

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 : กำปนาท ศิวาวรรณ

พิสูจน์อักษร : นลัท ตั้งพรพิพัฒน์

เพลตและพิมพ์ : บ. ปริ้นท์ไอโซน จก.

โทรศัพท์ 0-2925-6699

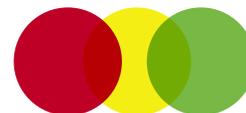
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

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

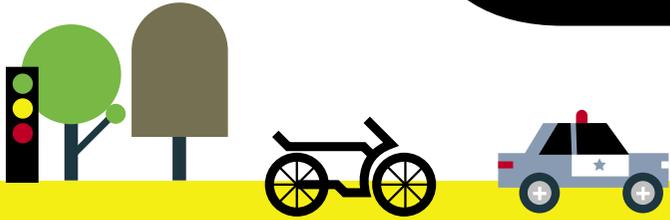


อุบัติเหตุอาจดูเหมือนเหตุสุดวิสัย
แต่มันไม่ใช่เรื่อง
ที่เราควรปล่อยไปตามบุญตามกรรม
เพราะจริงๆ แล้ว
อุบัติเหตุทุกชนิดล้วนป้องกันได้



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

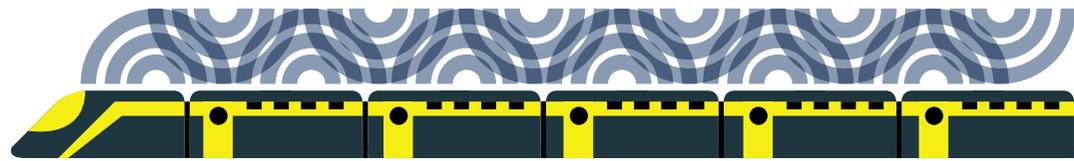
ประเด็นเหล่านี้ ที่ต้องให้ความสำคัญ



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 ของเอเชียที่เข้าถึง 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?

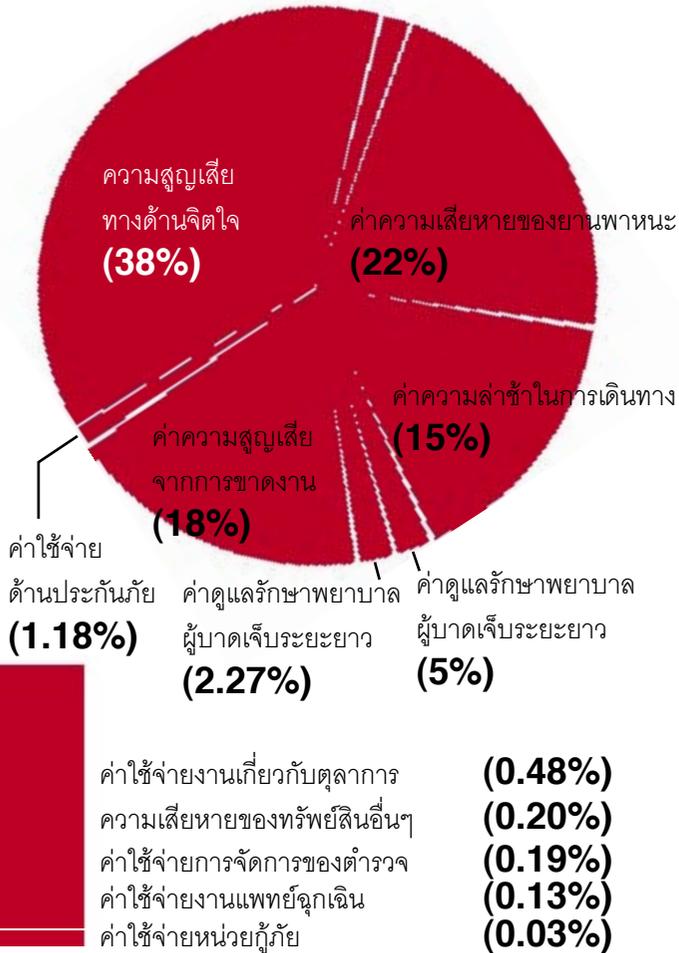
จริงอยู่ที่อุบัติเหตุบนท้องถนนอาจเกิดขึ้นเพียงหนึ่งครั้ง แต่ที่เรา

