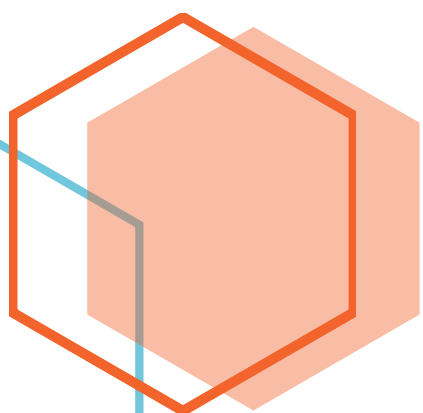




สืบ-เจาะ (คน) ต้นเหตุ - อุบัติเหตุ

[เสาวลักษณ์ คงภักคพูน | วิทยุรักษ์ เม้งตระกูล | กุลพัฒน์ จันทรโศรสาส]



[ลับ-เจาะ (คน) ต้นเหตุ – อุบัติเหตุ]



เขียน เสาวลักษณ์ คงภาคพูน | ชวัญรักษ์ เม้งตระกูล | กุลพัฒน์ จันทร์ไกรลาส

บรรณาธิการ ธนภรณ์ ไชยสุริยะศักดิ์

ที่ปรึกษา

| | |
|---------------------------|--|
| นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน |
| นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร | รองประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด |
| ประสงค์ เลิศรัตนวิสุทธิ์ | ผู้อำนวยการบริหารสำนักข่าวอิศรา |
| จักรกฤษ เพิ่มพูน | กรรมการนโยบายไทยพีบีเอส |
| เทพชัย หย่อง | ประธานสมาพันธ์นักหนังสือพิมพ์อาเซียน |
| ผศ.ณรงค์ศักดิ์ ศรีทานันท์ | อาจารย์ประจำภาควิชาบรรณศาสตร์ และวารสารศาสตร์ ดิจิทัล มหาวิทยาลัยกรุงเทพ |
| ณัฐพงศ์ บุญตอ | นักวิชาการมูลนิธิไทยโรดส์ |
| เพชรรัตน์ ไชยกาล | อดีตผู้อำนวยการส่วนข่าวและรายการภูมิภาค สำนัก ประชาสัมพันธ์เขต 1 กรมประชาสัมพันธ์ |



สารบัญ

| หัวข้อ | หน้า |
|---|------|
| ส่วนที่ 1 หลักคิดมนุษย์ปัจจัย (คนต้นเหตุ) และการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน | |
| (1) สืบเสาะ – เจาะ – เหตุ | 3 |
| (2) หวิดม้วยด้วยรองเท้า | 11 |
| (3) กี่ซีแบบนี้ทุกวัน ไม่เห็นเป็นไรเลย | 14 |
| (4) กำกับ-ดูแล | 29 |
| (5) อิทธิพลองค์กร // ชุมชน | 33 |
| (6) เทคนิคทิ้งท้าย | 34 |
| บทส่งท้าย มนุษย์ปัจจัย เกี่ยวข้องกับทุก ๆ คน | 45 |
| ส่วนที่ 2 แนวทางนำเสนอข่าวอุบัติเหตุ (จรรยาบรรณของนักข่าว) | |
| (1) จริยธรรมและจรรยาบรรณของหมาเฝ้าบ้าน | 49 |
| (2) การเผยแพร่และสะพัดข่าวในยุค Social Network | 52 |
| (3) บทบาทและความรับผิดชอบของนักข่าว | 59 |
| (4) บทสรุป Do and Don't จรรยาบรรณสื่อ | 60 |
| ส่วนที่ 3 ความรู้พื้นฐานเพื่ออธิบายอุบัติเหตุ จากกรณีศึกษาข่าวอุบัติเหตุ | |
| (1) กรณีศึกษาจากคู่มือเมื่อนักข่าวกลายเป็นนักสืบอุบัติเหตุ | 63 |
| (2) กรณีศึกษาจากข่าวที่ชนะเลิศ หรือรางวัลข่าวด้านอุบัติเหตุทางถนน | 68 |
| (3) กรณีศึกษาจากเว็บไซต์ roadsafetynewstizen.com | 70 |
| ส่วนที่ 4 เทคนิคการผลิตข่าวแบบ Mobile Journalism | |
| (1) การถ่ายวิดีโอเล่าเรื่อง | 74 |
| (2) ไวยากรณ์ของภาพเล่าเรื่อง | 76 |
| (3) สิ่งที่ต้องอยู่ในเรื่องที่จะเล่า (Story) | 78 |
| (4) แอปพลิเคชันสำหรับการถ่ายทำวิดีโอด้วยมือถือ | 80 |
| (5) การถ่ายทำกับการตัดต่อ | 85 |
| บทบรรยายที่มาท้ายสุด | 86 |

“25 ศพ” อุบัติเหตุที่ไม่อยากจำ แต่...ไม่เคยลืม

หลังเทศกาลปีใหม่ เมื่อวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2560 เหตุการณ์รถตู้โดยสารสายจันทบุรี-กรุงเทพฯ ทะเบียน 15-1352 กรุงเทพมหานคร ที่บรรทุกผู้โดยสารมาเต็มคันเสียหลักข้ามเลนพุ่งไปชนประสานงากับรถกระบะ หมายเลขทะเบียน 1ฒณ 2483 กรุงเทพมหานคร ที่มีผู้โดยสารเป็นแรงงานชาวกัมพูชานั่งมาเต็มคันจนไฟลุกท่วมรถตู้ เหตุเกิดบนถนนสาย 344 บ้านเนินหนองขนุน หมู่ 1 ตำบลหนองอิรุณ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรีฝั่งขาเข้าเมืองระยอง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 25 ศพ ซึ่งครอบครัวของผู้สูญเสียทั้งหมดไม่มีวันลืมเหตุการณ์นี้ รวมถึงผู้รอดชีวิต 2 คน ที่แม้แต่จะหลับตานอนก็ยังผวามาตลอด

หลังเกิดเหตุ แทบทุกหน่วยงานต่างสืบค้นหาเหตุในมิติที่ตัวเองรับผิดชอบ เช่น ตำรวจ นิติเวช ทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งระดับอำเภอ จังหวัดและระดับประเทศ มีการนำเหตุการณ์นี้ไปวิเคราะห์ถอดบทเรียน ไม่เว้นแม้แต่สื่อมวลชน มีหลายสื่อที่ใช้วิชาการสืบสวนมาคลี่ปมในคดีนี้ว่า สาเหตุที่เกิดขึ้นแท้จริงคืออะไร ดังเช่น ทีมข่าวสถานีโทรทัศน์ PPTV รายงานข่าวในหลังเกิดเหตุ 1 วันว่า กรณีนี้ ตำรวจยังไม่สรุปสาเหตุ แต่ก็ตั้งข้อสันนิษฐานไว้ในเบื้องต้นว่า อาจเกิดจากสภาพรถและคนขับไม่พร้อม ประกอบกับทีมข่าวพบหลักฐานใหม่ว่า คนขับรถตู้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ดีนัก

สภาพพังยับเยินและรอยไหม้เกรียมของรถตู้โดยสารและรถกระบะคันเกิดเหตุ รอยบิ่นที่กระทะล้อรถตู้ ด้านหลังข้างซ้ายก็กลายเป็นอีกหลักฐานที่ตำรวจสันนิษฐานว่า สาเหตุที่รถตู้เสียหลักชนอาจเกิดจากยางระเบิด รอยบิ่นนี้สอดคล้องกลับหลักฐานในที่เกิดเหตุ เพราะก่อนจะถึงจุดชน ปრაการรอยครูดสีขาเป็นแนวยาวที่พื้นถนน

นอกจากสภาพรถที่ไม่พร้อมใช้งาน อากาศหลับในและอ่อนล้าจากคนขับรถตู้ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ตำรวจสันนิษฐานว่า เป็นต้นตอของอุบัติเหตุครั้งนี้ สอดคล้องกับคำบอกเล่าของผู้จัดการวินรถตู้ที่บอกว่า ช่วงเทศกาลแบบนี้คนขับต้องวิ่งรถไม่ต่ำกว่าวันละ 3 เทียว หรือประมาณ 1,000 กิโลเมตร เพื่อรองรับกับปริมาณผู้โดยสาร

ปัจจุบันวินรถตู้พลอยหยก เส้นกรุงเทพ-จันทบุรีมีรถตู้โดยสารให้บริการทั้งหมด 19 คัน ผู้จัดการยืนยันว่า ที่ผ่านมาไม่เคยประสบเหตุลักษณะนี้มาก่อน แต่ล่าสุดทีมข่าวได้รับหลักฐานข้อความในโทรศัพท์มือถือที่ส่งจากผู้เสียชีวิตก่อนเกิดเหตุ ซึ่งยืนยันได้ว่าคนขับรถตู้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่อันตราย¹

นอกจากนี้ สื่อยังเกาะติดข่าวนี้อย่างต่อเนื่อง แม้ว่าเวลาจะผ่านข้ามปีไปถึงวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2561 วันที่ศาลจังหวัดจันทบุรีอ่านคำพิพากษาคดีนี้ ก็มีรายงานข่าวในสื่อแทบทุกสำนัก โดยศาลยกฟ้องบริษัทเจ้าของ

¹ ติดตามรายละเอียดได้จาก <https://bit.ly/2O7tVF9>



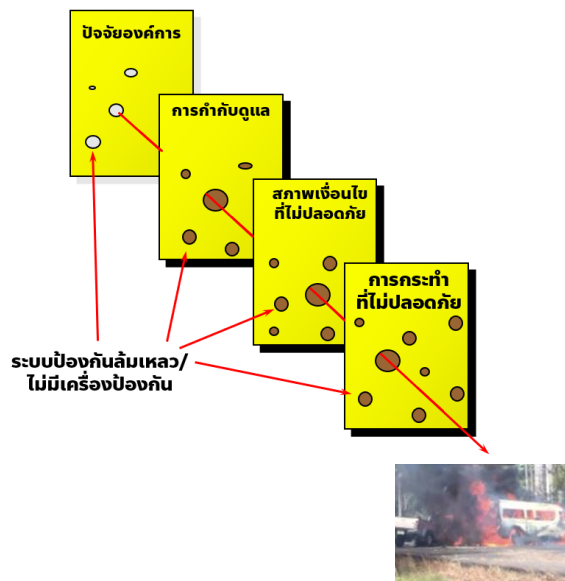
รถตู้โดยสารคันดังกล่าว เนื่องจากคนขับรถตู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุและยังไม่ได้บรรจุเป็นพนักงานของบริษัท จึงไม่เข้าข่ายความผิด แต่ได้ให้บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และลูกชายของคนขับรถตู้ เป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทนจำนวนเงิน 26 ล้านบาท แก่ครอบครัวผู้เสียชีวิต

แต่หากจะให้การสูญเสียครั้งนี้ เป็นบทเรียนที่ป้องกันการเกิดเหตุซ้ำรอย ก็น่าจะเป็นการสืบหาข้อมูล นำข้อมูลต่างๆ มาเรียงต่อกันเป็นจิ๊กซอว์ต่อให้เห็นภาพตั้งแต่ก่อน ระหว่าง หลังเกิดเหตุ ซึ่งสุดท้ายแล้วต้องนำไปถึงต้นตอที่เป็นมาตรการองค์กร นำไปสู่การแก้ไขหรือป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมที่แท้จริง

สืบเสาะ - เจาะ - เหตุ

ในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้ง ย่อมเกิดขึ้นโดยปัจจัยด้านคน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม เป็นหลัก แต่ในที่นี้จะลงลึกรายละเอียด การสืบค้นเหตุที่เกิดขึ้นจาก “คน” ในทุกมิติ เพื่อให้มีความเข้าใจ และเป็นแนวคิด แนวทางในการทำข่าวสืบสวนด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับคน ซึ่งประยุกต์มาจากแนวคิดและทฤษฎีสวิสชีท (Swiss Cheese Model) หรือทฤษฎีเนยแข็ง คิดค้นโดยศาสตราจารย์เจมส์ เรียสัน ที่อธิบายองค์ประกอบหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากมนุษย์

สวิสชีสโมเดล เป็นอีกหนึ่งทฤษฎีที่อธิบายให้เห็นว่า การเกิดอุบัติเหตุมาจากความผิดพลาดหลายอย่างรวมกัน โดยเปรียบเทียบก้อนชีสแต่ละก้อนกับเครื่องป้องกันอุบัติเหตุ เช่น อุปกรณ์ป้องกันอันตรายหรือกฎระเบียบความปลอดภัยต่างๆ ส่วนรูบนก้อนชีส ก็เปรียบเสมือนความผิดพลาดต่างๆ ที่เกิดขึ้น มีทั้งการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ สภาพที่ทำให้ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (นำไปวิเคราะห์เมื่อผู้ขับขี่อยู่ในองค์กรและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์กร) และอิทธิพลขององค์กร (นำไปวิเคราะห์เมื่อผู้ขับขี่อยู่ในองค์กรและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์กร)



ภาพที่ 1 ทฤษฎีสวิสชีทหรือทฤษฎีเนยแข็งที่คิดค้นโดยศาสตราจารย์เจมส์ เรียสัน
(อ้างอิงจาก สุวรรณ ภูเต็ง และคณะ, 2560)

เพื่อให้ท้ายที่สุดเกิดมาตรการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยเหล่านี้ให้เหลือน้อยที่สุด และเพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น ไม่ให้เหตุการณ์ชนบนถนนในแต่ละครั้งเป็นเพียงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วผ่านไป เมื่อเกิดขึ้นซ้ำๆ กลับถูกเบี่ยงประเด็นเป็นเรื่องไค้ร้อยศพ อาถรรพ์ต่างๆ หรือ

สาเหตุที่เกิดจากความประมาท ขาดวินัย รวมถึงหาผู้ร้ายจากเหตุดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงได้นำหลักคิด ทฤษฎีสวิสชีทมาใช้หาความผิดพลาดของคนที่น่าไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ในรูปแบบของนักข่าวสืบอุบัติเหตุ

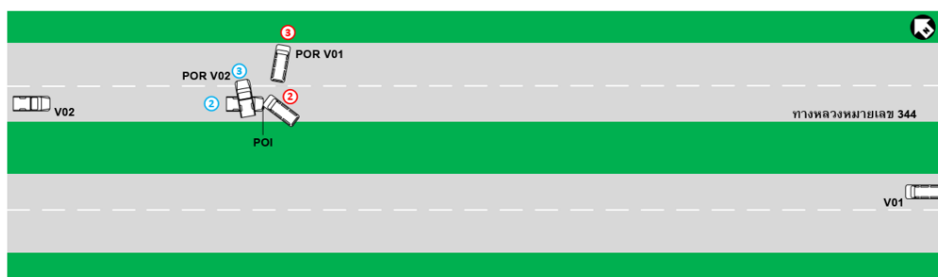
ในบทนี้จึงจะนำตัวอย่างการวิเคราะห์ “รถตู้โดยสารชนรถกระบะ เสียชีวิต 25 ศพ”² ตามทฤษฎี สวิสชีท เพื่อให้ผู้อ่านมองเห็นภาพรวมของการวิเคราะห์ การนำเสนอ การสืบค้นข้อมูล เพื่อให้สาเหตุของ อุบัติเหตุทางถนนถูกคลี่ออกมาให้เห็นภาพชัดเจนที่สุด ดังนี้

ลำดับเหตุการณ์ เมื่อเวลาประมาณ 13.30 น. ของวันจันทร์ที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2560 เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสายจันทบุรี – กรุงเทพฯ – หมอชิต2 หมายเลขทะเบียน 15-1352 กทม. ชนกับรถกระบะ หมายเลขทะเบียน 1ฒณ 2483 กทม. บนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ถนนบ้านบึง – แกลง) ช่วงหลักกิโลเมตร ที่ 26-27 ต.หนองอิรุณ อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี

รถตู้โดยสาร เดินทางจากคิวรถตู้ หจก. พลอยหยก ต.จันทนิมิต อ.เมือง จ.จันทบุรี ในทิศมุ่งตะวันตก มุ่งหน้าไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต 2) แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

รถกระบะ เดินทางจากวัดโสธรวรารามวรวิหาร ต.หน้าเมือง อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา ในทิศมุ่งตะวันออก มุ่งหน้ากลับบ้านใน จ.จันทบุรี

เมื่อถึงจุดเกิดเหตุ รถตู้โดยสารซึ่งอยู่ในช่องจราจรที่ 1 (จากเกาะกลาง) เสียหลักไปทางด้านขวา ตกร่องเกาะกลางถนน และข้ามเกาะกลางไปเฉี่ยวชนกับรถกระบะ ซึ่งใช้ช่องจราจรที่ 1 ในทิศทางตรงข้าม หลังการชน รถตู้โดยสารหยุดอยู่ในช่องจราจรที่ 2 ฝั่งถนนทิศมุ่งตะวันออก และเกิดไฟลุกไหม้ขึ้นทันทีจาก ด้านหน้าของตัวรถ ส่วนรถกระบะหมุนไปทางด้านซ้ายประมาณ 130 องศา หยุดอยู่ในช่องจราจรที่ 1 ฝั่ง ถนนทิศมุ่งตะวันออก และมีไฟลุกไหม้บริเวณด้านหน้า ซึ่งเป็นไฟที่ลามมาจากรถตู้ อุบัติเหตุครั้งนี้มี ผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 ราย (เป็นผู้โดยสารที่มากับรถตู้ 1 ราย และผู้โดยสารที่มากับรถกระบะ 1 ราย) และ ผู้เสียชีวิต 25 ราย (เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถตู้ 14 ราย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถกระบะ 11 ราย) โดยสาเหตุ การเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุในรถตู้ส่วนใหญ่เกิดจากอวัยวะภายในได้รับบาดเจ็บ หรือร่างกายได้รับบาดเจ็บ จากการถูกความร้อน (ไฟไหม้) ส่วนผู้ประสบเหตุในรถกระบะเกิดจากอวัยวะภายในฉีกขาดจากการกระทบ กระแทกของแข็งไม่มีคม ร่วมกับสำลักควันไฟ



ภาพที่ 2 แผนภาพลำดับการเกิดอุบัติเหตุ

² ข้อมูลจาก Thailand Accident Research Center ภายใต้การดำเนินโครงการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร สาธารณะ สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

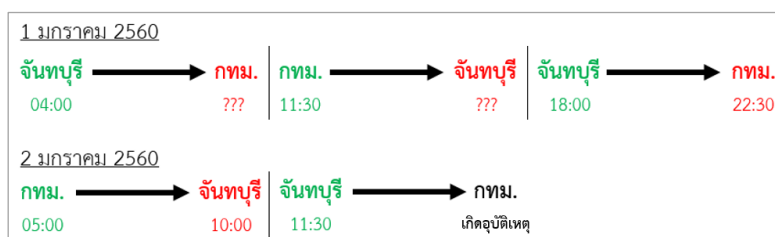
ข้อมูลผู้ขับขี่รถตู้

ผู้ขับขี่เพศชาย อายุ 64 ปี อาชีพคนขับรถตู้ สังกัดคิวรถตู้พลอยหยก หน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสัน จันทบุรี ต.จันทนิมิต อ.เมือง จ.จันทบุรี ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภท (ท.2) เลขที่ 01027/57 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2557 และสิ้นอายุในวันที่ 23 มิถุนายน 2560

จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการท่ารถตู้ ทราบว่า

- ผู้ขับขี่ไม่มีโรคประจำตัว
- เป็นคนขับรถไม่เร็ว (เคยถูกร้องเรียนเรื่องขับรถช้า)
- มีประสบการณ์ในการขับรถตู้สายกรุงเทพฯ – หัวหินเป็นเวลา 3 – 4 ปี และย้ายมาขับสาย กรุงเทพฯ – จันทบุรีเป็นเวลา 7 – 8 ปีแล้ว มีความคุ้นเคยเส้นทางเป็นอย่างดี เนื่องจากขับรถตู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าวเป็นประจำทุกวัน โดยวันเกิดเหตุได้รับผู้โดยสารมา 14 คน
- ก่อนออกเดินทางผู้ขับขี่รับประทานอาหารที่ท่ารถ พุดคุยได้ตามปกติ ไม่มีอาการง่วงหรือมีเมามา มีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถตามปกติ เติมน้ำหม้อน้ำ และเติมน้ำมัน
- โดยปกติ คนขับรถตู้ของท่ารถดังกล่าว จะขับรถตู้โดยสารคนละ 2 เที่ยวต่อวัน แต่เนื่องจากเป็นช่วงเทศกาล จึงมีการเพิ่มรอบการขับรถตู้เป็น 3 เที่ยวต่อวัน

ข้อมูลการเดินทางของผู้ขับขี่ ในวันก่อนเกิดเหตุ (1 มกราคม 2560) และวันเกิดเหตุ (2 มกราคม 2560) แสดงในรูปที่ 2 จากข้อมูลการเดินทางดังกล่าว พบว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถเป็นระยะเวลายาวนาน ติดต่อกันกว่า 12 ชั่วโมงต่อวัน (ขับถึง 5 เที่ยว ในช่วงเวลา 31 ชั่วโมง ระยะทางรวมประมาณ 1,200 กิโลเมตร) ถึงแม้ว่าในแต่ละรอบ ผู้ขับขี่จะมีเวลาพักประมาณ 1 ชั่วโมง แต่ก็อาจเกิดความเหนื่อยล้า ง่วงนอน และหลับใน ซึ่งสอดคล้องกับหลักฐานในที่เกิดเหตุ ที่พบว่ารอยล้อของรถตู้ค่อยๆ เคลื่อนที่ออกจากช่องจราจรทางด้านขวาในลักษณะเป็นเส้นตรง และหลุดออกจากถนน โดยไม่มีการเบรกหรือหักหลบไปในทิศทางอื่น



ภาพที่ 3 ข้อมูลการเดินทางของรถตู้โดยสาร

ความเร็ว จากการคำนวณความเร็วของรถตู้ พบว่า ความเร็วขณะชน (Impact Speed of Van) คำนวณจากระยะการยุบตัวบริเวณโครงสร้างหลักด้านหน้าของตัวรถได้ 126 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และความเร็วก่อนชน (Travelling Speed of Van) อยู่ในช่วง 90 – 102 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งบริเวณช่วงถนนดังกล่าวได้มีการจำกัดความเร็วอยู่ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามกฎหมายกำหนด และจากการเก็บข้อมูลความเร็วเฉลี่ยของรถตู้โดยสารที่ใช้เส้นทางผ่านบริเวณช่วงถนนดังกล่าว พบว่ารถตู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้ความเร็วประมาณ 98 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในช่วงก่อนเกิดเหตุ 10 นาที รถตู้ใช้ความเร็วประมาณ 95 – 97 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งใกล้เคียงกับความเร็วที่คำนวณได้จากการตรวจสอบวิดีโอจากกล้องหน้ารถที่จับภาพของรถตู้ ก่อนเกิดอุบัติเหตุได้เป็นระยะๆ พบว่ารถตู้ใช้ความเร็ว ดังนี้

ช่วงกิโลเมตรที่ 57 (ก่อนถึงจุดเกิดเหตุประมาณ 31 กิโลเมตร) รถตู้ขับขึ้นช่องจราจรที่ 2 (จากเกาะกลาง) ใช้ความเร็ว 102.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (08:38:35)

ช่วงกิโลเมตรที่ 56 (ก่อนถึงจุดเกิดเหตุประมาณ 30 กิโลเมตร) รถตู้ขับขึ้นช่องจราจรที่ 2 (จากเกาะกลาง) ใช้ความเร็ว 89.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (08:39:36)

ช่วงกิโลเมตรที่ 42 (ก่อนถึงจุดเกิดเหตุประมาณ 16 กิโลเมตร) รถตู้ขับขึ้นช่องจราจรที่ 2 (จากเกาะกลาง) ใช้ความเร็ว 97.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (08:43:03)

ข้อมูลรถตู้

รถตู้คันเกิดเหตุเป็นรถตู้โดยสารประจำทาง ยี่ห้อ Toyota รุ่น Hiace 4 ล้อ สีขาว เขียว ฟ้าย ลักษณะมาตรฐาน ม.2 (จ) เป็นรถตู้ร่วมกับบริษัท ขนส่ง จำกัด หมวด 2 สายที่ 9907 กรุงเทพ-จันทบุรี หมายเลขทะเบียน 15-1352 กทม. เครื่องยนต์ 4 สูบ 151 แรงม้า มีการติดตั้งถังก๊าซ CNG เพิ่มเป็น 3 ถัง ทำให้น้ำหนักรถเปลี่ยนแปลงจากเดิม 2,160 กิโลกรัม เป็น 2,360 กิโลกรัม ใช้เชื้อเพลิงชนิด CNG สลับเบนซินจดทะเบียนครั้งแรกเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2552

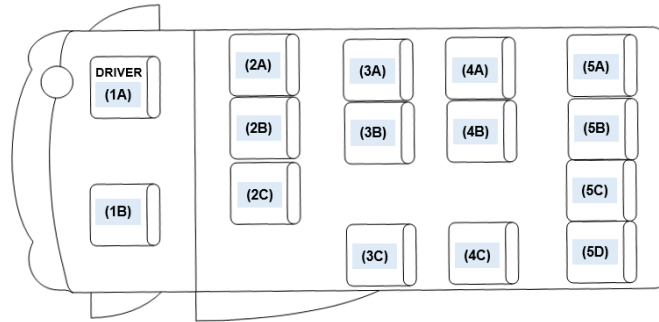
ภายในรถตู้ มีจำนวนที่นั่งทั้งหมด 5 แถว 15 ที่นั่ง ประกอบด้วย

- แถวที่ 1 เป็นที่นั่งคนขับ 1 ที่นั่ง และที่นั่งผู้โดยสารตอนหน้า 1 ที่นั่ง
- แถวที่ 2 - 4 เป็นที่นั่งผู้โดยสารจำนวน 9 ที่นั่ง (แถวละ 3 ที่นั่ง)
- แถวที่ 5 เป็นที่นั่งผู้โดยสารจำนวน 4 ที่นั่ง
- มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง โดยที่นั่งคนขับและผู้โดยสารตอนหน้าเป็นเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด (Lap-shoulder Belt) และที่นั่งผู้โดยสารตอนหลังเป็นเข็มขัดนิรภัยแบบ 2 จุด (Lap Belt)
- มีประตู 3 บาน ประกอบด้วย ประตูด้านหน้าขวาบริเวณข้างคนขับ 1 บาน ประตูด้านหน้าซ้าย 1 บาน และประตูบานเลื่อนด้านซ้ายของตัวรถ 1 บาน

จากการตรวจสอบสภาพภายในรถตู้ หลังเกิดเหตุ พบค้อนนิรภัย จำนวน 1 อัน ถูกติดตั้งอยู่บริเวณโครงรถทางขวา ด้านหน้าผู้โดยสารตำแหน่งที่ 4 (ดูภาพที่ 4) และในบริเวณใกล้เคียงพบแท่นสำหรับวางถังดับเพลิงขนาดเล็ก แต่ไม่พบตัวถังดับเพลิง ถังแก๊สจำนวน 3 ถังที่ถูกติดตั้งภายในตัวรถมีความเสียหายเนื่องจากถูกไฟไหม้ ไม่มีการระเบิดหรือรอยรั่วใดๆ อย่างไรก็ตาม การติดตั้งถังแก๊สไม่มีแบบการเดินสาย การวางถัง สายไฟไม่มีการพันฉนวนและพาดผ่านถังน้ำมัน เมื่อขาดจึงเป็นประกายติดไฟ

