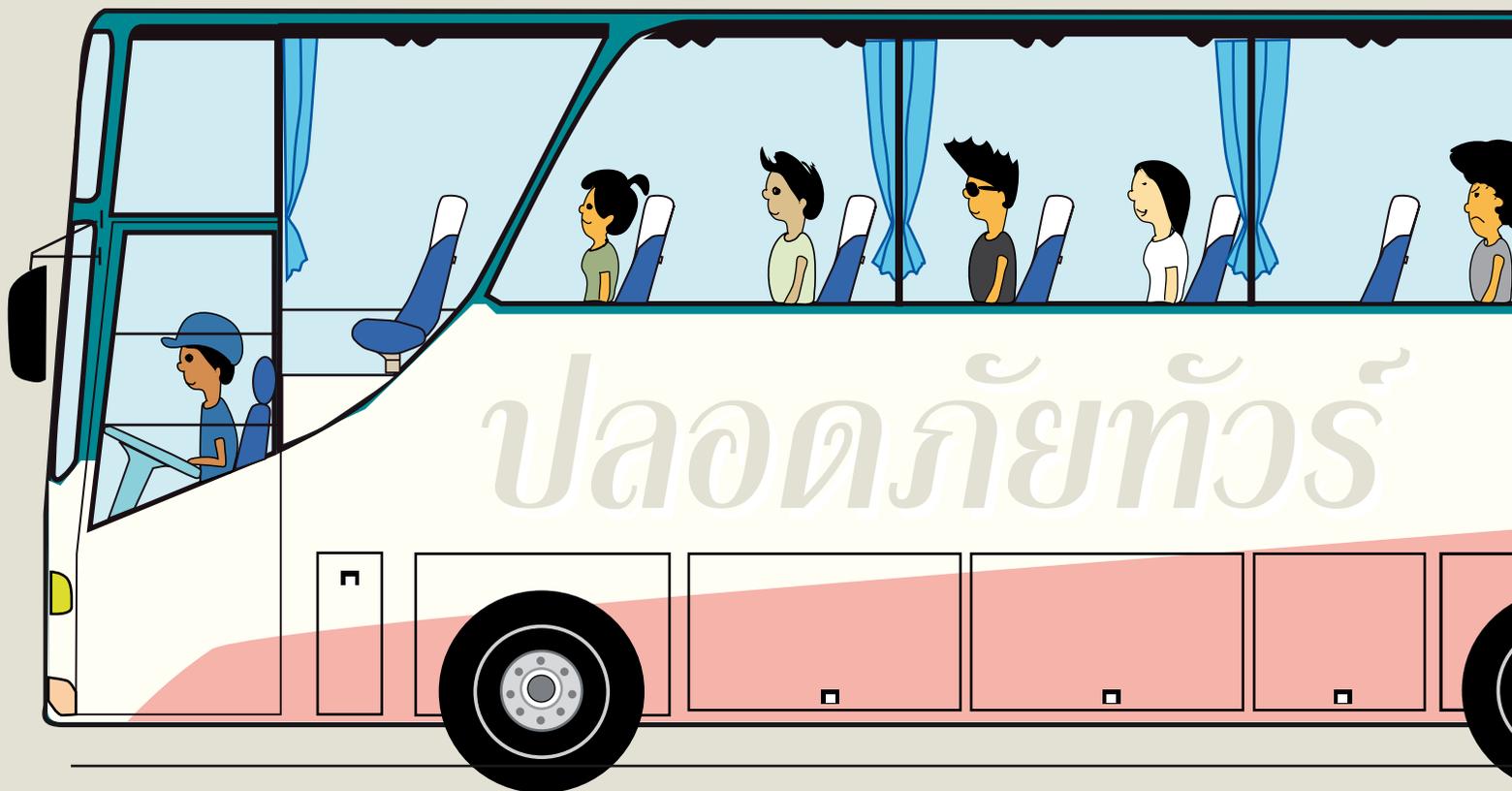


ร่วมทาง

บนถนน ทุกคนปลอดภัย

ฉบับพิเศษ
ปฐมฤกษ์



เดินทางปลอดภัยในรถสาธารณะ



บทบรรณาธิการ

ร่วมทาง

ทารกบางคนเกิดในรถ เด็กบางคนโตในรถ ผู้ใหญ่บางคนทำงานในรถ คนป่วยบางคนต้องทรมาณในรถ

โลกทั้งใบของใครหลายคนดำเนินอยู่บนท้องถนน ต่างแหวกว่ายเวียนบนเส้นทางวุ่นวายนี้โดยไม่รู้จักจบ สิ่งมีชีวิตที่เรียกว่าคนกับเหล่าเครื่องยนต์ไร้ชีพต่างปะปนร่วมสัญจรไปบนทางเดียวกัน

เราไม่สามารถควบคุมการกำเนิด และการขยายเผ่าพันธุ์อันรวดเร็วของรถยนต์ได้ และที่อยู่อาศัยทำกินของมันมีเพียงแห่งเดียว คือ ถนน ที่ยังคงขยายตัวอย่างไม่มีวันสิ้นสุด กลุ่มยานพาหนะเหล่านั้นต่างพากันเคลื่อนที่ไปเรื่อยๆ ตรวจจับยังมีเส้นทางรองรับ

เส้นทางของทุกคนไม่ว่าจะมาจากไหน หรือมีจุดหมายที่ใด ถนนหนทาง คือพื้นที่ร่วมทางชะตากรรมของทุกคน ไม่ใช่ของใครคนใดคนหนึ่ง แต่ถนนเป็นสาธารณะ แม้เกิดการพานพบเพียงชั่วคราว ถนนยังเป็นเส้นทางบอกเล่าเรื่องราวที่ผ่านไปมาของผู้คน

วารสารเล่มนี้จะทำหน้าที่บันทึกเรื่องราวหลากหลายที่สัญจร 'ร่วมทาง' กัน

เพราะบนถนนยังมีอีกหลายชีวิตที่ต้องดำเนินเคียงกันไป

ในดินแดนที่ผู้คนเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก แน่นอันวาร์ตราที่เพิ่มจำนวนอย่างรวดเร็วจำเป็นต้องยืดหยุ่นพื้นที่บนถนนกันอย่างอลหม่าน และนับวันปรากฏการณ์รถติดก็ยิ่งทวีความสาหัสมากขึ้นเรื่อยๆ

วิธีแก้ปัญหาที่ใครๆ ก็รู้ดีแต่ไม่เต็มใจทำก็คือ การหันมาใช้รถสาธารณะหรือระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น แต่จะอย่างไรให้ระบบการขนส่งมีบริการและมาตรฐานดีพอจะดึงดูดให้ผู้คนยอมสละรถเก๋งคันงามแล้วหันมาพึ่งบริการรถสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ รถไฟฟ้า หรือรถไฟฟ้ามอเตอร์ นั่นเป็นปัญหาที่ชวนให้สังคมต้องขบคิดกันในลำดับถัดไป

สำหรับฉบับแรกนี้ว่ากันด้วยเรื่องความปลอดภัยของระบบการขนส่งสาธารณะ

เจ้าของ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)

บรรณาธิการอำนวยการ

นพ.ชนะพงษ์ จินวงษ์

บรรณาธิการ

รุ่งฤทธิ เพ็ชรรัตน์

ศิลปกรรม

น้ำฝน อุดมเลิศลักษณ์

สำนักงาน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)

ภายใต้มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุน

การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

1168 ซอยพหลโยธิน 22 ถ.พหลโยธิน

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0-2511-5855

โทรสาร 0-2939-2122

Email : thainhf@thainhf.org

อำนวยการผลิต

บริษัท เปนไท่ พับบลิชซิ่ง

โทร. 0 2736 9918

โทรสาร. 0 2736 8891

อีเมล waymagazine@yahoo.com





contents

Hilight

เรื่องจากปก หน้า 8

ยกระดับมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตก่อนเวลาอันควรอันดับต้น ๆ ของคนไทย แม้เราอาจจะรู้สึกว่าอุบัติเหตุจากรถสาธารณะนั้นเกิดขึ้นนาน ๆ ที่ เมื่อเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ แต่ทุกครั้งที่มีเหตุเกิดกับรถสาธารณะขนาดใหญ่ มักจะก่อให้เกิดความสูญเสียจำนวนมากเสมอ

ถอดรหัสอุบัติเหตุ หน้า 20

เปิดเบื้องลึก... รถทัวร์ผี

ที่คอยหลอกหลอนสังคมไทย

อะไรทำให้คนไทยและสื่อมวลชนได้ตั้งฉายาด้วยความหมายที่แฝงถึงความน่ากลัว ความไม่ปลอดภัยแบบนั้น ที่สำคัญคือ แม้จะรู้กันว่าเป็นการเดินทางที่ต้องแบกความเสี่ยง ไม่ปลอดภัย แต่ทำไมต้องเลือกเดินทางไปกับ 'ทัวร์นรก'

ถนนรอบโลก 4 22 จำเผลอแล้วเจอกัน

หลักกิโลเมตร 6 23 ขอทาง(ให้จักรยาน)หน่อย

กลับให้ได้ ไปให้ถึง 8 24 ทางม้าลาย

เปิดไฟสูง 13 26 บนบาทวิถี

สิกรับถนน 14 27 รอบบ้านเรา

ระหว่างทาง 16 29 ป้ายบอกทาง

20 ถอดรหัสอุบัติเหตุ 30 ปลายทาง



4 ถนนรอบโลก

WORLD

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน



‘1.3 ล้านชีวิต เป็นจำนวนที่ต้องสังเวยบนท้องถนนทั่วโลกต่อปี และที่สำคัญร้อยละ 90 ของผู้เสียชีวิตอยู่ในประเทศกำลังพัฒนา’

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ทางองค์การสหประชาชาติลงมติประกาศให้ปี ค.ศ. 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งแผนการต่อสู้กับวิกฤติความปลอดภัยบนท้องถนน เบื้องหลังสำคัญของมตินี้มาจากแรงขับเคลื่อนโดยโครงการสร้างความปลอดภัยบนถนนของมูลนิธิเอฟไอเอ (FIA: Foundation for the Automobile and Society)

‘ความตายและความบาดเจ็บจาก

อุบัติเหตุบนถนน เป็นปัญหาสำคัญเกี่ยวกับการสาธารณสุขของโลก หากไม่มีใครมองเห็นปัญหานี้ การเดินทางสู่เป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษของสหประชาชาติก็คงลำบาก’ เป็นที่มาให้สมัชชาใหญ่ของสหประชาชาติผ่านร่างมติเรื่องนี้

แผนการของยูเอ็นในครั้งนี้ เปิดโอกาสให้เกิดการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานระหว่างประเทศและตัวแทนของชาติต่างๆ โดยมีเป้าหมายสำคัญคือ ต้องการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกกว่า 5 ล้านคน ผู้บาดเจ็บและพิการกว่า 50 ล้านคน ภายในปี ค.ศ. 2020

{ที่มา : makeroadssafe.org}

AUSTRIA

ศพสัตว์ป่าบนท้องถนน

‘มากกว่า 100,000 ชีวิตของสัตว์ป่าต้องถูกฆ่าตายต่อปี โดยยวดยานพาหนะบนถนนของประเทศออสเตรีย’ สมาคมการจราจรของออสเตรียกล่าว

สถิติเมื่อปีที่แล้วพบว่า ร้อยละ 40 ของกวางที่ตาย มาจากสาเหตุถูกรถชน และไก่อป่า 12,500 ตัว ต้องสังเวยบนถนน นอกจากนี้ยังมีชีวิตของบรรดากระต่ายป่าและสัตว์อื่นๆ อีกมากที่ต้องจบชีวิตบนท้องถนน

ปัญหาเกิดขึ้นจากการสร้างถนนโดยไม่ได้ออกแบบถึงความจำเป็น และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการตัดถนนแต่ละเส้น ทำให้เส้นทางมอเตอร์เวย์เกิดใหม่เป็นการบุกรุกเข้าทำลายที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่านานาชนิด

จากจำนวนตัวเลขของการสูญเสียชีวิตของสัตว์ป่าที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้สมาคมการจราจรของออสเตรียเล็งเห็นปัญหา และพยายามผลักดันให้หยุดการสร้างถนนบุกรุกพื้นที่รักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตรธรรมชาติ

{ที่มา : austriantimes.at}



VIETNAM

เพิ่มมาตรการความปลอดภัยบนถนน

มาตรการความปลอดภัยบนท้องถนนของประเทศเวียดนามได้ยกระดับมาให้ความสนใจกับเด็กๆ เนื่องจากความพยายามของทั้งนักเคลื่อนไหวและเครือข่ายต่างๆ ที่มุ่งสร้าง



ความตระหนักถึงการสวมหมวกกันน็อคให้กับเด็ก ๆ ขณะนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์

นายกรัฐมนตรี เหวียน เติน สุง (Nguyen Tan Dung) ได้ลงนามแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีฉบับที่ 32 เพื่อให้มีความครอบคลุมถึงการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารทุกคน โดยเฉพาะเพิ่มมาตรการเข้มงวดกับเด็ก ๆ

กฎหมายฉบับนี้ ย้ำเตือนให้บรรดาผู้ใหญ่ที่พาลูกหลานซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องใส่หมวกกันน็อคที่เหมาะสมให้กับเด็กที่มีอายุตั้งแต่ 6 ปีขึ้นไป หาก

ใครฝ่าฝืนจะต้องถูกปรับเป็นเงิน 100,000 – 200,000 ดองเวียดนาม หรือประมาณ 5 -10 ดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ยังมีผลไปถึงมาตรการความปลอดภัยบนท้องถนนอื่นๆ อีก อาทิ การเพิ่มค่าปรับขึ้นจากเดิม 4 เท่าในกรณีฝ่าสัญญาณไฟจราจร และเพิ่มค่าปรับเป็นเงินสูงถึง 1.4 ล้านดองเวียดนาม หรือประมาณ 75 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับผู้ที่เมาแล้วขับ

กฎหมายฉบับแก้ไขจะบังคับใช้ในเขตพื้นที่นครโฮจิมินห์และฮานอย ให้เป็นพื้นที่นำร่อง 3 ปี ก่อนจะขยายไปยังส่วนอื่นๆ ในเวียดนาม

{ที่มา : helmetvaccine.org}

SWITZERLAND

เทวดาข่างกนู

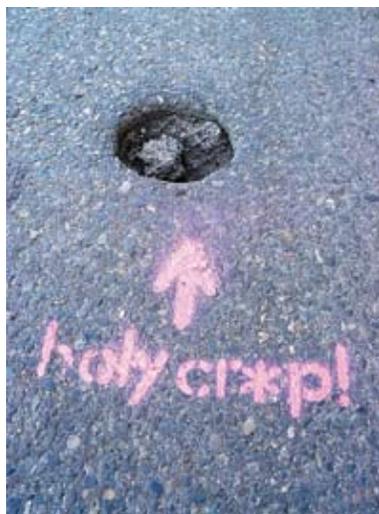
ตำรวจในเมืองฟรีบูร์ก (Fribourg) ประเทศสวิตเซอร์แลนด์เสนอไอเดียสุดแปลก โดยจ้างนักแสดงให้สวมชุดเทวดามายืนริมถนนสายที่พลุกพล่าน เพื่อเตือนสติให้ผู้ขับขี่รถชะลอความเร็วลง

เทวดาชุดขาวพร้อมปีกของเขา จะถูกจ้าง 20 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ เพื่อปฏิบัติภารกิจในการส่งสัญญาณมือเตือนไม่ให้ผู้ขับขี่เร็วเกินอัตรากำหนด แนวคิดนี้มาจากโฆษณาทางโทรทัศน์ที่นำเสนอโครงการขับขี่รถปลอดภัย โดยการลดความเร็วในการขับขี่

นักแสดงนิรนามในชุดเทวดายืนข้างถนนมาอย่างน้อย 6 เดือนแล้วในฝั่งตะวันตกของสวิตเซอร์แลนด์ เพื่อส่งสัญญาณว่าถ้าไม่อยากเจอเทวดาตัวจริงก็ต้องขับรถช้าๆ

แม้ว่าโครงการนี้จะได้รับความสนใจอย่างมาก แต่กลับมีเสียงท้วงติงว่าเมื่อเห็นเทวดายืนอยู่ริมถนน อาจยังทำให้พวกเขาตกใจและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้นไปอีก

