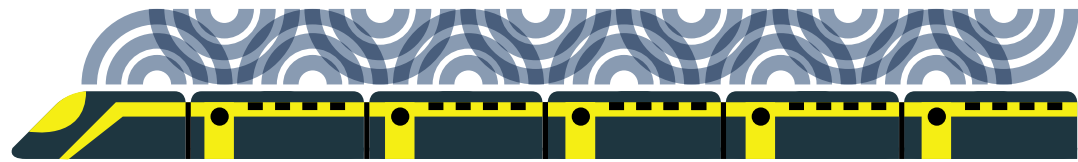
ประเด็นเหล่านี้ ที่ต้องให้ความสำคัญ



1. ‘ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์’ บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด

รู้หรือไม่ คนไทยจึงนิยมใช้รถจักรยานยนต์มากถึง 2/3 ของปริมาณรถที่จดทะเบียนและวิ่งอยู่บนถนน และยอดรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนมีสูงถึง 16 ล้านคัน (มากกว่ารถยนต์ 4 เท่า) แม้จะมีข้อมูลว่าแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากการขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ถึงกว่า 8 พันคน, อุบัติเหตุบนถนนมีจักรยานยนต์เป็นสาเหตุกว่า 80% และ 20% ของผู้บาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตนั้นเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาก็ตาม

การขับขี่ด้วยความเร็ว และ การเมาแล้วขับ คือสาเหตุสำคัญที่ทำให้จักรยานยนต์กลายเป็นตัวอันตราย แม้จะมีการรณรงค์มากมายแต่อัตรการตายจากสาเหตุเหล่านี้ก็ไม่ลดลง โดยคนที่เสียชีวิตจากการ ‘ดื่มแล้วขับ’ นั้น เป็นคนขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงครึ่งหนึ่ง และ 90% เป็นผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย



33%



2. กฎหมายเข้มงวดได้ผลที่สุด

ในบ้านเรา มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการถูกฆ่าตายในคดีอาชญากรรมถึง 4 เท่า! ...การขับซี้รถเร็ว ง่วงหรือเมาแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกกันน็อค ล้วนเป็นสาเหตุแห่งความตายและการสูญเสีย... ที่ผ่านมา มาตรการที่ให้ผลสูงสุดในการลดพฤติกรรมเสี่ยงก็คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง (Enforcement) ควบคู่กับการปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) และใช้สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้และสร้างจิตสำนึก อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ทำให้มาตรการเหล่านี้ยังไม่บรรลุผลเท่าที่ควรจะเป็นก็คือ บุคลากร งบประมาณ และอุปกรณ์ที่มีจำกัด และพบด้วยว่า 3/4 ของการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรงนั้นเกิดในช่วงกลางคืน เพราะเป็นช่วงที่มีการบังคับใช้กฎหมายน้อยที่สุด

3. ทำระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกในฝัน

ระบบขนส่งสาธารณะหลักของบ้านเราอย่างรถเมลล์นั้น อยู่ในสถานการณ์น่าเป็นห่วง เพราะแต่ละปีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถเมลล์กว่า 3 พันครั้ง และทุกครั้งก็ส่งผลกระทบต่อความมั่นใจในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างช่วยไม่ได้ ทุกวันนี้ คนที่พอจะมีรายได้จึงหันไปใช้รถส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น โดยคนต่างจังหวัดใช้ระบบขนส่งสาธารณะ 10-20% ส่วนคนกรุงเทพฯ ใช้รถสาธารณะ (รถเมลล์, รถตู้, รถไฟฟ้า) เพียง 33% ซึ่งเทียบไม่ได้เลยกับประชากรในเมืองใหญ่อื่นๆ ของเอเชียที่ใช้ถึง 64%

การแก้ปัญหาจึงต้องเน้นให้ระบบขนส่งสาธารณะมีมาตรฐานด้านความปลอดภัย ตั้งแต่ตัวรถ พนักงานขับ ไปจนถึงการดูแลผู้โดยสาร ซึ่งถ้าทั้งหมดนี้เกิดขึ้นควบคู่ไปกับการควบคุมระยะเวลาในการเดินทางได้ ระบบขนส่งสาธารณะย่อมเป็นทางเลือกในฝันของคนเมืองแน่นอน

อุบัติเหตุจราจร :

องค์ประกอบของความสูญเสียเชิงเศรษฐศาสตร์

และโอกาสในการบรรเทา

“ปัญหาอุบัติเหตุจราจร ส่งผลให้ประเทศต้องเผชิญกับความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นมูลค่าปีละ...ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ...ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเลยทีเดียว”

เราคงคุ้นเคยกับประโยคลักษณะนี้ที่ผู้เขียนหรือผู้พูดมักใช้ ‘เรา’ ให้เราตระหนักถึงผลกระทบและความสูญเสียจากปัญหาความปลอดภัยบนถนนว่าอยู่ในระดับ ‘รุนแรง’ เพียงใด ก่อนจะจบด้วยการสรุปถึงความจำเป็นในการจัดสรรทรัพยากรมาใช้แก้ไขปัญหา ...นี่ดูจะเป็นวิธีรุกที่ได้ผลพอประมาณ แต่การดำเนินนโยบายและมาตรการในเชิงรับก็จะต้องมีบทบาทต่อไป โดยเฉพาะการเสริมความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนถึงลักษณะของความสูญเสียอย่างรอบด้าน

จากงานวิจัยของม.สงขลานครินทร์ (2550) โดยทุนสนับสนุนจากกรมทางหลวง) ระบุว่า ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปี คิดเป็นมูลค่าถึง 204,000 ล้านบาท (หรือประมาณ 3.1 ของ GDP)

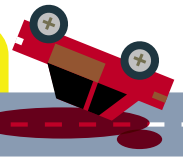
...ตัวเลขมหาศาลเช่นนี้เกิดจากอะไร?

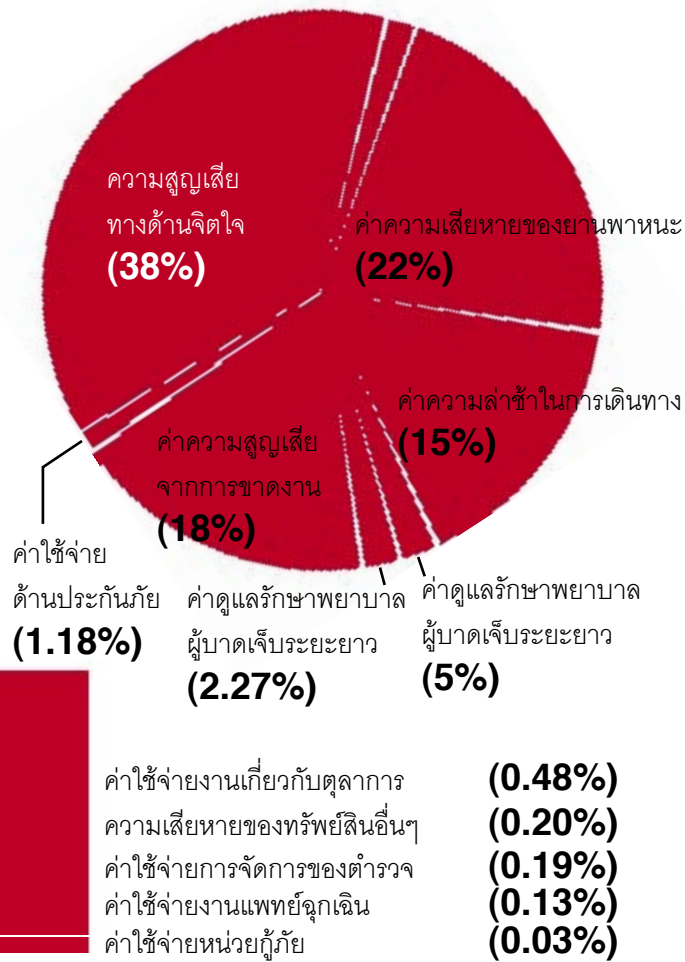
จริงอยู่ที่อุบัติเหตุบนท้องถนนอาจเกิดขึ้นเพียงหนึ่งครั้ง แต่ที่เรา