หากลำดับเหตุการณ์ จะพบว่า หลังจากชนประสานงานตรงบริเวณด้านหน้าซ้ายของรถ ตัวถังยุบตัว ทำให้ชุดเทอร์ชันบาร์ เคลื่อนตัวไปกระแทกกับถังน้ำมันเชื้อเพลิง (เบนซิน) ทะลุด้านข้างขวาถังน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเชื้อเพลิงจึงรั่วออกมาตรงบริเวณชุดแคตตาไลติกส์ที่มีความร้อนสูง ทำให้น้ำมันกลายเป็นไอ และ

สันนิษฐานว่า แบตเตอรี่เกิดการลัดวงจรในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ทำให้เกิดประกายไฟไปจุดไอน้ำมันเชื้อเพลิง (เบนซิน) ที่พุ่งกระจายในบริเวณนั้นเกิดการลุกไหม้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นผลมาจากรถซ่อมบำรุงที่ไม่ได้มาตรฐาน



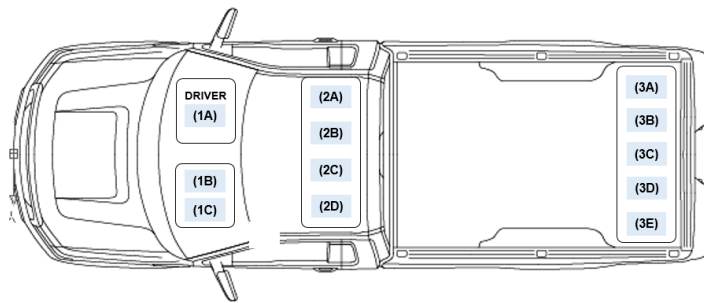
ภาพที่ 4 ตำแหน่งที่นั่งภายในรถตู้ (V01)

จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่เดินทางมากับรถตู้คันดังกล่าว ซึ่งนั่งอยู่ในตำแหน่งที่ 5D ทราบว่ามีผู้โดยสารเดินทางมากับรถตู้ทั้งหมด 14 คน คนขับรถคาดเข็มขัดตั้งแต่ก่อนออกเดินทาง ส่วนตนเองนั้นหาเข็มขัดไม่พบ จึงไม่ได้คาดเข็มขัด โดยหลังเกิดเหตุ ไม่ได้กลิ่นก๊าซ แต่เห็นไฟเริ่มลุกไหม้มาจากบริเวณด้านหน้าของตัวรถ จึงพยายามออกจากรถตู้ทางกระจกด้านซ้าย บริเวณด้านข้างที่นั่งตำแหน่งที่ 5D

นอกจากนี้ โครงสร้างในการยึดขาที่นั่งของผู้โดยสารที่ไม่มีความแข็งแรง ทำให้ขณะชนประสานงานคนในรถจึงไปอยู่รวมกันบริเวณตอนหน้าของรถตู้และรถกระบะ ทำให้ไม่สามารถหนีได้ทัน

ข้อมูลรถกระบะ

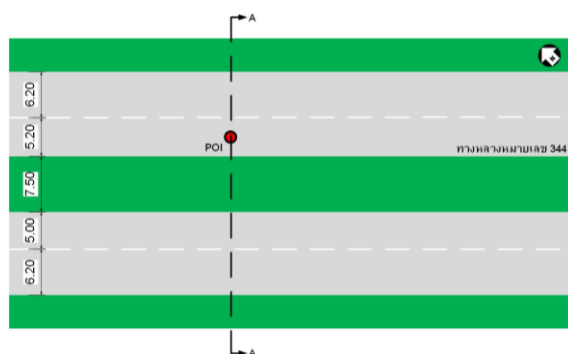
รถกระบะ ยี่ห้อ ISUZU รุ่น D-MAX 2 ประตู เครื่องยนต์ดีเซล 4 สูบ 16 วาล์ว 2,499 ซีซี ขับเคลื่อนล้อหลัง ระบบเกียร์ธรรมดา 5 เกียร์ สีเงิน หมายเลขทะเบียน 1ฒณ 2483 กทม. ภายในมีที่นั่ง 1 แถวจำนวน 2 ที่นั่ง เป็นที่นั่งคนขับ 1 ที่นั่ง และที่นั่งผู้โดยสารตอนหน้า 1 ที่นั่ง ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด (Lap-shoulder Belt) ประตู 2 บาน ประกอบด้วย ประตูด้านหน้าขวาบริเวณข้างคนขับ 1 บาน และประตูด้านหน้าซ้าย 1 บาน จากการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุที่นั่งตำแหน่งที่ 3A ทราบว่าในวันเกิดเหตุมีผู้โดยสารเดินทางมาด้วยทั้งหมด 11 คน ตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารที่เดินทางมากับรถกระบะแสดงในภาพที่ 5



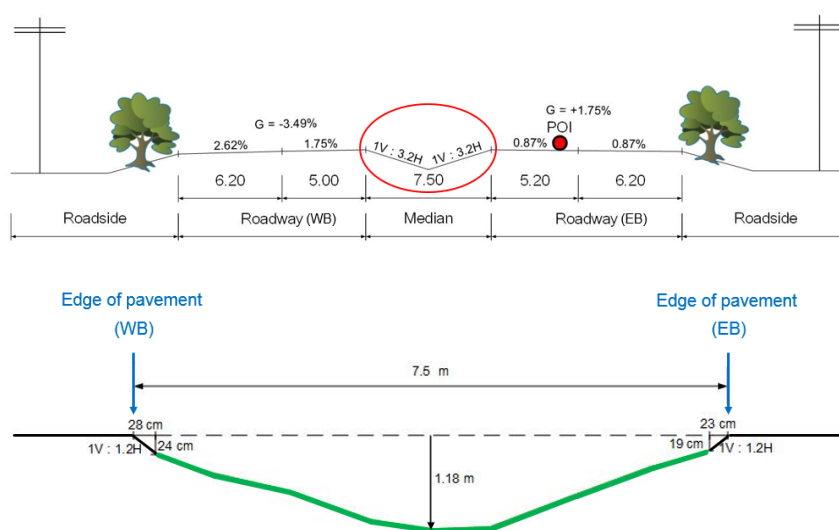
ภาพที่ 5 ตำแหน่งที่นั่งของผู้ที่เดินทางมากับรถกระบะ

ข้อมูลถนนและสิ่งแวดล้อม

จุดเกิดเหตุเป็นถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 (ถนนบ้านบึง – แกลง) ช่วงหลักกิโลเมตรที่ 26-27 ต.หนองอิรุณ อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี พิกัด GPS ที่ 13.264070, 101.196510 ผิวจราจรชนิด Asphalt สภาพผิวจราจรแห้ง มีลักษณะเป็นถนน 4 ช่องจราจร (2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจรที่ 1 (จากเกาะกลาง) 5.2 เมตร และความกว้างช่องจราจรที่ 2 (จากเกาะกลาง) 6.2 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ความกว้างเกาะกลาง 7.5 เมตร แผนภาพแสดงข้อมูลถนนในรูปแบบ Plan view และ Cross section แสดงในภาพที่ 6 และ 7



ภาพที่ 6 Plan view ของถนนทางหลวงหมายเลข 344 บริเวณจุดเกิดเหตุ



ภาพที่ 7 Cross section ของถนนทางหลวงหมายเลข 344 บริเวณจุดเกิดเหตุ (หน้าตัด A-A)

จากการตรวจสอบบริเวณจุดเกิดเหตุ พบว่าช่วงถนนดังกล่าวมีการเสริมผิวจราจรใหม่ มีเส้นแบ่งช่องจราจรชัดเจน แต่ไม่มีเส้นขอบทางทั้งสองทิศทาง ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์กั้นเกาะกลาง และขอบถนนมีความสูงประมาณ 24 เซนติเมตร (ดูรูปที่ 7) ทำให้โครงสร้างของรถตู้เอียงไปทางด้านขวา รถตู้เคลื่อนที่ต่อไปในเกาะกลางเป็นระยะทางประมาณ 43.8 เมตร กลับขึ้นสู่ช่องจราจรในทิศทางตรงข้าม (ทิศมุ่งตะวันออก) และชนกับรถกระบะที่ขับเข้ามาในช่องจราจรที่ 1



ภาพที่ 8 ความสูงของขอบถนนบริเวณจุดที่รถตู้เริ่มเสียหลักลงเกาะกลางถนน



ภาพที่ 9 ช่วงถนนบริเวณจุดเกิดเหตุ (ซ้าย: ฝั่งทิศมุ่งตะวันตก, ขวา: ฝั่งทิศมุ่งตะวันออก)

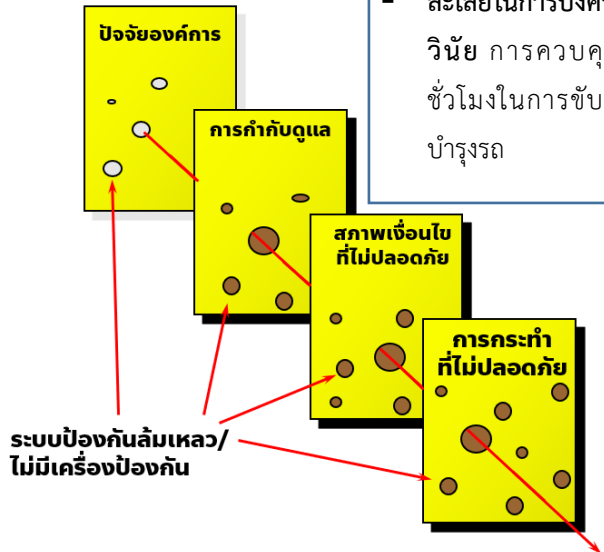
หลังสืบค้นข้อมูลจากผู้ประสบอุบัติเหตุ (กรณียังมีชีวิตอยู่) พยานแวดล้อมที่เห็นเหตุการณ์ ผู้ให้ความช่วยเหลือหรือหน่วยงานที่เข้ามาให้ความช่วยเหลือ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน รวมถึงผู้กำกับดูแลขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ ในประเด็นคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อมอย่างครอบคลุมแล้ว ก็นำข้อมูลมาใส่ในแต่ละชีส โดยเรียงจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ สภาพที่ทำให้ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย และอิทธิพลขององค์กร ดังนี้

สวิสซีส์โมเดลกรณี “รถตู้โดยสารชนรถกระบะ เสียชีวิต 25 ศพ”³

- ไม่มีการจัดเตรียมทรัพยากร (ถึงระดับเพลิง)
- นโยบายการจัดซื้อ-จัดหารถที่ไม่เหมาะสมกับการขนส่งคนและการซ่อมบำรุงที่ไม่ปลอดภัย
- การจัดการปัญหาการขาดแคลนพนักงานในช่วงเทศกาล
- ภาระงาน จังหวะงานขาขึ้นในช่วงเทศกาล
- ไม่มีนโยบายและโปรแกรมการประเมินความเสี่ยงขององค์กร
- โปรแกรมการฝึกอบรมขององค์กร

- โปรแกรมการฝึกอบรมความปลอดภัยของหน่วยงาน
- ขาดนโยบายในการกำกับดูแล ไม่มีการตรวจสอบความพร้อมของคน รถ รวมถึงการเข้าทำรถเพื่อดูจำนวนรอบวิ่ง และไม่ได้ดูประวัติการซ่อมบำรุงรถ
- ไม่มีการประเมินความเสี่ยงอย่างเป็นทางการ
- การจัดการดำเนินงาน การกำหนดจำนวนเที่ยวหรือชั่วโมงในการขับขี่ รวมถึงการพักผ่อนของผู้ขับขี่
- ละเลยในการบังคับใช้ระเบียบวินัย การควบคุมความเร็ว ชั่วโมงในการขับขี่ การซ่อมบำรุงรถ

- ที่นั่ง ไม่มีคุณภาพในการยึดเกาะกับโครงสร้างรถ ทำให้เมื่อเกิดเหตุผู้โดยสารไปรวมกันบริเวณหน้ารถ
- อุปกรณ์ส่วนควบ มาตรฐานในการติดตั้งถึงแก๊ส
- สภาพถนน ไม่มีเส้นขอบทาง ไม่มีอุปกรณ์กั้นเกาะกลาง และขอบถนนสูง
- เหนื่อยล้าทางจิตใจและสรีรวิทยา นอนหลับพักผ่อนไม่เพียงพอ ขับรถ 12 ชม./วัน และเพิ่มจากขับ 2 รอบเป็น 3 รอบ
- การปรับแผนการขับขี่ระหว่างทาง ง่วงหรือล้าแต่ไม่จอดพัก



- การประเมินความเสี่ยงขณะขับขี่
- การฝ่าฝืนจนเคยชิน ไร้วินัย ความเร็วขณะชน 126 กม./ชม.



หมายเหตุ: หากนักข่าวพิจารณาแล้วว่า ความผิดพลาดหรือข้อบกพร่องที่นำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบ ขอบเขตการทำงานขององค์กร หน่วยนั้นๆ อาจระบุชี้ให้เห็นชัดเจน เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขปัญหาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

³ วิเคราะห์ โดยนางสาวธนาภรณ์ ไชยสุริยะศักดิ์ นักวิชาการแผนงานสถานประกอบการฯ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

หวิดม้วยด้วยรองเท้า



เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจแนวทางการปรับใช้ จะขออธิบายไปที่ละเอียด โดยเริ่มจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Unsafe acts) ซึ่งเป็นปัจจัยแรกที่ต้องสืบหา เนื่องจากมีความใกล้ชิดกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เกิดขึ้นได้ 2 ลักษณะ คือ

1) ความบกพร่อง-ผิดพลาด (Act Errors) ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก คือ

1.1 ความผิดพลาดเชิงทักษะในการขับขี่ เช่น ความพลั้งเผลอ (เผลอเหยียบคันเร่ง) ความผิดพลาดเกี่ยวกับรายการตรวจสอบ (ไม่ได้ดูน้ำมันรถ แล้วหมดขณะขึ้นทางด่วน) ความผิดพลาดเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ (เทคนิคการใช้รถที่ไม่ถูกต้อง) การบังคับควบคุมรถมากหรือน้อยไป (เข้าโค้งแล้วหักพวงมาลัยมากไปหรือน้อยไป) ขาดการกวาดสายตามอง (เปลี่ยนเลนโดยไม่มองเลนด้านข้าง)

1.2 การตัดสินใจผิดพลาด เช่น ประเมินความเสี่ยงขณะขับขี่ (วิ่งฝ่าฝนที่ตกหนัก โดยไม่ประเมินว่าจะมองไม่เห็นทางแล้วไปชนรถคันอื่น) ความเร่งรีบเกินไป ความลั้งเล ล่าช้า (ขณะขับรถของตกแล้วรีบเก็บ) ความละเลยไม่ใส่ใจสัญญาณเตือนอันตราย (เจอบ้ายลดความเร็ว แต่ไม่ลดความเร็ว)

1.3 ความผิดพลาดเนื่องจากรับรู้ไม่ตรงกับความเป็นจริง อาการลวงจากกาย หู ตา (คิดว่าเหยียบเบร แต่ความจริงเหยียบแรง เห็นรถเคลื่อนที่ทั้งที่รถหยุด คิดว่ารถข้างหน้าขับช้า แต่จริงๆขับเร็ว)

2) การฝ่าฝืน (Act Violations)

#ตัวอย่าง “หวิดม้วยด้วยรองเท้า”⁴ เหตุเกิดที่อำเภอเมืองร้อยเอ็ด มีอุบัติเหตุรถยนต์เสียหลักพุ่งชนเข้าไปในอาคารสำนักงาน บริษัททิพยประกันภัย สาขาร้อยเอ็ด เลขที่ 310 ถ.แจ้งสนิท ต.เหนือเมือง อ.เมืองจ.ร้อยเอ็ด

ที่เกิดเหตุเป็นอาคารพาณิชย์ 2 ชั้น หน้าสำนักงานพบเศษกระจกกระจายเกลื่อน กระจกกระจุกบานใหญ่แตกทั้งชุด โดยมีรถเก๋งโตโยต้า วีออ สีดำ ทะเบียน (ขอสงวน) จอดสงบนิ่งอยู่ ภายในสำนักงาน ด้านหน้าชนติดกับโต๊ะ เก้าอี้ พังเสียหาย ในจำนวนนี้มีรถจักรยานยนต์ชนติดอยู่อีก 1 คัน ที่กองเศษวัสดุและที่พื้นพรอยเลือดตกอยู่ มีพนักงานสาวที่นั่งทำงานหันหน้าให้ประตูทางเข้า ถูกแรงกระแทกได้รับบาดเจ็บ 2 ราย พลเมืองดีได้นำตัวส่ง รพ.ร้อยเอ็ด ก่อนหน้าแล้ว

⁴ อ้างถึง <http://www.roadsafetynewstizen.com/2018/11/04/brake/>





ภาพที่ 10 ภาพข่าวอุบัติเหตุรองเท้าขัดเบรก

(อ้างอิงจาก <https://www.youtube.com/watch?v=srq4AmOd6HQ>)

สอบสวน ผู้ขับเป็นหญิงสาวอายุ 24 ปี บอกว่า รถคันที่ขับเป็นของเพื่อนพนักงานในบริษัท ระหว่างนั้นตนเองรับอาสาจะไปขับรถให้ โดยระบบเกียร์รถเป็นเกียร์อัตโนมัติ ขณะที่เข้าเกียร์เดินหน้าเสร็จ รถกำลังเคลื่อนและจะเหยียบเบรกเพื่อหยุดรถ แต่เหยียบไม่ลง เพราะมีรองเท้าที่เจ้าของรถถอดไว้อยู่ใต้เบรกและคันเร่งติดอยู่ ทำให้ตกใจผลออกไปเหยียบคันเร่งซ้ำอีก และรีบบิดกุญแจดับเครื่องยนต์เพื่อหยุดรถ แต่รถกลับพุ่งชนเข้าไปในสำนักงาน กระจกประตูบานใหญ่แตกกระจาย ทำให้คนในสำนักงานได้รับบาดเจ็บ ส่วนตัวเองเจ็บเล็กน้อย

แนวทางการทำข่าว จากกรณีข่าวข้างต้น ก็ดูจะเป็นเพียงอุบัติเหตุธรรมดาที่บังเอิญมีรองเท้าถอดทิ้งไว้มาคาอยู่ที่เบรกจึงเกิดเหตุขึ้น แล้วเราจะลงลึกไปได้อย่างไร!!

จากกรณีรองเท้าขัดเบรก ทำให้รถพุ่งชน เข้าในส่วนของความบกพร่อง-ผิดพลาดเชิงทักษะใด

ในส่วนความพลั้งเผลอเข้าข่ายแน่นอน เพราะผู้ขับขี่เผลอเหยียบคันเร่งซ้ำหลังเหยียบเบรกไม่ลง เมื่อวิเคราะห์เป็นข้อๆ ตามแนวทางที่ให้มา จะพบว่า มีความผิดพลาดเกี่ยวกับรายการตรวจสอบ คือ ก่อนขับไม่ตรวจสอบบริเวณเบรก คันเร่งว่ามีอะไรวางอยู่หรือไม่ ไม่ได้ทดลองใช้งานก่อนสตาร์ทเครื่อง ขับเกียร์ดูว่าเข้าได้หรือไม่ ซึ่งน้อยคนที่จะตรวจสอบก่อนสตาร์ท มีแต่ขึ้นรถแล้วขับรถออกไปทันที กรณีเช่นนี้จึงเกิดขึ้น ทั้งที่สามารถป้องกันได้ หากมีการตรวจสอบก่อน

นอกจากนี้ การที่คนขับตัดสินใจบิดกุญแจเพื่อดับรถเมื่อเห็นว่าควบคุมรถไม่ได้ ก็นับเป็นความผิดพลาดเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ เพราะการดับเครื่องกะทันหัน จะทำให้พวงมาลัยแข็ง ควบคุมรถไม่ได้ เหตุการณ์นี้ยิ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้เรื่องเครื่องยนต์ขั้นพื้นฐานมาก่อนเลย



- ความพลั้งเผลอ เผลอไปเหยียบคันเร่งซ้ำ
- ความผิดพลาดเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ บิดกุญแจเพื่อดับรถเมื่อควบคุมรถไม่ได้ ซึ่งการดับเครื่องกะทันหันจะทำให้พวงมาลัยแข็ง ควบคุมรถไม่ได้
- ความผิดพลาดเกี่ยวกับรายการตรวจสอบ ก่อนขับไม่ตรวจสอบว่าบริเวณเบรก คันเร่งมีอะไรอยู่หรือไม่

แล้วแนวทางการสืบ-เสาะข่าวในส่วนของ “คน” เป็นต้นเหตุของเหตุการณ์นี้ ต้องทำอย่างไร

วิธีง่ายๆ คือ นำแนวทางข้างต้นที่เป็นข้อๆ ไปสอบถามแหล่งข่าว โดยเฉพาะคนขับรถ รวมถึงผู้ประสบเหตุ พยานแวดล้อม เจ้าหน้าที่ หรือกระทั่งวิเคราะห์ด้วยตัวเอง (จากประสบการณ์และมีเหตุผลรองรับโดยปราศจากอคติ และเพื่อนำมาเป็นจุดหนึ่งในการวิเคราะห์เท่านั้น มิใช่บทสรุป) เพื่อให้ข่าวมีเนื้อหาสมบูรณ์ ครอบคลุม ถูกต้องและพบต้นตอของเหตุที่แท้จริง นำไปสู่การแก้ไขหรือป้องกัน ถ้าว่ เป็นการข่าวอุบัติเหตุในเชิงป้องกัน ช่วยลดปัญหาการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นซ้ำอีก

แนวทางการตั้งคำถามเพื่อหาคำตอบ

วิธีการทำข่าวสืบสวนที่ดี สิ่งที่เราไม่ได้เลยคือ การตั้งคำถามว่า “ใช่” หรือ “ไม่ใช่” แล้วใช่เพราะอะไร ไม่ใช่เพราะอะไร เมื่อมีคำถาม ตามไปหาคำตอบ แล้วเกิดคำถามใหม่ ให้ติดตามหาคำตอบใหม่ไปเรื่อยๆ เมื่อนำทั้งหมดมาประมวลเข้าด้วยกัน ก็จะเกิดคำตอบที่นำไปสู่การแก้ไขหรือป้องกันเหตุได้

กรณีเคสรถแท็กซี่เข้าปัดที่เบรก เมื่อไปทำงานภาคสนาม นักข่าวควรถามคนขับ (ด้วยท่าทีสุภาพและต้องดูจังหวะอารมณ์ของผู้ประสบเหตุด้วย) แนวทางของคำถามคือ

- ก่อนขับได้ลองดูโดยรอบรถก่อนหรือไม่ว่ารถอยู่สภาพใด
- มีอะไรได้เบรก คันเร่ง มีอะไรอยู่รอบรถหรือไม่
- ได้ทดสอบขยับเกียร์หรือเหยียบคันเร่งแตะเบรกก่อนหรือไม่ เนื่องจากไม่ใช่รถของตัวเอง

หากตอบว่า “ไม่” ให้สอบถามถึงสาเหตุที่ไม่ได้ตรวจสอบก่อน แต่หากตอบว่า “ได้ตรวจสอบแล้ว” ก็ต้องสอบถามว่า เพราะเหตุใดจึงไม่พบว่า มีร่องเท้าอยู่ใต้เบรก อย่างนี้เป็นต้น

“...ตนเองรับอาสาจะไปขยับรถให้...” นักข่าวจะต้องสอบถามเพื่อเอาข้อมูลจากคนขับว่า

- เขาไปขยับรถเพราะอะไร รถกีดขวางทางจราจรหรือตำรวจกำลังมา
- ทำไมต้องไปขยับรถให้เพื่อน ทำไมเจ้าของรถไม่ขยับเอง
- เขาเคยขับรถคันนี้หรือไม่ ถ้า “ไม่” ทำไมถึงขับ และถ้า “ใช่” ทำไมถึงขับ ไม่ว่าจะคำตอบจะเป็นเช่นไร ต้องถามเหตุผล เพื่อรองรับคำตอบนั้นเสมอ

อย่าลืมว่าหัวใจการสัมภาษณ์ข่าว คือ การเอาคำตอบเขามาเป็นคำถามใหม่ของเรา

****หมายเหตุ:** เทคนิคเล็กๆ ในการทำข่าวทุกข่าว ต้องถามคำถามให้แหล่งข่าวตอบ พร้อมขอเหตุผลรองรับทุกครั้ง เพราะไม่ใช่ทุกคำตอบที่แหล่งข่าวบอกจะเป็นข้อจริงเสมอไป บางครั้งแหล่งข่าวหรือพยานก็ไม่พูดความจริงทั้งหมด คิดไปเอง เชื่อไปเอง การถามเหตุผลรองรับทุกครั้ง เมื่อนำคำตอบทั้งหมดมาประมวลจะพบได้ว่า เรื่องทั้งหมดสอดรับกันหรือไม่ หากไม่ก็จะพบพิรุณจากคำตอบนั้นทันที**

ในส่วนของการนำเสนอในประเด็นนี้ หากมาถึงจุดที่ต้องอาศัยความรู้ของผู้เชี่ยวชาญก็จำเป็นต้องไปขอความคิดเห็น เช่น แบบแผนความเสี่ยงกรณีลักษณะนี้เกิดได้จากอะไร มีข้อพิจารณาเพื่อช่วยกันลดความเสี่ยงจากเหตุการณ์เหล่านี้อย่างไร เป็นต้น

ก็ขี่แบบนี้ทุกวัน ไม่เห็นเป็นไรเลย”

เมื่อนักข่าวสืบทราบการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Unsafe acts) แล้ว
 ชีตต่อมาที่ต้องสืบต่อ คือ สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions)
 เป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ เกิดขึ้นได้ 5 ลักษณะ ได้แก่



1) สภาพแวดล้อม (Preconditions – Environmental Factors) ประกอบด้วย 2 ปัจจัยหลัก คือ

1.1 สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น สภาพอากาศ หมอกปกคลุม ฝุ่น คิวไฟ กระแสลมแรง แสงสว่างจากรถคันอื่น เสียงรบกวน (ทำให้ไม่ได้ยินเสียงที่จำเป็นต่อการขับขี่ เช่น แตรรถ)

1.2 สภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี เช่น ที่นั่งและอุปกรณ์นิรภัยไม่มีคุณภาพ อุปกรณ์ส่วนควบ (ไม่ได้ติดตั้ง ติดตั้งไม่เหมาะสม ไม่พร้อมใช้งาน) ข้อจำกัดด้านทัศนวิสัยของเทคโนโลยี (แสงจากฝากระโปรงรถ กระจก การออกแบบห้องคนขับที่กีดขวางการมองเห็น) สภาพถนน ป้ายเตือนและสัญญาณจราจรก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (ติดป้ายผิดตำแหน่ง ป้ายจราจรถูกบัง) การรบกวนจากอุปกรณ์ส่วนบุคคล (การแกว่งของพระหน้ารถ)