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

ส่วนพ่อแม่ สามภรรยา ญาติพี่น้องเพื่อนฝูงของผู้ที่เสียชีวิตหรือผู้ที่ทุพพลภาพนั้นแล้ว ก็ต้องเติมไปด้วยความเศร้าโศกทรมานด้านจิตใจ กับสิ่งที่เกิดขึ้น 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 (เพราะเป็นแหล่งรายได้ปีละนับพันล้านบาทของรัฐในรูปภาษีสรรพสามิต)

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



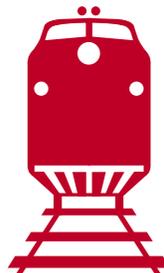
ในมุมหนึ่ง รัฐมองจักรยานยนต์เป็นสินค้าที่ตอบสนองความต้องการของตลาด จึงส่งเสริมการลงทุนมาตั้งแต่ปีพ.ศ.2507 เพราะเล็งเห็นว่ามันเป็นสินค้าที่นักลงทุนให้ความสนใจ ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานและเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจตามมา

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



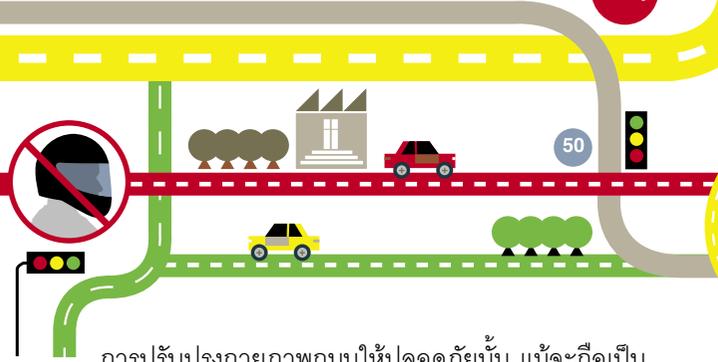
1. จักรยานยนต์มีราคาไม่แพงและมีเงื่อนไขการจ่ายน่าสนใจ (ให้ผ่อนได้) จึงเป็นที่นิยมของประชาชนทั่วไป แต่พร้อมๆ กันนั้น มันก็หมายถึงการเพิ่มความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจต้องลงเอยด้วยการบาดเจ็บและล้มตายเป็นจำนวนมากเช่นกัน

2. ระบบโดยสาธารณสุขกลายเป็นกิจการที่เอกชนไม่เห็นความคุ้มค่าในการลงทุน และรัฐไม่ค่อยจริงจังในการแทรกแซงกลไกตลาด ระบบโดยสาธารณสุขจะจึงต้องทั้งปริมาณและคุณภาพ ทำให้ประชาชนรายได้น้อยยิ่งไร้ทางเลือกที่สะดวกปลอดภัยในการเดินทาง



3. ระบบขนส่งสาธารณะที่ล่าสมัย ยังมีผลให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูงถึง 1 ใน 4 ของ GDP อันเป็นการบั่นทอนอำนาจการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมไปด้วย

นโยบายรัฐด้านความปลอดภัยบนถนน



การปรับปรุงสภาพถนนให้ปลอดภัยนั้น 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