{ที่มา : dailymail.co.uk}



USA

ศิลปะข้างหลุม

จิตรกรและนักเคลื่อนไหวที่หลงใหลการปั่นจักรยานได้รวมตัวกันในนาม 'กลุ่มซ่อมแซมในเขตเมือง' (Urban Repair Squad) ภารกิจของพวกเขาส่วนใหญ่จะเป็นการสร้างสัญลักษณ์และเครื่องหมายต่างๆ บนท้องถนน เพื่อส่งสัญญาณให้หันมาสนใจความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยาน

ถนนกลางมหานครนิวยอร์กเต็มไปด้วยหลุมบ่อและพื้นถนนขรุขระ บ่อยครั้งได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมากมาย ทำให้นักเคลื่อนไหวกลุ่มนี้ได้สร้างกระแสด้วย

การพ่นสีคำเตือนเสียงอุทานต่างๆ กำกับตามรายการทางที่ชำรุด เพื่อเตือนให้เห็นถึงอันตรายจากการละเลยหลุมเล็กๆ บนท้องถนน

เหล่านักปั่นยังเคยตัดสินใจทำสิ่งที่เจ้าหน้าที่รัฐไม่ยอมให้กับพวกเขา คือ การลงมือทาสีช่องทางจักรยานบนถนนสายสำคัญด้วยมือของพวกเขาเอง

ถนนอีกหลายเส้นในกรุงนิวยอร์กยังคงมีปัญหาถนนชำรุดจนอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ถนน โดยเฉพาะผู้ขี่รถจักรยาน ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย หากเพียงแค่ตกหลุมเล็กๆ บนถนน

ตราบิตที่หลุมเหล่านั้นยังไม่ได้รับการเหลียวแล นักปั่นจักรยานพร้อมด้วยจานสีในมือกลุ่มนี้ก็ยังคงเดินทางแต่มีสติต่อไป

{ที่มา : thelmagazine.com}

SOUTH KOREA

โซลขาวเปลี่ยนโคมระยงแบบขงมวอลชง

สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีของเกาหลีใต้ กำลังสร้างรูปแบบถนนและระบบขนส่งสาธารณะแบบใหม่ โดยผลิตรถขนส่งมวลชนสาธารณะที่ใช้พลังงานไฟฟ้า พร้อมกับสร้างถนนรูปแบบใหม่ที่สามารถเติมพลังงานไฟฟ้าได้ โดยไม่ต้องพึ่งการเสียบปลั๊ก

กลไกการทำงานของระบบนี้เกิดจากการฝังตัวเหนี่ยวนำไฟฟ้าไว้ใต้พื้นถนน เพื่อเป็นเสมือนตัวถ่ายโอนพลังงานไฟฟ้าไปสู่ยานพาหนะ ซึ่งเปลี่ยนรูปแบบการชาร์จแบตเตอรี่ของยานพาหนะจากเดิมที่ต้องส่งกระแสไฟฟ้า

ผ่านทางสายไฟ มาเป็นการเติมพลังงานไฟฟ้าที่มาจากพื้นถนนที่บรรจุตัวเหนี่ยวนำแทน

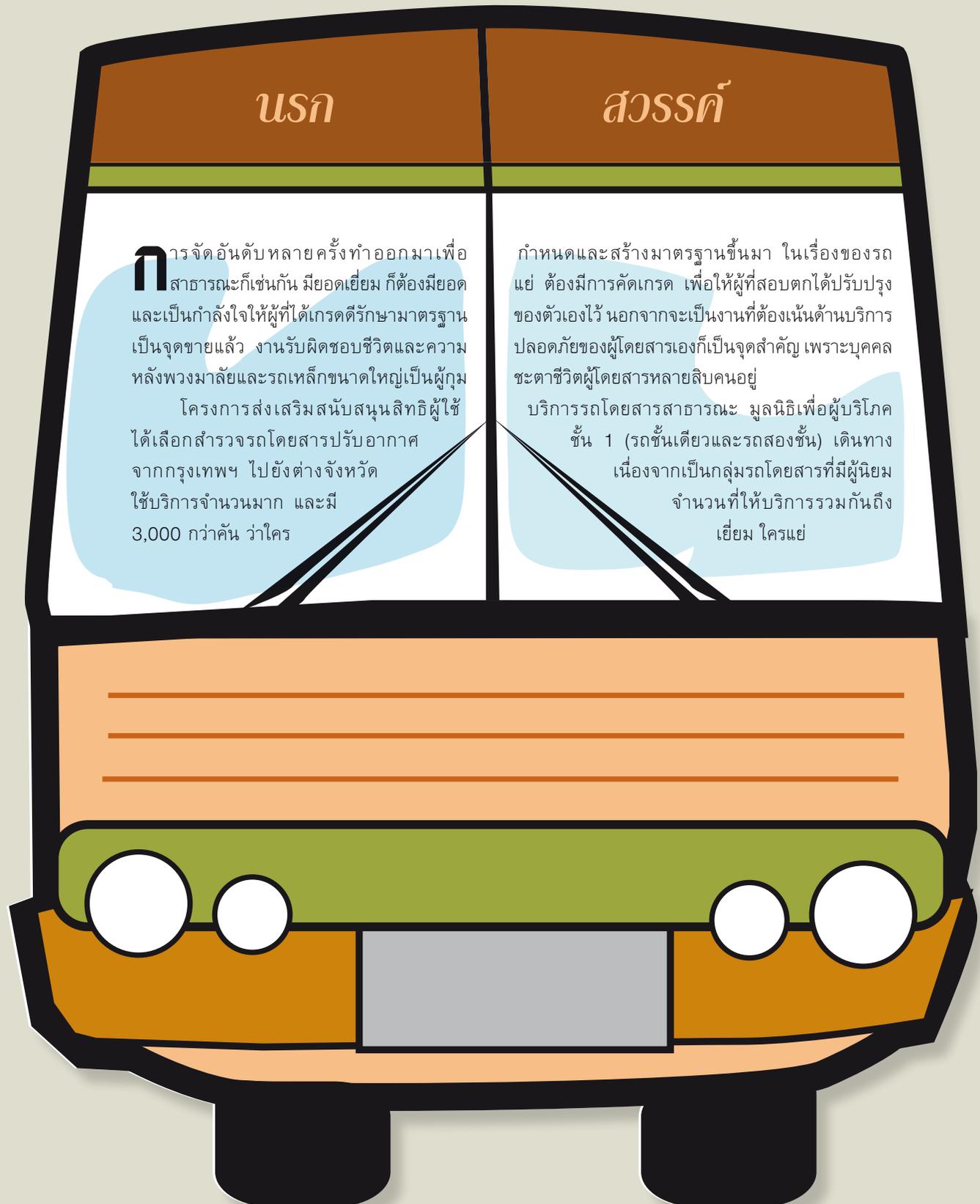
ตอนนี้ ทางเกาหลีใต้ได้สร้างรถต้นแบบออกมาก่อนจำนวน 4 คัน และกำลังทดลองใช้งานระบบในถนนเพียงไม่กี่สายในกรุงโซล รถพลังงานไฟฟ้าแบบใหม่สามารถชาร์จไฟได้เร็วกว่าและบรรจุแบตเตอรี่ที่น้ำหนักเบากว่ารถพลังงานไฟฟ้าแบบเดิม

นับได้ว่าเป็นอีกก้าวที่สำคัญสำหรับการเดินทางในโลกที่น้ำมันกำลังจะหมดไป

{ที่มา : reuters.com}



5 อันดับ ยอดเยี่ยม ยอดแย่



ภาคเหนือ

สำรวจทั้งหมด 19 บริษัท

ยอดเยี่ยม

ยอดเยี่ยมภาคเหนือ

- 1 บริษัท ขนส่ง ร้อยละ 81.25
- 2 บริษัท ชาภูทิว ร้อยละ 78.13
- 3 บริษัท คฤหาสน์ทิว ร้อยละ 71.88
- 4 บริษัท วิริยะทิว-แพททิว ร้อยละ 64.58
- 5 บริษัท วิริยะทิว ร้อยละ 64.58

ยอดแย่

ยอดแย่ภาคเหนือ

- 1 บริษัท แอมบาสเตอร์ ร้อยละ 20.83
- 2 บริษัท ศรีทิววงศ์ทิว ร้อยละ 31.25
- 3 บริษัท ทันจิตทิว ร้อยละ 46.88
- 4 บริษัท พิษณุโลกยานยนต์ ร้อยละ 46.88
- 5 บริษัท อินทราทิว ร้อยละ 47.92

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สำรวจทั้งหมด 27 บริษัท

ยอดเยี่ยมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- 1 บริษัท รุ่งประเสริฐทิว ร้อยละ 83.33
- 2 บริษัท ขอนแก่นทิว ร้อยละ 69.79
- 3 บริษัท แอร์อูตร ร้อยละ 69.79
- 4 บริษัท ประหยัดทิว ร้อยละ 69.79
- 5 บริษัท อีสานทิว ร้อยละ 67.74

ยอดแย่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- 1 บริษัท บุษราคัมทิว ร้อยละ 32.29
- 2 บริษัท 407 พัฒนา ร้อยละ 32.29
- 3 บริษัท ชุมแพทิว ร้อยละ 36.46
- 4 บริษัท ยโสธรทิว ร้อยละ 36.46
- 5 บริษัท พิบูลทิว ร้อยละ 37.50

ภาคใต้

สำรวจทั้งหมด 17 บริษัท

ยอดเยี่ยมภาคใต้

- 1 บริษัท ปิยะรุ่งเรืองทิว ร้อยละ 81.25
- 2 บริษัท สมบัติทิว ร้อยละ 72.92
- 3 บริษัท นครศรีราชาทิว ร้อยละ 67.71
- 4 บริษัท กรุงสยามทิว ร้อยละ 65.63
- 5 บริษัท ขนส่ง ร้อยละ 65.63

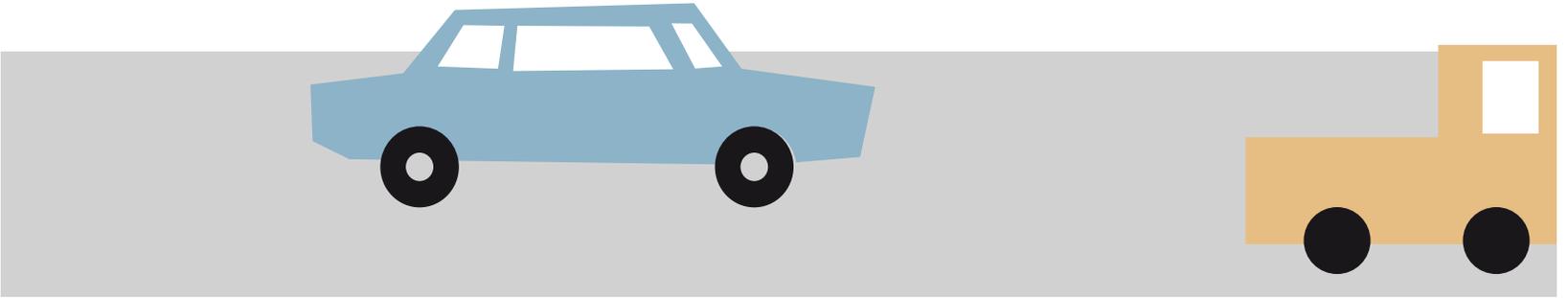
ยอดแย่ภาคใต้

- 1 บริษัท ทริพย์ไพศาลทิว ร้อยละ 40.63
- 2 บริษัท สุวรรณที่ทิว ร้อยละ 46.88
- 3 บริษัท สยามเดินรถ ร้อยละ 48.96
- 4 บริษัท นครศรีธรรมราชทิว ร้อยละ 53.13
- 5 บริษัท ภูเก็ตเซ็นทรัลทิว ร้อยละ 55.21

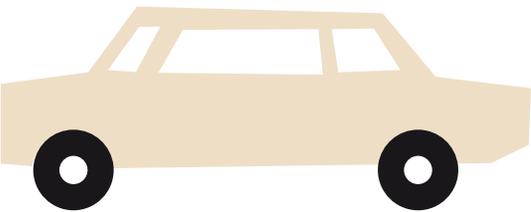


ยกระดับมาตรฐาน รถโดยสารสาธารณะ



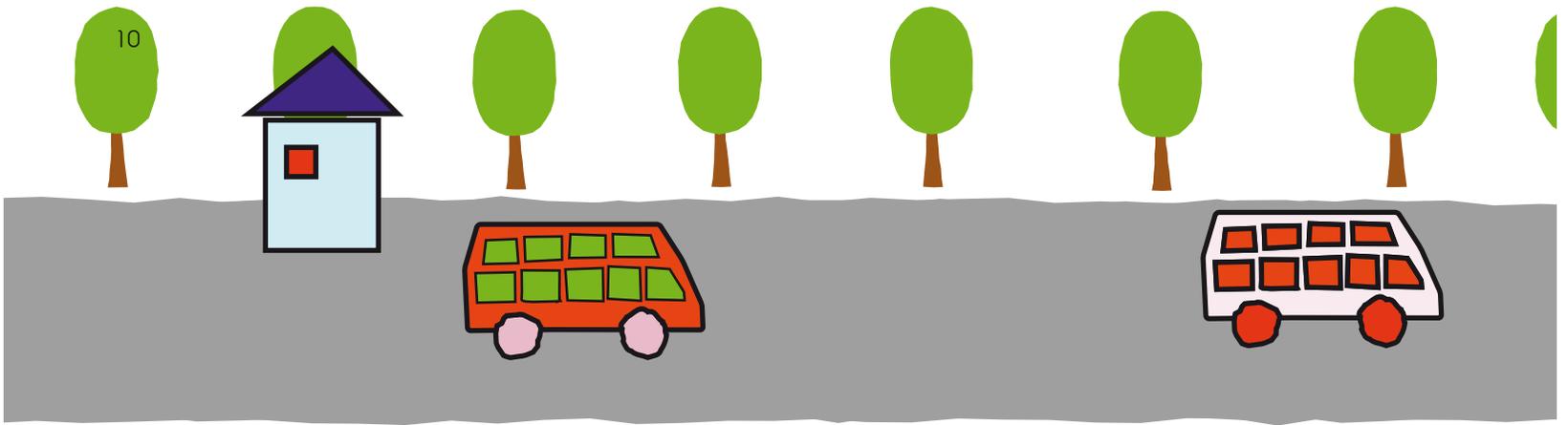


ถ้า ไม่นับการป่วยไข้ไม่สบายจากโรคสุดฮิตทั้งหลาย อย่างมะเร็ง โรคหัวใจ อุบัติเหตุจากรถนับเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของคนไทย ที่เห็นกันบ่อยๆ จนชินตา ก็เห็นจะเป็นรถมอเตอร์ไซด์ที่มีขนาดเล็กมากเมื่อเทียบกับพาหนะสายพันธุ์อื่นบนถนน



หากพูดถึงอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับรถสาธารณะ อย่างรถบัส รถทัวร์ เราอาจจะรู้สึกว่ามันเกิดขึ้นนานๆ ที่เมื่อเทียบกับรถประเภทอื่น เช่น รถเก๋ง หรือมอเตอร์ไซด์ แต่ทุกครั้งที่มีเหตุเกิดกับรถสาธารณะขนาดใหญ่ ตามคำเปรียบเปรยว่า ‘ตัวใหญ่ล้มดัง’ การล้มของพีเอ็มพวกนี้ก่อให้เกิดความสูญเสียจำนวนมาก ตามขนาดที่ไม่ต่างจากสลิปล้อของรถนั่นเอง





ใน 1 ปีอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะนั้นเกิดขึ้นบ่อยกว่าที่คิด โดยเป็นจำนวน 3,000 - 4,000 คันต่อปี 2 ใน 3 ของเหตุทั้งหมดเกิดขึ้นในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่วนที่เหลือเกิดขึ้นในต่างจังหวัด เพียงแค่ครึ่งปี พ.ศ. 2551 มีรายงานข่าวการเกิดเหตุกว่า 51 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บกว่า 890 คน และเสียชีวิต 63 คน ยังไม่รวมถึงความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจกว่าหมื่นล้านบาท