2) เงื่อนไขส่วนบุคคล (Preconditions-condition of Individual) ประกอบด้วย 4 ปัจจัยหลัก คือ

2.1 กระบวนการนึกคิดของบุคคล เช่น ขาดความใส่ใจ (รู้สึกปลอดภัย ทำให้รู้สึกไม่ต้องใส่ใจกับรถคันอื่น) งานล้นเกิดขีดจำกัด (ต้องทำอะไรหลายอย่างในเวลาเดียวกัน อาทิ ต้องขับรถ ถือโทรศัพท์ คุยโทรศัพท์ เปิดไฟเลี้ยว) ความสับสน (สถานการณ์เปลี่ยนเร็ว ทำให้คิดไม่ออกว่าควรทำอะไร) ถูกเบี่ยงเบนความสนใจ (งานบวชข้างทาง ป้ายโฆษณาสด 90%) การถ่ายทอดพฤติกรรมเชิงลบ การหลงทิศทาง รายการตรวจสอบถูกขัดจังหวะ ความคาดหวัง (หวังว่ารถทางตรงจะชะลอ)

2.2 พฤติกรรมทางจิต เช่น ความผิดปกติทางจิต บุคลิกภาพ จิตสังคม อารมณ์, ความกดดัน (ต้องส่งของให้ทันเวลา) รีบไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง, ใช้สูตรสำเร็จในการตอบสนอง (อยากไปเร็ว ต้องขับเลนซ้ายสุด)

2.3 ผลกระทบด้านสรีรวิทยา เช่น การใช้ยาตามใบสั่งแพทย์ (กลุ่มยาที่ทำให้ง่วง) เจ็บป่วยหรือได้รับการบาดเจ็บก่อนขับขี่ (โรคลมชักกำเริบ) เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บขณะขับขี่ (แมลงบินเข้าตา ทำร้ายร่างกายกันในรถ) หมดสติหรือไม่สามารถช่วยตัวเองได้ฉับพลัน เหนื่อยล้าทางร่างกาย (ต้องใช้ความระมัดระวัง สมาธิสูง) เหนื่อยล้าทางจิตใจและสรีรวิทยา (นอนหลับพักผ่อนไม่เพียงพอ) การปรับสายตา/การมองเห็นในเวลากลางคืน

2.4 ขีดจำกัดทางร่างกายและจิตใจ เช่น พัฒนาการหรือความสามารถในการเรียนรู้การขับขี่ ขีดจำกัดด้านมนุษยวิทยา/ชีวกลศาสตร์ (เด็กขาไม่ถึง)

3) กิจวัตรหรือวิธีปฏิบัติส่วนบุคคล (Preconditions-Personnel Factors) ประกอบด้วย 2 ปัจจัย คือ

3.1 การประสานงาน / การสื่อสาร / การวางแผนในการขับขี่ เช่น ภาวะผู้นำ (สร้าง ดำรง เอื้อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันในการขับขี่) การเฝ้าระวังสมรรถนะหรือให้ความช่วยเหลือผู้ขับขี่ใช้ถนน การสื่อสารระหว่างการขับขี่ (ให้สัญญาณ การโต้ตอบกับผู้อื่น) การวางแผนในการขับขี่ (โดยเฉพาะขับขี่ระยะไกลหรือเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย การเตรียมแผนสำรองในกรณีฉุกเฉิน) การปรับแผนการขับขี่ระหว่างทาง

3.2 การก่อความเครียดให้ตนเอง เช่น สมรรถนะทางกาย แอลกอฮอล์ การใช้ยาด้วยตนเอง อาหารและโภชนาการ การบริหารจัดการเวลาพักผ่อน ไม่รายงานปัญหาสุขภาพ

#ตัวอย่าง นักการภารโรงขี่รถจักรยานยนต์แสงดวงอาทิตย์แยงตา หลุดโค้งข้ามเลนชนบรทุก 6 ล้อ เสียชีวิต เมื่อเวลา 12.00 น. วันที่ 21 ธันวาคม 2561 พนักงานสอบสวนได้รับแจ้งเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถบรทุก 6 ล้อ มีผู้เสียชีวิต บริเวณถนนบ้านหนองไฮ-บ้านผ่านศึก 3 ต.บ้านตาด อ.เมือง จ.อุดรธานี

ในที่เกิดเหตุพบศพชายอายุ 43 ปี (ขอสงวนนาม) อยู่ ต.หนองไฮ อ.เมือง จ.อุดรธานี นอนคว่ำหน้าข้างรถจักรยานยนต์ห้อฮอนด้าเวฟ สีน้ำเงินดำ (ขอสงวนหมายเลขทะเบียน) อุดรธานีสภาพพังเสียหาย ใกล้เคียงมีรถบรทุก 6 ล้อ สีขาว ทะเบียนจังหวัดสุรินทร์ (ขอสงวนหมายเลขทะเบียน) จอดอยู่ด้านหลังบรทุกตู้และที่นอน ลักษณะเป็นพ่อค้าเร่ขายตามหมู่บ้าน โดยสภาพด้านหน้ารถบรทุก 6 ล้อ ฝั่งขวาพังเสียหาย สอบถามเบื้องต้นทราบว่า ผู้ตายเป็นนักการภารโรงโรงเรียนแห่งหนึ่งไม่ห่างจากจุดเกิดเหตุมากนัก

ส่วนเหตุการณ์เกิดจากรถจักรยานยนต์หลุดโค้งข้ามเลนมาในเลนที่รถบรทุกวิ่งมา เกิดการเฉี่ยวชนอย่างจัง ทำให้คนขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิต **คาดว่าน่าจะเกิดจากแสงอาทิตย์แยงตา จึงทำให้ควบคุมรถไม่ได้** ไม่รู้ว่าเลนอยู่ตรงไหน ประกอบกับจุดเกิดเหตุเป็นทางโค้ง จึงหลุดโค้งไปเข้าเลนของรถบรทุก จนเกิดเหตุร้ายตามมา

ประเด็นข่าวนี้ จากรายงานข่าว ครอบคลุมแล้วหรือยัง

เป็นเรื่องที่ดีที่นักข่าวมีการตั้งข้อสังเกต แต่สิ่งหนึ่งที่พึงระวังคือ การตั้งข้อสันนิษฐานกับการไล่ความคิดเห็นตามความเชื่อของนักข่าวหรือตำรวจ จะเป็นการชักจูง ฟันธงให้ผู้รับข่าวสารเชื่อตามนั้น ขึ้นอยู่กับนักข่าวจะเลือกเขียนในเชิงใด วิเคราะห์หรือชักจูง ซึ่งข่าวข้างต้นเป็นเพียงการรายงานข่าวปกติ คือ 5W 1H แต่สิ่งที่เพิ่มเติมมาคือ การตั้งข้อสังเกตว่า สาเหตุทำให้หลุดโค้งเปลี่ยนเลน อาจเกิดจากแสงอาทิตย์แยงตา ซึ่งเข้าหลักมนุษย์ปัจจัยในกรณีสภาพ/เงื่อนไขไม่ปลอดภัย (ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ) อย่างชัดเจน

สิ่งที่นักข่าวสืบสวนอุบัติเหตุ สามารถต่อยอดจากอุบัติเหตุกรณีนี้คือ **ในขณะที่เกิดเหตุ แสงอาทิตย์แยงตาจริงหรือไม่ ต้องไล่เรียงกลับไปถึงวันเกิดเหตุว่า** เกิดการชนเวลาใด เพราะตามข่าวเขียนว่า เวลาเที่ยงวัน พนักงานสอบสวนได้รับแจ้งเหตุ นั้นแสดงว่า เหตุเกิดก่อนหน้านั้นอย่างน้อยก็ประมาณ 15-30 นาทีขึ้นไป เพราะหากเกิดตอนเที่ยงวันจริง ตะวันอาจจะอยู่ตรงศีรษะ แสงอาจไม่ได้แยงตาโดยตรงก็เป็นได้

เมื่อได้เวลาแน่นอนแล้วว่า ก็ต้องไปดูว่าทิศทางนั้น ขณะขับขี่รถมา แสงอยู่ในลักษณะแยงตา คนขับหรือไม่ว่ เกิดปัญหาในการขับขี่รถอย่างไร แสงแดดแรงแค่ไหน ระยะที่แสงรบกวนสายตาระยะทาง ยาวไกลแค่ไหน และส่งผลอย่างมากในการขับขี่หรือไม่ว่ ผู้คนส่วนใหญ่ขับขี่รถผ่านทำอย่างไร เอาที่บังแดด ปิดลงมา หรือว่าเอามือป้องกันแสง เป็นต้น

ในขณะที่เดียวกัน รถที่ขับสวนมาทราบหรือไม่ว่า คนในเลนฝั่งตรงข้ามกำลังประสบกับภาวะไม่ปลอดภัย ในการขับขี่ อย่างเช่นกรณีนี้ รถที่สวนทางมาเป็นรถบรรทุก 6 ล้อยาวที่บรรทุกตู้และที่นอนเร่ขายตามหมู่บ้าน ก็ต้องเจาะในรายละเอียดพฤติกรรมของคนขับว่า ขับมานานแค่ไหนแล้ว ระยะสุดท้ายที่จอดคือกี่ชั่วโมงที่ แล้ว ใช้เส้นทางนี้บ่อยหรือไม่ว่ และทราบหรือไม่ว่า ลักษณะกายภาพของเลนฝั่งตรงข้าม มีทัศนวิสัยที่มี ความเสี่ยง // ก่อนเกิดเหตุเห็นรถจักรยานยนต์คันนี้ในระยะกี่เมตร ก่อนจะเกิดการชน เป็นต้น

การทำข่าวลักษณะตรวจพิสูจน์ย้อนรอยกลับไปในเหตุการณ์นี้ อาจพบว่า ไม่ได้เกิดจากแสงก็เป็นได้ เป็นเพียงการคาดเดาเบื้องต้นเท่านั้น เพราะเมื่อตรวจสอบพิสูจน์แล้วพบว่า ไม่ใช่ทิศทางที่ดวงตะวันตกกระทบ ก็ต้องย้อนไปหาสาเหตุที่แท้จริงตั้งแต่ต้นทางว่า ผู้เสียชีวิตออกจากไหนไปไหน ในสภาพใด เมาหรือป่วยหรือ พักผ่อนเพียงพอหรือไม่ รวมทั้งดูว่า สถานที่เกิดเหตุเป็นอย่างไร เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อย่างแท้จริง มิใช่เกิดเหตุแล้ว ใช้เพียงแค่การสันนิษฐานแล้วก็ปล่อยให้ข่าวนี้จบไป แบบที่ว่า แล้วแต่เวรแต่ กรรมของคนใช้ถนนสายนี้ นั่นเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง

หากนี้ภาพไม่ออกว่า แนวทางการเสนอข่าวลักษณะนี้ควรเป็นอย่างไร ข่าวต่อจากนี้คือตัวอย่างวิธี ดำเนินเรื่องและบทของข่าวที่พิสูจน์จากสถานที่จริง เพื่อให้ผู้ชมเห็นภาพความเสี่ยง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหา ติดตามรายละเอียดของข่าว พิสูจน์ไต่ถามทางข่าวได้ที่ <https://bit.ly/2OUXPB6>



#ตัวอย่าง เป็นข่าวที่สืบอุบัติเหตุจากสภาพ/เงื่อนไขไม่ปลอดภัย (ด้านสภาพแวดล้อม) ได้เป็นอย่างดี ทำให้คนอ่านตระหนักถึงการเตือนภัยในการใช้รถในช่วงหน้าฝน รวมถึงทราบว่า สาเหตุเกิดจากอะไรและมีการ สอบถามข้อมูลจากนักวิชาการที่มาวิเคราะห์ให้ประเด็นน้ำหนักของเหตุการณ์ชัดเจนขึ้น

สกจนคร-ฝนตก แดดออก กางร่มขณะขี่รถจักรยานยนต์อันตรายสุดๆ ใส่หมวกกันน็อก กันฝน กันแดด ปลอดภัยกว่า⁵



ภาพที่ 11 ภาพข่าวอุบัติเหตุกางร่มขณะขี่รถจักรยานยนต์

⁵ อ้างอิง <https://www.roadsafetynewstizen.com/2018/07/27/risk/>



หลายท่านอาจเคยเห็นหรือเคยถูกร่วมกันฝน กันแดด ขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ ป้องกันความร้อนจากแสงแดด และกันเปียกฝน แต่หากมองลงไปถึงพฤติกรรมการขับขี่ที่มีการถูกร่วมบังแดด บังฝน ไม่ว่าจะถือเองหรือมีคนซ้อนท้ายถือให้ ก็มีความเสี่ยงอย่างมากในขณะขับขี่

ดังเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เมื่อช่วงเช้า วันที่ 16 ก.ค.2561 นางสาวปวีณา ยานรัมย์ อายุ 15 ปี ขับรถจักรยานยนต์ฮอนด้า เวฟ-110 สีน้ำเงิน-ดำ ทะเบียน 1 กข-7268 สกลนคร ออกจากบ้านเลขที่ 88 หมู่ 6 บ้านโนนเจริญ ต.นาตาล อ.ต่างอย จ.สกลนคร จะไปโรงเรียนในตอนเช้า ที่โรงเรียนบ้านนาตาลคำฆ่า ห่างจากบ้านประมาณ 3 ก.ม. โดยมีหลาน ด.ช.วชิราวุธ ถิ่นวัลย์ อายุ 6 ปีนั่งกลาง **ถูกร่วมกันฝนคันเล็ก** ด.ช.ศุภกิจ ยะพลหา อายุ 10 ปี นั่งท้ายสุด **กางร่มคันใหญ่**

ระหว่างนั้นแม้รถวิ่งด้วยความเร็วไม่มาก แต่แรงลมที่มาปะทะกับตัวร่วม ทำให้ร่มคันใหญ่พลิกไปทางด้านหลัง เด็กจึงพยายามต้านด้วยการผลักร่มคันไปด้านหน้า เมื่อรถวิ่งออกมาจากบ้านได้ไม่ถึง 1 กิโลเมตร เป็นช่วงที่ร่มลดลงมาปิดบังสายตาคคนขับ ทำให้มองไม่เห็นถนนทางด้านหน้าที่มีชาย อายุ 55 ปี ขับรถไถนาแบบเดินตาม ออกมาจากบ้านในซอยซ้ายมือ จึงทำให้รถจักรยานยนต์พุ่งชนอย่างจัง หน้าอกด้านซ้ายของ น.ส.ปวีณากระแทกเข้ากับคันเหล็กมือบังคับของรถไถอย่างแรงจนแน่นิ่งในที่เกิดเหตุ ด.ช.วชิราวุธได้รับบาดเจ็บศีรษะแตก ด.ช.ศุภกิจบาดเจ็บที่แก้มด้านขวา พลเมืองดีที่ผ่านไปมาประสพเหตุช่วยนำตัวทั้ง 3 คนส่งโรงพยาบาลต่างอย น.ส.ปวีณาเสียชีวิตในเวลาต่อมา

นางศศิรินทร์ อัครนนท์ชัยกิจ ผู้จัดการอาวุโส บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขา สกลนคร ให้ข้อคิดว่า การขับรถจักรยานยนต์แล้วใช้ร่มบังแดดหรือกางร่มขับฝ่าสายฝน มือหนึ่งถือร่ม ขับด้วยมือข้างเดียว หรือมีคนนั่งซ้อนท้ายกางร่มให้ก็ตาม มีโอกาสเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง หากมีรถยนต์วิ่งสวนทางไปมาในระยะใกล้ จะมีแรงลมมาปะทะที่ร่มอย่างแรง อาจจะทำให้คนถูกร่วมพลัดตกจากรถ รถเสียหลักแฉลบล้มหรือไปเฉี่ยวชนกับรถคันอื่น เกิดเหตุการณ์ที่สูญเสียได้

สอบถามความเสี่ยงของการกางร่ม ถูกร่วม ขณะขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ พบว่า การกางร่มที่รถจักรยานยนต์มักจะพบได้บ่อยๆ ในกรณีฝนตก หรือบางคนจะกางร่มเมื่อขี่รถจักรยานยนต์กลางแดดแรงๆ โดยเฉพาะผู้หญิง จะห่วงเรื่องความสวยงาม ไม่อยากให้น้ำถูกแสงแดด จากความคิดเห็นของ นพ.ชนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน มีมุมมองว่า สำหรับความเสี่ยงสำคัญของการกางร่มขี่รถจักรยานยนต์กรณีมีคนกางร่มให้ (เหมือนเคสนี้) ก็จะมีความเสี่ยงที่ร่มบดบังการมองเห็น หรือทำให้การมองเห็นลดลง ยิ่งเวลาขับด้วยความเร็ว ฝ่าใบจะถูกลมมาบดบัง หรือบางครั้งร่มสะบัดหันด้านลม จะมีแรงดูดให้คนถูกร่วม เสียการทรงตัวหรือหล่นจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะที่ร่มดูดหล่นจากรถจักรยานยนต์มักจะพบกับคนซ้อน โดยเฉพาะผู้หญิง เพราะนั่งซ้อนหันข้างพร้อมกางร่ม มือไม่ได้ยึดเกาะ บางครั้งมือหนึ่งถือร่ม อีกมือถือกระเป๋า

ส่วนกรณีขี่ไปมือถือร่มไปด้วยยิ่งอันตรายมาก เพราะการ “ขี่รถมือเดียว” ควบคุมรถจักรยานยนต์จะเสียหลักง่าย โดยเฉพาะเมื่อต้องเบรกกะทันหัน หรือเมื่อร่มหันมาด้านลม ก็จะต้องให้คนขับเสียหลักและรถล้มได้ ช่วงฝนตก ถนนจะลื่นและรถเสียหลักง่าย อีกทั้งระยะหยุดรถจะยาวขึ้น ทำให้ชนกับคันหน้า คนที่กางร่มขี่รถจักรยานยนต์มักจะไม่มีสมมทวมวกนิรภัย ก็จะทำให้เมื่อเกิดเหตุมีความรุนแรงถึงเสียชีวิตได้

ความเสี่ยงเหล่านี้ มักพบว่าอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นการชนท้ายรถคันหน้า โดยเฉพาะรถที่จอดริมทาง (ซึ่งถ้าเบรกไม่ทันก็มักจะเสียชีวิต) รองลงมาคือ รถเสียหลักล้ม ซึ่งถ้ามีรถขับตามมาก็เสี่ยงต่อการถูกรถทับ เมื่อต้องขึ้นขณะฝนตก, ในแง่ความปลอดภัย ควร “รอจนฝนหยุดก่อน” หรือถ้ามีความจำเป็นจริงๆ ก็ควรพิจารณา “ใส่เสื้อกันฝน” และ “สวมหมวกนิรภัย” โดยเลือกหมวกที่มีกระຈกใส่บังลมและซับซับๆ ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะถ้าขับขึ้นถนนใหญ่หรือขึ้นเวลากลางคืน

นอกจากพฤติกรรมเสี่ยงที่ขับขึ้นขณะฝนตกแล้ว แล้วยังต้องगर่มในขณะที่รถจักรยานยนต์อีก อ.ณัฐพงศ์ บุญตอบ นักวิจัยอาวุโส จากศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ได้ให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ในส่วนนี้ ทำให้ความสามารถและสมาธิในการขับขึ้นของผู้ขับขึ้นลดลงไปด้วย เนื่องจากต้องพะวงกับการถูกร่ม จึงอาจทำให้ความระมัดระวังในการขับขึ้นลดลง ประกอบกับทัศนวิสัยในการขับขึ้นถูกลบบังเนื่องจากการใช้ร่มเอง จึงเป็นเหตุทำให้มุมมองที่จะสังเกตเห็นรถจากทิศทางอื่นลดลงไปด้วย

สำหรับกรณีนี้ ปัจจัยหลักมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขึ้น และสภาพแวดล้อมที่บีบบังคับ (สภาวะการขับขึ้นขณะฝนตก) จนทำให้ผู้ขับขึ้นขับรถจักรยานยนต์โดยขาดความระมัดระวังมากกว่าในสภาวะปกติ กล่าวคือ การगर่มตอนฝนกำลังตกแล้วไปชนกับรถใดก็ตาม จนตนเองเสียชีวิต เพราะร่มบดบังสายตาทำให้ไม่เห็นเส้นทางข้างหน้า จึงขอฝากเตือนและให้ข้อคิดกับผู้ที่ใช้ร่มกันฝนในขณะที่ฝนกำลังตก ไม่ว่าจะเดินข้างถนนหรือข้ามถนน การขับขึ้นรถจักรยานยนต์แล้วगर่มไปด้วย อาจทำให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น ร่มอาจถูกรวมจากรถที่วิ่งด้วยความเร็ว หรือในเวลาที่ยานยนต์วิ่งสวนทางไปมา อาจเกิดแรงดูด แรงปะทะอย่างแรง ส่งผลให้เกิดเหตุการณ์ที่น่าเศร้าสลดใจ หรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้นตามมาได้

- กระแสลมแรง จากการขับขึ้นรถที่ทำให้ร่มพลิกและสภาพลมฝน
- การรบกวนจากอุปกรณ์ส่วนบุคคล ร่มบดบังสายตา
- ปรับแผนการขับขึ้น เมื่อร่มพลิกและบดบังการมองเห็น ผู้ขับขึ้นยังคงขับขึ้นต่อ

- การประเมินความเสี่ยง เมื่อเห็นว่าฝนตกไม่ได้ประเมินว่าหากगर่มไปพร้อมๆ กับขับขึ้นจะมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

อุบัติเหตุ & บาดเจ็บ-เสียชีวิต



อีกหนึ่งตัวอย่างต่อเนื่องจากกรณีถล่มกันฝน คือ “สกลนคร – อีกแล้ว อันตรายหน้าฝน ทางร่วมข้ามถนน บังตาไม่เห็นรถ” เมื่อเกิดเหตุลักษณะคล้ายกัน แล้วมีการเน้นย้ำประเด็นหรือแบบแผนการเกิดเหตุให้กับประชาชนได้รับทราบก็จะทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (ศึกษารายละเอียดข่าวเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.roadsafetynewstizen.com/2018/08/02/risk-2/>)



การมองหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง มักพุ่งเป้าที่เมาขับ แอลกอฮอล์ เป็นลำดับต้นๆ ของการทำข่าวอุบัติเหตุอยู่แล้ว แต่อีกประเด็นสำคัญที่ควรตระหนัก เจาะลึก (กรณีมนุษย์ปัจจัย) เมื่อทำข่าวอุบัติเหตุคือ **สมรรถภาพทางร่างกาย เช่น ความพร้อมในการขับขี่ อาการบาดเจ็บทางร่างกาย เช่น ขาแพลง เจ็บเข่า ปวดตา โรคประจำตัว เป็นต้น**

นอกจากความไม่ประมาทแล้ว เรื่องสุขภาพกายและสุขภาพจิตของผู้ขับขี่ก็เป็นสิ่งสำคัญมาก ในการทำใบอนุญาตขับขี่ จึงต้องมีการตรวจสุขภาพและขอใบรับรองแพทย์ก่อน ที่ผ่านมามีข้อกำหนดไว้ว่า ผู้ป่วยเป็นโรคเท้าช้าง วัณโรค โรคเรื้อน โรคพิษสุราเรื้อรัง และติดยาเสพติดให้โทษ รวมถึงผู้มีความผิดปกติของตา เช่น พิการทางสายตา มีต้อหิน ต้อกระจก เป็นตาบอดสี ไม่ได้รับอนุญาตให้ทำใบขับขี่ และห้ามขับขี่รถด้วย

ล่าสุด เมื่อปี 2560 มีความพยายามผลักดันให้กำหนด 5 โรคเพิ่มเติม ที่ห้ามขับขี่ยานพาหนะ และหากพบภายหลังว่าป่วยเป็นโรคเหล่านี้ ก็สามารถเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ โรคดังกล่าว ได้แก่

1. โรคเบาหวาน ผู้ป่วยเบาหวานที่ต้องรับอินซูลินเป็นประจำและควบคุมอาการไม่ได้ อาจเกิดน้ำตาลในเลือดลดลงเฉียบพลัน จนวูบหมดสติขณะขับขี่ และเกิดอุบัติเหตุได้

2. โรคลมชัก ผู้ป่วยโรคลมชักเมื่ออาการกำเริบ อาจเกิดการชักเกร็ง ชักกระตุกหรือหนึ่ง เหม่อลอย ทำให้ควบคุมการเคลื่อนไหวของร่างกายไม่ได้ ซึ่งข่าวที่ผู้ป่วยโรคลมชักขับรถชนเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต มีบ่อยครั้ง ซึ่งเดิมมักมองว่า เกิดเหตุเพราะหลับใน แต่แท้จริงแล้ว เกิดจากอาการโรคลมชักกำเริบ

3. โรคความดันโลหิตสูง เป็นโรคที่เสี่ยงต่อการเกิดอาการรุนแรงกะทันหัน โดยเฉพาะเมื่อต้องพบเจอกับความเครียดบนท้องถนน หากความดันขึ้นสูงมากๆ ก็อาจถึงขั้นหน้ามืดเป็นลม หรือเกิดเส้นเลือดในสมองแตก ซึ่งเป็นอันตรายต่อทั้งผู้ขับขี่และผู้ร่วมทางคนอื่น

4. ผู้ที่เคยผ่าตัดสมองมาก่อน ซึ่งสมองคือส่วนสำคัญที่สุดของการควบคุมสั่งการร่างกาย หากสมองไม่สมบูรณ์ โอกาสผิดพลาดก็ย่อมเกิดขึ้นได้มากขึ้น

5. โรคหัวใจ เป็นโรคที่เสี่ยงต่อภาวะกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด ผู้ป่วยโรคกล้ามเนื้อหัวใจตายที่ผ่านการผ่าตัดหัวใจหรือขยายเส้นเลือดหัวใจ อาจเกิดหัวใจวายหรือหัวใจล้มเหลวเฉียบพลันได้ โดยเฉพาะเมื่อต้องเผชิญกับความเครียด ความกดดันและความตื่นตัวในระหว่างขับรถ ซึ่งจะส่งผลร้ายแรงต่อทั้งตนเองและผู้อื่น

ซึ่งกรณีกำหนดทั้ง 5 โรคเพิ่มเติม ที่ห้ามขับขี่ยานพาหนะ ณ ปี 2561 ยังอยู่ในช่วงของการปรับปรุงร่างกฎกระทรวงและอยู่ในระหว่างกรมการขนส่งทางบกหารือร่วมกับแพทยสภา เพื่อกำหนดรายละเอียดของใบรับรองแพทย์ให้สามารถถ่วงดุลผู้ที่มีโรคในกลุ่มเสี่ยงเหล่านี้ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขับรถ

โดยในปี พ.ศ. 2561 แพทยสภา แจ้งมติว่า โรคต้องห้ามในการขับรถที่เพิ่มเติม มีเฉพาะโรคลมชัก ในสภาวะที่ไม่สามารถควบคุมอาการชักได้ เว้นแต่แพทย์ผู้ให้การรักษารับรองว่าผู้ป่วยไม่มีอาการชักเกินกว่า 2 ปี สำหรับอีก 4 โรค ยังไม่มีการห้าม ซึ่งต้องรอความเห็นของแพทยสภาต่อไป