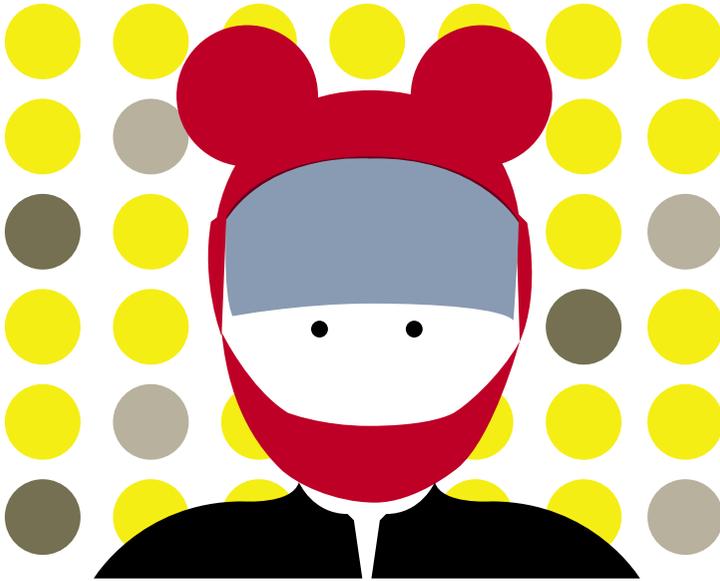
ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัย

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

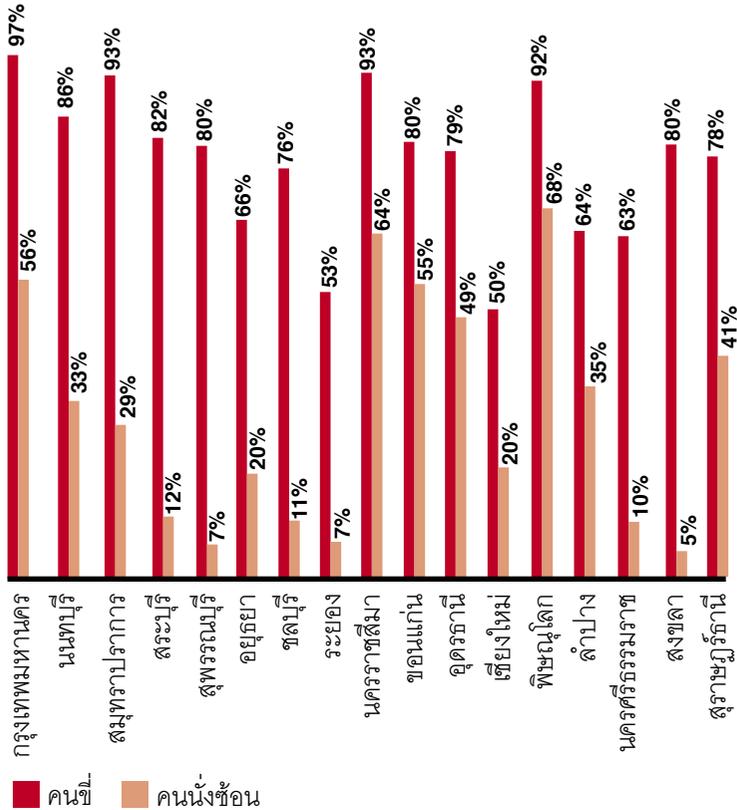




ย้อนไปยังปี พ.ศ. 2527 (หรือราว 12 ปีก่อนการเริ่มบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในไทยในปี พ.ศ. 2539) ศ.จ. อากิรา อิชิได นักวิจัยชาวญี่ปุ่นจากสถาบันเอไอที ได้สำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ ปริมาณพล และ 8 เมืองหลักในจังหวัดสำคัญทางภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ รวมเกือบ 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 อัตราการสวมหมวกทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์สูงกว่า 25 ปีที่แล้วอย่างชัดเจน (ปัจจุบันอัตราการสวมหมวกอยู่ที่ 78% สำหรับผู้ขับขี่ และ 30% ในกลุ่มผู้โดยสาร)