มักไม่ทันใคร่ครวญก็คือ หลังจากนั้นยังมีความสูญเสียตามมาอีกมาก ทั้งคนเจ็บ คนตาย ยานพาหนะพังยับเยิน ทรัพย์สินในบริเวณที่เกิดเหตุเสียหาย ไปจนถึงการที่รถคันอื่นๆ ต้องชะลอตัวจนรถติดกันยาวเหยียด เพราะรอตำรวจมาใกล้เกลี่ยและเคลียร์พื้นที่ รอหน่วยกู้ภัยมาช่วยเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ ฯลฯ นอกจากนั้น เรื่องยังต้องถูกนำเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมาย ทั้งการฟ้องร้องดำเนินคดี เรียกค่าเสียหายหรือลงโทษผู้กระทำผิดในชั้นศาล ฝ่ายประกันภัยต้องเข้ามาจัดการค่าสินไหมทดแทน ด้านผู้บาดเจ็บก็ต้องถูกนำตัวไปยังห้องฉุกเฉิน บางคนสิ้นชีวิต บางคนรักษาตัวต่อที่โรงพยาบาล บางรายต้องรักษาจนเป็นเงินขาดงานและสูญเสียรายได้ หรืออาจมีผลที่นำสลดใจคือต้องกลับบ้านด้วยสภาพพิการ

ส่วนพ่อแม่ สามภรรยาญาติพี่น้องเพื่อนฝูงของผู้ที่เสียชีวิตหรือผู้ที่ทุพพลภาพนั้นแล้ว ก็ต้องเติมไปด้วยความเศร้าโศกทรมานด้านจิตใจกับสิ่งที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะหากผู้เสียชีวิตและผู้พิการเหล่านั้นเคยเป็นเสาหลักในการหารายได้ค้ำจุนครอบครัว หรือเคยมีอนาคตสดใสเป็นความหวังของทุกคน

นั่นหมายความว่า นอกจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจะนำมาซึ่งความสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว มันยังสร้าง...





ฉะนั้น
 เราจึงไม่ควรรีรออีกต่อไป
 ในอันจะลุกขึ้นร่วมมือกันสร้างเครือข่าย
 เพื่อแก้ไขวิกฤติความปลอดภัยบนท้องถนน
 ...ซึ่งบัดนี้
 ได้กลายเป็นวิกฤติอันร้ายแรงของโลกไปแล้ว!

2

สารพันปัญหาความปลอดภัย กับนโยบายรัฐ



มอเตอร์ไซด์ : ผู้ร้ายหรือพระเอก?

มอเตอร์ไซด์ หรือรถจักรยานยนต์ อาจดูเป็น ‘ผู้ร้าย’ ในความรู้สึกของใครหลายๆ คน แต่ในอีกแง่ ยานพาหนะสองล้อนี้ก็มีส่วนสำคัญยิ่งต่อชีพจรทางเศรษฐกิจของเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพฯ เพราะแต่ละวันมันทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้าและบริการถึง 4.5 ล้านเที่ยว แบ่งเป็นการไหลเวียนเอกสาร 3.7 ล้านเที่ยว และสินค้า 8 แสนเที่ยว

เมื่อเราลองมาดูผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (GDP) มูลค่านับล้านล้านบาทของไทยบ้าง จะพบว่า สาขาการขนส่งมีส่วนแบ่งถึง 10% ดังนั้น รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นพาหนะที่มีจำนวนมากที่สุด (69% ของยานยนต์ทุกประเภทรวมกัน หรือไม่ต่ำกว่า 18 ล้านคัน) ก็ย่อมมีบทบาทต่อวงจรเศรษฐกิจไม่น้อย ทั้งต่อเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (เพราะ 85% ของจักรยานยนต์อยู่ในภูมิภาค โดยเฉพาะในชนบท) และมหภาค (เพราะเป็นแหล่งรายได้ปีละนับพันล้านบาทของรัฐในรูปแบบภาษีสรรพสามิต)

นอกจากนั้น ยังเป็นที่ยอมรับกันว่า จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ให้ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ยิ่งในภูมิภาคที่ขาดแคลนบริการขนส่งสาธารณะ มันก็ยิ่งมีบทบาทมากต่อผู้คนทั่วไป

แต่...

ในท่ามกลางข้อดีมากมายข้างต้น ต่อไปนี้คือความเป็นจริงอีกด้านที่เราไม่อาจปฏิเสธ :

- จักรยานยนต์เป็นสาเหตุแห่งการเสียชีวิตปีละ 2 หมื่นคน พิการปีละ 1 หมื่นคน คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่า 115,000 ล้านบาท
- ยานพาหนะชนิดนี้มีความเสี่ยง (เสี่ยงต่อการบาดเจ็บ พิการเสียชีวิต) มากกว่ารถยนต์เกือบ 10 เท่า และมากกว่ารถไฟเกือบ 100 เท่า

นโยบายของรัฐเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์



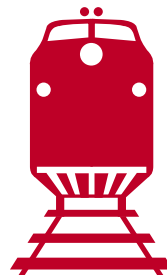
ในมุมมองหนึ่ง รัฐมองจักรยานยนต์เป็นสินค้าที่ตอบสนองความต้องการของตลาด จึงส่งเสริมการลงทุนมาตั้งแต่ปีพ.ศ.2507 เพราะเล็งเห็นว่ามันเป็นสินค้าที่นักลงทุนให้ความสนใจ ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานและเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจตามมา

นโยบายของรัฐตลอดเวลาที่ผ่านมาเน้นการเดินทางด้วยจักรยานยนต์ส่วนบุคคลโดยปล่อยให้กลไกตลาดทำงาน (ซึ่งมุ่งเน้นที่กำไร) ประกอบกับการลงทุนโครงข่ายถนนขยายต่อเนื่องกันมา 50 ปี ส่งผลให้ถนนเข้าถึงตำบลและหมู่บ้านทั่วประเทศ สร้างความสะดวกและส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยานยนต์และรถยนต์มากยิ่งขึ้น แต่ผลกระทบที่ตามมาก็คือ...



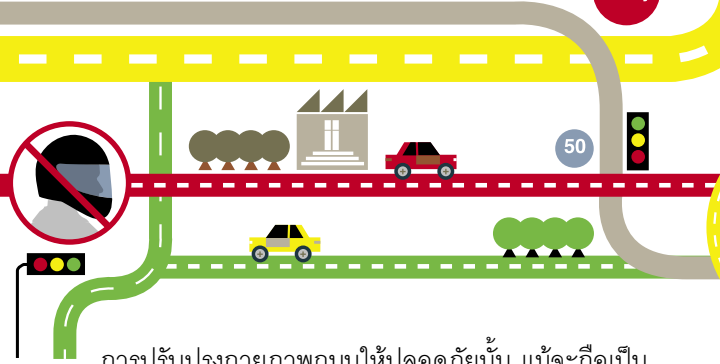
1. จักรยานยนต์มีราคาไม่แพงและมีเงื่อนไขการจ่ายน่าสนใจ (ให้ผ่อนได้) จึงเป็นที่นิยมของประชาชนทั่วไป แต่พร้อมๆ กันนั้น มันก็หมายถึงการเพิ่มความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจต้องลงเอยด้วยการบาดเจ็บและล้มตายเป็นจำนวนมากเช่นกัน

2. ระบบโดยสาธารณสุขกลายเป็นกิจการที่เอกชนไม่เห็นความคุ้มค่าในการลงทุน และรัฐไม่ค่อยจริงจังในการแทรกแซงกลไกตลาด ระบบโดยสาธารณสุขจะจึงต้องทั้งปริมาณและคุณภาพ ทำให้ประชาชนรายได้น้อยยิ่งไร้ทางเลือกที่สะดวกปลอดภัยในการเดินทาง



3. ระบบขนส่งสาธารณะที่ล่าสมัย ยังมีผลให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูงถึง 1 ใน 4 ของ GDP อันเป็นการบั่นทอนอำนาจการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมไปด้วย

นโยบายรัฐด้านความปลอดภัยบนถนน



การปรับปรุงกายภาพถนนให้ปลอดภัยนั้น แม้จะถือเป็นยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยที่ได้รับการพูดถึงต่อเนื่องมาในแทบทุกรัฐบาล แต่ในทางปฏิบัตินั้น นับแต่พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา รัฐบาลกลับให้ความสำคัญแก่เรื่องนี้น้อยกว่าการบังคับใช้กฎหมายและการให้ความรู้แก่ประชาชนในระดับปัจเจก (เช่น ‘นโยบาย 3ม – 2ข – 1ร’ หรือมอเตอร์ไซค์ หมวก เมาไม่ขับ / เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่ / และความเร็ว)