ถ้าย้อนดูต้นตอของอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง จะพบว่ามาจากผู้ขับขี่เป็นหลัก แต่นอกเหนือจากประเด็นความประมาทของคนแล้ว ลึกไปกว่านั้นยังมีสาเหตุจากการขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยซ่อนอยู่ด้วย โดยเฉพาะอุปกรณ์พื้นฐานอย่าง 'เข็มขัดนิรภัย' รวมไปถึงสภาพรถที่เก่าทรุดโทรมไปจนถึงเสื่อมสภาพทั้งตัวถัง เบรก ล้อ และอุปกรณ์เสริมหลายอย่างที่ไม่ได้มาตรฐาน

ประเทศไทยมีกฎหมายหลายฉบับเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ แต่เหมือนกับการทิ้งขยะให้ลง

ถัง ด้วยสาเหตุเดิมๆ อย่างความมั่งง่าย ไม่ใส่ใจเกรงกลัวกฎหมาย ทำให้การบังคับใช้ไม่เป็นผล

เราจะเห็นได้ตั้งแต่มาตรฐานของพนักงานที่ไม่ได้มีเกณฑ์ หรือระบบที่เคียดเคี้ยวเด็ดขาดออกมาควบคุมมาตรฐานของพนักงานขับรถ และพนักงานบริการ อย่างระบบขนส่งทางอากาศหรือรถไฟฟ้า ทั้งที่ส่วนใหญ่แล้วก็เป็นกิจการที่มีเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเหมือนกัน แต่การทุ่มทุนงบประมาณไปกับเรื่องพวกนี้ การขนส่งทางรถยังเป็นรองอยู่หลายขุม จึงทำให้ผลออกมาเป็นอย่างที่เห็น

นอกจากประเด็นของคนแล้ว รถโดยสารในปัจจุบันยังใช้บริการของอยู่ที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ประกอบตัวรถ อาจจะด้วยสาเหตุด้านความปลอดภัย และระบบสัมปทานที่เป็นอยู่บีบให้ผู้ประกอบการคิดเรื่องกำไรขาดทุนเป็นหลัก ความปลอดภัยจึงเป็นเรื่องที่มองได้เพียงหางตาเมื่อเทียบกับเงิน นี่เป็นหนึ่งในเงื่อนไขว่ในระบบรถโดยสารสาธารณะไว้ให้หยุดอยู่กับที่ และยังไม่ได้มีการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้

ประชาชนไว้ใจได้

ในขณะที่ระบบขนส่งอื่นๆ แข่งขันกันเพื่อให้ได้ใจลูกค้าด้วยบริการที่ดี แต่รถสาธารณะ กลับเป็นทางเลือกที่จำเป็นต้องเลือก ด้วยราคาที่ประหยัดกว่า

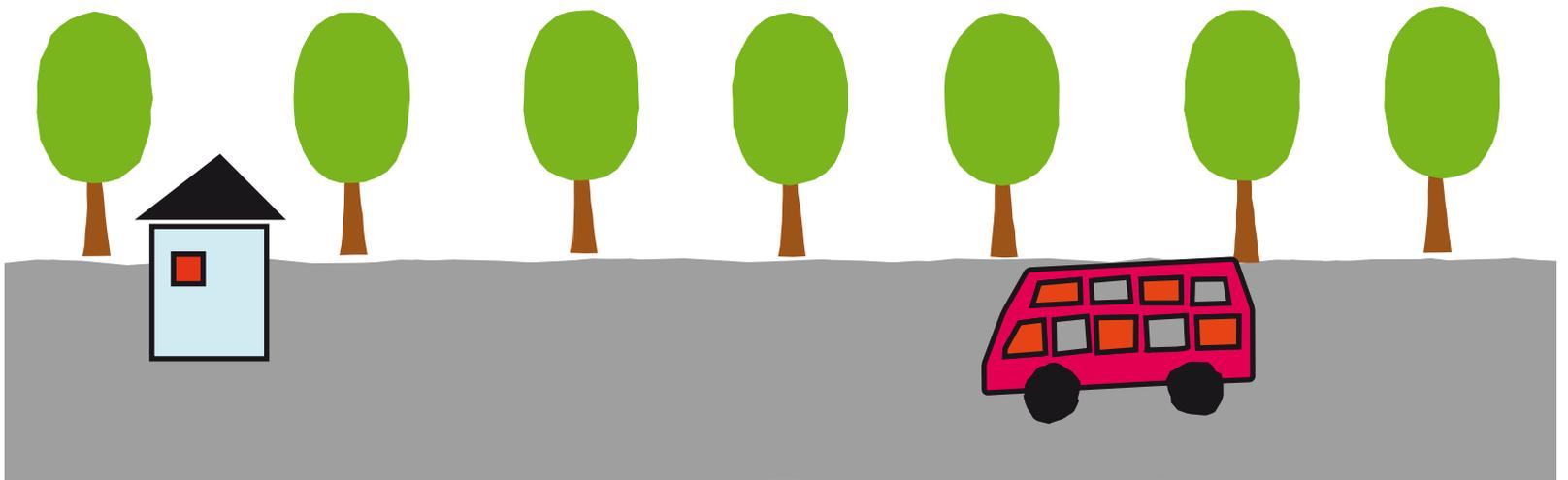
เมื่อผู้ประกอบการรู้ว่าคนจำเป็นต้องใช้ ต่อให้รถมีสภาพดีหรือแย่อย่างไร คนก็ต้องใช้ จึงไม่มีความจำเป็นจะต้องปรับปรุงการบริการให้เล็ศหุร่มากเกินไป ในสายตาผู้ประกอบการมันคือความสิ้นเปลือง

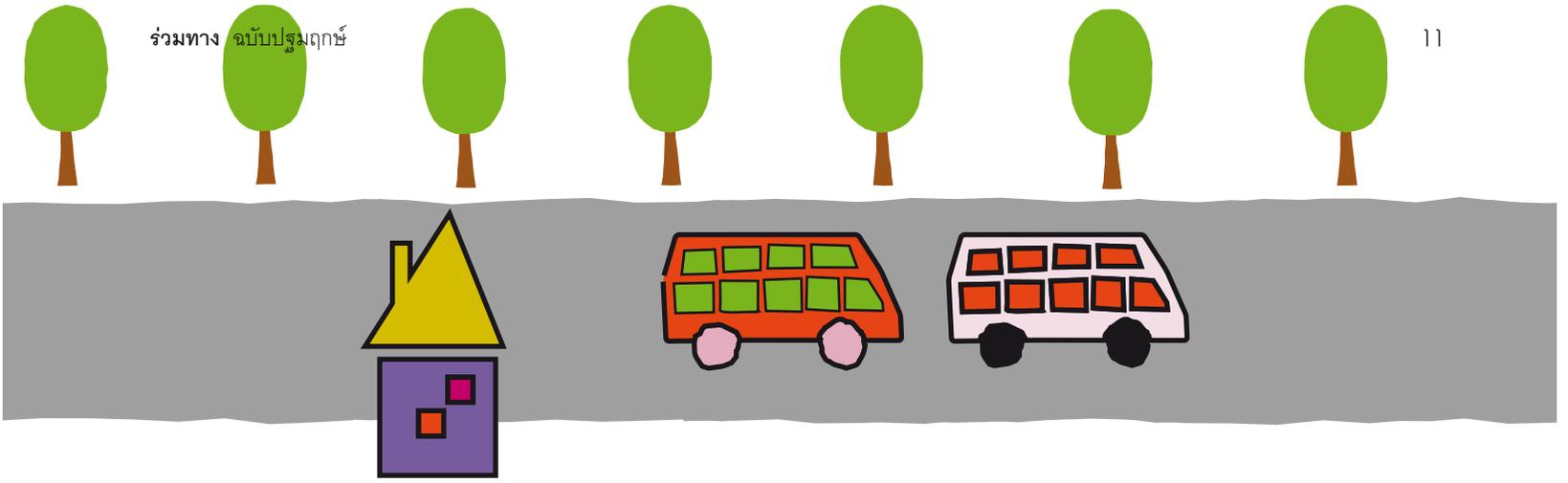
เมื่อรถไม่เปลี่ยน คนไม่เปลี่ยน ภาพที่เราจะเห็นในอนาคตก็คงไม่ต่างจากเดิม

จากการพิจารณาบทบทวนทั้งหมด จึงได้เกิดการระดมสมองจากหลายภาคส่วน เพื่อช่วยกันกำหนดนโยบายยกระดับมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ และทิศทางการปรับปรุง โดยมีเนื้อหาที่น่าสนใจคือ

มาตรฐานรถ

1. กำหนดมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัย การยึดติดกับเก้าอี้ของรถโดยสารสาธารณะ





และกำหนดให้ติดตั้งในทุกที่นั้น

2. ฝึกอบรมพนักงานขับรถ กำหนดให้เป็นอาชีพเฉพาะที่ต้องมีใบประกอบวิชาชีพ และส่งเสริมให้มีสวัสดิการที่ดี

3. การบังคับใช้กฎหมายให้เกิดมาตรฐานของรถสาธารณะอย่างเข้มงวด

4. หน่วยงานราชการควรเป็นแบบอย่างในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย

นอกจากจะต้องขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการแล้ว ภาครัฐเป็นอีกส่วนหนึ่งที่ต้องยื่นมือเข้ามากำกับดูแลเรื่องนี้ด้วย

1. ภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการเพื่อยกระดับให้รถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัย เช่น จัดการสัมปทานที่เป็นธรรม ลดภาษีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย เป็นต้น

2. ภาครัฐควรเข้ามาลงทุน เพื่อให้เกิดมาตรฐานและความปลอดภัยเต็มรูปแบบ

ทั้งหมดนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของก้าวแรกที่จะกลายเป็นจุดเริ่มต้นของทุกภาคส่วนในสังคม เพื่อพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยอันเป็นสาธารณะของรถขนส่งให้เป็นความรับผิดชอบ

ของทุกคนในสังคม ไม่ใช่อยู่ในมือใครคนใดคนหนึ่งเท่านั้น

ถึงเวลากันศึกษาปลอดภัย

ถ้าไม่นับรถสาธารณะที่วิ่งประจำทางแล้ว รถบัสเหมาเช่าคือตัวการสำคัญในอุบัติเหตุเสมอ เพราะไม่ได้มีการควบคุมที่เป็นระบบ ทั้งรถ และคน หรือที่เราเรียกว่า ‘จิ้งฉับทัวร์’ ซึ่งมักจะเหมารถกันไปเป็นคณะ

สิ่งที่คณะทัศนจรตระเตรียมก่อนออกเดินทาง มักเป็นการเตรียมพร้อมด้านที่พักอาหาร สุราปลาบั้ง จุดแวะระหว่างทาง กิจกรรม และแผนเส้นทางเมื่อไปถึงที่หมาย

ดูเหมือน ‘ความปลอดภัยและสวัสดิภาพ’ ของผู้โดยสาร เป็นสิ่งที่ถูกละเลย ไม่มีใครพูดถึง และยกให้เป็นความรับผิดชอบของพนักงานขับรถแต่เพียงผู้เดียว

ดังที่เราจะพบเห็นกันได้บ่อยตามหน้าหนังสือพิมพ์ เช่น

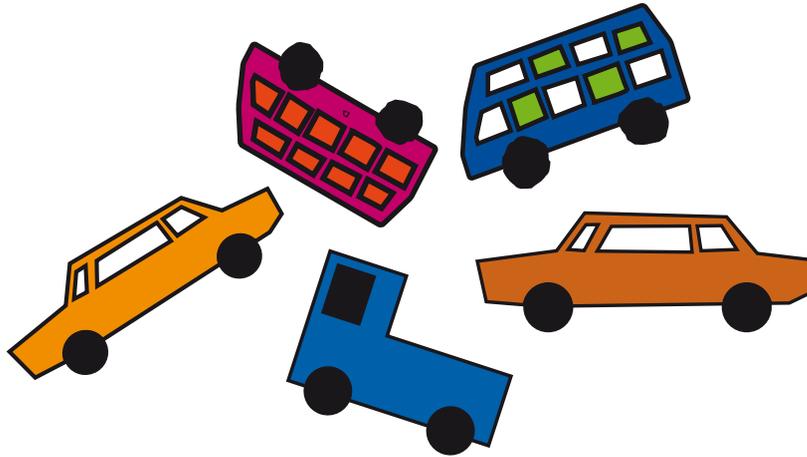
เหตุสะเทือนขวัญปลายปี พ.ศ. 2551 ที่อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี ทำให้คณะ

นักศึกษาวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีขอนแก่นเสียชีวิต 21 ราย ระหว่างเดินทางไปทัศนศึกษาที่จังหวัดจันทบุรี แม้จะสร้างความตื่นตัวเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง ตามด้วยการปรับปรุงพื้นที่เสี่ยงบนเส้นทางสาย 304 แต่นั่นอาจยังไม่พอ

อุบัติเหตุและการเสียชีวิตของคณะ อสม.สมุทรปราการ 17 ราย บาดเจ็บอีก 28 ราย ที่จังหวัดกระบี่ ระหว่างไปดูงานเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2552 เป็นประจักษ์พยานเมื่อตำรวจสันนิษฐานว่าอาจเกิดจากการหลับในของคนขับ

ล่าสุดเมื่อ 15 กรกฎาคมที่ผ่านมา เกิดเหตุรถทัศนศึกษาโรงเรียนชลราษฎรอำรุงจังหวัดชลบุรี บรรทุกนักเรียน 200 คนกลับจากดูงานที่มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมาเสียหลักพุ่งชนรถลึบล้อขณะลงเขาช่วงนาดี-กบินทร์บุรี ส่งผลให้คนขับและนักเรียน 2 คนเสียชีวิต มีผู้บาดเจ็บกว่า 50 คน





ย้อนรอยอุบัติเหตุขณะทัศนาวจร ในรอบปี พ.ศ. 2552

11 มกราคม คณะครู 60 ท่านจาก อ.เพ็ญ จ.อุดรธานี ไป อ.วังสะพุง จ.เลย ช่วงลงมาด้วยความเร็วสูง รถสองชั้นจึงเกิดพลิกคว่ำ เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บกว่า 50 ราย

10 เมษายนรถนำเที่ยวเชียงใหม่คณะแม่บ้าน อบต.เรือเสาะ ชนกับรถบรรทุก 18 ล้อที่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช ภรรยานายอ.เรือเสาะ เสียชีวิต พบผู้บาดเจ็บจำนวนมาก

21 เมษายน นายก อบต. นายกเทศบาล และเจ้าหน้าที่การคลังทั่วประเทศ 200 คน ดูงานที่พืดยาและระยองโดยรถชั้นครึ่ง 4 คัน มีรถกระบะตัดหน้ารถพลิกล้มบาดเจ็บทั้งคัน 50 ราย

5 พฤษภาคมเจ้าหน้าที่สาธารณสุข และ อสม. อ.ทับค้อ จ.พิจิตร ทัศนศึกษาที่ภูเก็ท ปิกนิกข้างขวาของรถหัก ทำให้พลิกคว่ำบนทางคว้นบางพูน จ.ปทุมธานี มีผู้บาดเจ็บ 20 ราย

7 พฤษภาคมเจ้าหน้าที่เทศบาลต.เลิงสาง 45 คน เดินทางไปร่วมโครงการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารที่ จ.ตราด ด้วยรถโดยสารไม่ประจำทาง ขณะแล่นออกจากเทศบาลได้ 9 กม. ก็เสียหลักพลิกคว่ำตรงทางโค้ง เนื่องจากคนขับไม่ชำนาญเส้นทาง ไม่มีผู้เสียชีวิต

13 พฤษภาคม รถคณะนักท่องเที่ยวชาวจีนชนกับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ที่ ถ.เพชรเกษม กม. 46-47 อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม บาดเจ็บ 28 ราย

21 พฤษภาคม อบจ.โคราช นำคณะผู้นำชุมชน เทศบาลและ อบต. 500 คน โดยสารรถ

12 คัน ดูงานที่พืดยา รถพุ่งชนท้ายรถบรรทุก 10 ล้อ พลิกคว่ำบริเวณถนนสาย 304 เลียงเมืองจะเข็งเทรา-กบินทร์บุรี บาดเจ็บ 2 ราย