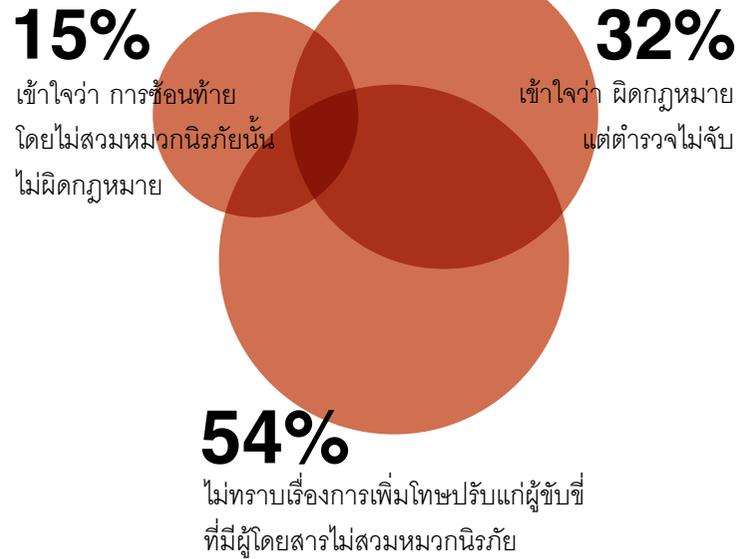
แต่แม้จะเป็นเป็นสัญญาณที่ดี เราก็ปฏิเสธไม่ได้ว่า **ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยทุกวันนี้น้อยอยู่ในระดับน่าเป็นห่วง** ยิ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายพื้นที่ (รูป 1) จะเห็นว่า จ.ระยอง เชียงใหม่ ลำปาง อุตุยยา นครศรีธรรมราช มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงไม่เกิน 2 ใน 3 เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย ส่วนอัตราการสวมในกลุ่มผู้โดยสาร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



รูป 1 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง
ที่มา: ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2551)

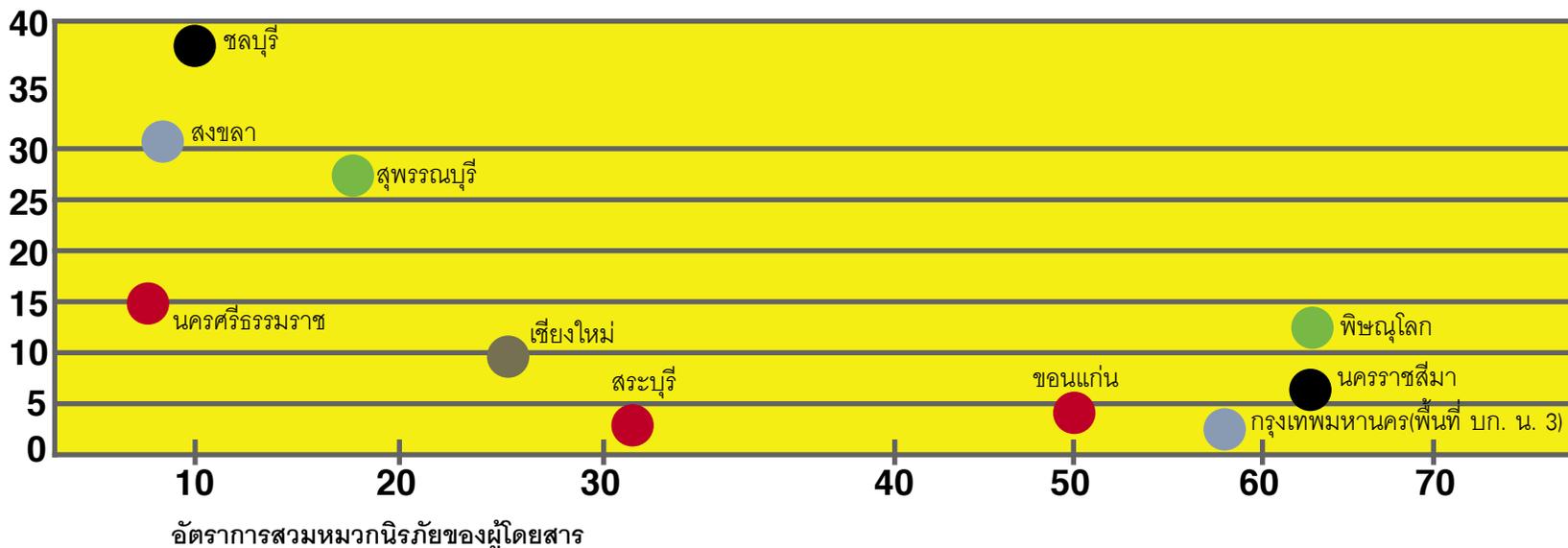
นอกจากนั้น นับตั้งแต่บังคับใช้เมื่อพ.ศ.2539 กฎหมายฉบับนี้มีการเพิ่มโทษปรับเป็น 2 เท่าสำหรับผู้ขับขี่ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อธันวาคม 2550