แม้ในปัจจุบัน การลงทุนสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน (รฟม.) หรือบนดิน (บีทีเอส) จะทำให้ชาวกรุงเทพฯ หันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากขึ้นเพราะสะดวกและปลอดภัย อีกทั้งรัฐบาลยุคต่อๆ มากี่ใส่ใจเรื่องการต่อขยายเส้นทางของรถไฟฟ้าทั้งสองประเภท แต่ความสะดวกปลอดภัยเหล่านี้ก็ยังคงถูกจำกัดอยู่เพียงในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งตามข้อเท็จจริงแล้ว เป็นกลุ่มประชาชนที่มีโอกาสมากกว่าและมีความเสี่ยงน้อยกว่าประชาชนในเขตภูมิภาคด้วยซ้ำ

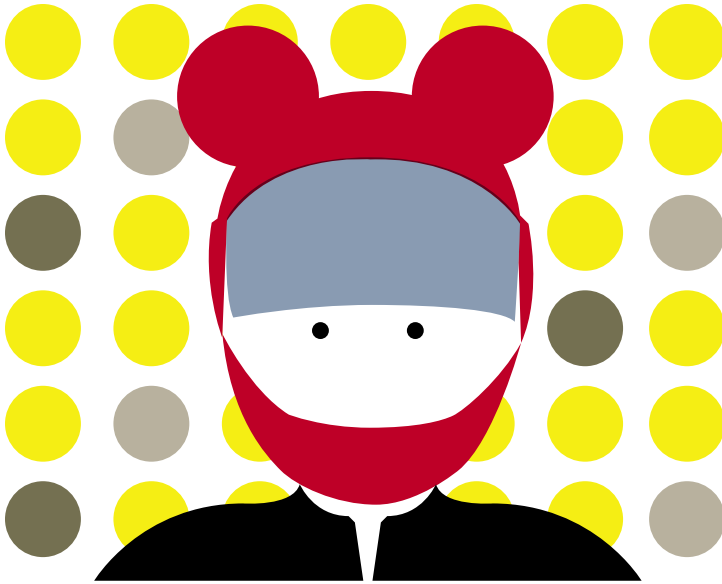
ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัย

จากผลการศึกษาวิจัยในประเทศต่างๆ พบว่า โดยเฉลี่ยแล้วการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์ได้ถึง 42%

สำหรับในประเทศไทย มีการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ในระดับจังหวัด เช่น ขอนแก่น สงขลา เช่น จากงานวิจัยของ กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ (2008) ที่วิเคราะห์ข้อมูลในกลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 28,740 ราย จากโรงพยาบาล 28 แห่งทั่วประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2544 ถึง 2549 พบว่า การใช้หมวกนิรภัยจะลดโอกาสในการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะสำหรับผู้ขับขี่ได้ถึง 43% และสำหรับผู้ซ้อนท้ายได้ถึง 58%

ดังนั้น ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลทางกฎหมายหรือความปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์นั้นเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ควรทำให้เป็นนิสัย

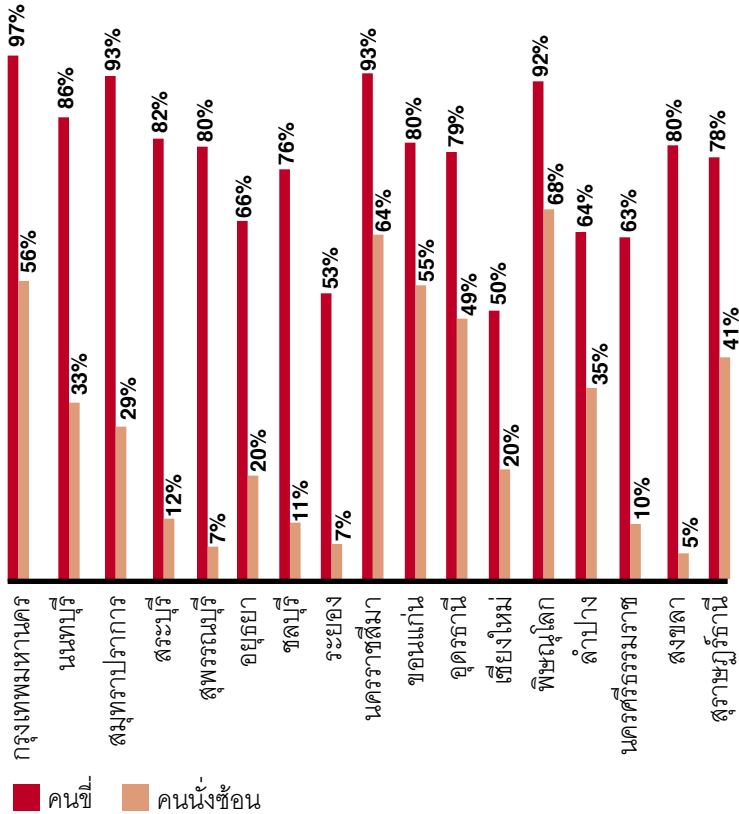




ย้อนไปยังปี พ.ศ. 2527 (หรือราว 12 ปีก่อนการเริ่มบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในไทยในปี พ.ศ. 2539) ศ.จ. อากิรา อิชิได นักวิจัยชาวญี่ปุ่นจากสถาบันเอไอที ได้สำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ ปริมาณพล และ 8 เมืองหลักในจังหวัดสำคัญทางภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ รวมเกือบ 4 แสนคัน พบว่า ผู้ขับขี่ 30 - 70% สวมหมวกนิรภัย แต่ผู้นั่งซ้อนท้ายที่สวมหมวกนิรภัยมีเพียงไม่เกิน 10% โดยอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพฯ และปริมาณพลมีแนวโน้มสูงกว่าเมื่อเทียบกับต่างจังหวัด

10 กว่าปีที่ผ่านมา มีการรณรงค์เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ผ่านการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายเรื่องหมวกนิรภัย โดยหากเราถือเอาผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยเมื่อปีพ.ศ. 2527 เป็นข้อมูลฐาน สถานการณ์ในปัจจุบันก็สะท้อนว่า ความพยายามที่ผ่านมาได้ผลในระดับหนึ่ง โดยปลายปีพ.ศ. 2551 ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย และเครือข่ายมหาวิทยาลัยในภูมิภาค ได้สำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กว่า 140,000 ราย ในกรุงเทพฯ และจังหวัดภูมิภาค รวม 17 จังหวัด พบว่า อัตราการสวมหมวกทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สูงกว่า 25 ปีที่แล้วอย่างชัดเจน (ปัจจุบันอัตราการสวมหมวกอยู่ที่ 78% สำหรับผู้ขับขี่ และ 30% ในกลุ่มผู้โดยสาร)

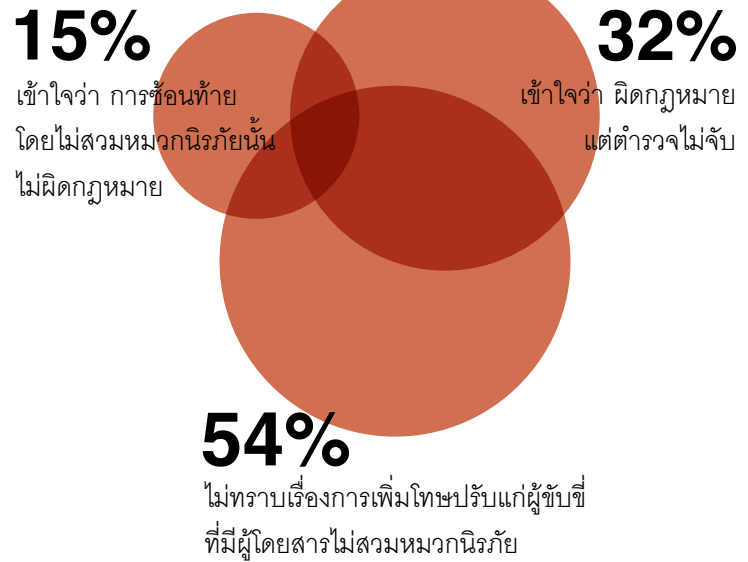
แต่แม้จะเป็นเป็นสัญญาณที่ดี เราก็ปฏิเสธไม่ได้ว่า **ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยทุกวันนี้น้อยอยู่ในระดับน่าเป็นห่วง** ยิ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายพื้นที่ (รูป 1) จะเห็นว่า จ.ระยอง เชียงใหม่ ลำปาง อุตุยยา นครศรีธรรมราช มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงไม่เกิน 2 ใน 3 เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย ส่วนอัตราการสวมในกลุ่มผู้โดยสาร (คนซ้อนท้าย) ก็ยังต่ำ คือ แค่ 30% โดยในนครศรีธรรมราช ชลบุรี ระยอง สระบุรี และสุพรรณบุรี พบว่ามีผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัยไม่ถึง 10% ขณะที่พิษณุโลกซึ่งกลุ่มผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด ก็มีเพียง 68% เท่านั้น