*ข้อสังเกต

ช่วงเวลาเกิดเหตุมักเป็นช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม ใกล้กับเทศกาลปีใหม่ไทย ซึ่งเป็นช่วงวันหยุดยาว คนใช้เส้นทางจำนวนมาก และยังอยู่ในช่วงฤดูร้อน ยังไม่มีฝนซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง

ข้อมูลทีกล่าวมาไม่ได้ยกมาให้ตกใจกลัว ไม่กล้าออกไปไหน แต่เพื่อให้ตระหนักและร่วมกันหาทางป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ อันจะนำไปสู่การสูญเสียทั้งทรัพย์สินและชีวิตที่มีคุณค่า

สาเหตุของอุบัติเหตุระหว่าง ทัศนาวจร

แบ่งได้ 2 ประเด็น คือ

1. คนขับ

- ไม่ชำนาญเส้นทาง หยุตรขณะคับขัน เบรกกะทันหัน
- ร่างกายไม่พร้อม พักผ่อนไม่เพียงพอ
- ขับทางไกลเป็นเวลานานโดยไม่มีการลับเปลี่ยน

2. สภาพสว

- โครงสร้างรถบัสสูงกว่าหนึ่งชั้นทำให้เสี่ยงต่อการพลิกคว่ำในพื้นที่ลาดชัน
- ขาดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ได้มาตรฐาน อาทิ เข็มขัดนิรภัยผู้โดยสาร
- ตัวถังรถและการยึดเกาะเก้าอี้ไม่แข็งแรง

แนวทางป้องกัน

จากสาเหตุดังกล่าว สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขณะทัศนาวจรตามแนวทางต่อไปนี้

พนักงานขับรถ อาจต้องเข้มงวดกรณีออกใบอนุญาตขับสำหรับพนักงานกลุ่มนี้โดยเฉพาะ และต้องมีคนขับสำรองในระยะทางที่มากกว่า 400 กิโลเมตร ควรส่งเสริมให้ติดตั้งจีพีเอส รวมถึงอุปกรณ์ตรวจสอบพฤติกรรม การขับที่ ว่าขับเร็วเกินกำหนดหรือไม่ บริษัทต้นสังกัดสามารถติดตามการทำงานของพนักงานตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวรถและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยรถทัศนาวจรสองชั้นได้รับความนิยมเพราะความสะดวกสบาย ราคาไม่แพง แต่มีความสูงของตัวถังกว่า 4 เมตร จึงควรกำหนดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยพื้นฐาน อาทิ ระบบช่วยหน่วงขณะเบรก และเข็มขัดนิรภัยประจำที่นั่งผู้โดยสาร จึงควรให้ความรู้เรื่องประเภทรถ อย่าดูเพียงภาพลักษณ์และความสะดวกสบายภายใน ต้องใส่ใจกับความปลอดภัยก่อน นอกจากนี้ รถที่เปลี่ยนมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี ทำให้น้ำหนักรถเพิ่มขึ้นกว่า 1 ตัน มีผลต่อการยึดเกาะถนนและรักษาศูนย์ถ่วง โอกาสพลิกคว่ำย่อมมากกว่า

3. เส้นทาง ผู้ว่าจ้างต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางเลือกเส้นทาง จากทางที่สามารถแวะพักสะดวก มีที่ท่องเที่ยวระหว่างทาง หรือเส้นทางลัดเพื่อประหยัดเวลา เป็นเส้นทางที่มีความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารแม้จะมีระยะทางไกลกว่าแทน



คิดถึง...จำเจย

ทหลายคนสงสัยว่าเขาหายไปไหน ‘จำเจย’ ผู้มีคุณูปการมากมายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในกรุงเทพฯ

ใครไม่รู้จักจำเจยสามารถเปิดสืบค้นข้อมูลในอินเทอร์เน็ต จากเว็บไซต์สารานุกรมเสรีจะพบว่าเขาคือ รูปปั้นตำรวจจราจรที่อยู่ตามสี่แยกนั่นเอง ส่วนชื่อก็มาจากกิริยาของท่านนั่นแหละ ‘เจย’

‘รูปลักษณะของจำเจย มีทั้งที่จัดสร้างขึ้นเพียงครึ่งตัว และเต็มตัวเท่าคนจริง แบบเต็มตัวนั้นมีความสูง 180 เซนติเมตร ทุกตัวเป็นชายหนุ่มสวมเครื่องแบบตำรวจจราจร โดยมีทั้งที่อยู่ในท่าวันทยาอุบายอย่างตำรวจ มีโบหน้ายิ้มแย้ม และทำยืนตรง มีโบหน้าเคร่งขรึม’

หลังจากที่จำเจยทำหน้าที่อย่างขะมักเขม้นมาตั้งแต่ปี 2550 จนถึงปลายปี 2552 ท่านก็ถูกปลดประจำการด้วยเหตุผลของผู้ใหญ่ในวงสีกากีว่า

“มีประชาชนเขียนจดหมายมาว่า เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ปฏิบัติหน้าที่ และชอบแอบอยู่หลังเสาไฟฟ้า เพราะมีหุ่นตำรวจยืนอยู่แล้ว ซึ่งเห็นว่าไม่เหมาะสม จึงสั่งการให้นำหุ่นรูปตำรวจออกให้หมด”

หน้าที่หลัก ๆ ของจำเจยก็คือ ทำหน้าที่แทนตำรวจ คอยยืนเด่นเป็นสง่าประจำอยู่ตามสี่แยก คอยเตือนสติให้ผู้คนได้สำรวจตัวเองว่ากำลังทำผิดกฎหมายอยู่หรือไม่

จำเจย หรือ ‘เทวรูปโพลิศ’ นั้น มีการจัดทำขึ้นด้วยแรงจิตศรัทธาของเหล่าประชากรชาวกรุง ผู้เลื่อมใสในอำนาจความศักดิ์สิทธิ์ของ

เหล่าคนชุดสีกากี ด้วยเชื่อ

กันว่าคุ้มครองกฎหมาย และพิทักษ์สันติราษฎร์ ได้ชะงัดนัก บนท้อง

ถนน ใครไปใครมาบน

ยวดยานรีบเร่ง ต่างต้อง

ชะงักงัน เครื่องครัดกฎจราจร

กันเฝ้าปรึษา ท่านทำให้เหล่า

ผู้ใช้ถนนมีสติในการขับขี่มากขึ้น

แหม...เวรี่กู๊ดไอดี

ในตอนนั้น รูปปั้น

‘จำเจย’ ตำรวจหนุ่มผู้ยืนท่า

ตะเบ๊ะนั้นระบาดกระจายไปทั่ว

ทุกแยก ดูไม่ต่างจากการสร้างพระ

ประธาน หรืออุโบสถเท่าไรนัก เพราะ

ต้องมีการจารึกชื่อผู้สร้างไว้ວຽດບູ

กัน ‘จำเจย’ จึงมีป้ายโฆษณาห้าง

ร้านผู้บริจาคเงินจัดทำห้อย

ไว้ที่ตัวเองด้วย

เคยมีคำถามมากมายเกี่ยวกับท่าทางอันน่าฉงนของ ‘จำเจย’ ที่ทำท่าตะเบ๊ะว่ามันดูไม่ค่อยเป็นธรรมชาติเลย ทั้งที่มีสถานะเป็นผู้ถือกฎบ้านเมือง (บางครั้งก็อยู่เหนือ) รูปเหมือนที่ตั้งศรัทธาคนตามสี่แยกนี้ ดูจะทำให้คนเชื่อไม่ได้ว่าเป็นจำตัวจริง มีเสียงท้วงติงที่ค่อนข้างดังว่าถ้าทำรูปท่านเป็นท่าอื่นน่าจะสมจริงเป็นธรรมชาติกว่า

แต่ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น ‘จำเจย’ เป็นที่กล่าวขวัญกันมากกว่า สามารถเตือนใจให้คนปฏิบัติตามกฎหมายได้จริง เพราะคนขับรถนึกว่าเป็นตำรวจจริงมาเฝ้าดูอยู่ เลยเกิดอาการสะดุ้งเล็กน้อย ก่อนจะขับรถผ่านไปด้วยรอยยิ้ม และเสียงหัวเราะ

หลังจากคนจับได้กันได้หมด ว่าจำเจยเป็นหุ่น มุกนี้จึงแบกไปโดยปริยาย สุดท้ายจำเจยที่เป็นแค่หุ่น ก็โดนตั้งเข้ากรู คนก็ขับรถกันมันเท้าตามอัยยาศัย แถมจำเจยก็กลายเป็นแค่เรื่องขำขัน ให้คนถากถางกันไปนานนับเดือน

หรือนี่คือสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า คนไทยกลัวตำรวจ ไม่ใช่กฎหมาย กลัวโดนจับ กลัวเสียค่าปรับ มากกว่ากลัวอุบัติเหตุ โดยเฉพาะกฎจราจรนั้น ออกมาเพื่อดูแลความปลอดภัยของทุกชีวิตบนถนน ไม่ว่าจะเป็รถเล็กใหญ่ หรือคนเดินถนน ส่วนตำรวจนั้นเป็นเพียงผู้บังคับใช้เท่านั้น

แต่เนื่องจากคนไทยเรามีคำว่า ‘วินัยจราจร สะท้อนวินัยชาติ’ คอยค้ำคองอยู่ การจราจรที่ไร้ความเกรงกลัวกฎระเบียบก็เลยกลายเป็นหนึ่งในเรื่องโกลาหลนับพันเรื่องในประเทศ

จำเจยจึงเป็นเสมือน ‘เสื่อกระต่าย’ ข้างถนนนั่นเอง





“ค่าชีวิตของฉัน
เขาจ่ายแค่ 9,700 บาท”

“พอรถชนปืบ เรารู้สึกตัวเองตายแล้วนะ เพราะหัวแตกเลือดไหลอาบเต็มหน้าไปหมด แล้วก็ล้มลงไปกับเพื่อนด้วย เพื่อนก็นอนนิ่ง พอได้สติก็พยายามปีนออกนอก รถ ดินะที่น้ำในคลองแห้ง ไม่จับแยะเลย พอคลานออกมาได้ก็นอนพัก รู้สึกเจ็บแผลที่หัวและปวดตรงสะโพกมากๆ ลุกขึ้นเดินไม่ได้”

ณัชชา ศรีประไพ เล่าถึงนาทีชีวิตที่ยังฝังติดอยู่ในหัวจนถึงปัจจุบัน

มันเป็นช่วงเวลาประมาณ 5 ทุ่ม ของคืนวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2552 หลังเลิกงานล่วงหน้าเวลาจะดึก ณัชชาพร้อมเพื่อนพนักงานเดินทางออกจาก บริษัท โอเชียนกลาส จำกัด (มหาชน) ในนิคมอุตสาหกรรมบางปู ทั้งสองขึ้นรถบัสรับส่งพนักงานที่บริษัทจัดให้ เมื่อคนขึ้นเต็มคันรถ โชเฟอร์ก็ตะเบ็งออกรถอย่างคึกคะนอง

รถแล่น มา ถึง สี่แยกภายใน นิคมอุตสาหกรรม แทนที่จะหยุดรถ โชเฟอร์ห้ามกลับเหยียบคันเร่งพารถพุ่งไปข้างหน้าทันที จังหวะเดียวกับที่รถบัสรับส่งพนักงานอีกบริษัทหนึ่งได้วิ่งมาบนถนนที่ตัดผ่านสี่แยกด้วยความเร็วที่ไม่แพ้กัน รถใหญ่ 2 คันได้พุ่งชนกัน ทำให้รถพลิกตะแคงล้มไปทางด้านขวาอย่างรุนแรงทันที และท้ายรถไถลตกลงไปในคูน้ำวันนั้นณัชชานั่งอยู่บริเวณล้อหลังด้านซ้าย

อุบัติเหตุครั้งนี้ทำให้สี่เพื่อนพนักงานเสียชีวิตไป 2 ราย นอกนั้นบาดเจ็บหนักบ้างเบาบ้าง สำหรับณัชชานั้น ศีรษะกระแทกของแข็งในรถเป็นแผลแตกยาวประมาณ 8 เซนติเมตร เลือดไหลอาบ ที่หนักกว่านั้นคือ ผลเอกซเรย์บอกให้รู้ว่ากระดูกเชิงกรานด้านขวาของเธอร้าว เป็นสาเหตุที่ทำให้เธอมีอาการเจ็บฝังลึกอยู่ตลอดเวลาที่พักรักษาพยาบาลร่วม 33 วัน และหลังจากนั้นก็ยังคงเจ็บเป็นบางครั้งหากต้องนั่งทำงานอยู่กับที่เป็นเวลานานๆ

การบาดเจ็บครั้งนี้ทำให้เธอทำงานหนักไม่ได้ ต้องเปลี่ยนมานั่งทำงานเอกสารแทน เมื่อเปลี่ยนหน้าที่มานั่งโต๊ะ ก็ต้องทำงานตามเวลา

ปกติโดยไม่มัวค่าล่วงเวลาให้ ทำให้ค่าใช้จ่ายที่เธอต้องคอยส่งไปดูแลพ่อแม่ฝืดเคืองชัดเจนไปโดยปริยาย

หลังเกิดเหตุ บริษัทประกันภัยได้เข้ามาที่บริษัท และเรียกพนักงานที่ประสบเหตุทุกคนมาเจรจาค่าเสียหาย หลายคนถูกได้รับข้อเสนอเป็นเงินเพียงแค่ 200-500 บาท กับความเสียหายที่ถูกเรียกว่า ‘เล็ก ๆ น้อย’

สำหรับความเจ็บปวดของณัชชาบริษัทประกันภัยเสนอให้ 9,700 บาท

ณัชชาถึงกับอึ้ง ว่าค่าชีวิตของเธอและเพื่อนพนักงานมีแค่เพียงเท่านี้จริงหรือ เธอตัดสินใจทันทีว่าอยากจะทำฟ้องเรียกค่าเสียหายกับบริษัทรถและบริษัทประกันภัย เพื่อเรียกร้องความเป็นธรรม ที่เธอคิดว่าน่าจะมียุติที่โหดสักแห่งบนโลกนี้

“ฝ่ายบุคคลบอกกับเราว่า อย่าใช้ความรู้สึกเรียกร้อง แต่เขาไม่รู้หรือว่าเราเจ็บจริง ๆ ถึงแม้ดูจากสภาพภายนอกเราอาจจะดูเหมือนคนปกติทั่วไป แต่บางเวลาเรานั่งนานก็ไม่ได้ ออกกำลังกายเพื่อใช้กล้ามเนื้อไม่ได้ มันจะปวด บางที่มันปวดจี๊ดขึ้นมาเราก็ต้องหยุด ยิงช่วงแรก ๆ เดินเหมือนคนขาไม่เท่ากัน เพราะมันปวด”

ฝ่ายบุคคลของบริษัทไม่เห็นด้วยกับความคิดของณัชชา ด้วยความเป็นห่วงว่าการที่เธอจะใช้สิทธิ์ยื่นฟ้องนั้น อาจส่งผลต่อการทำงาน เพราะต้องลางานเพื่อไปขึ้นศาล และมีความเป็นไปได้ที่บริษัทต้องรับผิดชอบที่สุด และอาจเป็นเหตุให้เธอต้องถูกออกจากงานได้

แต่วันที่ณัชชาได้เจอคนของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ซึ่งเดินทางมาพูดคุยกับเธอ ทำให้

เธอมีความมั่นใจมากขึ้นในการทำตามความคิดของตนเอง

หลังเกิดเหตุ 5 เดือน เมื่อรวบรวมพยานหลักฐานเรียบร้อยแล้ว นายความอาสาเพื่อผู้บริโภคของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคได้ส่งเรื่องยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายให้เธอเป็นคดีผู้บริโภค เมื่อเดือนสิงหาคมปีเดียวกัน โดยเรียกค่าเสียหายไปทั้งสิ้นกว่า 6 แสนบาท (จากความเสียหายที่มีการประเมินเบื้องต้นประมาณ 1.6 แสนบาท)