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...ยามเกินถนน

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

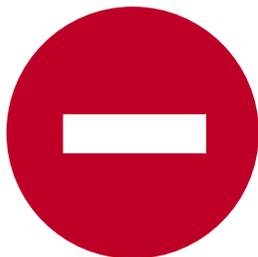
2. จำกัดความเร็วของรถเมื่อแล่นเข้ามา ในชุมชน เพราะการลดความเร็วของรถยนต์นั้น จะส่งผลโดยตรงต่อการลดอันตรายจากอุบัติเหตุ เช่น

- เมื่อรถยนต์ลดความเร็วลงเหลือ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อุบัติเหตุจะลดลง 24% และการบาดเจ็บจากคนเดินถนนจะลดลง 45%

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

- การทำให้ถนนแคบลง จะลดความเร็ว ได้ 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 โดยตัวผู้ใหญ่เองก็ต้องเดินอยู่ทางด้านที่รถวิ่งทุกครั้ง

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



11. พื้นถนนที่เปียกน้ำหรือชื้นแฉะนั้นมักจะลื่น ซึ่งเสี่ยงต่อการลื่นไถลหรือหกล้มของคนเดินและการเบรคไม่อยู่ของรถยนต์ที่วิ่งเข้ามา เราจึงควรหลีกเลี่ยงในการข้ามถนนที่มีสภาพเช่นนั้น แต่หากเลี่ยงไม่ได้จริงๆ ก็ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ

12. ถนนหลายแห่งในเมืองมักเต็มไปด้วยความอึกที่กึกกักโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการจัดเทศกาลหรือมหรหรรรมต่างๆ ซึ่งมักจะมีการเปิดเพลงดังสนั่นหวั่นไหว หากเจอบรรยากาศเช่นนี้ เราต้องบอกให้เด็กตั้งอยู่ในสติและสมาธิดีๆ ขอให้ใช้ความระมัดระวังในการข้ามถนนให้มากขึ้น อย่าได้วอกแวกไปกับสิ่งเร้ารอบตัว

จะเห็นได้ว่า แม้แต่การข้ามถนนที่แทบจะเป็นเรื่องกิจวัตรประจำวัน แท้จริงแล้วก็มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่เราต้องศึกษาเรียนรู้ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของบุคคลที่เรารักยิ่งและเพื่อนร่วมสังคมของเรานั้นเอง

3.2 ปลดภัย...ยามขับขี่มอเตอร์ไซค์

ลดความเสี่ยง...ถ้าเลี่ยงไม่ได้

ในเมื่อนโยบายรัฐยังไม่อาจนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุร้ายแรงจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างเป็นรูปธรรม แล้วประชาชนตาต่อตา อย่างเราควรทำเช่นไรให้อยู่กับยานพาหนะเล็กๆ แต่อันตรายประเภทนี้ได้อย่างปลอดภัยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้?



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

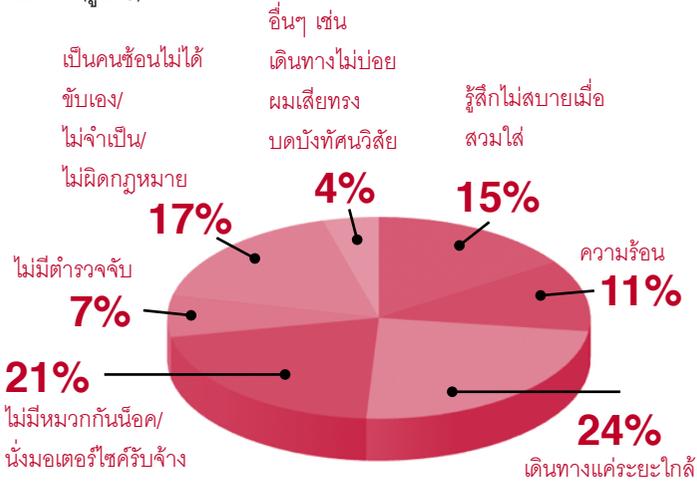
4. ระหว่างขับขี่ อย่าใช้โทรศัพท์ อย่าเหม่อลอย และอย่าอารมณ์เสีย เพราะการกระทำเหล่านี้ล้วนส่งผลให้การรับรู้และการตัดสินใจผิดพลาด ซึ่งเท่ากับยิ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