นอกจากนี้ ผู้ที่ต้องการทำใบขับขี่ในปัจจุบันจะต้องใช้ใบรับรองแพทย์แบบมาตรฐานใหม่⁶ ซึ่งใบรับรองแพทย์จะแบ่งเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการกรอกข้อมูลทั่วไป โรคประจำตัว ประวัติการรักษา ประวัติอุบัติเหตุและการผ่าตัด ซึ่งต้องกรอกให้ครบตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 2 เป็นส่วนที่แพทย์ต้องกรอกเพื่อยืนยันว่า ผู้เข้ารับการตรวจไม่มีความพิการหรือทุพพลภาพทางร่างกาย ไม่มีอาการจิตฟั่นเฟือน ไม่มีอาการพิษสุราเรื้อรัง ไม่มีการติดยาเสพติดให้โทษ และไม่มีอาการของโรคเรื้อรัง วัณโรค และโรคเท้าช้าง จากนั้นจึงให้แพทย์ผู้ตรวจเซ็นกำกับ

ซึ่งคาดว่าใบรับรองแพทย์แบบใหม่ น่าจะช่วยคัดกรองผู้ป่วยเป็นโรคต้องห้ามสำหรับการขับขี่ได้ดียิ่งขึ้น เมื่อการตรวจโรคเพื่อขอทำใบอนุญาตขับขี่เริ่มเข้มงวดขึ้น มีความคาดหวังว่า ในอนาคตอาจต้องมีการเจาะเลือดเพื่อตรวจภาวะเบาหวานหรือวัดความดันโลหิต เพิ่มเติมจากการตรวจปกติ เป็นการคัดกรองโรคที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในการขับรถได้ในระดับที่ดีขึ้น

มาดูอีกตัวอย่างหนึ่ง ที่เกิดความสูญเสียอย่างมาก เหตุเพราะอาการโรคลมชักกำเริบ

#ตัวอย่าง เหตุการณ์ที่น่าสะเทือนใจ เกิดขึ้นเมื่อเวลา 09.30 น.วันที่ 11 มิถุนายน 2557 เมื่อผู้ป่วยโรคลมชักรายหนึ่ง ตำแหน่งผู้อำนวยการโรงเรียนแห่งหนึ่งในจังหวัดหนองบัวลำภู ขับรถยนต์มาถูกระโรงเรียนอีกแห่งที่อยู่ไม่ไกล ขณะนั้นทางโรงเรียนได้จัดงานวันวิทยาศาสตร์ มีนักเรียนจากที่ต่างๆ เข้าร่วมงานจำนวนมาก จึงขับรถออกจากภายในโรงเรียนจะกลับบ้าน ขณะขับรถมาตามถนนทางเข้าออกโรงเรียน **เมื่อตั้งรถตรงแล้วก็ขับออกมา จากนั้นก็ไม่รู้สึกตัวเลย** จนกระทั่งมีตำรวจมาเรียกและควบคุมตัวถึงรู้ว่าได้เกิดเหตุสุดแล้ว **โดยเกิดเป็นโรคลมชักหรือลมบ้าหมูกำเริบ จนร่างซึกเกร็งหมดสติ ควบคุมพวงมาลัยไม่อยู่** พุ่งกวาดเด็กนักเรียนชั้น ป.4 รร.หนองบัววิทยายน เสียชีวิต 4 ราย และบาดเจ็บอีกเป็นจำนวนมาก

จากการสอบประวัติพบว่า มีโรคประจำตัวคือโรคลมชัก มานานกว่า 10 ปี เคยมีอาการวูบและเกิดอุบัติเหตุขณะขับรถอยู่บ่อยครั้ง จนต้องจ้างคนขับรถให้ ระยะเวลาหลังอาการดีขึ้น แต่วันเกิดเหตุคนขับรถไม่มาทำงาน อีกทั้งเห็นว่าเป็นระยะทางที่ไม่ไกล จึงขับรถมาเองแล้วเกิดอาการของโรคกำเริบขึ้น

ชวนกันคิดต่อว่า การทำข่าวเหตุการณ์นี้ นอกจากการรายงานข่าวเบื้องต้นลักษณะนี้แล้ว นักข่าวสืบสวนอุบัติเหตุด้านมนุษย์ปัจจัยควรทำอะไรต่อ เพื่อมิให้ข่าวนี้เกิดขึ้นแล้วจบไป เหลือเพียงความสูญเสีย เศร้า สลดกับผู้ประสบเหตุเท่านั้น ซึ่งแท้ที่จริงแล้ว อันตรายลักษณะนี้ยังคงอยู่ ..อยู่ที่ว่าจะเกิดกับใคร เมื่อไรเท่านั้น

⁶ อ่านรายละเอียดได้ที่ <http://www.thailawforum.com/tlf-blog/drivers-license/>



ลำดับวิธีคิด ขาวนี้จะต้องเริ่มต้นคิดประเด็นการสืบสวนอย่างไร เริ่มที่ตัวคน ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดเหตุขึ้น ด้านมนุษย์ปัจจัยเริ่มที่ตัวผู้อำนวยการโรงเรียนที่เป็นคนขับ

1. ผอ. เป็นโรคลมชัก แล้วทำไมถึงขับรถเอง

2. คนป่วยโรคนี้อาการอย่างไร มีอันตรายต่อบุคคลรอบข้างและต่อตัวเองอย่างไร ซึ่งจากการสืบค้นก็จะพบว่า ผู้ป่วยมักเสียชีวิตขณะโรคกำเริบ เพราะโรคลมชัก มิใช่จะแสดงอาการด้วยล้มลงชักดิ้นพรวดๆ แต่บางราย ดังเช่น ผอ.รายนี้ มีอาการวูบ ซึ่งจะไม่รู้สึกตัวไปเลย ระหว่างนั้นอาจขับรถตกลงไปในสระ หรือขับรถแล้วชนได้

นอกจากนี้มนุษย์ปัจจัยในส่วนองค์ประกอบอื่นๆ คือ การให้เด็กเดินบนถนนในโรงเรียน เพราะมีนิทรรศการจึงมีเด็กนักเรียนจำนวนมาก อนุโลมให้เดินบนถนนได้ ซึ่งการอนุโลมให้เดินบนถนน ยิ่งทำให้ไม่ได้รับมาตรการระวังเรื่องรถยนต์ที่ “บังเอิญ” ทางโรงเรียนก็ยิ่งเปิดให้ใช้เป็นทางร่วมกันกับที่让孩子们เดิน

รวมไปถึงพฤติกรรมของเด็กที่มักมีการเดินหยอกล้อกัน หรือวิ่งออกนอกแถว สิ่งเหล่านี้ย่อมเป็นความเสี่ยงอย่างยิ่ง ถึงแม้จะไม่มีเหตุวูบหลับในชน โอกาสขับรถเฉี่ยวชนก็มีมากอยู่แล้ว

เพราะเหตุใดจึงไม่จัดเส้นทางจราจรที่ไม่เสี่ยงอันตรายเช่นนี้

ทำอย่างไรให้นำไปถึงการแก้ไขที่เป็นระดับชาติ

เมื่อเราวิเคราะห์และจัดรูปแบบความคิดออกมาได้เป็นข้อแล้ว จะทำให้มองเห็นได้ชัดว่า เหตุการณ์นี้เป็นเรื่อง “ใกล้ตัว” และทุกคนต้องกลับไปดูว่า ในหมู่บ้านเรา มีผู้ป่วยโรคนี้อย่างไรที่ยังทำกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายทั้งต่อตัวเองหรือผู้อื่นหรือไม่ หากพบก็ต้องนั่งพูดคุย ให้หยุดการขับรถทุกชนิดทั้งใกล้และไกล เพราะอาจเกิดอันตรายทั้งต่อตัวเองและผู้อื่น จากพูดคุยกับชาวบ้านในชุมชนต่างๆ พบว่า มีผู้ป่วยโรคนี้อยู่ทั่วไปและเคยวูบแล้วจมลงสระน้ำเสียชีวิตมาแล้วหลายราย ในกรณี ผอ. ขับรถชน ได้มีการทำข่าวต่อเนื่อง กระทั่งมีการเสนอให้จัดอยู่ในกลุ่มโรคที่ไม่สามารถให้อนุญาตขับขี่รถได้⁷

หลับใน ฆาตกรเงียบ

จากข้อมูลของมูลนิธิไทยโรดส์ ระบุว่า ภาวะหลับใน คือ การหลับในระยะเวลาสั้นๆ เพียงชั่ววูบเดียว เป็นภาวะที่ร่างกายมีการทำงานลดลงหรือช้าลง เป็นการสับสนระหว่างการหลับและการตื่น โดยมีอาการหลับเข้ามาแทรกการตื่นอย่างเฉียบพลัน โดยไม่รู้ตัว ในช่วงเวลาสั้นๆ เพียง 1-2 วินาที

สัญญาณเตือนภาวะหลับในคือ หาวบ่อยและต่อเนื่อง กระพริบตาถี่ๆ ลืมตาไม่ขึ้น มองข้ามสัญญาณไฟและป้ายจราจร ใจลอย ไม่มีสมาธิ หนักศีรษะ หงุดหงิด กระวนกระวาย ขับรถสายไปมาหรือออกนอกเส้นทาง และจำไม่ได้ว่าขับรถผ่านอะไรมาในช่วง 2-3 กิโลเมตรที่ผ่านมา



⁷ อ่านรายละเอียดทั้งหมดได้ที่ <http://www.manager.co.th/OOL/ViewNews.aspx?NewsID=9570000070175>

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับในขณะขับรถของ HIAMS กรมทางหลวงพบว่า ระหว่างปี 2551-2560 สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการหลับในร้อยละ 4 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ขณะที่ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า ระหว่างปี 2551-2560 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการหลับใน มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะปี 2559-2560 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแบบเท่าตัว



ภาพที่ 12 ส่วนหนึ่งจากโปสเตอร์ Booked Road มูลนิธิไทยโรดส์ (อ้างอิงจาก <https://bit.ly/2GmWJk>)

นอกจากนี้ ข้อมูลของกรมสุขภาพจิต มีสิ่งที่น่าสนใจมากคือ ภาวะง่วงนอนขณะขับรถหรือที่รู้จักกันดี “หลับใน” นั้นเป็นอันตรายอย่างยิ่ง เพราะการอดนอน อาจมีผลเช่นเดียวกันกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีผลต่อการทำงานของสมองส่วนประมวลผล (Brain processing) ทำให้ตัดสินใจแย่ลง (Impair judgment) การตอบสนองช้าลง (Slower reflexes) อีกทั้งนักวิจัยจาก University of New South Wales และ University of Otago ค้นพบว่า การตื่นตัวเป็นเวลา 17-19 ชั่วโมง ทำให้ขับรถเหมือนกับว่ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 0.05 (ระดับอ้างอิงตามกฎหมายต้องต่ำกว่า 0.05) หมายความว่าหากคุณอดนอน 17-19 ชั่วโมงแล้วไปขับรถก็เท่ากับว่าทำผิดกฎหมาย

ส่วนกรณีหลับใน ก็ต้องไปดูที่สาเหตุว่า เกิดจากอะไรได้บ้าง เช่น การใช้ยารักษาอาการเจ็บป่วย (ที่มีโซเซพาทิด) ยารักษาไข้หวัด ภูมิแพ้ต่างๆ ซึ่งมีผลทำให้ง่วงนอน หากรับประทานก็ไม่ควรมาขับยานพาหนะ เช่นเดียวกับ “หลับใน” จากการพักผ่อนไม่เพียงพอ คือสิ่งที่น่าสับสนไปให้ถึงต้นตอมากที่สุดว่า สาเหตุแห่งการหลับใน เกิดจากความประมาทหรือถูกบังคับให้ทำงานจนพักผ่อนไม่เพียงพอ เมื่อเป็นนักข่าวสืบอุบัติเหตุ ก็ต้องสืบไปถึงต้นตอของการพักผ่อนไม่เพียงพอ เพราะอาจไม่ใช่แค่บังเอิญนอนไม่พอ แต่อาจเกิด

จากมีเวลาพักผ่อนแต่เลือกที่จะไม่พักผ่อน หรือ “มาตรการองค์กร” (ซึ่งจะพูดถึงในช่วงท้ายๆ ของคู่มือและเป็นจุดที่เป็นหัวใจสำคัญในการสืบอุบัติเหตุไปให้ถึงต้นตอด้วย)

เทคนิคการวิเคราะห์เหตุหลับใน และวูบจากลมชัก

จะรู้ได้อย่างไรว่า เหตุการณ์ชนนั้นเกิดจากวูบหลับในหรือโรคลมชักกำเริบ เมื่อไปทำข่าว ณ จุดเกิดเหตุแล้ว หากยังไม่มีโอกาสสอบถามเจ้าตัวหรือญาติ ก็อย่าเพิ่งด่วนสรุปว่า เหตุการณ์นั้นๆ เกิดขึ้นเพราะคนขับหลับใน เพราะแท้ที่จริงแล้ว ยังมีกรณีวูบจากโรคลมชัก ที่ต้องสืบสวนต่อให้ได้ว่า คนขับหลับในหรือเกิดจากอาการของโรค จึงอยากให้นักข่าวตามไปจนถึงจุดต้นตอว่า อาการวูบเกิดจากหลับในหรือลมชักหรือวูบจากสาเหตุอื่นใดที่แท้จริงกันแน่

จากประสบการณ์การทำข่าวของผู้เขียน มีข้อสังเกตที่อาจจะช่วยให้สันนิษฐานได้เบื้องต้นว่า เหตุนั้นเกิดจากอะไรกันแน่ คือ รอยเบรกในที่เกิดเหตุ ให้อยู่ย้อนหลังไปตามเส้นทางที่รถมา หากไม่มีร่องรอยเบรกเลยสันนิษฐานได้ว่า เกิดอาการวูบจากโรคลมชัก เพราะอาการหลับในกับวูบลมชัก จะแสดงอาการต่างกัน คนวูบลมชักจะหมดสติไปเลย คือหลับไม่ตื่นไปนาน ส่วนคนหลับใน แค่หลับสัปดาห์ 1-2 วินาที แวบเดียวก็จะตกใจ ลืมตามาดูพบว่ากำลังจะชนหรือตกถนนก็จะเหยียบเบรกทันที จะปรากฏรอยเบรกชัดเจนในที่เกิดเหตุ เว้นแต่ว่าระหว่างหลับใน ยังไม่ทันสะดุ้งก็ชนเข้าไปบางสิ่งแล้ว ทฤษฎีนี้ก็จะตรวจสอบไม่ได้ชัดเจนนัก

นี่คือ เทคนิคเชิงวิชาการเล็กๆ ใช้ในการสังเกตสถานที่เกิดเหตุ เพื่อวิเคราะห์เบื้องต้น เพื่อนำไปสู่ต้นตอของเหตุได้อย่างแท้จริง และขอย้ำว่า เป็นเทคนิคจากประสบการณ์การทำข่าวที่นำมาใช้เบื้องต้นได้เท่านั้น ซึ่งต้องการให้ตรวจสอบให้รอบคอบทุกด้านก่อนจะฟันธงว่า เกิดจากการหลับใน ส่วนจะเกิดจากโรคหรือไม่สามารถสอบสวนย้อนหลังจากประวัติการป่วยได้

#ตัวอย่าง ความเหนียวล้า หมอกลงจัดรถโรงพยาบาลลอมก๋อย พุ่งชนต้นไม้ เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 6 ราย เมื่อเวลาประมาณ 06.20 น. วันที่ 1 พ.ย. 2561 เกิดอุบัติเหตุรถตู้โรงพยาบาลลอมก๋อย จ.เชียงใหม่ แฉลบชนกับต้นไม้ข้างทาง ขณะนำผู้ป่วยส่งกลับโรงพยาบาลลอมก๋อย เหตุเกิดบนถนนเชียงใหม่-ฮอด ห่างจากตัวมดตำรวจบ่อแก้ว อ.ฮอด ประมาณ 4 กิโลเมตร ในเขตตำบลบ่อแก้ว อ.ฮอด จ.เชียงใหม่เหตุการณ์ครั้งนี้ทำให้นายเกรียงไกร บุญจิ อายุ 38 ปี พยาบาลวิชาชีพประจำรถที่นั่งด้านหน้าคู่กับคนขับและเด็กชายวัย 14 ปี ที่นั่งด้านหลังติดประตูเข้าออกของรถ ซึ่งเป็นญาติของผู้ป่วยเสียชีวิตและมีผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นผู้ป่วยและญาติคนขับและพยาบาลวิชาชีพประจำรถอีกรวม 6 คน

สอบสวนทราบว่า รถพยาบาลที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถโรงพยาบาลลอมก๋อย โดยเมื่อคืนที่ผ่านมา **เวลาประมาณ 00.30 น. ได้นำผู้ป่วยส่งต่อจากโรงพยาบาลลอมก๋อย อ.ลอมก๋อย จ.เชียงใหม่ ไปที่โรงพยาบาลนครพิงค์ อ.แม่ริม จ.เชียงใหม่ ถึงโรงพยาบาลนครพิงค์เวลาประมาณตี 3 ขากลับได้รับผู้ป่วยเด็ก 2 ราย** ที่อยู่โรงพยาบาลนครพิงค์กลับไป อ.ลอมก๋อยด้วย **โดยระหว่างทางเวลาประมาณตีสี่ ได้จอดแวะพักที่ อ.จอมทอง แล้วเดินทางต่อ กระทั่งเวลาประมาณ 06.20 น. ถึงที่เกิดเหตุ** ซึ่งเป็นทางโค้งซ้าย รถได้แฉลบลงข้างทางชนกับต้นไม้ ส่วนสาเหตุตำรวจระบุเบื้องต้นว่า มาจากทัศนวิสัยต่ำ เนื่องจากขณะนั้นมีหมอกลงหนา

นักข่าวจะสืบอุบัติเหตุด้านมนุษย์ปัจจัยในเหตุนี้ ที่จุดไหนได้บ้าง

ก่อนอื่นได้ตั้งข้อสังเกตว่า ประเด็นของเรื่องรถพยาบาล รถฉุกเฉิน เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งในระยะหลายปีมานี้ และมักสร้างความสูญเสียให้กับบุคลากรทางการแพทย์อย่างมาก สาเหตุเพราะอะไร แม้ว่าแต่ละกรณีอาจมีปัจจัยต่างกัน แต่โดยภาพรวมแล้ว เกิดอะไรขึ้น

สาเหตุเบื้องต้นสรุปโดยรวมถึง

คน - ที่อยู่ในสภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ ทั้งพนักงานขับรถ และพยาบาลต่างทำงานหนักมาก

รถ - ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพกลางเก่า กลางใหม่ แต่ไม่มีรถใหม่ เพราะเนื่องจากการซื้อรถแต่ละครั้งต้องมีเรื่องงบประมาณรองรับ

ถนนและสิ่งแวดล้อม ก็เป็นปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ

ในกรณีนี้ การขับรถจากโรงพยาบาลอมก๋อย อ.อมก๋อย จ.เชียงใหม่ ไปยัง รพ.นครพิงค์ อ.แม่ริม จ.เชียงใหม่ ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร ต้องใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง 44 นาที **ไปกลับก็ 6 ชั่วโมงกว่า** ขาไปคนขับออกเดินทางเพียงคืนครึ่ง ไปถึงปลายทางประมาณตีสาม จากนั้นก็ขับรถกลับจนมาเกิดเหตุประมาณ 06.20 น. หรือผ่านการขับรถไปแล้ว 6 ชั่วโมง ร่างกายเริ่มอ่อนล้า อีกทั้งเวลาดังกล่าวเป็นเวลาที่พักติ มนุษย์จะพักผ่อน โอกาสเกิดอุบัติเหตุจึงสูงตามไปด้วย

แม้ว่านี่ไม่ใช่ครั้งแรกที่เกิดเหตุขึ้น แต่ความสูญเสียเกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำเล่า เมื่อย้อนไป 1 ปีก่อนเกิดเหตุการณ์นี้ เคยมีเหตุการณ์คล้ายกรณีนี้คือ รถโรงพยาบาลระนองส่งต่อผู้ป่วยทางสมองจาก รพ.ระนอง ไปยัง รพ.วชิระภูเก็ต การเดินทางใช้เวลาไปกลับ 8 ชั่วโมง โดยอุบัติเหตุเกิดตอนเช้ามีดของวันที่ 3 พ.ย. 2560 ที่ ต.ราชกรูด อ.เมือง จ.ระนอง ประสบอุบัติเหตุขากลับ หลังนำส่งผู้ป่วยไปยัง รพ.วชิระภูเก็ต โดยรถชนต้นไม้โหล่ทาง เป็นเหตุให้พยาบาลเสียชีวิต

ครั้งนั้น นพ.เจษฎา โชคดำรงสุข ปลัดกระทรวงสาธารณสุข (สธ.) ได้กล่าวว่า กรณีที่เกิดขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัย เข้าใจว่า เป็นการเหนื่อยล้าของคนขับ ซึ่งมีเพียง 1 คน ที่ต้องขับรถนาน 8 ชั่วโมง ทั้งที่หลักการขับรถต้องมีระยะเวลาเหมาะสม คือ ขับรถทุก 2 ชั่วโมง หรือ 100 กิโลเมตร ควรต้องมีการพัก แม้หลาย รพ. จะมีการประเมินพนักงานขับรถ หากไม่ไหวก็จะมีที่พักรถให้มีรีเฟอร์โกล์ๆ ก็ตาม จึงมีการเตรียมเสนอกระทรวงการคลัง กรณีปรับเปลี่ยนระเบียบการเบิกการอยู่เวรให้พนักงานขับรถ 2 คน พร้อมกันได้หรือไม่ เพราะต้องสลับกันขับรถ แต่ในที่สุด 1 ปี ผ่านไป ก็เกิดเหตุเหมือนกันขึ้นอีก กรณีนี้ นักข่าวสืบสวนอุบัติเหตุ สามารถกระทู้หรือทวงถามถึงมาตรการที่ทางกระทรวงเสนอว่า ในที่สุดแล้ว มีการดำเนินการอย่างไร

#ตัวอย่าง การเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายรองหรือถนนภายในชุมชน ตามสถิติแล้วเกิดขึ้นไม่น้อยกว่าถนนสายหลัก สาเหตุหลักคือ การใช้เส้นทางจนเกิดความเคยชิน เคยทำทุกวัน ไม่ว่าจะสิ่งนั้นจะผิดกฎหมายหรือไม่ เช่น การขับรถยนต์ การขับรถซ้อน 3 ซ้อน 4 การขับซิ่งที่ไม่มีไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว เป็นต้น ด้วยความเคยชินเหล่านี้ เป็นสิ่งเร้าให้เกิดอุบัติเหตุได้มากยิ่งขึ้น ดังตัวอย่าง “**ก็ขี่แบบนี้ทุกวัน ไม่เห็นเป็นไรเลย**” เมื่อช่วงเที่ยงเศษๆของวันที่ 28 กันยายน 2561 มีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ เสียชีวิต 1

ราย บาดเจ็บ 6 ราย เหตุเกิดบนถนนสายชนบท-วงใหญ่ เยื้องหน้าปั้มน้ำมันพีทีบ้านโ่ง ต.กุดเพียง อ.ชนบท จ.ขอนแก่น

สอบสวนทราบว่า รถจักรยานยนต์ฮอนด้าเวฟ **ซ้อน 4** โดยมีนาย ก. (นามสมมติ) เป็นคนขี่ มีภรรยา และหลานอีก 2 คนซ้อนท้าย โดยมีรถจักรยานยนต์ที่มีเด็กชายที่อยู่ในช่วงปิดเทอม**ซ้อน 3** ที่ตามหลังมา จู่ๆ นาย ก. ที่ขี่เลยปั้มน้ำมัน นึกขึ้นได้ว่า ลืมซื้อน้ำมันเพื่อไปเติมเครื่องมือเกษตร จึงกลับรถเพื่อไปปั้มน้ำมันที่ขีเลยมา โดยไม่เปิดไฟเลี้ยว ทำให้รถจักรยานยนต์**ซ้อน 3 คน** ที่มาด้วยความเร็ว จะแซงออกซ้าย ได้ชนเข้าอย่างจังกลางตัวรถ เป็นเหตุให้นาย ก. เสียชีวิต ส่วนที่เหลือทั้ง 6 คนได้รับบาดเจ็บ

นอกจากข้อมูลที่ได้รับมาข้างต้น นักข่าวสามารถขอข้อมูลจากทีมสาธารณสุขจังหวัด ซึ่งได้ทำแบบรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (เบื้องต้น) ดังนี้

| | |
|-----------------------------|---|
| ชื่อหน่วยงานที่รายงาน | โรงพยาบาลชนบท |
| วันที่รับแจ้งเหตุ | เวลา 12.30 น. วันที่ 28 กันยายน 2561 |
| กรณีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ | รถจักรยานยนต์ชนจักรยานยนต์ |
| เวลาที่เกิดเหตุ | เวลา 12.30 น. วันที่ 28 กันยายน 2561 |
| สถานที่ | ถนนชนบท-วงใหญ่ หน้าปั้มน้ำมัน PT บ้านโ่ง ต.กุดเพียง อ.ชนบท จ.ขอนแก่น |
| ผู้ประสบเหตุ | จำนวนทั้งหมด 7 ราย เสียชีวิต 1 ราย สีเหลือง 4 ราย สีเขียว 2 ราย |
| สภาพเหตุการณ์ | รถจักรยานยนต์ ซ้อน 4 คน ขับมาทางตรงมุ่งหน้าบ้านโ่ง รถจักรยานยนต์ ซ้อน 3 คน ขับตามหลังมามุ่งหน้าบ้านโ่ง ถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางเนินลง รถจักรยานยนต์ ซ้อน 4 คน ขับเลยปั้มน้ำมันและคิดว่าลืมซื้อน้ำมันจึงได้กลับรถ โดยไม่เปิดไฟเลี้ยว ทำให้จักรยานยนต์ ซ้อน 3 คน ที่มาด้วยความเร็วจะแซงออกซ้ายได้ชนเข้าอย่างจังกลางตัวรถ ทำให้คนที่อยู่บนรถจักรยานยนต์ซ้อน 4 คน กระเด็นออกจากตัวรถกระจัดกระจายอยู่บนถนน โดยมีกู้ชีพ อบต.กุดเพียง อ.นำส่งโรงพยาบาลชนบท และมีผู้เสียชีวิตในเวลาต่อมา |
| ปัจจัยบุคคล | |
| ก่อนเกิดเหตุ | ผู้เสียชีวิตพาภรรยามารับยาตามนัดที่โรงพยาบาลชนบทพร้อมอีกหลาน 2 คน คู่กรณีเป็นเด็กชายและอยู่ในช่วงปิดเทอมจึงออกมาขับรถเล่นกับเพื่อน |
| ขณะเกิดเหตุ | ผู้เสียชีวิตลืมซื้อน้ำมันเครื่องสูบน้ำจึงจะกลับรถมาซื้อน้ำมันและเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บรถจักรยานยนต์ ทั้ง 2 คัน ไม่สวมหมวกกันน็อก |
| ปัจจัยยานพาหนะ | สภาพรถจักรยานยนต์ ทั้ง 2 คัน มีสภาพเก่า ผ่านการใช้งานมาไม่ต่ำกว่า 10 ปี |