ศาลได้นัดเจรจาไกล่เกลี่ย 2 ครั้ง จนได้ตัวเลขที่ 200,000 บาท ณัชชาและนายความอาสาเห็นพ้องต่อกันว่า นี่คือนี่ที่ผู้บริโภคต้องการและสมควรจะได้รับ จากที่เคยถูกเสนอให้รับเพียง 9,700 บาท มันเป็นตัวเลขสูงขึ้นไปถึง 2,000 เปอร์เซ็นต์ บริษัทประกันภัยยอมแสดงความรับผิดชอบในท้ายที่สุด และเป็นตัวเลขสูงกว่าการประเมินความเสียหายจริง โดยที่ผู้บริโภคไม่ต้องเสียเวลาในกระบวนการสืบคดีต่อไป

บทเรียนการต่อสู้ของณัชชา ได้สร้างสีสันชีวิตให้กับเพื่อนพนักงานทุกคน ว่าแรงงานราคาถูกลดอย่างพวกเขา ก็มีสิทธิ์เรียกร้องคุณค่าชีวิตอย่างมีศักดิ์ศรีและเป็นธรรมได้ไม่แพ้ใคร





เขาใหญ่ ต้นไม้ที่หายไป

ทลายครั้งแล้วที่ผมเดินทางไปเที่ยวเขาใหญ่ แต่ถ้าถามว่าไปครั้งสุดท้ายเมื่อไหร่ ตอบได้เลยว่านานหลายปีแล้ว ตั้งแต่สมัยยังเรียนอยู่ ตอนนั้นขับรถเก่งเก่า ๆ ของเพื่อนตระกูลสารพัดเนินและไค้ขึ้นไปนอนผิงลมบนอุทยาน

ใครที่เป็นขาลุยคงชอบบุกขึ้นไปนอนบนอุทยานเหมือนกัน พวกฉิ่งฉับทัวร์ก็มี เวลาคนเยอะ ๆ กางเต็นท์แทบจะใช้สอมบกร่วมกันได้ แต่คนก็ไม่ได้ถึงขั้นเรียกว่าแออัดมากจนขยับตัวไม่ได้ ตอนนอนบนอุทยาน ก็มีแค่คน เต็นท์ ต้นไม้ และฝูงทากเจ้าถิ่นรอรับบริจาคเลือดอยู่

เวลาผ่านไป อะไร ๆ หลายอย่างก็เปลี่ยนตามเหมือนกัน ได้ข่าวมาว่า ช่วงหลัง ๆ ปากทางสู่อินแดนราบสูงอย่างอำเภopakช่อง กลายเป็นเป้าหมายหลักทางการท่องเที่ยวของชนชั้นกลางผู้มีอันจะกินไปเสียแล้ว

นายทุนหัวใสบางคนตั้งใจสร้างภาพปากช่องให้เป็นดินแดนความบอยของเมืองไทย มีคนขี่ม้า สวมหมวกปีก ไล่ต้อนฝูงวัวในฟาร์มปศุสัตว์มากมายเนื้อที่หลายพันไร่ เป็นสวรรค์บ้านนอกที่ใกล้กรุงเทพฯ ชนิดที่เด็กเลี้ยงวัวข้างถนนมองแล้วยังตาค้าง ว่านี่มันไทยแลนด์แน่หรือ

ต่อมานายทุนพวกนั้นหัวใสยิ่งขึ้นไปอีก หลังจากกว้านซื้อที่ดินรายรอบเขตอุทยานไปสร้างวิถีชีวิตแบบมริกันหมดแล้ว เขาก็ใช้ระบบการคิดแบบนายทุนต่อยอดทรัพยากรออกไป การที่จะเก็บที่ดินใหญ่เท่าตำบลไผ่ตอนกอดคนเดียวมั่นคงเป็นการผิวิสัยพอคำ จึงเกิดการพัฒนามาเป็นรีสอร์ท โรงแรม ทั้งซิค บูติก ฮิป เก๋ ไฮเต็ล หรือแม้แต่สนามกอล์ฟสำหรับอวดดวงสวิงระดับไฮโซ

แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่สมบัติผลิตกันชมพูรี่ ๆ ค่าใช้จ่ายของการเข้าเสพความหรู เนียบ เก๋ ของบรรดาโรงแรมที่ผุดขึ้นเป็นเหตุหน้าฝนเหล่านี้สามารถทำให้เงินเดือนระดับสามัญชนของผมหายไปทั้งเดือนในพริบตาเดียว

ครั้นน้าจกริอ่านกำเงิน 1,000 บาทหมายจะไป ‘เก๋’ แบบเขาบ้าง คงหมดสิทธิ์

ความ 'เก๋' ที่ว่ามีจำนวนทวีมากขึ้นเสียด้วย อย่างที่เห็นกัน คนกรุงไปที่ไหนก็สลัดคราบโคลเมืองไปไม่พ้น จำต้องแลกความ 'ไฮโซฯ' ไปปล่อยไว้ตามที่ต่างๆ ตามแต่รอยรถเอสยูวีราคาแพงของพวกเขาจะพาไป ปรากฏการณ์ความ 'เก๋' ได้ลามไปหลายที่ในเมืองไทยแล้ว ใครเคยไปทั่วหिनคงได้เห็นภาพนั้นชัดเจนขึ้น

ด้วยระยะทาง 200 กว่ากิโลเมตร ใช้จรีตแบบชนชั้นกลางตัดสินใจได้คำตอบว่า การขับรถไปน่าจะสะดวกที่สุด ผมก็จำเป็นต้องเลือกทางนี้เหมือนกัน ว่ากันว่าช่วงที่มีคนมาเที่ยวกันมากๆ อย่างช่วงเทศกาลรถจะติดกันมหาศาลตั้งแต่หัวถนนยันทางเข้าอุทยาน โดยเฉพาะกระแสด่านคอนเสิร์ตที่นิยมไปจัดรอบๆ เขาใหญ่ เป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวได้อย่างมหาศาล ที่พักเต็ม บรรดาเจ้าของโรงแรม รีสอร์ทที่ยัมนับเงินแก้มปริ

นั่นคือคำตอบว่าทำไมถึงมีการขยายถนนเส้นธนรัชต์ สาย 2090 ที่เชื่อมระหว่างอำเภอปากช่อง ไปยังอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จาก 2 เลนเป็น 4 เลน เป็นระยะทางเกือบ 10 กิโลเมตร อีกแค่ 10 กิโลเมตรก็จะถึงปากทางเข้าอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ซึ่งผลจากการขยายถนนนี้ ต้นไม้ใหญ่ถูกสังหาร และทำให้หายสาบสูญไป 128 ต้น หลายต้นอายุอานามรุ่นคุณทวด หากมีการตัดถนนเพิ่มไปอีกสักกิโลเมตรเดียว ต้นไม้ใหญ่อีกนับร้อยต้องเป็นเครื่องสังเวยให้กับโครงการพัฒนาถนนสายนี้ อย่างแน่นอน



แต่อย่างที่คนไทยรู้ๆ กันว่าเมื่อมีโครงการก่อสร้าง ใครบางคนก็กระเป่าตุง ยังไม่นับเรื่องการเอาต้นไม้ใหญ่ไปใช้ในงานภูมิทัศน์แบบนี้อجل การทำลายระบบนิเวศน์ แม้ปากจะประกาศว่ารักโลก แต่สิ่งที่เกิดขึ้นไปแล้วคือ ถนนสองข้างทางถูกถางจนไม่เห็นสภาพของต้นไม้เดิม ดินลูกรังอัดแน่นถูกนำมาถมจนเต็มเพื่อเป็นฐานของการสร้างถนน รถก่อสร้างของกรมทางหลวงหลายคันยังคงจอดอยู่

หลายคนอาจถามถึงความจำเป็นที่นักเล่นแร่แปรธาตุบางคนทำให้ต้นไม้ 128 ต้นหายไป แล้วแทนที่ด้วยถนนอีก 2 เลนว่ามีมากน้อยแค่ไหน ประโยชน์แค่รถไม่ติด มีเส้นทางเข้าถึงความ 'เก๋' ได้อย่างสะดวกสบายนั้นคุ้มค่าหรือไม่กับผลกระทบต่อทางด้านสิ่งแวดล้อม

พูดให้ซีเรียสกว่าความเก๋ บทเรียนนี้สะท้อนให้เห็นว่า...สังคมเราไม่เคยเรียนรู้อะไรเลย

ในแง่กาลเทศะ การขับรถขึ้นเขาใหญ่จำเป็นแค่ไหนที่จะต้องทำเวลาใช้ความเร็วถึงขนาดต้องการถนน 4 เลน ไม่เกรงใจเจ้าป่าเจ้าเขา ไม่เกรงใจสัตว์ป่าเจ้าของพื้นที่กันแม้แต่ชนิดเลยหรือ

ในแง่ความปลอดภัย การขับรถบนเขาด้วยความเร็วบนถนน 4 เลน มันจะไม่เกรงใจเจ้าป่าเจ้าเขา แต่ก็หัดเกรงใจลูกเมียที่รออยู่ที่บ้านบ้าง เพราะถนนหนทางตามป่าตามเขานั้นควรจะใช้วิธีขับและใช้ความเร็วอีกแบบหนึ่ง ไม่ใช่วิธีขับแบบที่อยู่บนซูเปอร์ไฮเวย์

ในแง่สิ่งที่เรียกว่าความเจริญ เรื่องนี้ต้องกลับไปพลิกบทเรียนตลอด 50-60 ปีให้ตีว่า ใครเป็นคนปลูกฝังสั่งสอนให้ผู้คนท่องจำคำว่าความเจริญในความหมายนี้ เราสามารถเรียนรู้ที่จะสร้างมันด้วยวิธีคิดอื่นที่ยั่งยืนกว่านี้หรือไม่



นักตา [ขับช้าๆ ถึงจะเห็น]



ต้น Facebook

ภาพต้นไม้หลายต้นถูกปลูกเป็นแนวยาวเหล่านี้ถูกปลูกขึ้นโดยกลุ่มคนสีเขียวรักสิ่งแวดล้อมที่ไม่เห็นด้วยกับการขยายถนนเส้นธนบุรีศรีด แล้วมีการระดมคนนัดแนะกันผ่านเครือข่าย Social Network เช่น Facebook นำต้นไม้มาปลูกบนพื้นที่ขยายถนนเพื่อทดแทนต้นไม้เก่าที่ถูกตัดไป

ไม่แน่ใจว่าเครือข่ายประชาชนออนไลน์เหล่านี้ตั้งใจประชดใครหรือเปล่า เพราะกล้าไม้ที่พร้อมจะเติบโตเป็นต้นไม้ใหญ่ในอนาคตนั้นถูกปลูกเบียดชิดกันเหลือเกิน

และที่สำคัญ พวกเขามาปลูกทิ้งไว้ แล้วจรรยาหลายต้นล้มตายไปท่ามกลางดินลูกรังและแดดที่ร้อนระอุ

การกระทำนี้ตอบสนองสิ่งใดกับธรรมชาติบ้าง



แต่ก็นั่นแหละ กระแสสังคมไม่ว่าจะในอนาคตมองครุฑ รวมถึงเครือข่ายภาคประชาชนได้ทักท้วงขึ้นมา โชคดีที่เสียงนั้นดังพอที่จะเรียกร้องความสนใจของสังคมส่วนใหญ่ได้ สายตาหลายคู่เบี่ยงจากการเมืองร้อนระอุแห่งปี พ.ศ. 2553 มายัง การตัดป่าสร้างทางสายนี้

ผมไม่แน่ใจว่าเหตุการณ์แบบนี้เกิดขึ้นกับถนนเส้นอื่นของประเทศอีกหรือเปล่า และผมยังสงสัยระหว่างขับรถผ่านถนนเส้นนี้ว่า ใครเป็นเจ้าของต้นไม้ที่หายไปเหล่านั้น มันไม่ใช่เป็นสมบัติของสาธารณะหรือ ทำไมชาวบ้านไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจนี้บ้าง

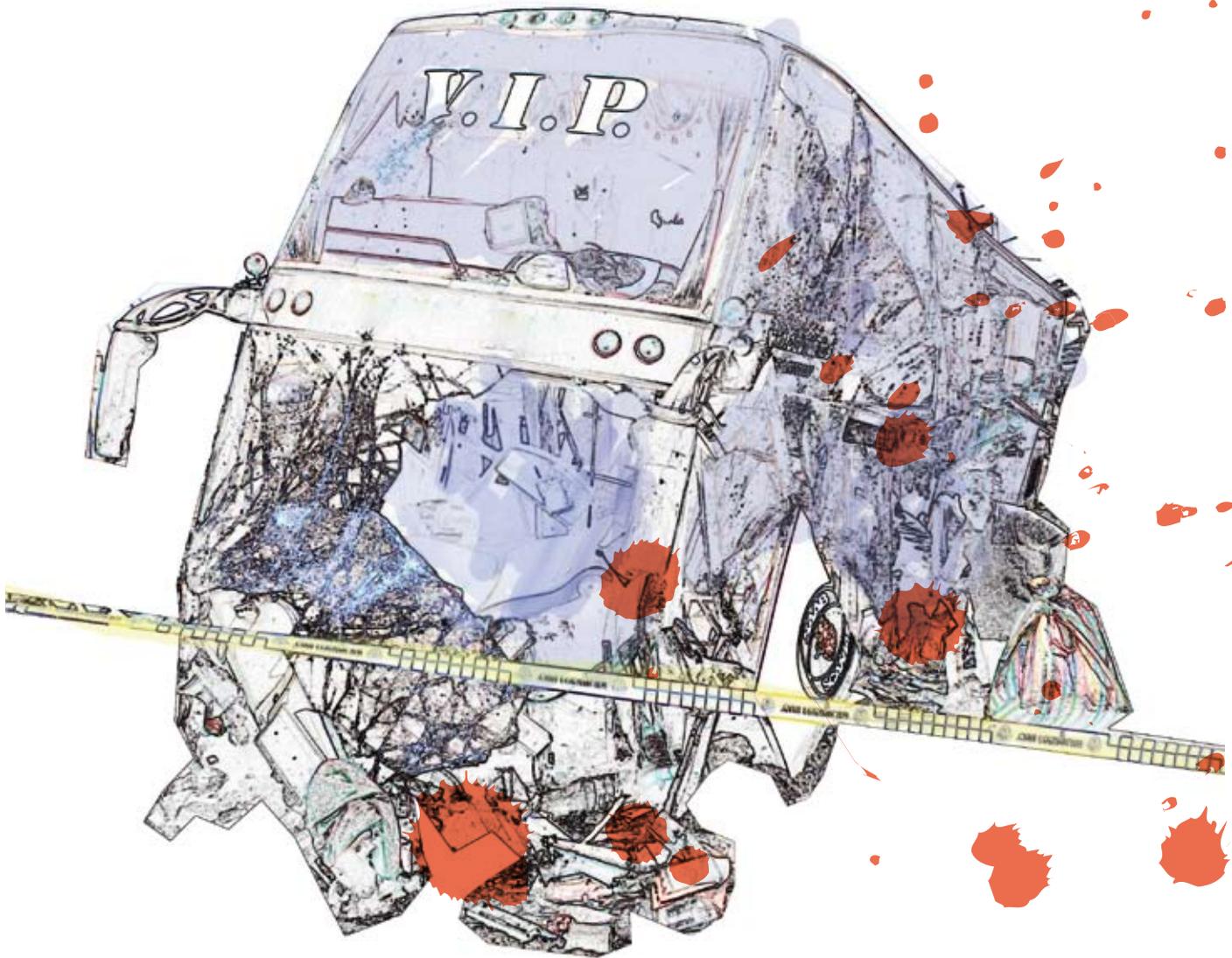
ปัจจุบันโครงการนี้ถูกระงับ ท่ามกลางเสียงที่แตกต่างกันในบุคลากรระดับผู้บริหารประเทศ กระทรวงคมนาคมบอกว่า ต้องทำต่อ กระทรวงทรัพยากรฯ บอกว่าต้องหยุด สุดท้ายนายกรัฐมนตรีให้ระงับโครงการเอาไว้ก่อน ท่ามกลางเสียงครหาที่ว่า เป็นการเอาใจสังคมสร้างกระแสชื่อเวลาของรัฐบาล ทั้งหมดเป็นแค่เกมของนักการเมืองเท่านั้น ไม่ได้มีใครจริงจังต่อการอนุรักษ์เลยแม้แต่คนเดียว

แต่ต้นไม้ก็หายไปจากที่ของมันเรียบร้อยแล้ว จากสองข้างทางที่เคยเขียวครึ้ม กลับเปลี่ยนเป็นที่โล่งแจ้ง ไม่มีใครพูดเรื่องการฟื้นฟูพื้นที่ ไม่มีใครให้ความสำคัญกับเหยี่ยวาโลก

ผมหันหลังให้เขาใหญ่ โบกมือลาให้กับผืนป่าและต้นไม้หลายต้น เพราะในอนาคตเราอาจจะไม่ได้พบกันในฐานะเดิมอีกก็ได้



เบื้องหลัง ‘รถทัวร์ผี’



รถทัวร์ผีคือว่าตาย 2 เช่นสงกรานต์ (ชาวสต)

ทัวร์รถชนกระบะดับคาที่ 3 รับ สงกรานต์เลือด (ไอเอ็นเอ็น)

...