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 ถ้าไม่ใช่หมวกกันน็อก

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 ทั้งขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์โดยปราศจากหมวกกันน็อก!

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

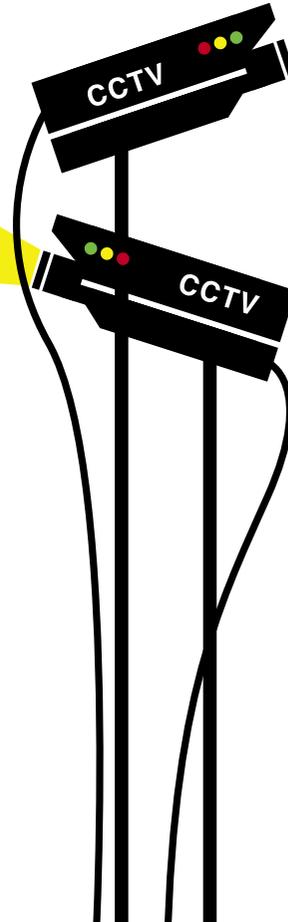


safety

ในหลาย ๆ ประเทศ มีกฎหมายห้ามมิให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี
ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เด็ดขาด ส่วนในบ้านเราเองระบุนิให้เด็กอายุ
ต่ำกว่า 15 ปีซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ทว่าในความเป็นจริง ด้วยความจำเป็น
ด้านเศรษฐกิจ บวกกับความไม่พร้อมด้านรถโดยสารสาธารณะ การจะ
บังคับไม่ให้เด็กนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์จึงเป็นไปได้ยาก อย่างไรก็ตาม
นี่ก็ไม่น่าจะเป็นเหตุให้ผู้ใหญ่ใช้ยกเป็นข้ออ้างในการไม่ให้ความสำคัญ
ต่อการจัดหาหมวกนิรภัยแก่เด็กมาสวมใส่ให้แก่ลูกๆ

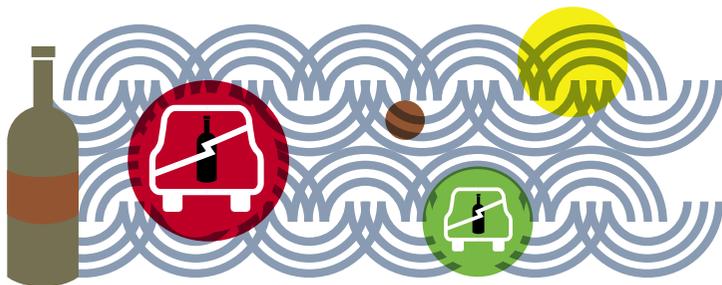
แม้จะมีบางหน่วยงานจัดทำหมวกคุณภาพดีออกแจกจ่ายแก่
ประชาชน แต่ก็ยังมิได้รับความสนใจเท่าใดนัก หรือบางหน่วยงานก็ได้
พยายามรณรงค์ให้ประชาชนเห็นว่า ผู้ใหญ่ที่ไม่จัดหาหมวกกันน็อกให้
เด็กที่ต้องนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์นั้น เข้าข่าย ‘ทารุณกรรมลูก’ (ทาง
อ้อม) เพราะผิดตามพรบ.คุ้มครองเด็ก มาตรา 26 ฐานละเลยการ
กระทำสิ่งที่จำเป็นต่อการป้องกันอันตรายต่อเด็ก