รูป 1 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2551)

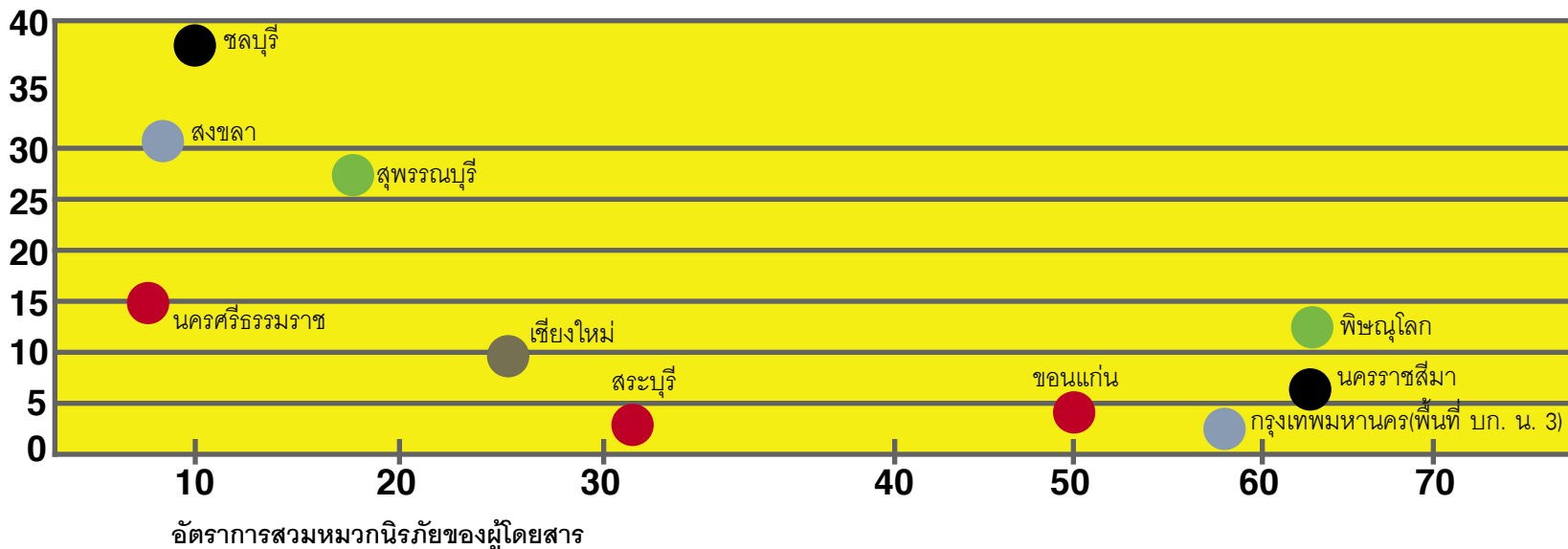
นอกจากนั้น นับตั้งแต่บังคับใช้เมื่อพ.ศ.2539 กฎหมายฉบับนี้มีการเพิ่มโทษปรับเป็น 2 เท่าสำหรับผู้ขับขี่ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อธันวาคม 2550

แต่แล้วในเดือนมิถุนายน 2552 ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยร่วมกับเครือข่ายมหาวิทยาลัยในภูมิภาค ก็ได้สำรวจทัศนคติและการรับรู้ต่อกฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย พบว่า มีประชาชนอีกมากยังเข้าใจไม่ถูกต้อง โดยจากการสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ใน 10 จังหวัดทั่วประเทศ กว่า 3,700 คน ผลคือ...



เมื่อพิจารณาข้อมูลแต่ละจังหวัดยังพบอีกว่า การรับรู้ต่อกฎหมายใน
ทั้งสามประเด็นดังกล่าว มีความสัมพันธ์ชัดเจนกับการสวมหรือไม่สวม
หมวกนิรภัยของผู้โดยสาร โดยจังหวัดที่มีสัดส่วนผู้โดยสารสวมหมวก
นิรภัยต่ำ ก็มักมีสัดส่วนความเข้าใจต่อกฎหมายต่ำไปด้วย

**สัดส่วนการขาดความเข้าใจต่อ
กฎหมายหมวกนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร**



รูป 2 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร และการขาดความเข้าใจต่อกฎหมายหมวกนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2552)

3

กันและกันอย่างไร เพื่อความปลอดภัยทางถนน



3.1 ปลอดภัย...ยามเดินถนน

ในบ้านเรา ทุกๆ ปีมีคนตายบนท้องถนนกว่า 15,000 คน!

โดยเป็นเด็กที่อายุน้อยกว่า 15 ปีถึงกว่า 1,000 คน

การเสียชีวิตนั้น เกิดจากการถูกรถชนถึง 60%

และคนเดินถนน (โดยเฉพาะเด็กๆ) หากโดนรถชน โอกาสที่จะ

เสียชีวิตจะมากกว่าคนที่ขับรถก็สูงถึง 220 เท่า!

จากการศึกษาวิจัยของศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย
ในเด็กฯ (รพ.รามาธิบดี) พบว่า สาเหตุที่เด็กๆ ประสบอุบัติเหตุถูกรถชน
จนเสียชีวิตนั้น...

15% เกิดขึ้นขณะเด็กกำลังนั่งเล่นหรือเดินเล่นอยู่หน้าบ้านหรือ
ละแวกบ้าน แม้บางทีจะมีผู้ใหญ่คอยดูอยู่ แต่ก็ยังเป็นจังหวะที่ผู้ดูแลคลาด
สายตาไปเพียงชั่วขณะ

33% เกิดขึ้นขณะเด็กกำลังเดินอยู่บนทางเท้าหรือเดินตาม
ขอบถนน ส่วนมากเป็นเพราะผู้ขับขี่ประมาทหรือไม่ก็เพราะทางเท้า
คับแคบ และหลายๆ แห่งก็ไม่มีทางเท้าให้คนเดิน

40% เกิดขึ้นเพราะเด็กวิ่งไปสู่ท้องถนนกะทันหัน จนรถเบรค
ไม่ทัน (บางกรณีเด็กอาจมีผู้ใหญ่ยืนอยู่ใกล้ๆ แต่ไม่ได้จับกุมเด็กไว้)

และ 13% เกิดขึ้นขณะเดินข้ามถนน (ที่พบบ่อยก็คือ การข้าม
ถนนทันทีเมื่อรถคันหนึ่งจอดให้ข้าม โดยไม่ได้ดูว่ายังมีอีกคันที่วิ่งตามมา
แล้วไม่หยุดหรือหยุดไม่ทัน)

อุบัติเหตุทั้ง 4 ข้อนี้ดูเหมือนจะเป็นเหตุสุดวิสัย แต่มันไม่ใช่
เรื่องที่เราควรปล่อยให้ไปตามบุญตามกรรม เพราะจริงๆ แล้วทุกข้อล้วน
ป้องกันได้ โดยการแบ่งเป็นการป้องกันระดับชุมชน ระดับสังคม และ
ระดับครอบครัว ดังต่อไปนี้

การป้องกันระดับชุมชนและสังคม

1. ในหมู่บ้านหรือชุมชนของหลายๆ ประเทศที่พัฒนาแล้ว มักยึดหลักการ ‘แยกเด็ก ออกจากถนน’ หมายถึง เด็กๆ ต้องไม่เดินบน ถนนที่มีรถวิ่ง แต่จะมีถนนสำหรับคนเดิน โดยเฉพาะ

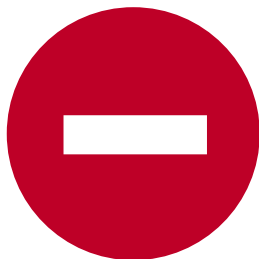
2. จำกัดความเร็วของรถเมื่อแล่นเข้ามา ในชุมชน เพราะการลดความเร็วของรถยนต์นั้น จะส่งผลโดยตรงต่อการลดอันตรายจากอุบัติเหตุ เช่น

- เมื่อรถยนต์ลดความเร็วลงเหลือ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อุบัติเหตุจะลดลง 24% และการบาดเจ็บจากคนเดินถนนจะลดลง 45%

- การลดความเร็วของรถด้วยสันชะลอความเร็ว (ลูกระนาด) โดยความสูงของสันทุก 1 ซม. จะช่วยลดความเร็วของรถลงได้ 1 กม.ต่อชม. (หรือลดความเร็วได้ 40%)

- การทำให้ถนนแคบลง จะลดความเร็วได้ 5 กม.ต่อชม.