พาดหัวข่าว 2 ชิ้นนี้เป็นเพียงตัวอย่าง เล็ก ๆ ที่เห็นจนชินตาสำหรับคนไทย ทั้งในช่วง เทศกาลและช่วงปกติ นัยของคำว่า ‘ทัวร์ผี ทัวร์ นรก’ บ่งบอกว่าสังคมสรุปภาพของรถทัวร์ที่ใช้ โดยสารกันอยู่ทุกวันอย่างไร

แต่อะไรทำให้คนไทยและสื่อมวลชนได้ ตีงฉายาด้วยความหมายที่แฝงถึงความน่ากลัว

ความไม่ปลอดภัยแบบนั้น ที่สำคัญคือ แม้จะ รู้กันว่าเป็นการเดินทางที่ต้องแบกความเสี่ยง ไม่ปลอดภัย แต่ทำไมต้องเลือกเดินทางไปกับ ‘ทัวร์นรก’

‘กอตรหัสอุบัติเหตุ’ ในวันนี้ จะชวนทุก ท่านมาทำความเข้าใจกับปรากฏการณ์เหล่านี้ จากข้อมูลพบว่ามีอุบัติเหตุของรถ โดยสารสาธารณะปีละกว่า 3,000 ครั้ง (หรือ 10 ครั้ง / วัน) แต่ในความเป็นจริงสิ่งที่เกิดขึ้น อาจเป็นเพียงยอดภูเขาน้ำแข็ง ที่ยังมีรากของ ปัญหาอีกถึง 9 ใน 10 ส่วนซ่อนอยู่ใต้น้ำ

ถ้าดูจากรายงานของ บขส. ระบุว่าใน

แต่ละปีมีผู้โดยสาร 11-12 ล้านคนต้องเดินทาง ด้วยรถโดยสารสาธารณะซึ่งมีอยู่ประมาณ 8,500 คัน โดยร้อยละ 90 เป็นรถร่วมบริการ ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า ถ้าขาดระบบ มาตรฐานความปลอดภัย ชีวิตของคนไทยกว่า 10 ล้านคนกำลังตกอยู่ในความเสี่ยงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ต่อไปนี้เป็นคำถามและคำตอบสำคัญ ที่มีส่วนทำให้เกิดปรากฏการณ์ ‘ทัวร์นรก’ บน หน้าหนังสือพิมพ์

1. ทำไมคนไทยต้องเดินทางข้ามจังหวัด

ด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นหลัก

ประเทศที่มีความปลอดภัยในการเดินทางสูงจะเน้นให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบราง (รถไฟ) เป็นหลัก หรือหันไปมองประเทศเพื่อนบ้านอย่าง มาเลเซีย หรือเวียดนาม จะเห็นว่าสัดส่วนของการเดินทางด้วยระบบรางมีตัวเลขเพิ่มขึ้นโดยตลอด

บ้านเรามีทางเลือกอื่นที่สะดวกและปลอดภัยกว่านี้หรือไม่

คำตอบ ณ ขณะนี้ยังคงไม่มี เพราะระบบขนส่งมวลชนที่ราคาถูกลงและเข้าถึงได้ง่ายคือรถโดยสารสาธารณะ เมื่อเทียบกับการเดินทางวิธีอื่น จะพบว่าระบบรถไฟ แม้จะราคาถูกลงแต่มีข้อจำกัดมาก ส่วนทางอากาศมีค่าใช้จ่ายสูง ทางน้ำก็ใช้เฉพาะการขนส่งสินค้า

ทางออกคือหันไปใช้รถส่วนบุคคล ซึ่งตัวเลือกรถส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับผู้ที่มีรายได้น้อย ถึงปานกลาง คงหนีไม่พ้นรถจักรยานยนต์ เพราะนอกจากจะสะดวกสบายในการเดินทางกว่ารถประจำทางแล้ว ยังถือเป็นรถเอกประสงค์ของครอบครัว ตัวเลขรถจักรยานยนต์จดทะเบียนที่พุ่งขึ้นมาเป็น 16 ล้านคันในปีเดียวเมื่อปีที่แล้ว จากจำนวนรถทั้งหมด 27 ล้านคัน ถือเป็นเครื่องยืนยันความสำเร็จในการยึดครองถนนของรถจักรยานยนต์ได้เป็นอย่างดี

จะเกิดอะไรขึ้นถ้าตัวเลขการเติบโตของรถส่วนบุคคลโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ พุ่งหน้าหน้าการเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ

สรุปคำตอบได้เบื้องต้นว่า ไม่มีทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยจริงๆ ทำให้ต้องใช้รถโดยสารสาธารณะ และคนส่วนใหญ่ก็ไปเลือกใช้รถส่วนบุคคลแทน

2. ถ้าคนส่วนใหญ่ต้องฝากชีวิตไว้กับรถโดยสารเหล่านี้ จะมีหลักประกันความปลอดภัยอย่างไร

ข้อมูลจากรายงานข่าวแรก (ทัวริสต์ที่ตาย 2 เช่นสงกรานต์) พบว่าสาเหตุของการเสียชีวิตเกิดจากแก้อี้อลูมิเนียมที่ทับคนนั่ง

หากย้อนไปดูเนื้อหาข่าว จะพบเงื่อนไขไม่ชอบมาพากลว่า

‘รถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถโดยสารปรับอากาศ 2 ชั้นไม่ประจำทางเดินทางไปไฮสตร โดยเต็กรถไปก่อนผู้โดยสารตกค้างตามช่อง

ชายตัวมาได้ 50 ราย คาดว่าคนขับพยายามจะเร่งความเร็วแข่งรถพ่วง 18 ล้อคันหน้า เป็นสาเหตุให้รถเสียหลักพลิกคว่ำก่อนไกลชนต้นไม้หลัก หลังเกิดเหตุไซเฟอร์ได้หลบหนีไป’

ถ้าเราเป็นพนักงานสอบสวนเพื่อ ‘ถอดรหัสอุบัติเหตุ’ คงจะต้องเริ่มจากวิเคราะห์สาเหตุหรือปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ซึ่งมีอยู่ 2 จุดคือ

หนึ่ง สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพถนน วัตถุข้างทาง (ต้นไม้) และตัวรถที่สูงถึง 2 ชั้น แต่ปัจจัยสำคัญที่แท้จริงคือ ‘พนักงานขับรถ’ บางข่าวระบุว่าผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้า เห็นคนขับก้มลงเก็บของก่อนจะเกิดเหตุ

อย่างไรก็ตาม ‘ความจริงที่จริงกว่านี้’ ยังคงเป็นปริศนา เพราะคนขับได้หลบหนีไปแล้ว

สอง สาเหตุที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่ได้รับบาดเจ็บสาหัส มี 2 รายที่เสียชีวิต เนื่องจากแก้อี้อลูมิเนียมอัดก๊อปปี้ แสดงให้เห็นว่าความแข็งแรงของการยึดติดของแก้อี้อลูมิเนียมเป็นปัจจัยช่วยลดการบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต...

โดยทั่วไปการสืบสวนสาเหตุอุบัติเหตุมักพุ่งเป้าไปที่คนขับรถ (ข้อมูลกรมทางหลวงระบุว่าอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ มีสาเหตุมาจากคนขับรถถึงร้อยละ 75) แต่ในกรณีคนขับรถหลบหนี ทำให้ไม่สามารถหาสาเหตุแท้จริงได้

ในระหว่างนี้ พนักงานสืบสวนสอบสวนสมัครเล่นอย่างเรา จะตั้งข้อสมมุติฐานอะไรได้บ้าง เพื่อช่วยกันถอดรหัสสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้

สมมุติฐานแรก เป็นไปได้หรือไม่ว่าคนขับรถมีอาการอ่อนล้า ทำให้การตัดสินใจควบคุมรถเกิดความผิดพลาด เพราะโดยทั่วไปรถที่คนขับรถมักจะมีพนักงานขับรถเพียงคนเดียว ที่สำคัญคือ ระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงไฮสตร กว่า 600 กิโลเมตร จำเป็นต้องมีคนขับสำรองเนื่องจากระเบียบกำหนดไว้ชัดเจนว่าห้ามขับต่อเนื่องเกิน 8 ชั่วโมง และจุดเกิดเหตุก็ห่างจากจุดพักรถจังหวัดนครราชสีมาเพียง 1 ชั่วโมง

สมมุติฐานต่อมา เป็นไปได้หรือไม่ว่าคนขับพยายามเร่งทำความเร็ว จนเป็นเหตุให้ต้องหัก

หลบรถบรรทุกและเสียหลักพลิกคว่ำ ทั้งนี้อาจเกี่ยวเนื่องกับการเร่งทำความเร็วของผู้ประกอบการในช่วงเทศกาล เพราะจากข่าวอีกเหตุการณ์หนึ่ง คนขับรถให้การกับตำรวจว่าต้องขับเร็วเพื่อทำเวลา

สมมุติฐานที่สาม เป็นไปได้หรือไม่ว่าคนขับรถขาดประสบการณ์ เพราะขณะเกิดเหตุเป็นทางตรงและถนน 4 เลนที่ไม่มีรถสวนไม่จำเป็นต้องหักหลบแบบกะทันหัน ยิ่งเป็นรถ 2 ชั้นที่มีความสูงกว่า 4 เมตร ยิ่งเพิ่มโอกาสเสี่ยงในการพลิกคว่ำ รวมถึงคนขับที่หลบหนีมีใบอนุญาตขับรถโดยสารหรือไม่ได้มาอย่างไรจะมีระบบตรวจสอบได้หรือไม่

สมมุติฐานสุดท้าย เป็นไปได้หรือไม่ว่ารถอาจมีสภาพที่ไม่พร้อม เพราะข้อมูลไม่ได้ระบุว่ารถคันนี้มีการตรวจสภาพครั้งสุดท้ายเมื่อใด ในระเบียบของทางกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะต้องเข้ารับการตรวจสภาพ 2 ครั้ง / ปี ข้อสังเกตที่สำคัญคือ ถ้าผ่านการตรวจสภาพจริง เหตุใดเมื่อรถคว่ำจึงมีแก้อี้อลูมิเนียมออกมา หรือจริงๆ แล้วระบบการตรวจสภาพรถ ไม่ได้มีการตรวจความแข็งแรงอย่างจริงจัง

ฯลฯ
ดูเหมือนสมมุติฐานและคำถามเหล่านี้ ผมจะมีส่วนช่วยในการ ‘ถอดรหัสอุบัติเหตุ’ ทำให้เราทราบสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิตชัดเจนขึ้น

แต่ในโลกความเป็นจริงกลับพบว่าพนักงานสอบสวน และโจทก์ (เหยื่อผู้สูญเสีย) หรือแม้แต่สื่อมวลชน กลับมองข้ามข้อสังเกตหรือคำถามเหล่านี้

สุดท้าย คดีมักจะจบลงที่ ‘ขับรถโดยประมาท เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย’

ถ้าตรวบไต่เราไม่ช่วยกัน ‘ถอดรหัสอุบัติเหตุ’ ให้ลึกไปถึงรากของปัญหา ทางออกที่เราทำได้ก็แค่แค่เพียงดำเนินคดีกับคนขับรถและถูกข่าว ‘ทัวริสต์ ทัวรันรก’ มาหลอกหลอนอยู่ไม่รู้จบ



เบียง แต่จับ ก็มีสิทธิ์ ติดคุก

เมื่อ เสรีจกการตีหมกน ขับรถออกมาจากร้านเหล้า ไม่ว่าจะเมาหย่าเป หรืออ้างว่าแค่จิบๆ แต่เมื่อคุณนั่งอยู่หลังพวงมาลัย แล้วไปจ๊ะเอ๋กับด่านตรวจ วันนั้นไม่ใช่วันโชคดี

ถ้าจำแจ้งผลการ ‘เป่า’ ว่าคุณมีแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์อยู่ในตัวแล้วละก็ ชีวิตถึงจุดเปลี่ยนแน่นอน!

เพราะคุณจะต้องเจอมาตรการไม่ปรับ แต่จับขังทันที ไม่มีการประกันตัวหรือยื่นอุทธรณ์ จากนั้นคดีคุณจะถูกส่งฟ้องและพิจารณาโทษภายใน 48 ชั่วโมง มาตรการนี้นำร่องใช้แล้วอย่างน้อยใน 25 จังหวัด สถิติตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2551-กันยายน 2552 มีผู้ถูกกักขังแล้ว 155 ราย

สรุปว่าแค่ดื่มแล้วขับ แนวนอนที่ขาข้างหนึ่งของคุณจะยื่นไปเหยียบคันเร่งในเรือนจำนั้นมีสูงมาก

ความสนุกจากเบียร์กระป๋องเดียว หรือไวน์แก้วสองแก้ว แลกกับต้องมีเรื่องกับคุณจำ จากนั้นต้องไปต่อในศาล ก่อนจะได้อัพกรื่อนอนเรือนจำ

เรื่องแบบนี้อย่าเสี่ยงอาศัยโชคเลย เพราะไม่ว่าจะคิดตอนเมาหรือไม่เมา ก็ไม่เห็นจะคุ้มสักนิด



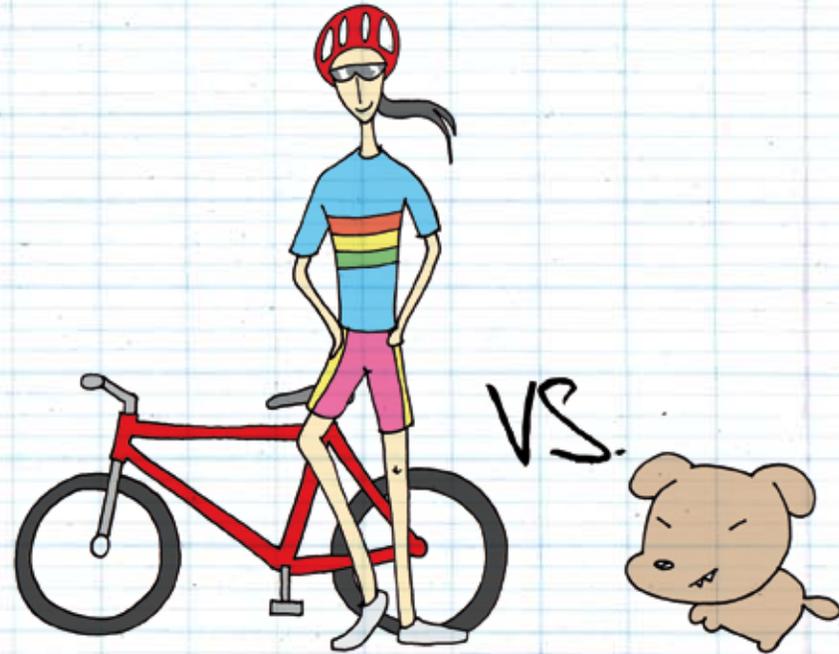
เมื่อถึงเรือนจำในฐานะ ‘นักโทษ’ แล้ว สิ่งที่ต้องทำคือ

1. เปลี่ยนเครื่องแต่งกายจากชุดนักเที่ยวกลางคืนเป็นชุดนักโทษ
2. ทรงผมแฟชั่นทันสมัยจะหายไปจากหัวทันทีเมื่อต้องเปลี่ยนเป็นทรงนักโทษ
3. เล็บมือ เท้า ต้องถูกตัดสั้นเป็นเด็กประถม เครื่องประดับตามร่างกายก็ห้าม
4. วิถีชีวิตหรูหราจะถูกแทนที่ด้วยมาตรฐานเรือนจำ
5. เมื่อเข้ามาเพราะทำผิดฝ่าฝืนกฎหมาย ก็ต้องพบกับกฎระเบียบคุกที่เข้มงวดแทน