ปัจจัยถนน/สิ่งแวดล้อม

ก่อนเกิดเหตุ ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ทางตรง วิ่งสวนทาง มีขอบถนน เส้นถนนชัดเจน มีไฟส่องสว่าง ผิวถนนแห้งพื้นผิวถนนเป็นผิวเรียบ **ลักษณะเป็นทางโนนโค้งสูง ไม่มีสัญลักษณ์บ่งบอกแจ้งเตือน**

ขณะเกิดเหตุ เกิดเหตุบริเวณหน้าปั้มน้ำมัน มีผู้คนออกมาดูเหตุการณ์และมีรถสัญจรไปมา

หลังเกิดเหตุ มีผู้คนออกมาดู ขณะที่มีรถสัญจรไปมาเสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

สังคมและวัฒนธรรม ผู้ขับขี่ทั้ง 2 คัน เห็นว่าไม่มีตำรวจจึงไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

การช่วยเหลือ หลังเกิดเหตุมีผู้คนออกมาดูเหตุการณ์และให้การช่วยเหลือเบื้องต้น โดยนำตัวผู้เกิดเหตุมาไว้ข้างขอบถนนเพื่อป้องกันรถชนซ้ำ โทรเรียก 1669 กู้ชีพ อบต. กุดเพียงขอเข้าช่วยเหลือและนำส่งโรงพยาบาลชนบทเป็นทีมแรก ทีมที่ 2 โรงพยาบาลชนบท ALS และ สภ.ชนบท

การเยียวยา ทีม MCATT ได้มาดูแลจิตใจและให้การช่วยเหลือญาติผู้เสียชีวิตและคู่กรณี

ปัญหาอุปสรรค การให้ความสำคัญแก่ทีมสอบสวนสาเหตุของผู้บริหารทุกระดับ พร้อมทั้งการสนับสนุนอุปกรณ์ความปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องลงพื้นที่

ข้อเสนอแนะ ควรทำป้ายแจ้งเตือนขนาดใหญ่ อันตรายเขตห้ามแซง ปักหมุดตัวตายตัวแทน เพื่อให้ผู้คนที่สัญจรไปมาตระหนักและระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น

เมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดมาแล้ว จะนำเสนอข่าวเชิงลึกอย่างไร

จากการสืบสวนอุบัติเหตุโดยทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ได้ข้อมูลที่น่าสนใจว่า การซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อไปซื้อน้ำมันมาเติมเครื่องยนต์ทางการเกษตรมีอยู่เสมอ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม นอกจากนี้ รถคู่กรณีเป็นเด็กชายและอยู่ในช่วงปิดเทอมจึงออกมาขับรถเล่นกับเพื่อน ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นกับเยาวชนในช่วงปิดเทอมบ่อยครั้ง

พื้นที่ดังกล่าวเป็นถนนสายรอง ไม่มีการตั้งด่านตรวจ ไม่มีการกวดขันวินัยจราจร การขับขี่จึงเป็นแบบตามใจฉัน อยากกลับรถก็กลับทันที เด็กอยากขี่จักรยานยนต์ก็ไม่กลัวตำรวจจับและทั้งสองคัน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร รถจักรยานยนต์ 2 คันที่มีคนขี่-คนซ้อน ตามกฎหมาย รวมแล้วไม่เกิน 4 คน กลับกลายเป็นอุบัติเหตุหมู่ ตาย 1 เจ็บ 6 ไปได้อย่างไร

เบื้องต้น ในส่วนของนักข่าว เมื่อเราสามารถหาโฟกัสในแต่ละจุดตามทฤษฎีสวิสชีท เราจะนำเสนอข่าว⁸ อย่างไร หากสืบสวนโดยมุ่งเน้นวิเคราะห์ตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย จะพบว่า

⁸ การนำเสนอข่าว หมายถึง การนำเสนอข้อมูลทั้งเพื่อการข่าวและการเก็บรวบรวมข้อมูลการสืบอุบัติเหตุเชิงลึกในแต่ละกรณี ซึ่งก้าวข้ามคำว่า เวลาและเนื้อหาที่ถูกจำกัดด้วยช่องของสื่อ ทั้งสิ่งพิมพ์และโทรทัศน์

สวิตช์สมมติกรณี “รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 6 ราย”

- **ป้ายเตือน** บริเวณจุดเกิดเหตุถนนมีลักษณะเป็นทางโนนโค้งสูง แต่ไม่มีสัญลักษณ์บ่งบอกแจ้งเตือน
- เด็กชายที่ซ้อน 3 **ชะล่าใจและความเชื่อมั่น** ในตนเองมากเกินไป เชื่อว่าควบคุมสถานการณ์ได้ ไม่มีอะไรน่ากังวล เมื่อเกิดเหตุเฉพาะหน้าจึงแก้ไขไม่ทัน
- **ความคาดหวัง** นาย ก. ไม่คิดว่ามีรถตามหลัง คันที่ขี่ตามหลังก็ไม่คิดว่า นาย ก. จะกลับรถกะทันหัน
- **การวางแผนในการขับขี่** นาย ก. ไม่ได้วางแผนว่าจะแวะซื้อน้ำมัน
- **ปรับแผนการขับขี่** นาย ก. เมื่อขี่รถเลยไป ไม่ได้ประเมินว่ามีทางเลี้ยวใดบ้างที่จะกลับไปปั๊มแล้วมีความเสี่ยงน้อยที่สุด แต่เลือกกลับรถทันที เด็กชายที่ซ้อน 3 เห็นนาย ก. ย้อนศร แต่ไม่ได้ลดความเร็ว

- **ขาดการกวาดสายตามอง** นาย ก. กลับรถกะทันหัน ไม่ได้มองว่ามีรถตามหลังหรือไม่ ส่วนคันที่ขี่ตามหลังก็ไม่ได้กวาดสายตามองว่ามีรถที่กำลังจะกลับรถ
- **การประเมินความเสี่ยง** นาย ก. ตอนกลับรถไม่ได้ประเมินว่า การกลับรถย้อนศรทันทีมีความปลอดภัยหรือไม่
- **การฝ่าฝืน** เด็กชายที่ซ้อน 3 : ใช้ความเร็ว (กรณีทราบว่าขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด) รถทั้ง 2 คัน ซ้อนเกินกฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกกันน็อกและสภาพรถอายุเกิน 10 ปี



สืบค้นข้อมูลเชิงลึก เพื่อเพิ่มข้อมูลและน้ำหนักในเนื้อหา ที่มากกว่าคำว่า “อุบัติเหตุ”

ข้อมูลจากสำนักข่าวอิศรา⁹ มีรายละเอียดว่า สถิติช่วงก่อนและระหว่างปิดเทอม (ช่วงสอบและช่วงปิดเทอม) ได้แก่ เดือนมีนาคม - พฤษภาคม และเดือนตุลาคม ข้อมูลจากใบมรณะบัตรและหนังสือรับรองการตาย ปี 2559 ระบุว่า เยาวชนอายุตั้งแต่ 19 ปี ลงมา เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 2,184 ราย (เฉลี่ย 6 คน/วัน) สาเหตุหลักของการเสียชีวิตเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยพบว่าเดือนมีนาคม-เมษายน เป็นเดือนที่มีเด็กเสียชีวิตสูงสุด (เฉลี่ย 8-10 คน/วัน) และแนวโน้มการเสียชีวิตจะสูงขึ้นอีกครั้งในเดือนตุลาคม ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวสัมพันธ์กับช่วงเวลาสอบและปิดเทอมของสถานศึกษา ถือเป็นช่วงเวลาที่ผู้ปกครองต้องเฝ้าระวังความเสี่ยงของบุตรหลานอย่างใกล้ชิด

⁹ อ่านรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.isranews.org/isranews-article/64661-aticle-64661.html>



โดยเฉพาะช่วงปิดเทอม เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม สถิติการเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะการปิดเทอมใหญ่ ระยะเวลาเกือบ 3 เดือน ที่ได้กว้างเว้นจากการเรียนหนังสือ หากเป็นเด็กที่มีกิจกรรมทำช่วงปิดเทอม เช่น เรียนพิเศษ เข้าค่ายหรือเข้าอบรมในโครงการต่างๆ เด็กบางส่วนไม่มีกิจกรรมทำจะอยู่บ้านทุกวัน จึงออกไปรวมตัวกับเพื่อนๆ ไปเที่ยวเล่นฉลองปิดเทอมหรือขี่รถเล่น เพราะรถจักรยานยนต์มีใช้อยู่ทั่วไปในครัวเรือน โดยเฉพาะสังคมชนบท ด้วยประสบการณ์ไม่มาก รูปร่างยังเล็ก บางคนขาไม่ถึง กับสภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในบ้านมานาน บวกกับความคึกคะนอง จึงทำให้เด็กเยาวชนกลุ่มเสี่ยงนี้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และบ่อยครั้งเสียชีวิต ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับหนึ่งของเด็กไทยเสมอมา โดยเฉพาะช่วงสงกรานต์ เด็กและเยาวชนจะนำรถจักรยานยนต์ออกมาขี่ (บางส่วนนั่งปีกอ๊อฟเล่นสงกรานต์) แต่ที่น่าห่วงจะพบว่า มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมด้วย

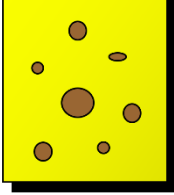
หากจะโทษว่าเป็นความคึกคะนองของเด็กคงไม่ถูกต้องนัก ประเทศไทยไม่ใช่ประเทศที่มีพื้นที่สำหรับการเรียนรู้หรือใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์มากนัก เราไม่มีห้องสมุดครอบคลุมทุกพื้นที่ มีหนังสือดีๆ ให้อ่าน มีพิพิธภัณฑ์ที่น่าตื่นตาตื่นใจ หรือมีพื้นที่ทางสังคมให้เด็กและชุมชนได้ร่วมทำกิจกรรม หากเด็กสักคนจะหากิจกรรมแก้เหงาและคลายเบื่อ การขี่รถจักรยานยนต์ออกไปเที่ยวเล่น จึงเป็นเรื่องที่ทำได้ง่ายและง่ายในราคาถูกที่สุด

เมื่อการรายงานข่าวอุบัติเหตุ ใช้แนวทางในการทำข่าวเชิงลึก เชิงคำถามหรือเชิงวิเคราะห์ ก็จะได้ข้อมูลเชิงลึกที่ใช้ในข่าวอุบัติเหตุที่เป็นประโยชน์มากกว่าแค่นำเสนอข่าวไปตามปกติ สามารถนำไปสู่การแก้ไขหรือป้องกัน เพื่อลดความสูญเสียทางถนนที่ประเทศไทยต้องเผชิญและเป็นแชมป์มาแล้วหลายปี

นี่คือ เป้าหมายของนักข่าว 4.0 ที่ต้องทำมากกว่าแค่รายงานข่าว เราจะเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมแก้ไข-ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีส่วนร่วมของแต่ละคน แต่ละหน้าที่ที่ต้องทำอย่างสมบูรณ์ที่สุด

กำกับดูแล

การกำกับดูแล



ในกรณีที่ผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นคนขององค์กร นักข่าวจะต้องสืบไปให้ถึงคนที่มีหน้าที่กำกับดูแลผู้ขับขี่ เพื่อให้เข้าใจว่ามีการกำกับดูแลที่เพียงพอและเหมาะสมต่อบุคลากรในสังกัดหรือไม่ เกิดขึ้นได้ 3 ลักษณะ ได้แก่

1) กำกับดูแลไม่เพียงพอ เช่น ภาวะผู้นำ (การกำกับดูแลไม่สอดคล้องกับการดำเนินงาน รวมถึงความกดดันที่ไม่เหมาะสม) แบบอย่างที่ดีต่อบุคลากร โปรแกรมการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ปลอดภัยของหน่วยงาน (รวมถึงการฝึกทบทวน) ไม่เพียงพอหรือไม่สามารถเข้าถึงได้ ขาดนโยบายในการกำกับดูแล ไม่ตอบสนองต่อข้อมูลที่รายงาน

2) การวางแผนการดำเนินงาน/การปฏิบัติการที่ไม่เหมาะสม เช่น การออกคำสั่งให้ทำงานเกินขีดความสามารถของคนหรือรถ, การจัดบุคลากรไม่เหมาะสมกับงาน, การประเมินความเสี่ยงอย่างเป็นทางการ, การอนุญาตให้บุคลากรเผชิญอันตรายโดยไม่จำเป็น, การจัดการดำเนินงาน (ทราบปัญหา แต่ปล่อยให้อันตรายยังคงอยู่)

3) การกำกับดูแลแบบฝ่าฝืน เช่น การละเลยการบังคับใช้ระเบียบวินัย, สั่งการให้บุคลากรฝ่าฝืนระเบียบที่มีอยู่

ดังเช่น มาตรการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดช่วง 7 วัน 10 วันอันตรายในเทศกาลต่างๆ ทั้งสงกรานต์และปีใหม่หรือด่านตรวจชุมชน ซึ่งที่พบเห็นทั่วไป มักมีการตั้งเต็นท์ริมทาง โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำจุด มีไฟส่องสว่าง มีไฟกระพริบแสดงจุดตรวจชัดเจน แต่ในหลายพื้นที่ก็ใช้พื้นผิวถนนเป็นที่ตั้งจุดตรวจ ซึ่งเป็นความเสี่ยงอย่างหนึ่งสำหรับเจ้าหน้าที่ เนื่องจากในเทศกาลมักมีคนเมาแล้วขับหรือหลับในเกิดขึ้นเสมอ และเจ้าหน้าที่อาจตกเป็นเหยื่ออุบัติเหตุนี้เสียเอง

#ตัวอย่าง บุริรัมย์-หนุ่มเมาขับกระบะพุ่งชนเต็นท์บริการประชาชน เจ้าหน้าที่กู้ภัยเสียชีวิต

เจ้าหน้าที่กู้ภัยร่วมฝ่าเต็นท์ จุดบริการประชาชนช่วง 7 วันอันตรายปีใหม่ ถูกคนขับรถกระบะเมาแล้วขับสายไปมา พุ่งเข้าชนเต็นท์ ชนเจ้าหน้าที่กู้ภัยอย่างจังจนเสียชีวิต



ภาพที่ 13 ภาพข่าวหนุ่มเมาขับกระบะพุ่งชนเต็นท์บริการประชาชน เจ้าหน้าที่กู้ภัยเสียชีวิต

(อ้างอิงจาก <https://www.bugaboo.tv/watch/419981>)

เกิดเหตุรถยนต์พุ่งชนเต็นท์บริการประชาชนช่วงเทศกาล 7 วันอันตรายปีใหม่ เมื่อคืนวันที่ 30 ธันวาคม 2561 เวลา 20.30 น. บริเวณสามแยกหนองคู ถนนเส้นลำปลายมาศ-ชุมพวง เขตเทศบาลตำบลลำปลายมาศ อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์ มีเจ้าหน้าที่ถูกรถชนติดอยู่กับหน้ารถยนต์

ที่เกิดเหตุพบเต็นท์บริการประชาชนที่ตั้งอยู่หน้ามูลนิธิ บริเวณฟุตบอลได้รับความเสียหาย เครื่องมือปฐมพยาบาลตกเกลื่อนกระจาย และรถยนต์เซฟโรเลต 4 ประตูสีขาว หมายเลขทะเบียน กร4314 พระนครศรีอยุธยา จอดอยู่ มีผู้ติดอยู่หน้ารถ 1 คน ทราบชื่อคือ นายสมชาย สายกระสุน อายุ 36 ปี เป็นเจ้าหน้าที่มูลนิธิสยามรวมใจปู้รินทร์ สภาพไม่ได้สติเจ้าหน้าที่จึงได้ทำการช่วยเหลือเบื้องต้น นำส่งโรงพยาบาลลำปลายมาศ และเสียชีวิตในเวลาต่อมา

ตรวจสอบภายในรถยนต์ พบชายวัยรุ่น 2 คน อยู่ในสภาพเมาสุราอย่างหนักพูดจาไม่รู้เรื่อง สอบถามเจ้าหน้าที่มูลนิธิสยามรวมใจปู้รินทร์ เล่าว่า ช่วงเกิดเหตุมีเจ้าหน้าที่อยู่ด้วยกัน 3 คน เห็นรถยนต์คันดังกล่าวขับด้วยความเร็วสายไปมา แล้วเสียหลักพุ่งขึ้นเกาะ ก่อนจะหักมาบริเวณทางโค้งพุ่งตรงมายังเต็นท์จุดบริการประชาชนพุ่งชนเจ้าหน้าที่และสิ่งของบริเวณนั้นทั้งหมด หลังเกิดเหตุคนขับได้วิ่งหลบหนีไป ก่อนจะตัดสินใจกลับออกมามอบตัว

ทั้งนี้หลังวันเกิดเหตุคนขับกระบะชนเต็นท์บริการประชาชนจนอาสาгүйๆ เสียชีวิตมอมบตัวแล้ว¹⁰ อ้างที่หนีไม่ได้มาแต่เห็นгүй้อยู่เยอะกลัวถูกรุม ส่วนเจ้าของรถขอความเป็นธรรม หลังถูกโซเซียลรุมโจมตี ยืนยันแค้นงมาไม่ได้เป็นคนขับ

วันที่ 1 มกราคม 2562 เวลา 10.00 น. นายณัฐพงษ์ มาศสูงเหลือ้ม อายุ 32 ปี คนขับรถกระบะคันดังกล่าวได้เดินทางเข้ามามอบตัวกับ พ.ต.ท.นภดล แก้วชนะ รอง ผกก. (สอบสวน) หัวหน้างานสอบสวน สภ.ลำปลายมาศ เพื่อมารับทราบข้อกล่าวหาแล้ว โดยได้ให้การกับเจ้าหน้าที่ว่า สาเหตุที่หลบหนีเนื่องจากตกใจและกลัวจะถูกรุมทำร้ายร่างกายจึงตัดสินใจกลับบ้านไปตั้งหลักก่อน แต่ยืนยันว่าไม่ได้มา โดยเบื้องต้นถูกแจ้ง 2 ข้อหา คือ “ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย” และ “ไม่หยุดช่วยเหลือหรือไม่แจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ที่อยู่ใกล้เคียงในทันที”

นายณัฐพงษ์ ให้ข้อมูลว่า วันเกิดเหตุนั่งมาในรถด้วยกันทั้งหมด 3 คน ตนเองซึ่งเป็นคนขับ ส่วนรถกระบะคันดังกล่าวเป็นรถของเพื่อนที่นั่งมาด้วยกัน แต่เพื่อนที่เป็นเจ้าของรถมีอาการมึนเมาขับไม่ไหว จึงขอให้ตนเองช่วยขับให้เพราะตนไม่ดื่มและไม่ได้เมา โดยมุ่งหน้ากลับบ้านที่ ต.หินโคน แต่พอทางถึงสามแยกก่อนจะถึงจุดเกิดเหตุได้เร่งแซงรถคันหน้า ซึ่งบริเวณนั้นถนนเป็นคลื่นและเป็นทางโค้งพอดิ รถจึงเกิดเสียหลักบังคับไม่อยู่พุ่งชนเต็นท์บริการประชาชนดังกล่าว

หลังจากชนก็ตกใจทำอะไรไม่ถูก จึงวิ่งหนีออกจากรถไปก่อน สักพักก็วิ่งกลับมาจุดเกิดเหตุอีกครั้งเพื่อจะมาดูเพื่อนที่ยังติดอยู่ในรถ แต่พอมาถึงเห็นгүйอยู่หลายคนก็กลัวว่าจะถูกรุมทำร้าย จึงตัดสินใจหนีไปตั้งหลักก่อน ตอนนั้นยังไม่ทราบว่าจะมีคนบาดเจ็บหรือเสียชีวิต กระทั่งมาทราบภายหลังว่ามีгүйเสียชีวิตจาก

¹⁰อ้างอิงจาก <https://workpointnews.com/2019/01/01/>



อุบัติเหตุดังกล่าว จึงตัดสินใจเข้ามาอบตัว ยืนยันที่หลบหนีไม่ได้มาแค่ตกใจและกลัวเท่านั้น รู้สึกเสียใจกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และขอโทษครอบครัวของผู้เสียชีวิตด้วย

ด้านนายศราวุธ ขวัญกลาง อายุ 32 ปี เจ้าของรถซึ่งเดินทางมาให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเช่นกัน เล่าว่า วันเกิดเหตุเดินทางมาจาก จ.พระนครศรีอยุธยา **ตอนแรกก็ขับมาเองแต่ด้วยความที่ขับมาทางไกลจึงเกิดอาการอ่อนเพลีย และง่วงนอน จึงให้นายณัฐพงษ์ เพื่อนที่นั่งมาในรถด้วยกันช่วยขับให้เพราะเห็นว่าใกล้จะถึงบ้านแล้ว** จากนั้นตนก็เผลอหลับไปมารู้สึกตัวอีกทีหลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้ว ยืนยันว่าไม่ได้เป็นคนขับจึงอยากขอความเห็นใจจากสังคมด้วย ตอนนีตนถูกกระแสวิจารณ์อย่างหนักเพราะเข้าใจผิดว่าตนเองเป็นคนขับ ซึ่งส่วนตัวก็รู้สึกเสียใจและไม่อยากให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น ซึ่งถึงแม้ว่าตนเองจะไม่ได้ขับแต่ในฐานะที่เป็นเจ้าของรถที่ตั้งจะเดินทางไปร่วมงานศพ เพื่อกราบขอขมาศพผู้เสียชีวิต และขอโทษครอบครัวของผู้สูญเสียด้วย

มีอะไรที่น่าตั้งข้อสังเกตในข่าวนี้บ้าง ในส่วนของการกำกับดูแลขององค์กร

ในประเด็นนี้ จะเห็นได้ถึงความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่ในการจัดจุดบริการประชาชนที่บริเวณพื้นที่ริมถนน เพราะเท่ากับเป็นเป้าหมายที่อยู่ท่ามกลางความเสี่ยงของการใช้รถ ใช้ถนน ที่ทราบกันอยู่แล้วว่า ช่วง 7 หรือ 10 วัน อันตรายนั้น มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นมากเพียงใด ดังนั้นก่อนการตั้งด่าน ได้มีการประเมินความเสี่ยงในแต่ละขั้นตอนของการปฏิบัติงานหรือไม่ มีนโยบายอย่างไรในการดูแลเจ้าหน้าที่ทั้งก่อน ระหว่างและหลังปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งการทำงานติดต่อกันอย่างยาวนานย่อมส่งผลต่อความอ่อนล้า และเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินอาจไม่สามารถตัดสินใจทำสิ่งที่ปลอดภัยได้ทันเวลา

แนวทางในการทำข่าว ที่มีประเด็นลักษณะนี้

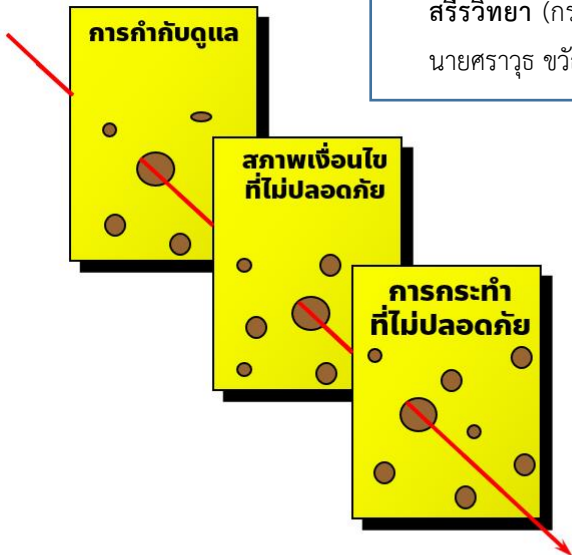
จากจุดที่ตั้งของเต็นท์ที่ให้บริการ อยู่บริเวณทางแยก มีทางโค้ง ซึ่งนับว่าเป็นจุดเสี่ยงอยู่แล้ว แม้ว่าเต็นท์จะไม่ได้ล้ำลงบริเวณถนน แต่ก็อยู่บริเวณพุ่มพุ่ม การที่เจ้าหน้าที่นั่งอยู่ในเต็นท์ (ซึ่งในข่าวไม่แน่ชัดว่าผ้าใบเต็นท์เปิดขึ้น เพื่อให้มองเห็นรอบด้านหรือปิดลงมา) แต่ก็นับว่ามีความเสี่ยงสูง จะเป็นไปได้หรือไม่ที่จะตั้งเพียงเต็นท์เปล่า ส่วนเจ้าหน้าที่นั่งอยู่ในอาคารใกล้เคียง เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงดังเช่นกรณีนี้

นักข่าวอาจเข้าตรวจสอบจุดสถานที่ตั้งของเต็นท์บริการประชาชนว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ มีโอกาสเกิดอันตรายหรือไม่ แล้วหากมีการตั้งจุดตรวจครั้งต่อไป หรือในวันถัดไปของการเกิดเหตุ จะมีวิธีการอย่างไรให้ปลอดภัย และมีความเสี่ยงน้อยที่สุดเท่าที่จะควบคุมได้ เพราะไม่คุ้มที่จะเอาผู้ปฏิบัติงานไปเสี่ยงกับฆาตกรบนท้องถนน ที่มีมากในวันเทศกาลแบบนี้

สวิสซีส์โมเดลกรณี “หนุ่มเมาขับกระบะพุ่งชนเต็นท์บริการประชาชน เจ้าหน้าที่กู้ภัยเสียชีวิต”

- ผู้กำกับดูแลของเจ้าหน้าที่มูลนิธิฯ
- โปรแกรมการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้านจราจรของหน่วยงาน
 - ขาดนโยบายในการกำกับดูแลคำแนะนำในการปฏิบัติงานให้ของเจ้าหน้าที่ทั้งก่อน ระหว่าง หลังปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงการทำงานอย่างต่อเนื่อง
 - การประเมินความเสี่ยงอย่างเป็นทางการ พื้นที่ตั้งจุดบริการประชาชนและความเสี่ยงของแต่ละขั้นตอนในการปฏิบัติงาน

- ผู้ขับขี่
- สภาพถนน จากคำให้การของผู้ขับขี่ พบว่า ถนนเป็นคลื่น
 - การมองเห็นในเวลากลางวัน
 - แอลกอฮอล์ (กรณีที่คนขับ คือนายศราวุธ ขวัญกลาง)
 - เหนื่อยล้าทางจิตใจและสรีรวิทยา (กรณีที่คนขับ คือนายศราวุธ ขวัญกลาง)



- ผู้ขับขี่
- การประเมินความเสี่ยงขณะขับขี่ ในขณะที่เป็นทางโค้ง แต่ตัดสินใจแรง
 - การฝ่าฝืน แชนทางโค้ง

อุบัติเหตุ & บาดเจ็บ-เสียชีวิต



อิทธิพลองค์กร // ชุมชน



หลังจากที่นักข่าวสืบไปถึงผู้กำกับดูแลแล้วจำเป็นต้องสืบไปให้ถึงอิทธิพลองค์กรหรือชุมชน นับว่าเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่จะช่วยลดอุบัติเหตุหรือลดปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุ หากมาตรการองค์กรหรือชุมชนกำหนดนโยบายไม่ดีพอจะส่งผลโดยตรงและโดยอ้อมต่อระบบการจัดการด้านความปลอดภัยในการขับขี่ รวมถึงการเพิ่มความเสี่ยงให้กับบุคลากร (ดูแนวทางการวิเคราะห์ที่ในบทที่ 1 กรณี “รถตู้โดยสารชนรถกระบะ เสียชีวิต 25 ศพ” เกิดขึ้นได้ 3 ลักษณะ ได้แก่