- การสร้างประตูเข้าออก (दान) ในพื้นที่ต่างๆ จะช่วยลดความเร็วลงได้ 23%



การป้องกันระดับครอบครัว



1. ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่เราควรสร้างให้เริ่มมีกันตั้งแต่ที่บ้าน บ้านจะต้องเป็น ‘พื้นที่ปลอดภัย’ สำหรับทุกคนในครอบครัว เมื่อจอดรถไว้ในบ้านหรือหน้าบ้าน ทุกครั้งที่จะออกรถก็ควร มองให้รอบด้านและระมัดระวังให้มาก อย่าควรลืมนึกว่า เด็กๆ นั้นตัวเล็ก กว่าผู้ใหญ่่มาก แม้จะมองกระจกมองหลังหรือกระจกข้างก็อาจไม่เห็น เด็กที่ยืนหรือนั่งเล่นอยู่ใกล้ๆ นอกจากนี้การเข้าเกียร์ถอยหลังเพราะคิดว่า เป็นเกียร์เดินหน้าหรือสลับกันก็เป็นอีกสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อย

2. เด็กวัยไม่ถึง 10 ขวบจะยังมีพัฒนาการไม่สมบูรณ์ในการมอง-กะระยะ การรับรู้สิ่งเคลื่อนไหว รวมทั้งการตัดสินใจ จึงไม่เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะสอนให้เด็กน้อยวัยนี้ข้ามถนนเอง เราควรอยู่ใกล้ชิดกับเด็ก เวลาข้ามถนนเสมอรวมทั้งสอนให้เขาเข้าใจว่า การข้ามถนนทุกครั้งต้องใช้สะพานลอยหรือไม่ก็ทางม้าลาย

3. สำหรับเด็กอายุ 10 ปีขึ้นไป ก็ถึงเวลาแล้วที่ผู้ใหญ่จะต้องสอนเขาข้ามถนน โดยในการข้ามถนนทุกครั้ง สอนให้เขาหยุดที่ขอบถนนก่อน เมื่อจะข้ามก็ให้ยกมือขวาขึ้นเป็นการส่งสัญญาณให้คนที่ขับซึ่งรถได้รับรู้ จากนั้นก็มองซ้ายและมองขวา (ไม่ใช่ ‘มองซ้ายหรือมองขวา’) ถ้าไม่มีรถแล้วก็ให้มองขวาอีกครั้งแล้วจึงค่อยข้ามถนนไป โดยต้องปฏิบัติเช่นนี้ทุกครั้งในยามจะข้ามถนน

4. แม้รถจะแล่นมาแล้วจอดนิ่งให้เราข้าม แต่ก็จำเป็นอย่างยิ่งที่เราจะต้องชะเง้อมองให้แน่ใจด้วยว่าไม่มีรถคันอื่น (โดยเฉพาะรถมอเตอร์ไซค์) วิ่งฉิวมาทางด้านขวาของรถที่จอดรอเราอยู่ เพราะรถคันที่จอดอยู่อาจบังสายตาเรา หรือรถที่แล่นมาก็อาจนึกไม่ถึงเช่นกันว่า กำลังจะมีคนข้ามถนน

5. จงมีสติและสมาธิเสมอในเวลาข้ามถนน ต้องไม่เหม่อใจลอย ไม่ด้วงแคะแกะเกาหรือก้มลงเก็บของใดๆ ทั้งสิ้น ไม่หยุดพูดคุยกับใครกลางถนน และไม่ตะโกนเรียกใครขณะที่เขากำลังข้ามถนนเช่นกัน



6. ทางข้ามถนนบางจุดจะบอกสัญญาณด้วยไฟจราจร ดังนั้นเราต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟให้ถูกต้อง เพื่อความปลอดภัยของตนเอง ผู้ใหญ่เองก็ควรทบทวนให้เด็กๆ เข้าใจและจดจำความหมายของไฟจราจรได้เสมอ ผู้ว่าจะมองไฟข้ามถนนได้ที่ไหน และสัญลักษณ์แบบใด สีอะไรจึงจะข้ามได้ และต่อให้มีทางม้าลายและไฟจราจรอยู่ครบครันในจุดที่จะข้ามถนน เราก็ยังต้องมองขวามองซ้ายให้มั่นใจว่าไม่มีรถวิ่งเข้ามาใกล้แน่ๆ แล้วจึงค่อยข้าม

7. การหยุดยืนเพื่อรอข้ามถนนนั้น ให้ยืนบนฟุตบาทหรือเกาะกลางถนน เราจะไม่ยืนรอบนขอบฟุตบาทหรือกลางถนนเด็ดขาด

8. การเดินก็เช่นกัน ให้เดินบนฟุตบาทเสมอ ห้ามเดินบนริมฟุตบาท เนื่องจากเสี่ยงเหลือเกินที่จะโดนรถเฉี่ยวชน การเดินเรียงหน้ากระดานบนฟุตบาทพลางหยอกล้อกับเพื่อนซึ่งเป็นภาพที่เราพบเห็นเด็กนักเรียนทำกันบ่อยๆ หรือการเดินไปทำอย่างอื่นไป เช่น เตะลูกบึงปองไปด้วย ล้วนแล้วแต่เป็นอันตรายถึงชีวิตได้ทั้งนั้น ถ้าคุณพบเจอเหตุการณ์ทำนองนี้ โปรดตักเตือนเด็กเหล่านั้นและบอกเด็กในความปลอดภัยของคุณด้วยว่า นั่นเป็นตัวอย่างที่อันตรายเพียงใด ห้ามเลียนแบบเป็นอันขาด

9. โดยทั่วไป เมื่อเดินไปไหนผู้ใหญ่ก็มักจะจูงมือเด็กเล็ก แต่หากเราสังเกตจะพบว่า ผู้ใหญ่บางท่านกลับให้เด็กเป็นฝ่ายจูงมือผู้ใหญ่เสียเอง ซึ่งเป็นการกระทำที่เสี่ยงไม่น้อยเพราะเด็กนั้นพร้อมจะปล่อยมือและวิ่งแจ้นออกไปได้เสมอหากบังเอิญเห็นสิ่งที่ตนสนใจ หรือเกิดอาการตกใจ ผู้ใหญ่จึงต้องเป็นฝ่ายจับและจูงมือเด็กไว้เสมอ โดยตัวผู้ใหญ่เองก็จะต้องเดินอยู่ทางด้านที่รถวิ่งทุกครั้ง

10. ทุกครั้งก่อนจะลงจากรถ ต้องรอให้รถจอดสนิทและจอดชิดฟุตบาท จากนั้นชะเง้อมองไปทางด้านหลังรถให้แน่ใจว่าไม่มีคนหรือรถอื่น (โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน) เดินหรือแล่นมาใกล้แล้วจึงค่อยๆ เปิดประตูและก้าวลงไปบนฟุตบาท โดยต้องไม่ลงจากรถด้านขวา (ด้านที่ติดกับถนน) แต่ลงรถทางด้านซ้าย (ที่ติดกับฟุตบาท) เสมอ



11. พื้นถนนที่เปียกน้ำหรือชื้นแฉะนั้นมักจะลื่น ซึ่งเสี่ยงต่อการลื่นไถลหรือหกล้มของคนเดินและการเบรคไม่อยู่ของรถยนต์ที่วิ่งเข้ามา เราจึงควรหลีกเลี่ยงในการข้ามถนนที่มีสภาพเช่นนั้น แต่หากเลี่ยงไม่ได้จริงๆ ก็ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ

12. ถนนหลายแห่งในเมืองมักเต็มไปด้วยความอึกที่กึกกักโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการจัดเทศกาลหรือมหกรรมต่างๆ ซึ่งมักจะมีการเปิดเพลงดังสนั่นหวั่นไหว หากเจอบรรยากาศเช่นนี้ เราต้องบอกให้เด็กตั้งอยู่ในสติและสมาธิดีๆ ขอให้ใช้ความระมัดระวังในการข้ามถนนให้มากขึ้น อย่าได้วอกแวกไปกับสิ่งเร้ารอบตัว

จะเห็นได้ว่า แม้แต่การข้ามถนนที่แทบจะเป็นเรื่องกิจวัตรประจำวัน แท้จริงแล้วก็มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่เราต้องศึกษาเรียนรู้ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของบุคคลที่เรารักยิ่งและเพื่อนร่วมสังคมของเรานั้นเอง

3.2 ปลอดภัย...ยามขับขี่มอเตอร์ไซค์

ลดความเสี่ยง...ถ้าเลี่ยงไม่ได้

ในเมื่อนโยบายรัฐยังไม่อาจนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุร้ายแรงจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างเป็นรูปธรรม แล้วประชาชนตาต่อตา อย่างเราควรทำเช่นไรให้อยู่กับยานพาหนะเล็กๆ แต่อันตรายประเภทนี้ได้อย่างปลอดภัยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้?