ระยะเวลาที่จะถูกขัง แบ่งตามประเภทของยานพาหนะดังนี้

- จักรยานยนต์ 5 วัน*
- รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ 7-10 วัน*

* จำนวนวันเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นกับสาเหตุและสถานการณ์แวดล้อม



นักปั่น VS สุนัข

ทำไม น้องหมา ไม่ชอบ คน (ขี่จักรยาน)

อุปสรรคสำคัญของนักปั่นทั้งในกรุงและต่างจังหวัด จากมิตรแท้ของหลายคนกลายเป็นศัตรูตัวฉกาจของคนขี่จักรยาน ก็เนื่องจาก

- 1 หมวกหรือภัยบนหัวดูไม่น่าไว้วางใจเลย โธ่!
- 2 ตาก็สวมแว่นกันลม มองไม่เห็นว่ามีมาร้าย
- 3 ชุดแปลกๆ สิบๆ ติดตัว

วิธีแก้สำหรับมิตรรักนักปั่นหากเจอน้องหมาวิ่งไล่เห่า

- 1 ค่อยๆ จอดจักรยาน ถ้าปั่นต่ออาจโดนจับได้
- 2 ถอดหมวก ถอดแว่น สบตาน้องหมาอย่างจริงจัง ใส่บิ่ง
- 3 ควรพกลูกชิ้นบั้งหรืออาหารเม็ดน้องหมาติดรถไว้

ยื่นให้ด้วยน้ำใจเพื่อนร่วมทางเดียวกัน

แต่ 'เวลาจะทำให้ทุกอย่างดีขึ้น'

หากเราต้องปั่นผ่านเส้นทางห้บ่อๆ นานเข้า น้องหมาก็จะคุ้นชินไปเอง ไม่อย่างนั้นก็ต้องรณรงค์ให้คนขี่จักรยานกันเยอะๆ น้องหมาทั้งหลายจะได้ไม่แปลกตาแปลกกลิ่นอีกต่อไป



การปฏิวัติบนทางม้าลาย

ผมชอบข้ามถนนบนทางม้าลายในเมืองไทยเอามากๆ

ไม่ใช่เพราะมันปลอดภัยกว่าข้ามถนนตรงบริเวณอื่นหรอกนะครับ แต่เพราะมัน 'ไม่ปลอดภัย' พอๆ กันนี่แหละ

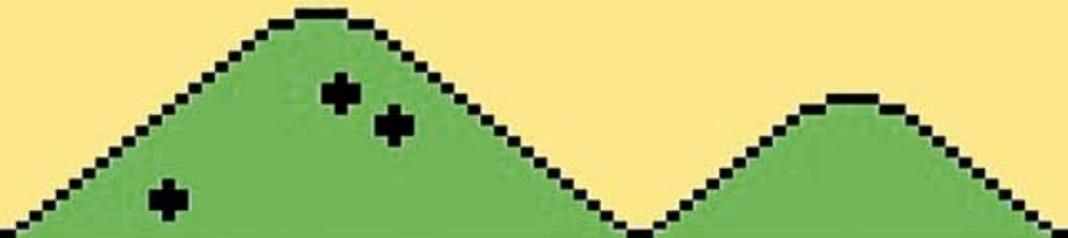
สำหรับผม การข้ามถนนบนทางม้าลายในประเทศไทยนี้ กลายเป็น Political Action หรือการกระทำทางการเมืองมาระยะหนึ่งแล้ว

การกระทำทางการเมืองที่ว่า ก็คือการเรียกร้องซึ่ง 'สิทธิ' ที่จะเท่าเทียมกับใครหน้าไหนก็ตามที่นั่งอยู่บนรถยนต์ ไม่ว่าจะทรงยศ



ศักดิ์อิศรฐานมากเพียงใดก็ตาม

สิทธินั้นพุ่งมาด้วยหน้าที่ หน้าที่ของคนเดินถนนก็คือ เมื่อจะข้ามถนน ให้ข้ามทางม้าลาย บางคนบอกว่า ข้ามสะพานลอยก็ได้ แต่สำหรับผม ถ้าไม่จำเป็นจริงๆ (เช่นข้ามถนนวิภาวดีรังสิต) ผมเห็นว่าสะพานลอยเป็นเครื่องมือ 'รอนสิทธิ' ของคนเดินถนน เพราะมันผลักภาระให้คนเดินถนนต้องลำบากลำบาก เกร็งกล้ามเนื้อเดินขึ้นไปแล้วก็เดินลงมา ไม่นับว่าคนพิการและคนชรา นั้น จะถูก 'ถอนสิทธิ' ในการข้ามถนนด้วยวิธีนี้ไปโดยสิ้นเชิง ขณะที่คนที่



ใช้รถยนต์ (ผู้เสียภาษีรถยนต์ปีละไม่กี่พันบาท) กลับได้รับการปรนเปรอด้วยถนนชั้นดี เรียบรื่น รวดเร็ว หลากเลน กว้างขวางโอ้อ่า้อครฐานสมกับใช้รองรับยางรถยนต์ราคาแพง

แต่เรื่องนี้ ก็ปฏิเสธไม่ได้เสียแล้วว่า สังคมไทยเป็นสังคมที่มี 'ชนชั้น' อยู่จริง!

สิทธินั้นพ่วงมาด้วยหน้าที่ เมื่อคนเรามีสิทธิจะซื้อรถยนต์มาขับ หน้าที่อย่างหนึ่งของเขาก็คือการต้อง 'หยุด' ให้กับคนข้ามถนนบนทางม้าลาย แต่เราจะเห็นว่า รถยนต์จำนวนมากไม่ทำ 'หน้าที่' นี้

แต่ในเวลาเดียวกัน จะโทษคนขับรถยนต์ เหล่านี้เสียทีเดียวก็ไม่ถูกนัก เพราะถ้ามองในเชิง 'โครงสร้าง' แล้ว เราจะเห็นว่า คนขับรถยนต์ไม่ได้ 'ถูกรอบรมสั่งสอน' โดยรัฐ ให้ทำหน้าที่นั้น เนื่องจากรัฐแห่งนี้ไม่ได้สนอกสนใจอะไรกับการสร้างทางม้าลายให้ 'ใช้งานได้จริง' เลยสักกระพิก

ทางม้าลายส่วนใหญ่ที่ปรากฏในกรุงเทพฯ เป็นทางม้าลายประเภท 'ตีเส้นไปส่งๆ' คือไม่ได้มีการศึกษาเลยว่า คนบริเวณนั้นต้องการทางม้าลายตรงจุดนั้นหรือไม่ เมื่อ

เป็นอย่างนี้ จึงมี 'ทางม้าลายร้าง' อยู่เต็มบ้านเต็มเมืองไปหมด เป็นทางม้าลายที่ไม่มีใครข้าม เมื่อไม่มีใครข้าม คนขับรถยนต์จึง 'เคยชิน' ทั้งกับ 'อำนาจ' เดิมของตัวเองในฐานะคนที่มีความ 'ฐานะนุรูป' สูงกว่าคนเดินถนน และเคยชินกับการที่ทางม้าลายนั้นเป็นแค่ 'ถนนเปื้อนสี' ที่ไม่มีคุณค่าอะไร

ดังนั้น เมื่อมีคนต้องการจะ 'ข้ามทางม้าลาย' ขึ้นมาจริงๆ คนเหล่านี้จึงกลายเป็นคนประหลาด เป็นไอ้พวกผิดมนุษย์มนา และการเดินข้ามทางม้าลายก็กลายเป็นการกระทำโง่ๆ

คนฉลาดในสังคมเมืองของกรุงเทพฯ เมื่อจะข้ามทางม้าลายจึงปฏิบัติตัวเหมือนกำลังเป็น Jaywalker หรือคนที่ข้ามถนนบนทางห้ามข้ามตามย่านล้อมโทรมของเมืองล้อมทราม ไม่มีเกียรติ ไม่มีศักดิ์ศรีของการเดินไปบน Pedestrian Crossing เหมือนในเมืองของอเมริกาหรือยุโรป ที่ซึ่งเพียงก้าวเท้าลงไปเท่านั้น รถทุกคันก็จะหยุด และให้เกียรติการ 'เดินข้ามทางม้าลาย' นั้น ในสถานะที่เสมอกัน ไม่ใช่เห็นว่า 'รถ' สูงส่งและมีเกียรติว่า 'คน'

คนข้ามทางม้าลายในกรุงเทพฯ จึงต้องงกๆ เงินๆ เกรงกลัวราวกับเป็นไฟรั้วจริงที่ไม่ต้องเรียกร่องทางการเมือง เพราะยอมตัวเป็นไฟรั้วให้กับคนขี่เก้ง ด้วยสำนึกทางชนชั้นที่แนบแน่นอยู่กับหัวใจ พอๆ กับที่ 'รัฐ' หรือผู้มีอำนาจ ก็มีสำนึกทางชนชั้นว่าจะต้องอำนวยความสะดวกให้คนขี่เก้งมากกว่าคนเดินดินเสมอไป

ทางม้าลายในเมืองไทย จึงเป็นความบัดสี อับยศ และแสดงให้เห็นความพินาศทางความคิดที่จะลอกเลียนกฎเกณฑ์ตะวันตกของสังคมไทย

การข้ามถนนบนทางม้าลายของผมจึงไม่ใช่อะไรอื่น นอกจากการเลือกที่จะ 'ปฏิเสธ' ด้วยการไม่ยอมหยุดเดินเมื่อก้าวเท้าลงไปบนนั้นแล้ว เป็นการเดินซ้าๆ มั่นคง ด้วยฝีเท้าคงที่

และยินดียอมตายเช่นเดียวกับนักปฏิวัติทุกคน



ใวันที่ร้อนระอุ ตลาดสดกลางเมือง ยังคงดำเนินชีวิตของมันอย่างไม่เหน็ดเหนื่อย พ่อค้าแม่ขายหลายคนยังคงขับเคลื่อนวิถีแห่งตลาดต่อไป ในฐานะแหล่งอาหารใหญ่อีกแห่งของชาวฝั่งธนบุรี แม้ว่าบรรยากาศจะคงความคึกคักมาตั้งแต่เช้ามีแดดยามบ่ายของวันนี้ตลาดสดยังไม่ใกล้เคียงกับคำว่า ‘วาย’

ตลาดพรานนกก็เหมือนกับอีกหลายแห่งในกรุงเทพฯ ที่ไม่สามารถควบคุม ‘ขนาด’ ของตลาดได้ เวลาผ่านไป ตลาดค่อยๆ พองโตขยายอาณาเขตออกมากลืนกินทางเท้าเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของมันด้วย เกิดเป็นพื้นที่ทับซ้อนระหว่างตลาด แผงลอย คนขาย รั่มคันใหญ่ กับคนเดิน

แต่บนพื้นที่เล็กๆ นี้ ยังคงมีความเป็นสาธารณะพอจะแบ่งที่ทางให้ทุกสิ่งมีชีวิตได้ใช้อย่างเท่าเทียม แมวสีขาวดำตัวหนึ่งยังนอน

อบอุ่นอยู่บนเชิง กฎการอยู่ร่วมกันสามารถใช้ได้ดีที่นี่

เสริภาพที่ไม่แบ่งชนชั้นมิได้บนทางเท้า

ใครใคร่ขาย-ขาย

ใครใคร่ซื้อ-ซื้อ

ใครใคร่เดิน-เดิน

แมวใครนอน-นอน

และเมื่อพื้นที่ขายขยายจนมาอยู่บน

ทางเท้า พรหมแดนถัดไปที่ตลาดต้องเจอก็คือ ‘ถนน’

คนขับรถยนต์หลายคันฉวยโอกาสนี้จอดข้างทาง วิ่งลงไปซื้อของ คุณพ่อบ้านบางคนนอนฟังแอร์ในรถรอคุณแม่บ้าน ในขณะที่รถติดมากขึ้น หลายคนร้อนใจร้อนกาย แต่บางคนเย็นสบายดี

แสงแดดเปลี่ยนทิศ พ่อค้าแม่ค้าต่างพากันคลี่ผ้าใบบังแดดออกมา เพื่อกันความร้อนในช่วงที่ดวงอาทิตย์เส็งมุมมายังแผงค้าของตนตั้ง

สไนเปอร์สุริยะ ผ้าใบหลากสี ทั้งมีสปอนเซอร์ และไม่มี ขยายตัวทาบทับสลักับรั่มคันใหญ่ เป็นแนวยาวข้างทาง

มีตัวอักษรปรากฏอยู่บนผ้าใบไว้ผู้สนับสนุนอย่างเป็นทางการสีขาแดงผืนหนึ่ง

‘จอตกรรณาดับเครื่องด้วย อย่างนี้เย็นอยู่ในรถคนเดียว โลกร้อน’

คำบอกกล่าวสั้นๆ ด้วยตัวหนังสือชัดเจนบนผ้าใบบังแดด

จำไม่ได้ว่าแม่ค้าคนนั้นขายอะไร หรือจะมีใครสนใจสิ่งที่เธอเขียนหรือเปล่า แต่ในวันที่อากาศยังคงร้อน หลายคนคงได้สัมผัสลมเย็นโชยพัดมาจากข้างทางบ้าง

แม้จะนั่งนิ่งตั้งแผงขายของอยู่บนทางเท้า แต่หัวใจของเธอเดินนำหน้ารถหลายคันไปไกลมากแล้ว



ถ้อยคำบนผืนผ้าใบ

01

ศวกป. จัดกิจกรรมแบ่งปันประสบการณ์

จากการทำงานของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวกป.) ที่ผ่านมา ได้ทำให้เกิดองค์ความรู้ กรณีศึกษา กลวิธีในการทำงาน และเครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งผลผลิตเหล่านี้ จะมีคุณค่าแก่คนทำงานมากหากได้นำมาจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ เผยแพร่ให้กับกลุ่มคนทำงานด้านเดียวกัน

ศวกป. จึงได้ดำเนินการจัดอบรมพัฒนาทักษะการถอดบทเรียน การจัดการความรู้ ซึ่งเป็นทักษะที่จำเป็นในการขับเคลื่อนงานของพี่เลี้ยงในระดับพื้นที่ รวมทั้งเป็นเวทีเพื่อให้คนทำงานได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้กระบวนการทำงานร่วมกัน ได้แบ่งปันประสบการณ์ เครื่องมือ หรือความรู้ใหม่ที่แต่ละทีมค้นพบ เพื่อให้กลุ่มคนทำงานได้มีเครื่องมือการทำงานในการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มมากขึ้น โดยได้เชิญทีมวิทยากรจาก บริษัททรักกู เป็นวิทยากรในการอบรมถอดบทเรียนครั้งนี้

การจัดสัมมนาครั้งนี้เป็นการเพิ่มเติมความรู้ให้กับผู้เข้าร่วมมากขึ้น เพื่อเป็นการเสริมพลังใจให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้มองเห็นคุณค่าของตนเองต่อการทำงานอาสาด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เห็นคุณค่าของผู้เข้าร่วมงาน และตระหนักในพลังของการชื่นชม ให้กำลังใจกัน และผู้เข้าร่วมการนำหลักสูตรไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานได้



02

หมวกกันน็อก 100 เปอร์เซ็นต์

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 70-80 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด และเป็นสาเหตุการตายของคนไทยทั้งชายและหญิงไม่น้อยกว่าปีละ 10,000 คนต่อเนื่องนับเป็นทศวรรษ (ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) แนวโน้มนี้ยังไม่มีการที่คาดว่าจะลดน้อยลงได้ง่ายๆ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุพบว่า กรณีที่มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ มีอัตราผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 90 อัตราการตายร้อยละ 6.1 การณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยมีมานานแล้ว แต่ไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจัง ถึงเวลาแล้วที่จะมีการปฏิบัติอย่างจริงจัง ตามวาระขององค์การสหประชาชาติ ในทศวรรษความปลอดภัย