- 1) การจัดการทรัพยากร เช่น การจัดเตรียมทรัพยากร (สิ่งอำนวยความสะดวก การรักษาพยาบาล วัสดุ อุปกรณ์ รวมถึงข้อมูล ข่าวสารที่จำเป็น) เพื่อสนับสนุนการขับขี่ปลอดภัย, นโยบายการจัดซื้อ-จัดหา (การซื้อรถ การซ่อมบำรุงก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย เช่น การไม่ตรวจสอบสภาพรถที่ใช้ทำงานให้พร้อมใช้งานและอยู่ในสภาพปลอดภัย ไม่บำรุงรักษาตามระยะ), นโยบายการเลิกใช้งานรถ/อุปกรณ์เนื่องจากเสื่อมสภาพ, นโยบายการสรรหา คัดเลือกหรือจัดการปัญหาการขาดแคลนพนักงานขับรถ, การสนับสนุนงบประมาณ
- 2) บรรยากาศในองค์กร เช่น ค่านิยม/วัฒนธรรมองค์กร ที่ปล่อยให้สภาพแวดล้อมไม่ปลอดภัยและสร้างแรงกดดันในการขับขี่ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย, การรับรู้เกี่ยวกับยานพาหนะ/อุปกรณ์ (เชื่อมั่นในรถ เครื่องมือ ระบบ อุปกรณ์มากเกินไปหรือน้อยเกินไป), โครงสร้างองค์กร (สายบังคับบัญชาไม่ชัดเจน สร้างความสับสนแก่พนักงาน)
- 3) กระบวนการองค์กร เช่น ภาระงาน (เพิ่มขึ้น-ลดลง), นโยบายและโปรแกรมการประเมินความเสี่ยงขององค์กรไม่เพียงพอ, เอกสาร ระเบียบ คำแนะนำในการดำเนินงานไม่เพียงพอหรือชี้นำไปในทางที่ผิด, โปรแกรมการฝึกอบรมขององค์กรไม่มีหรือไม่เพียงพอ, การบริหารจัดการและการกำกับดูแลโครงการ (โครงการไม่ได้รับการสนับสนุน วางแผน กำกับดูแลอย่างเพียงพอ)

แต่ถ้ามาตรการองค์กรหรือชุมชน มีความเข้มแข็ง มีกฎเหล็ก ก็จะทำให้การขับขี่มีประสิทธิภาพ แม้ว่าหลังเลิกงานหรือไม่อยู่ในองค์กร พนักงานอาจไม่เคารพกฎจราจรมากนัก แต่หากมีกฎเหล็กในองค์กร 8 ชั่วโมงที่ต้องทำตาม เมื่อสะสมนานนับวัน นับปี หลายๆ ปี ก็จะทำให้เกิดความเคยชิน เช่น การใส่หมวกกันน็อกขณะผ่านเข้าออกองค์กร ระยะแรกชี้รถจักรยานยนต์ไปที่ใกล้ๆ ก็อาจไม่ใส่ แต่เมื่อเวลาไปทำงานต้องใส่ทุกครั้ง บ่อยเข้าก็เลยเกิดความเคยชินขึ้นเอง

สุดท้ายแล้ว มาตรการองค์กร ยังควรมีการยกย่องชมเชย การให้รางวัล เพื่อเป็นแรงกระตุ้นให้ปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่ทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยของตนเอง ครอบครัว และเพื่อนร่วมทาง ซึ่งเป็นที่น่ายินดีที่ปัจจุบันมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้ความสำคัญกับนโยบายนี้

เทคนิคทิ้งท้าย

เทคนิคที่ 1 สูญเสีย -ไม่สูญเปล่า เปลี่ยนอาพเตอร์ช็อคเป็นร่วมใจป้องกัน

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเล็กหรือใหญ่ มีประเด็นให้ค้นหาทั้งสิ้น ดังเช่นกรณีนี้ เด็กขับรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม แชนไม่พ่นเสียหลักพุ่งชนประสานรถกู้ชีพเสียชีวิตคาที่ 3 ราย

เหตุเกิดเมื่อช่วงเที่ยงวันที่ 9 ธันวาคม 2561 จุดเกิดเหตุบริเวณถนนเส้นทาง อ.เสลภูมิ ไป คำโพนสูง อ.หนองพอก เขตพื้นที่ระหว่างบ้านทรายขาว ม.13 และ บ้านป่าชี ม.12 ต.นาเมือง อ.เสลภูมิ (ห่างจากรพ.เสลภูมิ ประมาณ 4 กิโลเมตร) พบผู้เสียชีวิตบริเวณเกิดเหตุ 3 ราย เป็นเด็กชายอายุ 13 ปี 11 ปี และ 8 ปี (ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์) ส่วนผู้ขับขี่รถกระบะไม่มีอาการบาดเจ็บ

จากการสอบถามผู้อยู่ในเหตุการณ์ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผู้นั่งซ้อนท้ายอีก 2 คน รวม 3 คน ขับขี่รถจักรยานยนต์มุ่งหน้าไปทางอำเภอเสลภูมิ โดยมีรถเก๋งวิ่งอยู่ข้างหน้า จากนั้นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พยายามจะแซงรถเก๋งคันด้านหน้า แต่แซงไม่พ่น จึงไปชนบริเวณไฟท้ายรถเก๋ง ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักกระเด็นข้ามไปเล่นด้านขวาของถนน จังหวะนั้นมีรถกระบะ 2 ประตุ (รถกู้ชีพ) วิ่งมาจากอำเภอเสลภูมิ เส้นทางเสลภูมิ-คำโพนสูงมุ่งเข้าสู่ ต.ภูเงิน อ.เสลภูมิ ผู้ขับขี่รถเป็นเพศชาย อายุ 53 ปี เดินทางมาด้วยกัน 3 คน วิ่งสวนมาตามเลนปกติ จึงเกิดเหตุปะทะกับรถจักรยานยนต์ ที่กระเด็นข้ามเลนมา ส่งผลให้ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ทั้ง 3 คน เสียชีวิตบริเวณจุดเกิดเหตุ

จากการสอบถามผู้อยู่ในเหตุการณ์และญาติ พบว่าผู้เสียชีวิตทั้ง 3 ราย เดินทางมาจากร่วมทำบุญยกช่อฟ้า ที่บ้านหนองขุ่น ม.12 ต.วังหลวง และจะเดินทางกลับบ้าน ที่บ้านหนองแป้น ม.11 ต.นาเมือง อำเภอเสลภูมิ (ที่อยู่ห่างจากจุดเกิดเหตุ ประมาณ 2 กิโลเมตร) โดย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เพศชายอายุ 13 ปี) และผู้ซ้อนท้าย (เพศชายอายุ 8 ปี) ขณะชนกับรถกระบะกระเด็นออกจากรถจักรยานยนต์และเสียชีวิตบริเวณเกิดเหตุข้างรถจักรยานยนต์ ส่วนผู้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์อีก 1 คน (เพศชายอายุ 11 ปี) ถูกรถกระบะลากไปเสียชีวิตบริเวณข้างไหล่ทางของถนนที่เกิดเหตุ

ทีมสอบสวน/งานระบาดวิทยา รพ.สต.บ้านป่าชี อ.เสลภูมิ จ.ร้อยเอ็ด

ด้านคน

ผู้ขับขี่รถกระบะ เดินทางกลับจากการไปส่งผู้ป่วยที่ รพ.เสลภูมิ จะเดินทางกลับ อบต.ภูเงิน มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์มาหลายปี แต่สาเหตุที่ขับขี่รถยนต์ชนอาจเกิดจากห้ามล้อไม่ทัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถเก๋ง แล้วกระเด็นข้ามเลน ส่งผลให้รถกระบะชนจักรยานยนต์

ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เพศชาย อายุ 13 ปี 11 ปี และ 8 ปี เดินทางมาจากเที่ยวงานบุญที่หมู่บ้านใกล้เคียง คาดว่าจะกลับบ้านที่บ้านหนองแป้น ม.11 ต.นาเมือง อ.เสลภูมิ ผู้ขับขี่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาประมาณ 4 ปี มีพฤติกรรมขับรถเร็ว และไม่สวมหมวกนิรภัย

ด้านรถ (สภาพของยานพาหนะ)

- รถเก๋ง ใช้งานได้ปกติ ไฟท้ายด้านขวาแตก
- รถกระบะ 2 ประตู (รถตู้ซีพ) สภาพใช้งานได้ปกติ และมีการปฏิบัติงานนอกเหตุเป็นประจำ
- รถจักรยานยนต์ สภาพยังใช้งานได้ดี อายุการใช้งาน 6 ปี มี พรบ.

ด้านสิ่งแวดล้อม (สภาพถนน / ทัศนวิสัย)

ถนนบริเวณจุดเกิดเหตุเป็นถนนลาดยาง เส้นทางตรง สองข้างทางเป็นทุ่งนา ช่วงเกิดเหตุ มีรถสัญจรตามปกติ การจราจรปกติ

มาตรการ/ข้อเสนอแนะ จากการสอบสวนครั้งนี้

- การขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กที่มีอายุน้อยเกินไป ซึ่งยังไม่สามารถทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ผู้ปกครองจึงไม่ควรให้เด็กกลุ่มดังกล่าวขับขี่จักรยานยนต์
- การป้องกันตนเองกับการเกิดอุบัติเหตุซึ่งจะช่วยป้องกันในการบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิต เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ เป็นต้น
- การปลูกฝังจิตสำนึกประชาชนที่ดี และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะให้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจร

ตรวจสอบข้อมูลการประกันภัยเบื้องต้น ดังนี้

1. รถกระบะ บล-5058 รอ. ไม่พบข้อมูลการประกันภัย
2. รถเก๋ง กต-3054 รอ. มีพรบ.+ป.1 กับ บมจ.แอลเอ็มจี
3. รถ จยย.1กค-3005 รอ. พบมี พรบ. กับ บ.กลาง

เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2561 ผอ.คปภ.จว.รอ. และ ผจ.บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เดินทางมามอบเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทน ให้ผู้เสียชีวิตทั้ง 3 รายได้รับความคุ้มครองจาก พรบ. บ.กลางรายละ 35,000 บาท เป็นค่าปลงศพและจัดการงานศพจาก บ.กลาง ส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกรายละ 265,000 บาท ต้องรอผลคดีสิ้นสุด

จากกรณีนี้มีอะไรที่ควรสังเกตและนำมาวิเคราะห์เพิ่มเติมได้บ้าง

ทิศทางข่าวที่น่าสนใจ นอกจากประเด็นเด็กชายที่ขี่รถจักรยานยนต์อายุเพียง 13 ปี มีเพื่อนในวัย 11 ปี และ 8 ปี นั่งซ้อนท้ายมาด้วย ประเด็นนี้พบมากในสังคมชนบทช่วงปิดเทอม จนบางครั้งอาจดูเป็นเรื่องเคยชิน เมื่อเกิดเหตุก็แค่กล่าวถึงว่า เด็กยังไม่ถึงวัยขี่รถจักรยานยนต์ รูปร่างและการตัดสินใจยังมีไม่มากพอด้วยประการทั้งปวง แต่สำหรับกรณีนี้จากรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุของทีมสอบสวน / งานระบาศาวิทยา รพ.สต.บ้านป่าซอ อ.เสลภูมิ จ.ร้อยเอ็ด พบประเด็นที่น่าสนใจมากกว่านั้น คือ เด็กชายคนขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุ 13 ปี มีประวัติขี่รถจักรยานยนต์มาแล้ว 4 ปี นั้นหมายถึงว่า เด็กขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 9 ปี หรืออยู่แค่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 เท่านั้น

จากอายุ 9 ปี ซึ่งรถจักรยานยนต์จนถึงวันประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตในวัยเพียง 13 ปี จะเห็นได้ว่ามีความเสี่ยงมาตลอด เนื่องจากสภาพร่างกายที่ยังโตไม่เต็มที่ ความสามารถในการบังคับ ควบคุมรถ รวมถึงการตัดสินใจยังไม่เพียงพอ อวัยวะภายในทั้งกระดูกและสมองก็ยังไม่ “แข็ง” พอ เมื่อเกิดเหตุจึงมีโอกาสบาดเจ็บ เสี่ยงพิการหรือเสียชีวิตสูงมาก

คำถามอยู่ที่ว่า ตลอด 4 ปี พ่อแม่ ผู้ใหญ่ในครอบครัวและในชุมชนต้องทราบมาตลอดว่า เด็กซึ่งรถจักรยานยนต์ แต่เพราะเหตุใดจึงปล่อยให้มีการกระทำอันเสี่ยงอันตรายเช่นนี้มาตลอด ซึ่งยังมีประสบการณ์การขี่มานานเท่าใด บวกกับอายุที่ก้าวเข้าสู่ช่วงวัยรุ่น ความคึกคะนอง ความประมาทก็จะมากขึ้นตามไปด้วย เพราะคิดว่าตัวเองควบคุมสถานการณ์ได้และขี่รถคล่องแล้ว การขับขี่เร็ว ขี่รถซิ่ง ความคึกคะนองและความประมาท จึงเป็นความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่มากขึ้นไปด้วย ตรงตามรายงานของทีมสอบสวนอุบัติเหตุกรณีนี้ที่พบว่า เด็กมีพฤติกรรมขับขี่เร็วและไม่สวมหมวกกันน็อก

นอกจากนี้ เด็กที่ซ้อนท้ายอีก 2 คน พ่อแม่ปล่อยให้มามีพฤติกรรมเสี่ยงด้วยการฝากชีวิตไว้กับผู้ขับขี่ที่อายุเพียง 13 ปีเท่านั้นได้อย่างไร และเชื่อว่าไม่ใช่ครั้งแรกที่เด็กซ้อนท้ายกันแบบนี้

“ใช้ข้อมูลความสูญเสียมาเป็นบทเรียน เพื่อสร้างการรับรู้ของชุมชน”

การสืบสวนมนุษย์ปัจจัยในกรณีนี้ จึงมีไม่เพียงแค่พฤติกรรมรถขับซิ่งของเด็กเพียงอย่างเดียว แต่ต้องสืบมนุษย์ปัจจัยของผู้ปกครองเด็กและคนในชุมชน รวมถึงผู้นำชุมชนด้วยว่า เพราะเหตุใดจึงปล่อยให้ความเสี่ยงเช่นนี้มีอยู่กับประชากรของหมู่บ้าน

เกิดคำถามขึ้นว่า จะมีเด็กอายุน้อยๆ ซึ่งรถจักรยานยนต์และอยู่รอดปลอดภัย ไม่ตาย ไม่เจ็บ จนนอนเป็นผัก ไม่ผ่าตัดส่วนใดของร่างกายจากอุบัติเหตุ ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุใดจากการขับซิ่งหรือรถจักรยานยนต์เลย จนกระทั่งโตถึงอายุที่อยู่ในภาวะมีความรับผิดชอบจริงๆ สักกี่คน

คำตอบคือ มีเด็กส่วนหนึ่งที่รอดปลอดภัยดี แต่เด็กที่ติดกับดักอุบัติเหตุไปไม่ถึงเส้นชัยชีวิต ตายหรือพิการมานอนเป็นผักให้ดูแลตลอดชีวิต หากเป็นคนในครอบครัวเราจะยอมให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้ขึ้นจริงหรือ

นักข่าวต้องเอาประเด็นเหล่านี้ไปสอบถาม พูดคุยกับพ่อแม่ ผู้ใหญ่ ผู้ปกครองในชุมชน เพื่อให้เกิดความตระหนัก มองเห็นภาพความสูญเสียที่คาดเดาได้ไม่ยาก เพราะที่ผ่านมา ชุมชนอาจไม่กล้าเข้าไปเตือนกัน เพราะหากใครลุกขึ้นมาเตือนจะถูกหาว่ามายุ่งเรื่องส่วนตัว เสี่ยงต่อการเสียความสัมพันธ์ “ความเสี่ยงทางสังคม” (Social Risk)¹¹ ทำให้ชุมชนและสังคมมีข้อจำกัดต่อเรื่องนี้ กลายเป็นต่างคนต่างอยู่ ไม่อยากยุ่งเรื่องชาวบ้าน ลูกใครก็ดูแลเอง

ในกรณีนี้จึงควรใช้โอกาส ขณะที่ชุมชนของเด็กเสียชีวิตทั้งสามคน อยู่ในภาวะสูญเสีย ตกใจ เสียใจ ให้นำมาเป็นบทเรียนเพื่อไม่ให้เกิดกับเด็กคนอื่นอีก เชื่อว่า หากเดินหน้าทำข่าวอุบัติเหตุเชิงป้องกัน ด้วยการเจาะทะลุหัวใจของคนในชุมชน ช่วงที่กำลังเกิดความสูญเสีย จะสามารถทำให้เกิดพลังของผู้ใหญ่ที่จะห้ามปราม

¹¹ อ่านรายละเอียดเพิ่มเติม “พลเมืองดี” คนเสี่ยงของสังคมไทย -

<https://www.roadsafetynewstizen.com/2018/12/02/social-risk/#.XAO3S-EiGUL.lineme>



ซึ่งอาจทำให้มีมาตรการชุมชน ไม่ให้เด็กที่อายุน้อยขี่รถจักรยานยนต์หรือซ้อนท้ายกันเองได้ เพราะความสูญเสียตรงหน้า เป็นบทเรียนครั้งสำคัญสำหรับครอบครัวและชุมชน¹²



ภาพที่ 14 คำพูดของแม่ที่สูญเสียลูกชายจากอุบัติเหตุ
(อ้างอิงจาก <https://health.kapook.com/view163122.html>)

นอกจากกรณีเด็กขี่รถจักรยานยนต์ในวัยที่ไม่เหมาะสมแล้ว ยังมีอะไรอีก ที่นักข่าวสังเกตเห็นได้จาก รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุกรณีนี้ ...ลองเขียนคำตอบกันไว้ แล้วค่อยมาดูว่าเราคิดตรงกันหรือไม่

สิ่งที่พบ คือ รถคู่กรณี มีรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุดังนี้

1. รถกระบะ บล-5058 รอ. ไม่พบข้อมูลการประกันภัย
2. รถเก๋ง กต-3054 รอ. มีพรบ.+ป.1 กับ บมจ.แอลเอ็มจี
3. รถ จยย.1กค-3005 รอ. พบมี พรบ. กับ บ.กลาง

รถกระบะ บล-5058 รอ. ก็คือ รถกู้ชีพ ที่ในรายงานระบุว่า เป็นรถกระบะ 2 ประตู (รถกู้ชีพ) สภาพใช้การได้ปกติและมีการปฏิบัติงานออกเหตุเป็นประจำ ขณะเกิดเหตุเดินทางกลับจากการไปส่งผู้ป่วยที่ รพ.เสลภูมิ จะเดินทางกลับ อดต.ภูเงิน คนขับมีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์มาหลายปี แต่สาเหตุที่ขับรถยนต์ชนอาจเกิดจากหามล้อไม่ทัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถเก๋ง แล้วกระเด็นข้ามเลน ส่งผลให้รถกระบะชนรถจักรยานยนต์

จากการตรวจสอบมีข้อมูลว่า รถกู้ชีพไม่พบข้อมูลการประกันภัย ซึ่งหมายถึงไม่มี พ.ร.บ.บุคคลที่ 3 ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อไม่มี พ.ร.บ. ก็ย่อมหมายถึงอาจขาดต่อทะเบียนด้วย เมื่อดูต่อว่า หากขาดต่อทะเบียนแล้วจะมีอะไรอีก แน่นอนเมื่อไม่ต่อทะเบียน ก็ไม่เคยตรวจสภาพรถ

¹² (อ่านรายละเอียดข่าวที่เกี่ยวข้อง สรุปรวมที่เสวนา “มอไซค์วัยละอ่อนของขวัญหรือมัจจุราช” www.roadsafetythai.org/plan-detail.php?id=46&subid=76&cid=577)



จากกรณีนี้ หากมองเพียงผิวเผินว่า เด็กที่ขี่รถจักรยานยนต์เป็นฝ่ายผิด เพราะรถคู่กรณี คือรถกู้ชีพ อ้างว่า เกิดเหตุกะทันหัน ทำให้ห้ามล้อไม่ทัน ซึ่งรถจักรยานยนต์เกิดเหตุชนท้ายแล้ววิ่งมาประสานงากับรถกู้ชีพที่สวนทางมา ทำให้เสียชีวิตทั้ง 3 ราย แต่หากเจาะลึกในเชิงสืบอุบัติเหตุแล้ว ให้เหตุผลว่าห้ามล้อไม่ทัน เพราะเหตุเกิดกะทันหัน อาจไม่ใช่ความจริงทั้งหมด เพราะจากข้อมูลที่รถกู้ชีพไม่มีการทำ พ.ร.บ. ทำให้สันนิษฐานได้เบื้องต้นว่า ไม่ได้ตรวจสภาพรถด้วย การห้ามล้อไม่ทันเพราะกะทันหันหรือเพราะสภาพรถกู้ชีพเอง ก็ไม่อยู่ในสภาพใช้งานได้เต็มร้อย จึงเกิดคำถามว่า หากรถกู้ชีพสภาพเต็มร้อย อาจห้ามล้อได้ทันหรือไม่ และหากไม่เกิดเหตุนี้ รถกู้ชีพเองปลอดภัยจริงหรือ

ในแนวทางการทำข่าว จึงควรลงลึกในรายละเอียดรอบด้านเหล่านี้ด้วย ไม่ใช่มองเพียงว่า เด็กที่ขี่รถจักรยานยนต์ผิด และเป็นความบังเอิญที่เกิดเฉี่ยวท้าย แล้วรถเสียหลักมาเข้าเลนรถกู้ชีพ จึงเกิดการ “บวก” เต็มแรง ทำให้เสียชีวิต 3 ราย

ดังนั้นในรายละเอียดอีกด้านของข่าวนี้ จึงควรสืบเสาะ สอบถามข้อมูล เพื่อให้ข่าวถึงจุดที่มีการตรวจสอบรถกู้ชีพด้วย เพื่อทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ให้รถมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อป้องกันเหตุที่อาจตามมาได้อีก เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่ต้องใช้รถคันนี้ ทั้งคนขับ พนักงานหรือคนเจ็บป่วยที่ต้องอาศัยรถคันนี้ ซึ่งนั่นก็เท่ากับว่า นักข่าวที่ทำข่าวนี้อาจทำหน้าที่อย่างสมบูรณ์แล้ว

เทคนิคที่ 2 “อย่างนี้ก็ได้เธอ”



เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ผู้ใช้เฟซบุ๊กชื่อ “หน่วยกู้ภัยพยัคฆ์” ได้โพสต์ข้อความว่า “คนขับรุ่นจิ๋ว ไม่มีเจตนาว่าร้ายใดๆ แต่ขับมาในเวลาเร่งด่วน 07.46 น. สีแยกพระกุมาร อันตรายมากๆ ครับ”

ภาพถ่ายที่นำมาโพสต์ เป็นภาพของเด็กชายคนหนึ่ง **อายุประมาณ 8 ขวบ** สวมเสื้อสีแดง ผมเกรียน ดูก็รูปร่างยังเด็กอยู่ในวัยประถมศึกษา **กำลังขับรถกระบะ** สีเขียวไปตามถนนใน อ.พัยคณภูมิพิสัย จ.มหาสารคาม โดยมีเพื่อนวัยเดียวกัน 3 คน นั่ง อยู่หลังกระบะด้วย

หลังจากที่ภาพนี้ถูกเผยแพร่ออกไป ก็ทำให้ชาวเน็ตต่างออกมาแสดงความคิดเห็นในเชิงตำหนิว่า อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทำไมผู้ปกครองปล่อยให้ขับรถออกมาถนนใหญ่แบบนี้ได้ อันตรายมากๆ บางคนบอกว่าหากดูจากภาพ เหมือนกับรถจอดเฉยๆ แล้วเด็กขึ้นไปทำท่าขับเล่น

แล้วถ้ามองด้วยสายตาและคิดแบบนักข่าว เห็นอะไรจากภาพนี้และวิเคราะห์ว่าอย่างไร
ในเรื่องมนุษย์ปัจจัย เห็นอะไรบ้าง

1. เด็กคนขับอายุอยู่ระหว่าง 8-10 ปี
2. ขับรถกระบะ 1 คัน บนถนนสาธารณะขนาดกลาง-ใหญ่
3. มีเพื่อนวัยเดียวกันนั่งกระบะหลังอีก 3 คน

แค่ 3 ข้อนี้ก่อน อยากชวนคิดว่า จะวิเคราะห์ต่อไปได้อย่างไร

1. เด็กคนขับอายุระหว่าง 8-10 ปี วุฒิภาวะยังไม่เหมาะสมสำหรับการควบคุมยานพาหนะขนาดใหญ่ หรือแท้จริงแล้วเด็กวัยนี้ไม่เหมาะสำหรับยานพาหนะใดๆ ทั้งสิ้น นอกจากขี่จักรยานเล่นอยู่บริเวณบ้านในสถานที่ปลอดภัย ไม่ใช่เส้นทางที่ปะปนกับยานพาหนะอื่นๆ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้

นอกจากนี้ยังมีประเด็นประสบการณ์และการตัดสินใจขณะขับรถ ซึ่งแน่นอนว่าเด็กวัยนี้ยังไม่วุฒิภาวะมากพอ ไม่เคยอบรมหรือสอบใบขับขี่ ไม่รู้เรื่องกฎจราจรอย่างถูกต้องและยังมีความคึกคะนองของวัย เพราะวัยเดียวกันยังไม่มีใครขับได้ เมื่อเด็กขับได้ ขับเป็น จึงอาจมีการขับอวดและเมื่อได้รับการยกย่องกล่าวชม ก็จะขับด้วยความคึกคะนอง ใช้ความเร็ว จึงมีโอกาสเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น

ชวนคิดว่า ยังมีประเด็นอะไรที่นอกเหนือจากที่เขียนมาด้านบน ซึ่งเป็นเรื่องพื้นๆ และเป็นคำถามของคนที่เห็นภาพนี้อยู่แล้ว ในฐานะนักข่าวจะวิเคราะห์หรือสืบค้นข้อมูลใดต่อได้บ้าง ลองคิดดู (ฝากคำถามไว้ก่อน)

2. ขับรถกระบะบนถนนสาธารณะขนาดกลาง-ใหญ่ ในส่วนของรถมีประเด็นว่า สภาพรถดูเก่า มีการปะผุหลายแห่ง เป็นรถตอนเดียวที่ผ่านการใช้งานมาระดับหนึ่ง แล้วมีอะไรชวนคิดต่ออีกหรือไม่ (ฝากไว้เป็นคำถามเช่นกัน)

3. เพื่อนวัยเดียวกันนั่งกระบะหลังอีก 3 คน เด็กชายวัยเดียวกันเดินทางตามลำพังรวมคนขับคือ 4 คน หากเกิดอะไรขึ้นอาจไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองหรือแก้ไขสถานการณ์ได้ นับว่าอันตรายอย่างยิ่ง