1. ก่อนจะขับขี่มอเตอร์ไซค์ จงนอนให้เพียงพอ และไม่ดื่มเหล้าหรือสิ่งมึนเมาอื่นๆ รวมทั้งยาที่ทำให้ง่วง
2. หมั่นตรวจสภาพห้ามล้อ/ยาง ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
3. หลีกเลียงการขับขี่ยามค่ำคืนและยามฝนตก แต่ถ้าจำเป็นจริงๆ ก็ให้สวมเสื้อผ้าสีสว่าง และตรวจเช็คให้แน่ใจว่าไฟทั้งหน้าและหลังยังใช้งานได้

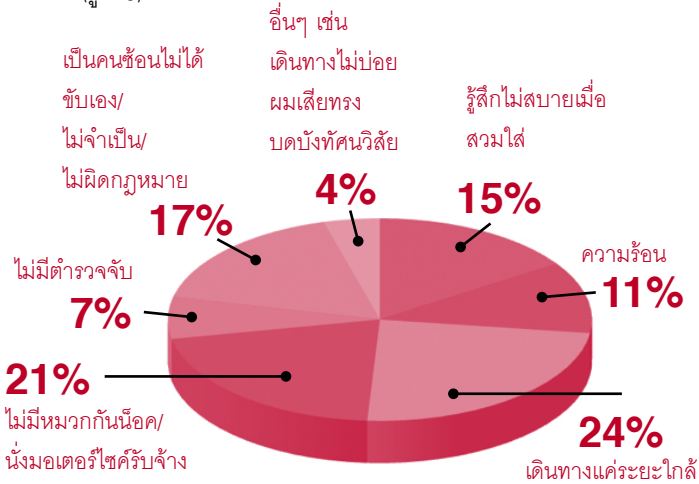
4. ระหว่างขับขี่ อย่าใช้โทรศัพท์ อย่าเหม่อลอย และอย่าอารมณ์เสีย เพราะการกระทำเหล่านี้ล้วนส่งผลให้การรับรู้และการตัดสินใจผิดพลาด ซึ่งเท่ากับยิ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

5. พกหลักการ ‘สามไม่’ ติดตัวจิตใจไว้เสมอ : **ไม่ชนใคร ไม่ให้ใครมาชนเรา และไม่ให้คันอื่นชนกัน** โดย...

- ฝึกคาดเดาเหตุการณ์ล่วงหน้า เพื่อกำหนดทิศทางและความเร็วให้เหมาะสม โดยใช้ตาและหูคอยรับรู้ เข้าใจป้ายสัญญาณต่างๆ และการเคลื่อนไหวของยานยนต์โดยรอบผิวจราจร
 - จงชะลอความเร็ว และพร้อมบีบแตรให้เสียงตามความจำเป็น ถ้าเราเคลื่อนเข้าใกล้คันอื่นหรือเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก เพราะรถและจักรยานยนต์ทุกคันล้วนมีมุมบอด
 - ให้สัญญาณเลี้ยวแต่เนิ่นๆ ก่อนเปลี่ยนทิศทางและเปลี่ยนช่องจราจร
 - สวมหมวกนิรภัยพร้อมรัดคางเสมอ
6. ท้ายที่สุด ถ้าเราตระหนักเสมอว่า การขี่จักรยานยนต์ก็ไม่ต่างจากการ ‘เอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก’ เราก็จะยอมรับโดยคุณนึ้อย่างไม่ต้องมีใครบังคับว่า การขับขี่อย่างรวดเร็วนั้นอาจประหยัดเวลาหลายนาที แต่ไม่คุ้มแน่นอนกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น
- ‘ช้า ดีกว่าชน’ จึงเป็นคาถาที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ควรจดจำ และนำมาใช้เสมอ

ห้ามช้อนท้าย ถ้าไม่ใช่หมวกกันน็อค

จากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองของ 10 จังหวัดทั่วประเทศ จำนวน 210 คน พบว่ามีทัศนคติและเหตุผลหลากหลายในการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเดินทาง เช่น 24% บอกว่าการเดินทางแต่ละระยะใกล้ๆ ไม่น่าจะจำเป็นต้องสวมหมวก, 27% ให้เหตุผลเรื่องความร้อนและความอึดอัดไม่สบายขณะสวมใส่ และ 21% ระบุว่า ไม่มีหมวกนิรภัยหรือไม่ได้ใส่ เพราะปกตินั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง (รูป 3)



รูป 3 ทัศนคติและเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2552)

แม้คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (บก.จร.) เสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมพรบ.จราจรทางบก เพิ่มโทษแก่คนขับขี่ในกรณีคนซ้อนท้ายไม่ได้สวมหมวกนิรภัย โดยต้องรับโทษปรับ 1 พันบาท (ซึ่งเพิ่มจากเดิมเป็น 2 เท่าจากโทษปรับ 500 บาทในกรณีผู้ขับขี่ไม่ได้สวมหมวก) เมื่อเดือนมีนาคม 2550

และพรบ.จราจรทางบกพ.ศ. 2522 ระบุไว้ในมาตรา 122 ด้วยว่า “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์”

แต่ความจริงที่น่าเศร้าก็คือ เรายังคงพบเห็นภาพผู้คนมากมายบนท้องถนน โดยเฉพาะเด็กและเยาวชน ทั้งขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์โดยปราศจากหมวกกันน็อค!

ทุกๆ ที่อุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ทำให้เด็ก (วัย 0-15 ปี) ได้รับความเจ็บถึงปีละ 1 ล้านคน ต้องนอนโรงพยาบาลปีละกว่า 12,000 คน และตายปีละกว่า 450 คน โดยในจำนวนเด็กที่เสียชีวิตนั้น เป็นผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อคถึง 99% (จากการสำรวจของโครงการเด็กไทยปลอดภัย รพ.รามาธิบดี พบว่า โรงเรียนในสังกัดกทม. 6 แห่ง จำนวน 9,822 คนนั้น มี 34% ต้องอาศัยจักรยานยนต์ไปกลับ และ 70% ไม่ได้สวมหมวกกันน็อค ทั้งที่ในจำนวน 70% นี้เคยเฉียดตายจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์มาแล้วเกือบ 8%)

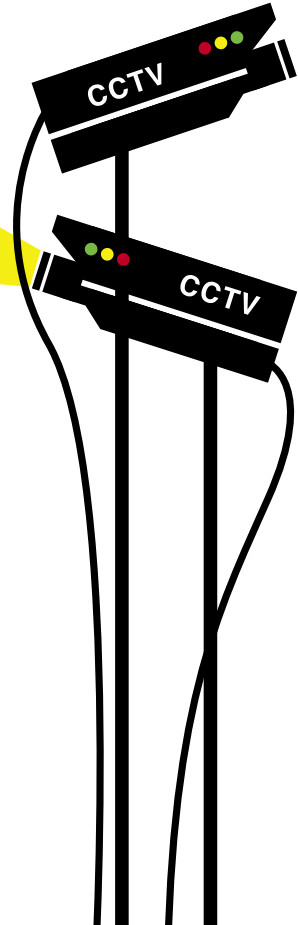


safety

ในหลายๆ ประเทศ มีกฎหมายห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เด็ดขาด ส่วนในบ้านเราเองระบุนิให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ทว่าในความเป็นจริง ด้วยความจำเป็น ด้านเศรษฐกิจ บวกกับความไม่พร้อมด้านรถโดยสารสาธารณะ การจะบังคับไม่ให้เด็กนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์จึงเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม นี่ก็ไม่น่าจะเป็นเหตุให้ผู้ใหญ่ใช้ยกเป็นข้ออ้างในการไม่ให้ความสำคัญต่อการจัดหาหมวกนิรภัยแก่เด็กมาสวมใส่ให้แก่ลูกๆ