เพื่อเป็นการขับเคลื่อนให้เกิดการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้มีการเตรียมประเด็นนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี การนำเสนอผ่านสื่อเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงขนาดความเสียงของเยาวชนที่เข้าถึงรถจักรยานยนต์ อาทิ เยาวชนเหล่านี้ มีกี่คนแล้วที่ใส่หมวก รวมถึงภาวะที่เด็กอยู่บนถนนโดยไม่สวมหมวก คิดเป็นกี่ชั่วโมง

รูปแบบการนำเสนอเป็นสื่อบนเว็บไซต์เพื่อเสนอระดับนโยบาย และเผยแพร่สู่สาธารณะ เพื่อให้เกิดกระแสการสวมหมวกนิรภัย ก่อนเริ่มต้นการบังคับใช้กฎหมายครั้งใหญ่ทั่วประเทศในเดือนมกราคม 2554

03

แผนยุทธศาสตร์การดำเนินงาน สจร. (คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด น่าน) ระยะที่ 5

กรอบยุทธศาสตร์การทำงานโครงการ สจร. ระยะที่ 5 มีทิศทางที่สอดคล้องกับทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ขององค์การสหประชาชาติ และมีเป้าหมายหลัก คือการเพิ่ม จำนวนจังหวัดที่จัดการท้องถิ่นชุมชนถนนปลอดภัย การลด ความเสี่ยงหลักที่ส่งผลต่อการตาย การสร้างและผลักดัน นโยบาย และการปรับองค์กรให้มีบทบาทในการเชื่อมโยงภาคี และเสริมพลังเครือข่าย

โดยยุทธศาสตร์ที่ควรดำเนินการต่อในระยะที่ 5 จึงเป็น ยุทธศาสตร์ที่สร้างความเข้มแข็งของชุมชน การจัดการความรู้ สื่อประชาสัมพันธ์ และการประเมินผล โดยบทบาทของ สจร. กลาง ควรเป็นองค์กรที่ทำงานด้านการเชื่อมประสานแผน และ บูรณาการยุทธศาสตร์กับส่วนกลางของแต่ละภาคี เพื่อให้เกิด การทำงานใน 3 ด้าน คือ กระจายงบประมาณ และกระจาย งานลงสู่พื้นที่ การประเมินผล และการประชาสัมพันธ์และ จัดการความรู้



04

บูรณาการการดำเนินงาน การสร้างความปลอดภัย ทางถนน

หน่วยติดตามประเมินผลการสร้างความ ปลอดภัยทางถนนและรณรงค์ลดอุบัติเหตุ โดย สมบัติ เหลสกุล และคณะได้จัดประชุมการ ปรึกษาหารือการบูรณาการการดำเนินงานแผน งานสร้างความปลอดภัยทางถนน

การประชุมหารือดังกล่าวมีตัวแทน จาก ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่ง ชาติ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) มูลนิธิเมาไม่ขับ สำนักงานเครือข่ายองค์กรงด เหล้า โครงการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรในระดับจังหวัด (สจร.) เข้าร่วมวางแผน การดำเนินงานด้านอุบัติเหตุร่วมกัน

ที่ประชุมมีการพูดคุยแลกเปลี่ยนเพื่อ กำหนดพื้นที่ ประเด็นขับเคลื่อนของแต่ละ หน่วยงาน และพัฒนาให้เกิดกลุ่มที่มีความ เชี่ยวชาญในการทำงานเฉพาะด้านความ ปลอดภัยทางถนนในเชิงบูรณาการ การเคลื่อน งานในระดับพื้นที่ การสื่อสาร กรณีศึกษา เชิงประจักษ์ พัฒนาทุนในพื้นที่ การทำงาน อย่างเป็นรูปธรรม และพัฒนาวาระทางสังคม ของพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ดำเนินการที่ถูกเลือกเป็น พื้นที่นำร่องในการบูรณาการงานอุบัติเหตุคือ จังหวัดอุตรดิตถ์

สัมมนาวิชาการระดับภาค

อุบัติเหตุจราจร : พลังเครือข่าย สู่ทศวรรษความปลอดภัยบนท้องถนน

ในสถานการณ์ที่ทุกประเทศทั่วโลก กำลังเผชิญกับสภาวะวิกฤติ ไม่ว่าจะเป็นวิกฤติ ด้านพลังงาน สิ่งแวดล้อม หรือเศรษฐกิจ แต่ที่ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันคือ วิกฤติด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะความปลอดภัยที่เกิดกับการเดินทางบนท้องถนน

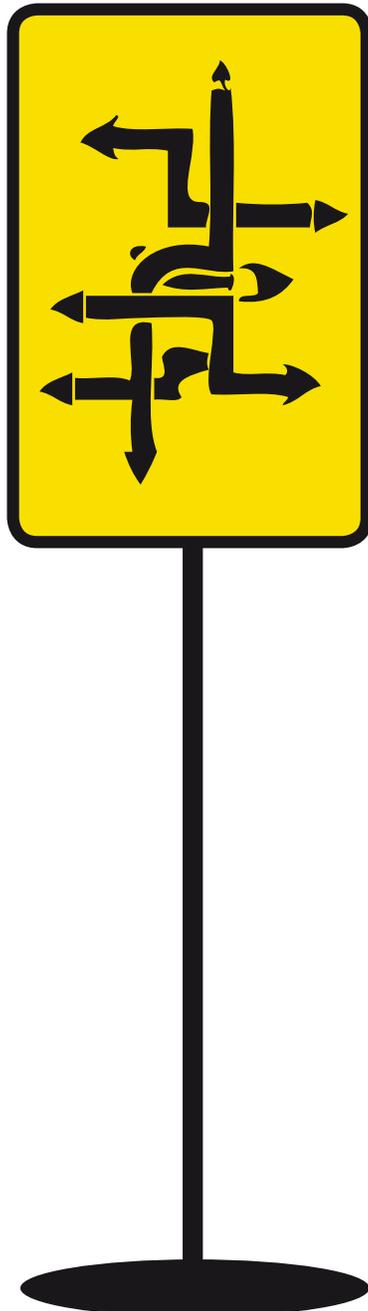
ทุก ๆ ปี คนกว่า 1.2 ล้านคนเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน มันเป็นสาเหตุหลักที่ คร่าชีวิตเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 10-24 ปี และคาดว่าจะเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ แรกในอีก 10 ปีข้างหน้า (ค.ศ. 2020) นอกจากนี้ ยังทำให้มีผู้บาดเจ็บและพิการทั่วโลกกว่า 50 ล้านคน

กว่าร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงระดับกลาง โดยมีสภาพปัญหาแบบเดียวกัน คือ เกิดกับผู้ใช้ รถจักรยานยนต์ คนเดินถนน และผู้โดยสาร

สาเหตุพื้นฐานสำคัญเกิดจากปัจจัยที่ ป้องกันได้ ได้แก่ การขับเร็ว เมาแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกกันน็อค สภาพ ถนนขาดการบำรุงรักษา และขาดการบังคับใช้ กฎหมายที่เข้มแข็ง

แม้แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศไทยค่อย ๆ ลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา แต่เมื่อวิเคราะห์ดูจะพบว่าความ สูญเสียยังอยู่ในเกณฑ์น่าเป็นห่วง

ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตปีละ 12,000 คน หรือเฉลี่ยวันละ 33 คน (ยอดเสียชีวิตต่อ วันจะเพิ่มเป็น 2 เท่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และปีใหม่) คิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิต 19 คน / ประชากร 100,000 คน นอกจากนี้พบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นสาเหตุหลักของครอบครัว



ร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 20 ปี ทุก ๆ ปีจะมีผู้พิการรายใหม่เพิ่มขึ้นกว่า 5,000 ราย (ผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนมี ยอดสะสม ณ ปัจจุบันกว่า 100,000 คน)

จากข้อมูลดังกล่าว ปฏิเสธไม่ได้ว่า ความรู้ด้านต่าง ๆ เพื่อนำไปแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุจราจรยังต้องการการยกระดับอย่างต่อเนื่อง ผสมผสานกับการรณรงค์ให้ความรู้ ประชาชน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทาง ถนน ร่วมกับภาคีเครือข่าย เตรียมพร้อมจัด สัมมนาวิชาการระดับภาคเรื่อง 'อุบัติเหตุจราจร : พลังเครือข่ายสู่ทศวรรษความปลอดภัยบน ท้องถนน' เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ใน ประเด็น 'ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน' และกระตุ้นให้มีการผลิตชุดความรู้ ผลงาน วิชาการ พร้อมทั้งขับเคลื่อนประเด็นสำคัญใน ระดับภาคและระดับพื้นที่ต่อไป

โดยการสัมมนาดังกล่าว มีกำหนดจัดขึ้น ตามภาคต่าง ๆ ดังนี้

ภาคกลาง วันที่ 29-30 กรกฎาคม 2553

ภาคอีสาน วันที่ 5-6 สิงหาคม 2553

ติดตามรายละเอียดสรุปการประชุม ได้ที่ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน www.roadsafetythai.org



ระบบรถโดยสารสาธารณะ ทำได้ทันที สัญจรปลอดภัย ถนนไม่ติดขัด

เป็น ที่รู้กันมานานแล้วว่าวิธีหนึ่งที่จะลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ คือการลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลแล้วหันมาพึ่งบริการระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น แต่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (เช่น รถไฟฟ้าในเมือง รถไฟฟ้ารางคู่ระหว่างเมือง) ต้องลงทุนมหาศาลและใช้เวลาจัดสร้างหลายปี ระหว่างที่รอคอยระบบขนส่งในอุดมคติ รัฐบาลสามารถจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ให้ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และสามารถเป็นที่พึ่งของประชาชนได้

ผลที่จะเกิดขึ้น เราอาจลดจำนวนของรถบนท้องถนนไปได้มาก รวมไปถึงสาเหตุของมลพิษ การสิ้นเปลืองพลังงาน และอุบัติเหตุก็ลดลงตามไปด้วย คุณภาพชีวิตของผู้สัญจรบนท้องถนนจะดีขึ้นเป็นอันดับต่อมา

บางประเทศใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นตัววัดระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร หากประชาชนต้องหันไปพึ่งยานพาหนะส่วนตัวมากขึ้นเท่าไร แสดงว่ารัฐซึ่งเป็นผู้ดำเนินระบบขนส่งมวลชนเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนยิ่งมีมาตรฐานแย่เท่าเท่านั้น

รัฐบาลควรทำอะไร?

- ยกกระดับมาตรฐานในการสร้าง-ประกอบรถ อุปกรณ์ที่จำเป็นต่อความปลอดภัยของรถ รวมถึงบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามมาตรฐาน

- ฝึกอบรมพนักงานขับซี ควบคุมมาตรฐานบริษัทรถ ไม่ปล่อยปะละเลยให้กับบริษัทที่ไร้รถคุณภาพต่ำ และจ้างพนักงานขับซีที่ต่ำกว่ามาตรฐาน
 - เพิ่มการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับซีรถสาธารณะทุกประเภท โดยกำหนดมาตรฐานที่ระดับ 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
 - จัดระบบมาตรฐานของบริษัทประกอบการที่รับสัมปทาน ให้สามารถดำรงมาตรฐานความปลอดภัยได้อย่างคุ้มทุน
 - ประกาศสิทธิของผู้โดยสารรถสาธารณะ และรณรงค์ให้ประชาชนรู้จักพิทักษ์สิทธิของตน โดยอาศัยอำนาจ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้บริโภค
 - จัดหน่วยเคลื่อนที่เร็วเพื่อสืบสวนการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อประมวลสาเหตุและนำมาป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำในลักษณะที่เคยเกิดขึ้น
- ใช้มาตรการจูงใจลดการใช้รถส่วนบุคคล เช่น ภาษีถนน เพิ่มค่าจอดรถ แล้วนำรายได้ส่วนนี้ไปเป็นกองทุนสำหรับพัฒนาระบบขนส่งมวลชน



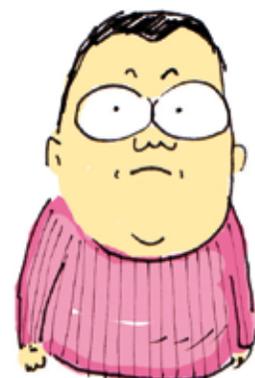
Stuck in the City

by ป๊อ



สรุปว่าอายรดแบบที่สีแดงแต่บอกว่าเป็นสีเซียวมียัย...

...ในขณะที่บางคนที่มีรอยยิ้มแบบว่ายินดีต้อนรับ ก็อาจมีสติ๊กเกอร์ เขียนว่า "นั่นมันแค่หน้ากากเพี้ย" แอบแปะไว้ข้างหลังก็ได้เนอะ



สถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนมุ่งมรณะร้อยละ 80

9 สิงหาคม 2553

พล.ต.ท.เอก อังสนานนท์ ผู้ช่วย ผบ.ตร. เปิดเผยว่า จากที่ได้ร่วมงานกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส.) เกี่ยวกับ สถานการณ์อุบัติเหตุภาพรวมของสำนักงานตำรวจ ตั้งแต่ปี 2547-2552

พบว่า 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ และครึ่งหนึ่งของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บรุนแรงเกิดที่ศีรษะ และส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย

ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย

ร้อยละ 14

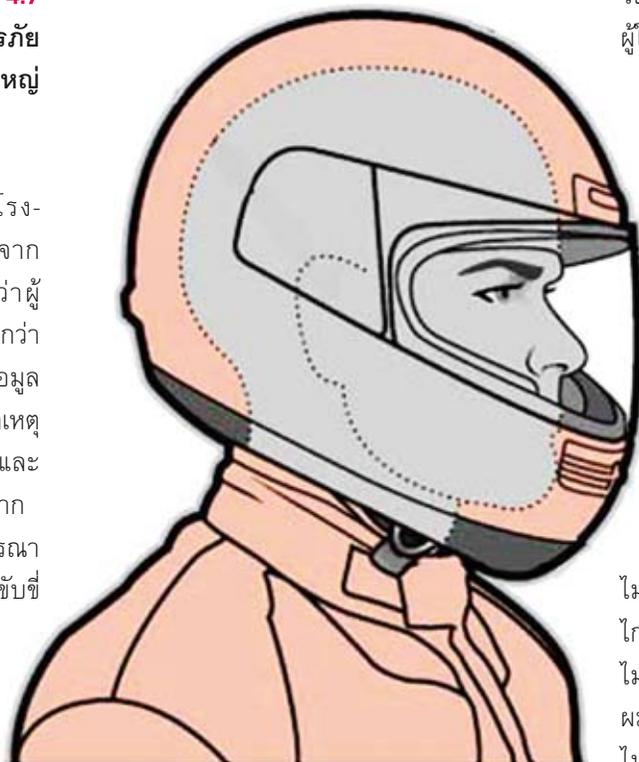
ผู้นั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย

ร้อยละ 4.7

เด็กและวัยรุ่นมีการสวมหมวกนิรภัย
ในอัตราต่ำกว่าผู้ใหญ่

จากการสำรวจข้อมูลจากโรงพยาบาล 12 แห่ง ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจำนวน 1,200 ราย พบว่าผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กว่า **ร้อยละ 80** ไม่สวมหมวกนิรภัย จากข้อมูลดังกล่าว ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดเหตุจะได้รับบาดเจ็บอย่างรุนแรงที่ศีรษะ และเป็นกลุ่มวัยรุ่นที่ได้รับบาดเจ็บจำนวนมาก

พล.ต.ท.เอกกล่าวว่า เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่พบว่า



ผลการสำรวจบนท้องถนนช่วงกลางวัน

เด็กสวมหมวกนิรภัย **ร้อยละ 12**

วัยรุ่นสวมหมวกนิรภัย **ร้อยละ 52**

ผู้ใหญ่สวมหมวกนิรภัย **ร้อยละ 33**

ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะเดินทางไม่ไกล คิดเป็น **ร้อยละ 81.2**

ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะรำคาญผมเสียทรง **ร้อยละ 8.8**

ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะเมา

ร้อยละ 1.6

พล.ต.ท.เอกกล่าวว่า แต่ละปีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ตจำนวนมาก พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ขาดวินัยจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง สูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก ส่วนใหญ่ผู้ประสบอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็น **ร้อยละ 78.9** ขณะที่บุคคลเหล่านี้อยู่ในประเทศตนเองกลับสวมหมวกนิรภัยตามกฎหมาย