เราจึงควรร่วมกันเรียกร้องให้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
โดยเร็ว และกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันดูแลอย่างเข้มงวดจริงจัง
ต่อไป โดยอาจจะคำนึงถึงวิธีต่อไปนี้ด้วยก็ได้ นั่นคือ



1. แก้ไขปัญหาเจ้าหน้าที่ตำรวจ
ไม่เพียงพอสำหรับการกวดขันวินัยจราจร โดย
จัดการทรัพยากรกำลังพลอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพิ่มสัดส่วนของของการถูกตรวจ
จับหากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวก
นิรภัย โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจใช้วิธีตรวจจับ
โดยสุ่มเวลาและสถานที่
3. สื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายถึงข้อ
กฎหมายและความจำเป็นในการเพิ่มระดับ
ความเข้มงวดกวดขัน มีการเตือนผู้กระทำ
ผิดในช่วงเริ่มต้น ควบคู่ไปกับการสื่อสารให้
ประชาชนรับรู้กำหนดเวลาที่ชัดเจนในการเริ่ม
นำบทลงโทษปรับมาบังคับใช้อย่างจริงจัง
4. นำเทคโนโลยี (เช่น กล้อง CCTV)
มาช่วยในการประเมินผลการสวมหมวกนิรภัย
5. พัฒนาระบบข้อมูลให้สามารถระบุ
ผู้กระทำผิดซ้ำๆ เพื่อให้สามารถนำไปพิจารณา
ปรับเพิ่มการลงโทษให้เหมาะสมได้

3.3 ปลอดภัย... เมื่อขับแบบ ‘ไม่ดื่ม’



ล้าพังเมื่อเห็นตัวเลขผู้เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุในประเทศไทยเราก็อาจรู้สึกตกใจมากแล้วในจำนวนอันมากมาย 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!

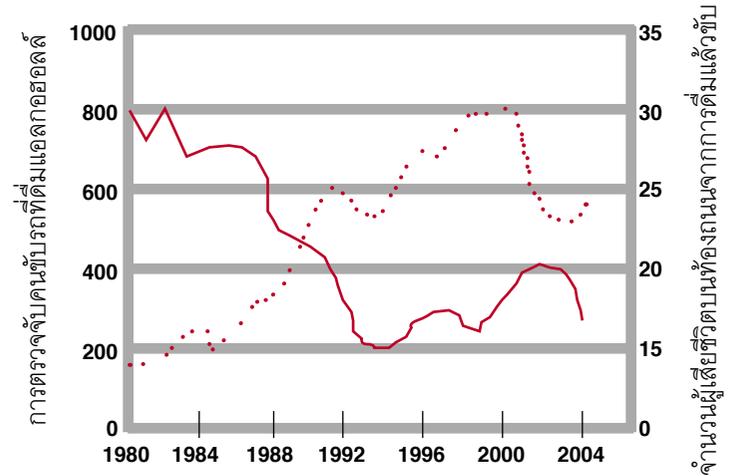
ทำไมประชาชนในประเทศแถบยุโรปจึงปลอดภัยจากดื่มแล้วขับมากกว่าในประเทศไทย

คำตอบคือ ประเทศแถบดังกล่าวได้ลงมือดำเนินการ 9 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับกรณี ‘ดื่มแล้วขับ’ ได้แก่

1. กดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับชี้ให้ต่ำ ตั้งแต่ 0.2 - 0.8 กรัมต่อดล. แล้วแต่ประเทศ (ของบ้านเรา 0.5 กรัมต่อดล.)
2. บังคับใช้กฎหมายตรวจจับด้วยวิธีสุ่มตรวจตามหลักสถิติ
3. ยึดใบขับขี่ ถ้าจับได้ว่าดื่มแล้วขับ
4. กดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับชี้หน้าใหม่และวัยรุ่นให้ต่ำกว่าผู้ขับชี้ทั่วไป เพราะเป็นกลุ่มเสี่ยงสูง
5. กำหนดลำดับขั้นการครอบครองใบขับขี่ให้สอดคล้องกับทักษะความรู้ 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 เมื่อกถึงวันนั้น 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