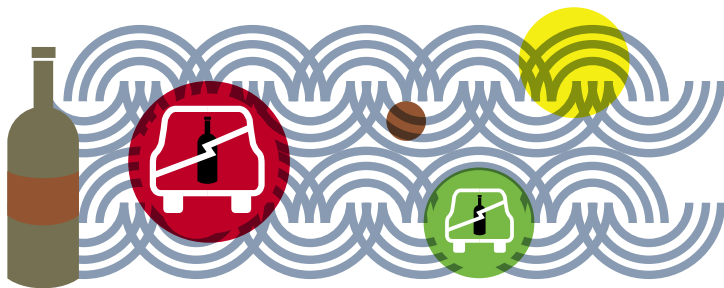
แม้จะมีบางหน่วยงานจัดทำหมวกคุณภาพดีออกแจกจ่ายแก่ประชาชน แต่ก็ยังมิได้รับความสนใจเท่าใดนัก หรือบางหน่วยงานก็ได้พยายามรณรงค์ให้ประชาชนเห็นว่า ผู้ใหญ่ที่ไม่จัดหาหมวกกันน็อกให้เด็กที่ต้องนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์นั้น เข้าข่าย ‘ทารุณกรรมลูก’ (ทางอ้อม) เพราะผิดตามพรบ.คุ้มครองเด็ก มาตรา 26 ฐานละเลยการกระทำสิ่งที่จำเป็นต่อการป้องกันอันตรายต่อเด็ก

เราจึงควรร่วมกันเรียกร้องให้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเร็ว และกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกดดันดูแลอย่างเข้มงวดจริงจังต่อไป โดยอาจจะคำนึงถึงวิธีต่อไปนี้ด้วยก็ได้ นั่นคือ



1. แก้ไขปัญหาเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอสำหรับการกดดันวินัยจราจร โดยจัดการทรัพยากรกำลังพลอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพิ่มสัดส่วนของของการถูกตรวจจับหากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจใช้วิธีตรวจจับโดยสุ่มเวลาและสถานที่
3. สื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายถึงข้อกฎหมายและความจำเป็นในการเพิ่มระดับความเข้มงวดกดดัน มีการเตือนผู้กระทำผิดในช่วงเริ่มต้น ควบคู่ไปกับการสื่อสารให้ประชาชนรับรู้กำหนดเวลาที่ชัดเจนในการเริ่มนำบทลงโทษปรับมาบังคับใช้อย่างจริงจัง
4. นำเทคโนโลยี (เช่น กล้อง CCTV) มาช่วยในการประเมินผลการสวมหมวกนิรภัย
5. พัฒนาระบบข้อมูลให้สามารถระบุผู้กระทำผิดซ้ำๆ เพื่อให้สามารถนำไปพิจารณาปรับเพิ่มการลงโทษให้เหมาะสมได้

3.3 ปลอดภัย... เมื่อขับแบบ ‘ไม่ถ่ม’



ล่ำฟังเมื่อเห็นตัวเลขผู้เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุในประเทศไทยเราก็อาจรู้สึกตกใจมากแล้วในจำนวนอันมากมาย ยังได้เห็นตัวเลขดังกล่าวของประเทศแถบยุโรป ก็ยิ่งน่าตื่นตระหนกมากขึ้น ...มิใช่เพราะมีจำนวนสูงกว่าเรา ตรงกันข้ามเลยที่เดียว เขามีจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนเพียง 200 – 400 คนต่อรถเก๋งทุก 1 ล้านคัน หรือเปรียบเทียบแล้วก็เพียง 1 ใน 6 หรือ 1 ใน 12 ของบ้านเราเท่านั้น!

เพราะอะไร? ก็คงเพราะพวกเขามีระบบขนส่งทางรางอันทันสมัยปลอดภัย ถนนหนทางมีการควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐาน ตั้งแต่ขั้นออกแบบ ลงมือก่อสร้าง และบำรุงรักษานั้นเอง

แต่ข้อที่น่าสังเกตเป็นอย่างยิ่งก็คือ แม้ชาวยุโรปจะนิยมดื่มเครื่องดื่มเมื่อก่อนอย่างแพร่หลาย ซ้ำยังนิยมขับรถกันมากด้วย (จนปัญหา ‘ดื่มแล้วขับ’ เกิดขึ้นอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้) แต่หากเทียบกับบ้านเรา เขาก็ยังแพ้ขาดเพราะมีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุบนถนนจากการดื่มแล้วขับเพียง 1 ใน 40 ของเราเท่านั้น!

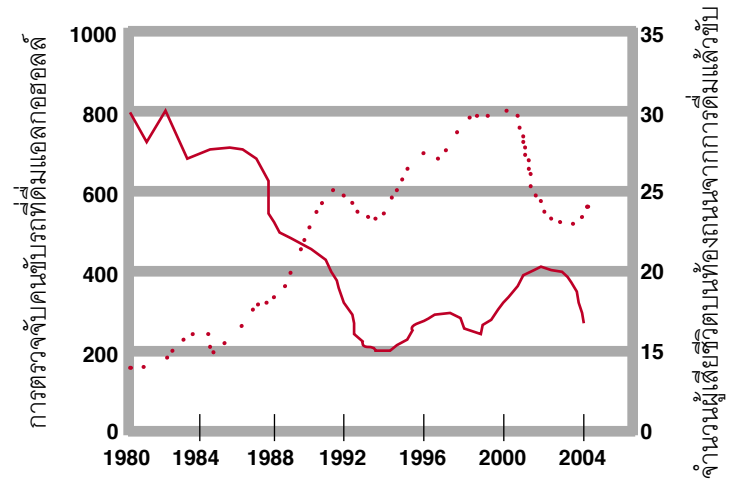
ทำไมประชาชนในประเทศแถบยุโรปจึงปลอดภัยจากดื่มแล้วขับมากกว่าในประเทศไทย

คำตอบคือ ประเทศแถบดังกล่าวได้ลงมือดำเนินการ 9 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับกรณี ‘ดื่มแล้วขับ’ ได้แก่

1. กดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับชี้ให้ต่ำ ตั้งแต่ 0.2 - 0.8 กรัมต่อดล. แล้วแต่ประเทศ (ของบ้านเรา 0.5 กรัมต่อดล.)
2. บังคับใช้กฎหมายตรวจจับด้วยวิธีสุ่มตรวจตามหลักสถิติ
3. ยึดใบขับชี้ ถ้าจับได้ว่าดื่มแล้วขับ
4. กดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับชี้หน้าใหม่และวัยรุ่นให้ต่ำกว่าผู้ขับชี้ทั่วไป เพราะเป็นกลุ่มเสี่ยงสูง
5. กำหนดลำดับขั้นการครอบครองใบขับชี้ให้สอดคล้องกับทักษะความรู้ ประสบการณ์ (ในบ้านเรามีขั้นเดียว)
6. ทรนรงค์ทางสื่อมวลชนให้เข้าใจและตระหนักถึงอันตรายของการดื่มแล้วขับ โทษตามกฎหมาย ตลอดจนปลูกฝังค่านิยมดื่มแล้วไม่ขับ
7. จัดกิจกรรมชุมชน โดยผสมผสานหลายกิจกรรมเข้าด้วยกัน เช่น การให้ความรู้ผ่านสื่อต่างๆ จัดวันรณรงค์ดื่มไม่ขับ-ขับไม่เร็ว อาสาสมัครสายด่วนจับตาคนดื่มแล้วขับหรือนักซิ่ง เป็นต้น
8. ส่งเสริมพนักงานรินเหล้าอาสาสมัคร ให้รับผิดชอบต่อสังคมโดยไม่รินเหล้าให้ลูกค้าในร้านถ้าเขาขับรถมาใช้บริการ โดยอาจใช้เครื่องตรวจระดับแอลกอฮอล์หรือใช้การสังเกตอาการ
9. ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับลมหายใจในรถ เพื่อป้องกันเครื่องยนต์ไม่ทำงานถ้าตรวจพบแอลกอฮอล์