กลับมาคำถามเดิม สำหรับนักข่าวแล้ว แค่นี้เพียงพอสำหรับการนำเสนอข่าวหรือไม่ หาก “ใช่” แสดงว่าคุณไม่ใช่ช่างข่าวสืบสวน แต่หากคำตอบคือ “ไม่” แล้วจะสืบอะไรต่อ จะหาข้อมูลจากไหน จะวิเคราะห์เหตุการณ์นี้เพื่อนำไปสู่การแก้ไขได้อย่างไร

ย้อนกลับไปข้อที่ 1 เรื่องของเด็กที่ขับรถ จากภาพจะเห็นว่าไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย และทำนั่งต้องขยับตัวเข้ามาด้านหน้า เพื่อให้เขาสามารถเหยียบคันเร่ง-เบรกได้ จากนั้นมีอะไรที่ต้องหาข้อมูลต่อ

การทำข่าวแต่ละข่าว นอกจากภาพที่เห็นแล้วยังต้องมีการสืบค้นข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงที่ถูกต้อง ซึ่งจากการสืบค้นข้อมูลพบว่า เด็กชายอายุระหว่าง 8-10 ปีมีส่วนสูงประมาณ 124-130 ซม. นี่คือนักที่รูปร่างปกติหรือเฉลี่ยที่ความสูงเฉลี่ย 125 ซม. ความยาวเอวถึงพื้น 80.5 ซม. โดยที่ช่วงขาจะยาวประมาณ 50 ซม. ในขณะที่เบาะรถ รุ่นเก่าที่ปรับไม่ได้มีระยะห่างประมาณ 55 ซม. ทำให้เด็กต้องเลื่อนตัวมาด้านหน้าและถ้ามองไปข้างหน้าได้จำกัด ก็ต้องหาเบาะหรือหมอนมารองนั่ง ยิ่งทำให้เขาไม่อยู่ตำแหน่งที่เหมาะสม ส่งผลต่อทัศนวิสัยในการมองไปข้างหน้า และที่สำคัญคือ เมื่อต้องเหยียบเบรก อาจจะเหยียบไม่ถนัดหรือไม่เต็มเท้า

นอกจากข้อจำกัดด้านสรีระร่างกายแล้ว ที่สำคัญคือ ข้อจำกัดในการรับรู้ความเสี่ยง (Hazard perception) รวมทั้ง “ทักษะในการตัดสินใจและควบคุมรถ” ซึ่งต้องอาศัยการเรียนรู้ ประสบการณ์ และช่วงวัยที่เหมาะสม

ต่อมาข้อที่ 2 เรื่องสภาพรถ จากการสอบถามผู้เชี่ยวชาญเรื่องรถยนต์ รถในภาพเป็นรถตอนเดียว คาดว่าเป็นรุ่นอายุประมาณ 18-19 ปี มีสภาพผุ และมีร่องรอยการชนช่วงกลางรถ สภาพเบาะปรับไม่ได้ ซึ่งคาดเดาไม่ยากว่า การรักษามารถคงไม่ได้เป็นไปตามกำหนดระยะเวลา เช่น การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง การตรวจสอบสภาพเบรก คลัสซ์ และอุปกรณ์รถต่างๆ ทั้งไฟเลี้ยว ไฟหน้า ใบปัดน้ำฝน ไม่น่าจะอยู่ในสภาพใช้งานได้ดีเป็นปกติหรือไม่ นอกจากนี้ จากการขยายภาพดู จะมีข้อสังเกตอีกแห่งคือ ดอกยางรถที่ดูจะเหลืออยู่ไม่มากนัก

ข้อที่ 3 เด็กที่นั่งกระบะหลังทั้ง 3 คนมีความเสี่ยงอะไรบ้าง

1. จุดที่นั่งของเด็กสี่เท้าทั้งสองคน อยู่บนไม้กระดานที่พาดไว้ ลักษณะสูง ตัวเด็กครึ่งบนอยู่สูงกว่าตัวรถ ห่างพื้นถนนเกือบ 2 เมตร หากมีการเบรกกะทันหัน โอกาสจะเสียการทรงตัว ร่างถูกสะบัดหลุดร่วงหล่นลงจากรถได้

2. เด็กสี่เท้าที่นั่งอยู่บนวัสดุกลมคล้ายรถ ลักษณะที่นั่งไม่มั่นคงปลอดภัยพอ แค่มือถือเกี่ยวเหล็กเพิ่มความมั่นคงเท่านั้น หากมีการชนก็อาจถูกสะบัดร่วงลงพื้นรถ หรือหากเบรกกะทันหันอย่างแรง ก็อาจร่วงหล่นลงพื้นถนนได้

ดูตัวอย่างกรณีอุบัติเหตุลักษณะถูกแรงรถกระชากจนร่วงลงพื้นถึงขั้นเสียชีวิตที่เคยเกิดขึ้นได้ที่

<https://bit.ly/2GHXNrt> หรือ <https://bit.ly/2GLvEA2>



ภาพที่ 15 ตัวอย่างภาพข่าวจากกรณีศึกษา นาคนั่งท้ายกระบะขบวนแห่ พลาดร่วงหัวฟาดพื้นเสียชีวิต

อีกประเด็นที่สำคัญคือ ผู้ปกครองของเด็กที่ขับรถและเพื่อนทั้ง 3 คน ทราบหรือไม่ว่า มีการขับรถยนต์ ซึ่งนับว่าอันตรายมากอยู่แล้วหรือในอีกด้านหนึ่ง อาจเป็นผู้ปกครองเองที่ใช้เด็กขับรถไปซื้อของให้ ก็อาจเป็นไปได้ คือนอกจากไม่ห้ามแล้วยังเป็นผู้สนับสนุนให้เด็กขับรถด้วย และเด็กน่าจะขับมานานในระดับหนึ่งจึงกล้าขับขีบบนถนนหลวงที่มีรถวิ่งมากมายเช่นนี้ ซึ่งนอกจากจะเสี่ยงอันตรายสำหรับตัวเองแล้ว ยังสร้างความเสี่ยงให้เพื่อนร่วมทางไปด้วย

“เจาะให้ถึงรากของที่มา เพื่อออกแบบว่าต้องใช้มาตรการแบบไหน”

แนวทางการนำเสนอข่าวนี้นี้ แม้ว่าจะจะเป็นเพียงการโพสภาพผ่านเฟซบุ๊กส่วนตัว แต่เมื่อนักข่าวพบพฤติกรรมเสี่ยงเช่นนี้และวิเคราะห์ตามที่กล่าวมาแล้ว จะนำข่าวนี้นี้ไปสู่จุดของการแก้ไข ป้องกันได้อย่างไร

การทำข่าวนี้อย่างจริงจัง ต้องเริ่มต้นที่การสืบเสาะหาให้ได้ว่า เด็กกลุ่มนี้มีบ้านอยู่ที่ใด โดยสอบถามข้อมูลเบื้องต้นจากผู้ถ่ายภาพ เนื่องจากอาจมีการถ่ายหลายภาพและมีรายละเอียดของรถมากกว่านี้ เช่น ทะเบียนรถ เพื่อตามไปให้ถึงต้นตอเจ้าของรถว่า เป็นใคร เกี่ยวข้องกับเด็กกลุ่มนี้อย่างไร เมื่อพบแล้ว อาจขอความร่วมมือกับเครือข่ายในการเข้าไปพูดคุยกับผู้ปกครองเด็กและผู้นำชุมชน ให้ห้ามปรามมิให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นอีก และต้องไปให้ถึงการห้ามเด็กขับรถยนต์โดยเด็ดขาด

แนวทางในการทำข่าว

ให้เจาะไปถึงเหตุอื่นๆ เพื่อให้เกิดระบบจัดการปัญหา จะได้ “เจ้าภาพ” ตัวจริงที่ต้องมามีส่วนร่วมในการจัดการ เกิดมาตรการองค์กร มาตรการชุมชน เพื่อเป็นเครื่องมือทางสังคมที่มากำกับพฤติกรรมของคนในองค์กร คนในชุมชน ถ้าเจาะได้รากของที่มา ก็จะออกแบบได้ว่า ต้องใช้มาตรการแบบไหน

เทคนิคที่ 3 สืบข่าวแบบย้อนรอย

อีกตัวอย่างของข่าวที่อยู่ในความสนใจของประชาชนทั่วไป ที่ควรทำข่าวสืบอุบัติเหตุในแนวทางย้อนรอยจากเหตุที่เคยเกิดขึ้น คือ

จากเหตุการณ์รับปีใหม่ เมื่อกลางดึก วันที่ 2 มกราคม 2562 เกิดอุบัติเหตุรถยนต์เก๋ง โตโยต้า วีโอส สีดำ พุ่งชนรถยนต์ฮอนด้า ซีอาร์วี สีบอร์นเทา จนตกลงไปในคลองชลประทาน ส่วนรถเก๋งค้างอยู่บนคอสะพาน เหตุเกิดใกล้กับโรงแรมศิรินาถการ์เด้นท์ ถ.คันคลองชลประทาน อ.เมือง จ.เชียงใหม่ โดยรถยนต์ฮอนด้า ซีอาร์วี หลังพุ่งตกลงไปในคลองชลประทาน ถูกกระแสน้ำพัดไปไกลกว่า 20 เมตร คนขับและผู้โดยสารที่นั่งมาในรถ 2 คน ติดอยู่ในรถนานกว่า 20 นาที กว่าเจ้าหน้าที่กู้ภัยจะมาถึง และดำน้ำลงไปช่วยเหลือนำตัวออกจากรถ และพาขึ้นมาบนฝั่ง เบื้องต้นทั้ง 2 คนไม่รู้สึกรู้สีกตัว เจ้าหน้าที่จึงรีบปฐมพยาบาลช่วยเหลือก่อนจะนำตัวส่งโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ โดยหนึ่งในผู้โดยสารที่นั่งอยู่ในรถยนต์ซีอาร์วีที่พุ่งตกลงไปในคลองชลประทาน คือ เซนติเมตร หรือ นายจตุภัทร เข้มนาถ อายุ 28 ปี เน็ตไอดอล สไตลิสต์ และพิธีกรรายการลันตุ้

ส่วนนายศุภกิจ เกิดซ้ำ หรือ โจ้ อายุ 30 ปี ผู้จัดการ เน็กซ์ทู นอร์มอล ผู้โดยสารอีกคนที่นั่งอยู่ในรถ ได้เสียชีวิตที่โรงพยาบาลตั้งแต่เมื่อคืนที่ผ่านมา ขณะที่เซนติเมตรมีอาการโคม่าไม่รู้สึกรู้สีกตัวและเสียชีวิตในเวลาต่อมา¹³



ภาพที่ 16 ตัวอย่างภาพข่าวจากกรณีศึกษา อุบัติเหตุรถยนต์เก๋งรถยนต์ฮอนด้าตกลงไปในคลองชลประทาน (อ้างอิงจาก <https://www.youtube.com/watch?v=j3pqtMCQqHQ>)

เหตุการณ์นี้ถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างมากถึงพฤติกรรมของคนขับรถเก๋งวีโอส ที่ขับรถไม่เคารพกฎจราจรขับในช่องไหล่ทาง ซึ่งต้องอยู่เทิร์นขวา แต่กลับไปในทางตรง ในขณะที่ซีอาร์วีอยู่ในช่องที่เลี้ยวขวาหรือตรงก็ได้ เมื่อหักรถเลี้ยวขวา จึงถูกรถวีโอสชนจนมีผู้เสียชีวิต โดยภาพทั้งหมดปรากฏชัดจากกล้องวงจรปิดในที่เกิดเหตุ แต่ยังมีอีกหลายแง่มุมที่น่านำมาเป็นบทเรียนในการสื่อสาร เพื่อทบทวนและหาทางป้องกันเหตุการณ์ลักษณะนี้ ตามบทวิเคราะห์ของนายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) รายละเอียดดังนี้

¹³ ดูรายละเอียดข่าวที่ <https://bit.ly/2C6pyEI>



1) ด้านบุคคล

1.1 รถวีเออส ซึ่งนอกจากประเด็นการอยู่ผิดช่องจราจร เพราะจะขับตรงไป แต่อยู่เลนไหล่ทาง ที่ใช้ U-turn และในข่าวและกล้อง CCTV ก็เห็นชัดว่าพยายามเร่งความเร็วให้ทันสัญญาณไฟเขียว (และตำแหน่งนี้ไม่ได้เป็นไฟ count down?? เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบจังหวะที่ต้องเตรียมหยุด)

มารดาผู้ขับขี่วีเออส ก็ระบุว่า ปกติไม่ได้ขับเอง ก็อาจจะเป็นอีกองค์ประกอบ ที่ส่งผลต่อการรับรู้ความเสี่ยง การตัดสินใจและความคุ้มครองขณะเกิดเหตุ (จังหวะเฉี่ยวชนไม่มีลักษณะที่จะเบรค?)

1.2 รถ CRV แม้จะอยู่ในช่องทางที่ตรงหรือเลี้ยวได้ แต่จากภาพไม่ชัดเจนเรื่องการให้สัญญาณไฟเลี้ยว ประกอบกับการอยู่ในช่องที่เลี้ยวได้เลย อาจจะทำให้ไม่คิดว่าจะมีรถด้านขวาขับตรงไป (หรืออาจจะอยู่ในมุมที่กระจกข้างมองไม่เห็น blind spot)

หมายเหตุ : อย่างไรก็ตาม ถ้าดูคลิปก่อนเหตุการณ์ ก็เห็นว่ามียุทธยานที่อยู่ช่องขวาสุด ก็มีพฤติกรรมขับตรงในลักษณะเดียวกับรถวีเออส

2) ด้านกายภาพ

ภาพจากกล้อง CCTV จะเห็นว่าเส้นแบ่งและสัญลักษณ์บนถนนเป็นเส้นจางๆ ไม่ชัดเจน รวมทั้งไหล่ทางซึ่งตีเส้นเหลือง (เกาะกลาง)

ราวสะพานกันตก เนื่องจากเป็นการชนเกือบ 90 องศา ทำให้มีแรงกระแทกกับราวสะพานที่ส่งผลให้แตกหักได้ทันที ไม่สามารถป้องกันรถตกลงไปคูน้ำ ซึ่งมีความลึกกว่า 2 เมตร ซึ่งถ้าพบความเสี่ยงของพฤติกรรมเฉี่ยวชนลักษณะนี้บ่อยๆ อาจจะต้องพิจารณาเพิ่มความแข็งแรงให้รองรับการชนมากขึ้น

3) การช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ

จากข่าวระบุว่าใช้เวลาเกือบ 20 นาทีกว่ากู้ภัยจะมาถึงและตรงใช้เวลาอีกพักใหญ่เพื่อนำผู้ประสบเหตุ ออกจากรถประกอบกับมีกระแสไฟฟ้าตัดวรถออกไปอยู่กลางคูน้ำ ทำให้เพิ่มความยากในการช่วยเหลือ

ในส่วนผู้ประสบเหตุ เนื่องจากเป็นการจมน้ำในลักษณะรถคว่ำ (ล้อชี้ขึ้นฟ้า) อาจจะทำให้การออกจากตัวรถกระทำได้ยากขึ้นและอาจจะไม่มีอุปกรณ์ทุบกระจกติดรถ หรือไม่สามารถใช้อุปกรณ์อื่นจัด/ทุบกระจก เช่น แผ่นเสียบเบาะพิงคอ

หมายเหตุ: ในข่าวระบุว่าผู้ประสบเหตุอีกท่านหนึ่งเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ แต่ไม่มีรายละเอียดอื่นๆ เช่น ได้คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ เพราะขณะพลิกคว่ำ ถ้าไม่คาดเข็มขัดก็จะพุ่งมาปะทะด้านหน้าเป็นเหตุให้บาดเจ็บหรือหมดสติ

ข้อพิจารณา ประกอบการสื่อสารและวางแผนแนวทางป้องกันแก้ไข

1) **เพิ่มการสื่อสารผู้ใช้รถใช้ถนน** โดยเฉพาะการให้สัญญาณ การอยู่ในช่องจราจรที่ถูกต้อง ใช้ความเร็วเหมาะสม รวมทั้งการประเมินความเสี่ยงและการตัดสินใจเมื่ออยู่ในสถานการณ์เสี่ยง ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น การทำ/ตอบใบอนุญาตขับรถ อีกประการคือ เน้นย้ำวิธีการช่วยเหลือตัวเองขณะรถตกน้ำ ซึ่งมีข้อแนะนำพื้นฐานอยู่ในสื่อช่องทางต่างๆ อยู่แล้ว

2) ควรพิจารณาปรับปรุงด้านกายภาพ ได้แก่

- การตีเส้นและระบุสัญลักษณ์บนพื้นถนนที่ชัดเจน เพื่อลดความสับสนในทิศทางจราจร
- การปรับสัญญาณไฟในแบบ count down เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ประเมินระยะเวลาการเตรียมหยุดได้เหมาะสม
- พิจารณานำข้อมูลจาก cctv เคสอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะนี้มาวิเคราะห์ผังการชน (collision diagram) เพื่อนำไปสู่สมมติฐาน-สาเหตุการชน และการป้องกันที่เหมาะสม

3) มีการทบทวนและขอความช่วยเหลือเมื่อรถพลิกคว่ำตกคูเมือง เพราะมีเหตุการณ์ที่รถตกคูเมืองเป็นระยะๆ (แต่กรณีนี้พลิกคว่ำ ล้อชี้ฟ้า) โดยเน้นทั้งระยะเวลาในการมาถึงจุดเกิดเหตุ ทักษะเจ้าหน้าที่-อุปกรณ์สำคัญที่ควรจะมีเพื่อทำให้ช่วยเหลือได้ทันทั่วทั้งที่

จากการตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังพบว่า มีเหตุการณ์รถตกคูน้ำมาแล้วหลายเหตุการณ์ ดังนี้

<https://www.youtube.com/watch?v=rHRJTkA6Pbc>

<https://www.youtube.com/watch?v=JRq0w5FCSN4>

<https://www.youtube.com/watch?v=df4xMHZh4jU>



โดยเฉพาะเคสที่ 3 เกิดเหตุเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2560 เป็นลักษณะหลุดโค้ง และพลิกตะแคงตกน้ำ ข้อมูลเหล่านี้ นักข่าวสืบสวนอุบัติเหตุควรนำไปคิดและทำประเด็น “ย้อนรอย” เคสตกคูน้ำ เพื่อหาทางป้องกันทั้งด้าน

- 1) พฤติกรรมขับขี่ ที่เป็นส่วนสำคัญที่สุด
- 2) กายภาพ ที่ต้องปรับ
- 3) การช่วยเหลือ ที่จะไม่ให้สูญเสียถึงชีวิต



ภาพที่ 17 ภาพข่าวกรณีอุบัติเหตุกระบะตกคูเมืองเชียงใหม่ (อ้างอิงจาก <https://www.youtube.com/watch?v=df4xMHZh4jU>)

บทส่งท้าย

“มนุษย์ปัจจัย เกี่ยวข้องกับทุก ๆ คน

มนุษย์ปัจจัยหรือความผิดพลาดอันเนื่องมาจากความเป็นมนุษย์ดังที่กล่าวแยกย่อยมา สุดท้ายแล้ว มนุษย์ปัจจัยที่สำคัญที่สุด ไม่ใช่เพียงแค่คู่มือ คนขับ คนนั่งหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้นๆ เท่านั้น แต่โลกในยุคปัจจุบันหรือที่เรียกว่ามนุษย์ 4.0 (และกำลังก้าวเข้าสู่ยุค 5.0 ในไม่ช้า) มนุษย์ปัจจัยจึงหมายถึง ทุกคน ทั้งคู่มือ นักข่าว ตำรวจและผู้รับสื่อทุกคน ที่ต้องศึกษาตรวจสอบทุกประเด็นกรณีให้รอบด้าน อย่าให้สื่อสมัยใหม่อย่างโซเชียล มาดึงความสนใจ จนทำให้การวิเคราะห์บิดเบี่ยงไปจากความเป็นจริง ทำให้หลงประเด็น สุดท้ายก็กลายเป็นเรื่องกระแสตรามาในโลกโซเชียล แต่ไม่เกิดประโยชน์หรือได้รับการวิเคราะห์สังเคราะห์ปัญหาอย่างถูกต้อง ไปให้ถึงต้นตอ เพื่อนำไปสู่การแก้ไขอย่างแท้จริง

ตัวอย่าง กรณีรถบรรทุกปูนเบรกแตกชนรถยนต์ที่จอดติดไฟแดง 4 คันรวด ที่สี่แยกห้วยบง ตำบลห้วยบง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2561¹⁴



ภาพที่ 18 ภาพหลังเกิดเหตุรถบรรทุกปูนเบรกแตกชนรถยนต์ที่จอดติดไฟแดง 4 คันรวด
(อ้างอิงจาก <https://www.thairath.co.th/clip/255373>)

เกิดอุบัติเหตุรถพ่วงบรรทุกปูนเบรกแตก พ่วงชนท้ายรถที่จอดติดไฟแดง 4 คันรวด ที่อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสระบุรี ส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บสาหัส 2 คน ทำให้เจ้าของรถที่ถูกชนจนลูกเมียบาดเจ็บ เกิดอารมณ์โมโห ตำรวจคนขับรถบรรทุกแบบเหยียดหยาม จนเกิดกระแสตรามาบนโลกโซเชียล

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2561 ขณะที่คนขับรถบรรทุก (ขอสงวนนาม) อายุ 51 ปี ขับรถพ่วงบรรทุกปูนมาเต็มคัน ต้นทางจากโรงปูนเขาวง มุ่งหน้าไปส่งที่โรงปูนในจังหวัดสระแก้ว เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุ ซึ่งอยู่ในระหว่างที่รถคันหน้าติดไฟแดงอยู่ คนขับรถพ่วงบรรทุกปูนได้พยายามจะเบรก แต่ไม่สามารถหยุดรถไว้ได้ จึงหักรถพุ่งไปบนเกาะกลางถนนเพื่อหยุดรถ แต่ด้านข้างรถก็ยังไม่สามารถเบรกทันรถคันหน้าติดไฟแดงเป็นคันสุดท้าย แรงกระแทกทำให้รถคันพ่วงชนรถที่จอดติดไฟแดงด้านหน้า ไปเป็นทอดๆ อีก 3 คัน แต่เนื่องเพราะรถคันสุดท้าย เป็นคันสุดท้าย อยู่ท้ายแถว และเป็นคันแรกที่ถูกชน ทำให้เสียหายทั้งด้านหน้าและด้านหลังของรถ

¹⁴ รายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <http://www.mediastudio.co.th/2018/10/30/341951/>



โดยคนขับไม่ได้รับบาดเจ็บ แต่ภรรยาและลูกสาววัย 1 ปี 7 เดือน ได้รับบาดเจ็บ ต้องนำตัวส่งโรงพยาบาล
สระบุรี โดยในที่เกิดเหตุมีปุนที่บรรทุกมา ตกเกื่อนถนน

คนขับรถสารภาพว่า รถเบรกไม่อยู่ เพราะบรรทุกน้ำหนักมามาก ได้พยายามหักพวงมาลัยให้ไปฟุ้งชน
เกาะกลางถนน เพื่อให้หยุด แต่ก็เอาไม่อยู่ จึงเกิดเหตุขึ้น

ประเด็นของข่าวนี้คือ เมื่อมีการเผยแพร่คลิปบนโลกออนไลน์ ให้เห็นเหตุการณ์หลังการชน ที่คนขับรถ
แก๊งมิตซูบิชิ ซึ่งถูกเมียบาดเจ็บ มีอาการโกรธ โมโหจนเฉียว มีการตำหนิคนขับรถบรรทุก พุดจาถูกเหยียดหยาม
คนขับในลักษณะของพื้นที่อยู่ อาชีพและค่าแรง โดยได้พุดไว้ว่า “กลับบ้าน จอดต่อติดไฟแดง ขับมาเบรก
ไม่อยู่ ถามหน้อยขับรถขนาดนี้ สภาพไม่พร้อมขับมาทำไม บริษัทอยู่ไหน ชื่ออะไร มา 3 คน ถ้าถูกตายจะมี
ปัญญาชาติใช้ไหม ค่าแรงเท่าไร พวกภาคอีสาน ทำแต่แรงงาน”

ในขณะที่คลิปก็มีภาพของคนขับรถบรรทุกที่สูงวัย อายุ 51 ปี ได้พยายามอธิบายว่าได้พยายามแก้ไข
สถานการณ์แล้ว มันเป็นเหตุสุดวิสัย ทำให้ภาพความต่างของคนสองคน คนหนึ่งคือผู้เสียหายที่ตำหนิ ขณะที่อีก
คนคือ ผู้ชนได้สารภาพผิด แม้แต่คนขับที่ถูกชนอยู่คั่นหน้า หรือคนที่ได้รับความเสียหายในอุบัติเหตุนี้ด้วย ก็ยัง
ยอมรับว่าเป็นเหตุสุดวิสัยและได้แสดงความเห็นใจคนขับรถบรรทุกที่ขับขึ้นพุดบาทว่า ไม่อย่างงั้นคงจะกว่านี้

ภาพเหตุการณ์นี้ ทำให้เกิดเป็นกระแสตรามาในโลกออนไลน์ มีคนเข้ามาแสดงความคิดเห็นมากมาย
ส่วนใหญ่ตอบโต้คนขับรถแก๊งมิตซูบิชิ ต่างๆ นานา โดยเฉพาะประเด็น “เป็นคนอีสานแล้วยังใจ” ในขณะที่มีคน
แสดงความเห็นใจคนขับที่เรียกกันว่า “ลุง” อย่างล้นหลาม โดยมองว่า ทำดีที่สุดแล้ว และทำผิดก็ยอมรับผิด ทำ
ให้คนขับรถมิตซูบิชิ ผู้เสียหาย ที่ถูกกระแสวิพากษ์วิจารณ์ จนต้องออกมาขอโทษในที่สุด

นี่คือ การสื่อสารในปัจจุบัน ที่ทำให้ประเด็นหรือเหตุแห่งปัญหาถูกกลบ ลบด้วยความรู้สึกของผู้คน โดย
อ้างอิงความเห็นใจ เป็นมนุษย์ปัจจัยที่ใช้ “ใจ” ในการตัดสินสิ่งที่เกิดขึ้นตรงหน้าเท่านั้น แต่ไม่ใช่หลักการ
วิเคราะห์ถึงเหตุแห่งผลครั้งนี้้อย่างแท้จริง

ที่สุดแล้ว อุบัติเหตุนี้เกิดขึ้นแล้วก็ชดใช้ค่าเสียหายกันไปตาม แต่ที่จบจริงๆ คือ จบความรู้สึกคนดูคลิป
ด้วยคำว่า “ขอโทษ” ของเจ้าของรถ ทั้งที่เขาเป็นผู้เสียหาย เป็นผู้ถูกระทำจากความประมาทของคนขับรถ
พ่วง และเลยไปถึงองค์กรที่เป็นเจ้าของรถด้วย (ซึ่งไม่มีใครเอ่ยถึงเลย)

ถ้อยคำของคนขับรถแก๊งผู้เสียหาย ตอนหนึ่งที่ว่า “ถามหน้อยขับรถขนาดนี้ สภาพไม่พร้อมขับมา
ทำไม” กลับไม่ถูกหยิบยกมาพุดถึง