นอกจากมาตรการทั้ง 9 แล้ว ยังมีมาตรการทางอ้อมแต่ได้ผลไม่น้อย นั่นคือ การขึ้นภาษีเหล้า จำกัดพื้นที่ขาย และห้ามโฆษณา โดย 3 มาตรการนี้ใช้การลงทุนด้านเม็ดเงินที่น้อยกว่า 9 มาตรการข้างต้น เนื่องจากเป็นมาตรการที่มุ่งควบคุมผู้ผลิตและผู้ขายเหล้า ซึ่งมีจำนวนหยิบมือเดียวเมื่อเทียบกับจำนวนคนขับรถนับสิบล้านร้อยล้านคน



- การตรวจจับคนขับรถที่ดื่มแอลกอฮอล์
- จำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนจากการดื่มแล้วขับ

จากแผนผังข้างต้น เส้นประให้ข้อมูลว่า การจับผู้ดื่มแล้วขับแบบสุ่มตรวจในประเทศไทยนั้นมีการคลี่คลายอย่างค่อยเป็นค่อยไป เช่นเดียวกับปริมาณอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับ (เส้นสีทึบ) ก็ค่อยๆ ลดจนถึงจุดหนึ่งเมื่อความเข้มข้นของการจับมากพอ ครั้นการจับเริ่มย่อย่อยน ปัญหาที่กำเริบขึ้นมาอีก

เมื่อเทียบกับสวีเดนและเนเธอร์แลนด์ อังกฤษยังนับว่าเป็นประเทศที่จับผู้ดื่มแล้วขับไม่เข้มเท่า ถนนสวีเดนมีผู้ดื่มแล้วขับน้อยกว่าอังกฤษ 1.7 เท่า และจำนวนผู้เสียชีวิตเพราะดื่มแล้วขับก็มีสัดส่วนต่ำกว่า 1.8 เท่า แต่ถนนเนเธอร์แลนด์กลับมีผู้ดื่มแล้วขับมากกว่าอังกฤษ 1.2 เท่า เพราะบทลงโทษของอังกฤษนั้นหนักหนากว่า เนื่องจากมีการผสมผสานการจับกับการใช้สื่อมวลชนเพื่อป้องปรามผู้ขับที่ได้ดีกว่า

นอกจากนั้น วิธีการจับที่ต่างกันก็ให้ผลต่างกันด้วย การจับแบบสุ่มตรวจได้ผลดีกว่าการจับแบบเจาะจงหรือการตรวจตามอำเภอใจ โดยประเทศในยุโรปมีกฎหมายไม่อนุญาตให้ตำรวจสุ่มตรวจ แต่สำหรับประเทศไทย มีผลสำรวจของเอแบคโพลล์ชี้ว่า ผู้ขับรถเพียงไม่ถึง 1 ใน 4 ที่กลัวการถูกตรวจจับ นี้สะท้อนว่าการบังคับใช้กฎหมายของบ้านเราอาจยังไม่เข้มเพียงพอ และแม้จะมีการทู่เทไม่น้อยในการรณรงค์ทางสื่อมวลชนมานานกว่า 10 ปี แต่ผลจากเอแบคโพลล์ก็ชี้ว่ามีคนรับรู้สื่อเกี่ยวกับการ ‘เมาไม่ขับ’ เพียงร้อยละ 11 เท่านั้น

การจำกัดพื้นที่และเวลาในการจำหน่ายเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์เป็นอีกประเด็นที่ควรให้ความสนใจ เพราะในไอซ์แลนด์มีผลสำรวจว่า การอนุญาตให้ร้านอาหาร ภัตตาคาร บาร์ ผับ เปิดบริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง ส่งผลให้เกิดกรณีดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้นถึง 80% และห้องฉุกเฉินต้องแบกรับภาระผู้บาดเจ็บจากการดื่มแล้วขับทะเลาะวิวาทหรือดื่มแล้วขับเพิ่มขึ้นถึง 140%

3.4 บรรเทาความสูญเสียอย่างไรเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ความสูญเสียหลังจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละครั้งมีมูลค่าทั้งทางทรัพย์สินและจิตใจ แถมยังกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยในภาพรวมอีกด้วย การแก้ไขจึงควรใช้มาตรการเชิงรุกเพื่อป้องกันหรือลดจำนวนอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิต

ส่วนมาตรการเชิงรับ โดยเฉพาะการช่วยเหลือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุและครอบครัว เพื่อบรรเทาความสูญเสียและภาวะค่าใช้จ่ายเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนก็ต้องมีการดำเนินการอย่างจริงจังเช่นกัน

ในรายงานการศึกษาของ วรเวศม์ สุวรรณระดา และคณะ (2548) ได้ให้ข้อเสนอที่น่าสนใจเกี่ยวกับ ‘มาตรการด้านการบรรเทาความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนต่อครัวเรือน’ ได้แก่

- ในกรณีของผู้พิการทุพพลภาพเนื่องจากประสบอุบัติเหตุครอบครัวจะต้องได้รับความช่วยเหลือทางการเงินอย่างเร่งด่วน โดยจัดให้มีค่าลดหย่อนสำหรับคนพิการหรือสมาชิกในครอบครัวที่ต้องดูแลผู้พิการ และการให้เครดิตทางภาษีสำหรับครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่าเพดานรายได้ที่ต้องชำระภาษี
- มอบเงินอุดหนุนโดยตรงแก่ผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านโครงข่ายคุ้มครองทางสังคม
- ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนและต้องกลายเป็นผู้พิการ ช้ำยังไม่มีประกันสังคม อย่างลูกจ้างนอกระบบประกันสังคม ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัวนั้น ควรให้พวกเขาได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนประกันสังคม

เพื่อเป็นหลักประกันรายได้ในระยะยาว

- ช่วยเหลือด้านฟื้นฟูสมรรถภาพการทำงานและการเปิดโอกาสทางการศึกษาให้แก่ผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน
- ช่วยเหลือในการฟ้องร้องหรือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวได้รับการชดเชยที่เหมาะสม

โครงการส่งเสริมสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นตัวอย่างของความพยายามบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการใช้บริการขนส่งสาธารณะซึ่งค่าสินไหมจากกรมธรรม์ประกันภัยและเงินช่วยเหลือจากภาครัฐโดยลำพังนั้น มักไม่เพียงพอ

โครงการนี้จึงมุ่งสนับสนุนให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างรอบด้าน ทั้งด้านผลประโยชน์และสิทธิของผู้ใช้บริการ รวมทั้งด้านกฎหมายเพื่อให้ผู้ที่ถูกละเมิดสิทธิได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม ซึ่งการดำเนินการในลักษณะนี้น่าจะได้รับการขยายผลให้ครอบคลุมไปถึงผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปด้วย แต่ถ้าจะให้ดีที่สุดก็คือการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีสติและตั้งมั่นอยู่บนความปลอดภัยตลอดเวลา เมื่อถึงวันนั้น กฎหมายป้องกันความเสียหายหรือความสูญเสียต่างๆ ก็คงไม่ใช่เรื่องใหญ่อีกต่อไป...

บทความอ้างอิง

- (ร่าง) ปฎิรูปกฎหมาย ในพิธีเปิดสัมมนาอุบัติเหตุระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจากรถ ครั้งที่ 9 : พลังเครือข่ายเพื่อ ถนนปลอดภัย (Partnership for road safety)
- สถานการณ์ล่าสุดของปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย โดย ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล
- อุบัติเหตุจากรถ องค์ประกอบของความสูญเสียในเชิงเศรษฐศาสตร์ และโอกาสในการบรรเทา โดย ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล
- หลากมุม ร่วมมอง จักรยานยนต์ โดย ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล
- ปลอดภัย...ยามเดินถนน โดย ประจวบ ผลิตผลการพิมพ์ (ฝ่ายสื่อสารสาธารณะ ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันบาดเจ็บในเด็ก คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี)
- ห้ามซ้อนท้าย ถ้าไม่ใส่หมวกกันน็อค โดย ประจวบ ผลิตผลการพิมพ์



ที่เราไม่ทันใคร่ครวญก็คือ
หลังจากอุบัติเหตุยังมีความสูญเสีย
ตามมาอีกมาก ทั้งคนเจ็บ คนตาย...
บางรายต้องรักษากันเป็นปี
จนขาดงานและสูญเสียรายได้
หรืออาจมีผลที่น่าสลดใจคือ
ต้องกลับบ้านด้วยสภาพพิการ