ชวนคิดวิเคราะห์เหตุแห่งการชนด้วยมนุษย์ปัจจัย ในบทส่งท้ายนี้ เห็นอะไรบ้าง

หากไม่ถูกโลกโซเชียลดึงเข้าไปสู่วังวนแห่งตรรกะความคิดที่ใช้อารมณ์ ความรู้สึกเหนือเหตุผล โดยไม่
มองไปถึงรากของเหตุนี้ๆ สิ่งที่ต้องวิเคราะห์ตามหลักมนุษย์ปัจจัยมีอะไรบ้าง

1. จากคำถามของผู้เสียหายที่ถามว่า “ขับรถขนาดนี้ สภาพไม่พร้อมขับมาทำไม” นี่คือน่าคิด
และติดตาม เพราะหากดูจากสภาพรถแล้ว รถพ่วงคันนี้ไม่ได้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ร้อยเปอร์เซ็นต์ มีความเก่าใน
ระดับหนึ่ง ประเด็นนี้จึงควรขยายผลไปถึงสภาพและอายุรถว่า รถมีอายุการใช้งานกี่ปีแล้ว การตรวจสภาพครั้ง

สุดท้ายเมื่อไหร่ ทะเบียน ประกัน พ.ร.บ. มีถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ (เพราะจะเป็นตัวบ่งบอกถึงการตรวจสอบสภาพรถเบื้องต้นก่อนต่อทะเบียน ซึ่งนี่เป็นเพียงข้อสังเกตเบื้องต้นเท่านั้น)

นอกจากนี้ ยังตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถอื่นๆ เช่น ดอกยาง ส่วนควบอื่นๆ ของรถ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่สุดอย่างหนึ่ง เบรกไม่อยู่เพราะบรรทุกน้ำหนักมาก หรือเพราะเบรกแตก หรือเพราะอะไร

2. จากคำของคนขับรถพ่วงที่ระบุว่า รถเบรกไม่อยู่ เพราะบรรทุกน้ำหนักมาก ได้พยายามหักพวงมาลัยให้ไปพุงชนเกาะกลางถนน เพื่อให้หยุด แต่ก็เอาไม่อยู่ จึงเกิดเหตุขึ้น ประเด็นนี้ก็บ่งบอกชัดเจนแล้วว่าการบรรทุกมามีน้ำหนักมาก การสืบค้นต่อ คือดูน้ำหนักบรรทุกของรถคันนี้ที่มีการพ่วงมาด้วย และบรรทุกพูนมาเต็มทั้งตัวแม่และตัวพ่วง โดยวิธีการคำนวณน้ำหนักของพูนแต่ละกระสอบ (ขอดูใบบันทึกขนย้าย) ก็จะพอทราบคร่าวๆ ว่า น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ หากไม่เกิน ก็ต้องดูว่า สัมพันธ์กับสภาพรถหรือไม่

3. ตัวคนขับที่แม้ว่าจะไม่พบปริมาณแอลกอฮอล์ จะต้องสอบสวนเชิงลึกว่า ขับจากต้นทางที่โรงปูนเขาวง มุ่งหน้าไปส่งที่โรงปูนในจังหวัดสระแก้ว เป็นระยะทางกี่กิโลเมตร ใช้เวลาเท่าไร ขับมาแล้วกี่ชั่วโมง แวะพักที่ไหนบ้าง ใช้ความเร็วเท่าไร ประสบการณ์การขับรถก็ปีแล้ว เคยขับรถคันที่เกิดเหตุนี้หรือไม่ เคยขับรถมาส่งปูนเส้นทางนี้หรือไม่ และเพราะอะไรถึงเบรกไม่อยู่ ทั้งที่เห็นอยู่แล้วว่า ช่างหน้ามีสัญญาณไฟจราจร ทั้งหมดจะต้องลงลึกในรายละเอียด เพราะคนขับและรถเป็นปัจจัยสำคัญในการเกิดเหตุนี้ขึ้น ดังนั้นความผิดไม่ใช่คนที่จอดรถรอสัญญาณไฟอย่างถูกต้อง แต่เมื่อเกิดเหตุแล้วใช้คำพูดที่รุนแรงออกไป สิ่งที่ย้อนกลับมาจึงทำให้ประเด็นที่ควรสืบเสาะหาทั้งหมด บิดเบี้ยวไป

4. ไม่มีใครกล่าวถึงเจ้าของรถ หรือ บริษัทต้นสังกัดในการขนปูนซีเมนต์ (นอกจากผู้เสียหายที่ถามว่าบริษัทอยู่ไหน ชื่ออะไร) เพราะนี่คือต้นเหตุหลักที่ต้องสืบสวนว่า มาตรการองค์กรกับรถพูนคันที่เกิดเหตุ หรือรถพูนอื่นๆ รวมถึงยานพาหนะและคนขับ บุคลากรในองค์กรดีพอแล้วหรือยัง ผู้บริหารมีการรับรู้เกี่ยวกับยานพาหนะ หรืออุปกรณ์ของรถว่าพร้อมร้อยเปอร์เซ็นต์หรือไม่ มีนโยบายในการเลิกใช้งานสำหรับยานพาหนะทั้งหมดหรือเสื่อมสภาพอย่างไร นโยบายหรือการคัดสรรพนักงานขับรถเป็นอย่างไร มีการให้คงกะทำงานเกินชั่วโมงหรือไม่ สำหรับคนอายุ 51 ปี สมรรถนะร่างกาย สายตา โรคประจำตัว ความสามารถในการตัดสินใจยอมเสื่อมถอยหรือซาลง เหล่านี้เคยมีการตรวจร่างกายหรือทดสอบสมรรถนะอยู่ประจำหรือไม่

5. สุดท้ายเกิดคำถามว่า หากไม่เกิดเหตุการณ์นี้ ที่แยกนี้ แล้วจะไม่เกิดเหตุการณ์ขึ้นที่อื่น แยกอื่น หรือวันอื่นอีกแน่หรือ สำหรับรถคันนี้ บรรทุกขนาดนี้ และคนขับคนนี้ หรือคนอื่นก็ตาม หรือจะปล่อยให้ความคิดที่ว่า “ดีแล้วที่คนขับรถพ่วงบรรทุกตัดสินใจขับหลบไปที่เกาะกลางถนน ขับขึ้นฟุตบาท ไม่อย่างนั้นคงเลวกว่านี้” มาเป็นบทสรุปของเหตุการณ์ จนกว่าจะเกิดเหตุแบบนี้ขึ้นกับตัวเรา หรือกับคนในครอบครัวเช่นนั้น

“ตรรกะของเหตุ จึงควรขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง มิใช่เกิดจากอารมณ์ เพราะจะทำให้เหตุแห่งปัญหาถูกบดบัง ไม่ได้รับการตรวจสอบ เพื่อนำไปสู่การแก้ไข “

การสืบสวนอุบัติเหตุหรือการชนบนถนน ด้วยเหตุแห่งมนุษย์ปัจจัย ต้องใช้เข็มทิศในการสืบสวนไปให้ถึงต้นตอ นั่นคือ มาตรการองค์กรหรือนโยบายขององค์กร ที่เป็นต้นทางของยานพาหนะและบุคคลนำไปสู่การแก้ไข ต้องหาข้อมูลโยงไปให้เห็นว่า ถ้าเจาะไปที่ต้นตอของระบบจัดการความปลอดภัย แล้วเข้าไปตรวจสอบ ชี้ให้เห็น โดยดึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าของเจ้าภาพร่วม ก็จะสามารถแก้ปัญหาคาเกิดอุบัติเหตุที่ต้นตอได้

ตัวอย่างที่ยกในบทส่งท้าย ชี้ให้เห็นว่า อย่าปล่อยให้วิวาทะในโลกโซเชียล ทำให้ต้นเหตุที่แท้จริง คือ สภาพของรถ สภาพของคนขับ หรือมาตรการองค์กรล่อยนวล

มีข้ออ้างจากเหตุการณ์รถพ่วงบรรทุกปูนชนรถติดไฟแดงนี้ว่า ไม่ชนวันนี้ ก็ต้องชนวันหน้า อยู่ที่ว่าวันนั้นจะสูญเสียมากแค่ไหน หากไม่มีการตรวจสอบทั้ง 3 ปัจจัยอย่างแท้จริงคือ สภาพรถ สภาพคนขับและมาตรการองค์กร

(1)

จริยธรรมและจรรยาบรรณของหมาเฝ้าบ้าน

“มีจรรยาบรรณบ้างไหม?” คำถามนี้อาจเคยได้ยินกันมาบ้าง ไม่ใช่แค่เฉพาะวิชาชีพสื่อมวลชน ถ้าไตร่ตรองแล้วคิดตาม คำว่า “จรรยาบรรณ”¹ จะเป็นเหมือนกฎเหล็กของวิชาชีพนั้น ๆ สามารถจับต้องได้ เพื่อใช้เป็นกฎ กติกา มารยาท ให้คนในวิชาชีพปฏิบัติตาม

แม้คำว่า จรรยาบรรณ จะต่างจากคำว่า “คุณธรรม”² และ “จริยธรรม”³ แต่ในอีกมิติหนึ่ง ถ้ามองอย่างลึกซึ้งจะพบว่า ถ้าไม่มีคุณธรรม จริยธรรมอยู่ในตัวบุคคล อาจส่งผลต่อจรรยาบรรณที่ควรจะมี ควรปฏิบัติ ทำให้ถูกละเลยได้อย่างง่ายดาย ดังนั้นไม่ว่าจะวิชาชีพไหน ถ้ามีคุณธรรม จริยธรรมอยู่ในใจ และรู้จักวิชาชีพของตนอย่างถ่องแท้ เข้าใจ การรักษาไว้ซึ่งจรรยาบรรณในอาชีพของตนเองจะทำได้ง่าย โดยไม่ฝืนความรู้สึก

การถามถึงเรื่องจรรยาบรรณมีในหลายวงการก็จริง แต่ต้องยอมรับความจริงว่า หมาเฝ้าบ้านอย่างอาชีพสื่อมวลชน ถูกถามว่า “..มีจรรยาบรรณบ้างไหม..” อยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะในยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่การสื่อสารอยู่แค่เพียงปลายนิ้ว คลิกละสัมผัสก็สามารถรับรู้ข้อมูลข่าวสารได้เหมือนอยู่ในเหตุการณ์ เพราะมีการนำเสนอข่าวทั้งเนื้อหา ภาพ คลิปที่เน้นความรวดเร็ว ฉับไว เพื่อให้ทันต่อการนำเสนอ การทำงานของสื่อมวลชนจึงถูกมองว่า เป็นดั่งฝูงหมาเฝ้าบ้านที่รุกกันเข้าขย้ำเหยื่อในที่เกิดเหตุ มากกว่าการเข้าไปค้นหาข้อเท็จจริง เพื่อนำเสนอในมุมลึกให้คนได้ติดตาม ยิ่งถ้าข่าวนั้นเป็นเรื่องของบุคคลสาธารณะ สังคมกำลังจับตามอง ยิ่งเกิดประเด็นให้เกิดคำถามได้ง่ายขึ้น

เนื่องจาก การปฏิบัติงานและการนำเสนอข่าว ภาพข่าวของสื่อมวลชนที่ผ่านมาถูกสังคมวิพากษ์วิจารณ์และตั้งคำถามถึงพฤติกรรมอันไม่เหมาะสมต่อผู้ตกเป็นข่าวในหลายเหตุการณ์ อาทิ การทำข่าวหรือถ่ายภาพที่ไม่เหมาะสมของผู้เจ็บป่วย ผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ภัยพิบัติ วินาศกรรม หรือเหตุ

¹ จรรยาบรรณ หมายถึง สิ่งที่ควรประพฤติปฏิบัติในฐานะที่เป็นสมาชิกของหมู่คณะหรือกลุ่มอาชีพ ดังตัวอย่างว่า แพทย์ต้องมีจรรยาแพทย์หรือจรรยาบรรณของแพทย์ เช่น ต้องไม่เปิดเผยความลับของคนไข้ ครูต้องมีจรรยาครูหรือจรรยาบรรณของครู เช่น ต้องไม่นำข้อสอบมาเปิดเผยก่อนสอบ (อ้างอิงจาก <http://www.royin.go.th/?knowledges-category=i-love-thai-languages&paged=35>)

² คุณธรรม หมายถึง ธรรมะที่เป็นความดี ซึ่งคนควรมีประจำตน ธรรมะซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์สุขแก่มวลมนุษย์ คนมีความรู้หากไม่มีคุณธรรมอาจใช้ความรู้ที่สร้างสิ่งที่ไม่ดีสนองความต้องการของตน และเนื่องจากขาดคุณธรรม สิ่งที่ทำนั้นจึงอาจทำลายผู้อื่น (อ้างอิงจาก <http://www.royin.go.th/?knowledges=คุณธรรม-๕-พฤษภาคม-๒๕๕๒>)

³ จริยธรรม (ethics) มาจากคำในภาษากรีกว่า ethos หมายถึง บุคลิกภาพหรือสิ่งที่คนตีประพฤติปฏิบัติ เพื่อจะได้มีบุคลิกภาพที่ดี แต่โดยทั่วไปแล้ว จริยธรรมจะมีพื้นฐานทางด้านปรัชญาที่ว่าด้วยการตัดสินใจของมนุษย์ที่จะเลือกระหว่างความดีกับความชั่ว เป็นพฤติกรรมที่สร้างขึ้นจากสมองพฤติกรรมที่ผ่านการคิดในเชิงศีลธรรมหรือปรัชญา เกี่ยวเนื่องกับสิ่งที่พึงปฏิบัติต่อสังคมหรือต่อเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน เป็นสิ่งที่เราควรจะต้องกระทำเพื่อให้โลกนี้ดีขึ้น ซึ่งหลักปฏิบัติใครจะนำไปประพฤติตามก็ได้หรือไม่ประพฤติก็ได้ แตกต่างจากกฎหมายที่ใครไม่ประพฤติตามก็จะถูกลงโทษ (ดร.ณิธิรุย์รักษ์และคณะ, 2558)

รุนแรง ตลอดจนการทำข่าวและภาพข่าวของผู้ต้องหาที่ตำรวจนำมาแถลงข่าวหรือนำมาทำแผนประกอบการรับสารภาพ อันอาจเป็นการล่วงละเมิดสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ต้องหา เช่น กรณีการเสียชีวิตของดาราสาว “น้องอิน” น.ส.ณัฐนิชา เชิดชูบุพการี อายุ 20 ปี อดีตนักแสดงเด็กชื่อดังที่รู้จักกันในบทบาทของมดตะนอย จากละครเรื่องแก้วตาดวงใจ จนให้เป็นดาราขวัญใจของคอละครทั่วประเทศ

จากเหตุการณ์ที่น้องอินเสียชีวิต เพราะประสบอุบัติเหตุขับรถยนต์เสียหลักตกข้างทางชนกับต้นไม้ บนถนนทางหลวงหมายเลข 9 ต.เชียงรากน้อย อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ส่งผลให้มีการนำเสนอข่าวในแง่มุมต่าง ๆ รวมถึงตามขุดคุ้ยถึงชีวิตรักกับเพื่อนสาว ชีวิตครอบครัว สถานภาพครอบครัวที่ต้องเลี้ยงดูคุณแม่มีใครในวงการบันเทิงที่น้องสนิท เกี่ยวโยงไปถึงเลขทะเบียนรถของน้องเป็นเลขเสี่ยงอุบัติเหตุ ภาพถ่ายตั้งแต่สมัยเด็ก จนถึงดราม่าน้องใส่ชุดบิกินี ฯลฯ แทบจะกล่าวได้ว่า เจาะกันทุกซอกทุกมุมเท่าที่จะหาได้ นักข่าวเกาะติดตามรายวันตั้งแต่เสียชีวิตจนกระทั่งวันเผา มีการพาดหัวที่แรง และนำเสนอภาพที่ไม่เหมาะสม

ทุกอย่างที่กล่าวมาถูกแพร่สะพัดไปอย่างรวดเร็วในโลกโซเชียล และยังคงอยู่ ขณะที่คุณแม่ของน้องร่ำไห้ต่อการจากไปของลูกสาวปีมะจะขาดใจ

จึงไม่น่าสงสัย หากจะมีการทวงถามถึงเรื่องความรับผิดชอบทางจริยธรรม ซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่ต้องใช้จิตสำนึก พิจารณาและใคร่ครวญถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ที่เป็นข่าว ญาติพี่น้องและครอบครัว

จากเหตุการณ์ของน้องอิน ทำให้คณะกรรมการจริยธรรม สภาการหนังสือพิมพ์แห่งชาติ ทำจดหมายเปิดผนึกถึงสมาชิกสภาการหนังสือพิมพ์แห่งชาติและสื่อมวลชนทุกแขนง เรื่อง ขอให้สื่อมวลชนระมัดระวังการนำเสนอข่าวที่สุ่มเสี่ยงต่อการละเมิดศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

ลงวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2561 โดยมีใจความว่า ตามที่สื่อมวลชนได้นำเสนอข่าวการเสียชีวิตของ “น้องอิน” น.ส.ณัฐนิชา เชิดชูบุพการี อายุ 20 ปี อดีตนักแสดงเด็กชื่อดังที่ประสบอุบัติเหตุขับรถยนต์เสียหลักตกข้างทางชนกับต้นไม้ บนถนนทางหลวงหมายเลข 9 ต.เชียงรากน้อย อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา โดยได้มีการพาดหัวข่าวในลักษณะที่สุ่มเสี่ยงต่อการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ แม้ว่าผู้ตกเป็นข่าวจะเสียชีวิตไปแล้ว

การนำเสนอข่าว และพาดหัวข่าวในลักษณะดังกล่าว ยังเป็นการละเมิดข้อบังคับว่าด้วยจริยธรรมแห่งวิชาชีพหนังสือพิมพ์ สภาการหนังสือพิมพ์แห่งชาติ พ.ศ. 2559 หมวดการเคารพสิทธิส่วนบุคคลและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ข้อ 13 หนังสือพิมพ์ต้องเสนอข่าวโดยคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลที่ตกเป็นข่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ต้องให้ความคุ้มครองอย่างเคร่งครัดต่อสิทธิมนุษยชนของเด็ก สตรี ผู้ด้อยโอกาส รวมทั้งต้องไม่เป็นการซ้ำเติมความทุกข์หรือโศกนาฏกรรมอันเกิดแก่เด็ก สตรี ผู้ด้อยโอกาส และผู้มีอัตลักษณ์แตกต่างในสังคม

คณะกรรมการจริยธรรม สภาการหนังสือพิมพ์แห่งชาติ จึงขอความร่วมมือมายังองค์กรสมาชิกและเพื่อนสื่อมวลชนร่วมวิชาชีพทุกแขนง โปรดใช้ความระมัดระวังในการได้มาและการนำเสนอข่าว โดยคำนึงถึง

ความรู้สึกของญาติผู้เสียชีวิต รวมถึงหลีกเลี่ยงการเสนอข่าวที่เป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์⁴

จรรยาบรรณกับความรับผิดชอบทางกฎหมาย

นอกจากความรับผิดชอบเรื่องการนำเสนอที่เป็นข้อเท็จจริงแล้ว ความรับผิดชอบสำคัญอีกอย่างต่อคือ “ความรับผิดชอบทางกฎหมาย” ต้องศึกษากฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายอาญาว่าด้วยความผิดฐานหมิ่นประมาท พระราชบัญญัติความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พระราชบัญญัติว่าด้วยคดีเด็กและเยาวชน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความผิดฐานละเมิดต่อชื่อเสียง เกียรติยศ ทั้งนี้เพราะความรับผิดชอบทางกฎหมายเป็นข้อจำกัดในการใช้สิทธิ เสรีภาพประการหนึ่ง ภายใต้หลักประกันสิทธิ เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นของประชาชน ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ

นักข่าวจึงต้องระมัดระวังในการใช้ถ้อยคำ และการรายงานข่าวที่ต้องเคารพหลักการพูดความจริง เพราะการพูดตอกย้ำหรือพูดซ้ำ ๆ อาจก่อให้เกิดความคล้อยตาม ในสิ่งที่ไม่เป็นจริง อาจก่อให้เกิดการย้ายแ่งแยกหรือก่อให้เกิดผลเสียตามมาในภายหลัง ดังนั้น คำพูดที่นักข่าวนำเสนอออกไป จึงควรกรองก่อนและเป็นการนำเสนอข้อเท็จจริง เป็นกลาง ไม่ควรใส่สี เพื่อให้เกิดการเข้าใจผิดเกิดขึ้น

นอกเหนือจากความรับผิดชอบทางกฎหมายแล้ว “ความรับผิดชอบทางจริยธรรม” เป็นสิ่งที่ต้องมีอยู่ในตัวของนักข่าวด้วยเช่นกัน โดยเป็นสิ่งที่ต้องใช้จิตสำนึกในระหว่างการทำงาน พิจารณาและไตร่ตรองถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ที่เป็นข่าว ญาติพี่น้องและครอบครัว ในแง่ของการกำกับ ดูแลและควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพสื่อมวลชน ให้อยู่ในกรอบของจริยธรรมนั้น

ผู้ที่ก้าวเข้ามาทำหน้าที่เป็น ‘นักข่าว’ ซึ่งเปรียบเหมือนหมาเฝ้าบ้าน ควรถามตัวเองก่อนเข้าสู่วงการข่าวว่า พร้อมหรือไม่ มีสปิริตในเรื่องของความรับผิดชอบต่ออย่างน้อยแค่ไหน

สื่อมวลชนที่ดีต้องมีสองข้อ คือ ความรับผิดชอบต่องานข่าวที่ตัวเองทำและนำเสนอ ทั้งในด้านจริยธรรมและด้านกฎหมาย หากปฏิบัติได้อย่างเคร่งครัดก็จะเป็นสื่อมวลชนที่มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ต่อสังคมและวิชาชีพที่ทุกคนอยากเห็น

⁴ จริยธรรมวารสารศาสตร์

(2)

การเผยแพร่และสะพัดข่าวในยุค Social Network

“ทำไมต้องนำเสนอข่าวอุบัติเหตุคนตายทุกวัน”

การนำเสนอข่าวเป็นสิ่งที่ดี แต่ถ้านำเสนอข่าวร้าย ๆ ตลอด ก็อดคิดไม่ได้ว่า คนนำเสนอจะมีความสุขในการนำข่าวการตายจากอุบัติเหตุ ซึ่งเหมือนกับโดนบังคับให้ต้องลดปริมาณการนำเสนอลงบ้าง

“การนำเสนอภาพผู้เสียชีวิตในสื่อโทรทัศน์หรือสื่อสิ่งพิมพ์เป็นการละเมิดศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือสิทธิของผู้ตายหรือไม่”

ในสื่อโทรทัศน์หรือสื่อสิ่งพิมพ์มักจะนำเสนอภาพผู้เสียชีวิตทั้งแบบเซนเซอร์และไม่เซนเซอร์ ซึ่งเหมือนเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของครอบครัวผู้เสียชีวิต การไม่ให้เกียรติผู้เสียชีวิต บางทีถ้าจำเป็นต้องเสนอข่าวจริง ๆ ก็น่าจะนำเสนอภาพสถานที่เกิดเหตุแทน

ยกตัวอย่างกรณีทหารอังกฤษถูกฆ่าเมื่อกลางปี สื่อต่าง ๆ แทบไม่มีรูปศพของผู้เสียชีวิตเลยหรือกรณีสึนามิที่ญี่ปุ่น มีผู้เสียชีวิต 20,000 คน กลับไม่มีภาพผู้เสียชีวิตแม้แต่ภาพเดียว แต่ถ้าเป็นสื่อไทยทำไมต้องเน้นขายข่าวให้มีภาพเลือด ภาพศพเต็มไปหมด มีใครเคยนำเสนอประเด็นนี้ให้สมาคมนักข่าวหรือสมาคมนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทยบ้างไหม

สมาชิก จากเว็บไซต์ Pantip.Com หมายเลข 2XXX109 และ forlond ได้โพสต์กระทู้ตั้งคำถามคาใจไว้อย่างน่าสนใจ มีเพื่อนสมาชิกเข้ามาแสดงความคิดเห็นมากมาย ทั้งประเด็นเห็นตรงกันและเห็นต่างกัน

ปรากฏการณ์ที่มีการตั้งกระทู้ถามเช่นนี้มีบ่อยขึ้นและมากขึ้นในยุคดิจิทัล 4.0 ที่การสื่อข่าวเปลี่ยนจากการสื่อสารทางเดียวเป็นการสื่อสารแบบสองทางมากขึ้น การตัดสินใจและกำหนดประเด็นข่าวไม่ได้อยู่ที่กองบรรณาธิการหรือองค์กรสื่อเพียงอย่างเดียว แต่ประชาชน ผู้รับสารมีบทบาทในการกำหนดทิศทางของข่าวและประเด็นของสังคมเพิ่มมากขึ้น

จากการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการสื่อข่าวและการพัฒนาของเทคโนโลยี **ประเด็นความถูกต้องตามกรอบจรรยาบรรณของสื่อ** จึงต้องปรับให้เหมาะสมกับลักษณะของสื่อออนไลน์และสื่อสังคม ทั้งในเรื่องของการรักษาความน่าเชื่อถือของการรายงานข่าว **ประกอบด้วยข้อความที่เป็นความเห็น ข้อมูลที่ตรวจสอบได้และยังตรวจสอบไม่ได้** เป็นเส้นบาง ๆ ของสื่อมวลชนที่ต้องนำเสนอข่าวที่รักษามาตรฐานของจรรยาบรรณสื่อท่ามกลางกระแสที่เต็มไปด้วยอารมณ์ ความรู้สึกมาเกี่ยวข้อง

ในยุคที่ Social Network กำลังเบ่งบาน หากสื่อทำหน้าที่สื่อสารข่าวออกไป โดยไม่ตรวจสอบให้รอบคอบ ถูกต้องเสียก่อน ทั้งเนื้อหา เรื่องราว ภาพ เสียง หรืออื่น ๆ จะทำให้ความจริงผิดและขยายวงกว้างในโลกโซเชียลได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นลูกโซ่ตามไปด้วย

ขายข่าวด้วยความเร็ว ลึก แคลไหนดที่เรียกว่า ไม่ล้ำเส้น

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น แม้การนำเสนอข่าวต้องการความรวดเร็ว ฉับไว แต่การเผยแพร่ข้อมูลที่มีความถูกต้อง ทั้งเอกสาร สถิติ ภาพถ่าย อินโฟกราฟฟิก เสียง วีดีโอ ข้อเท็จจริงกับแหล่งข่าวอื่น หน่วยงาน ผู้ที่เกี่ยวข้องให้แน่ใจก่อนนำเสนอ โดยระบุ อ้างอิง สำนักข่าวหรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้น ๆ และรายงานตามความเป็นจริง ครบถ้วน ตรงไปตรงมา ไม่สอดแทรกความคิดเห็นหรือบิดเบือน ไม่คาดเดา ไม่ชี้นำ ไม่สร้างความเข้าใจผิดในเนื้อหาข่าวยาน นำเสนออย่างรอบคอบและเป็นธรรมกับทุกฝ่าย โดยเฉพาะจำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตและความเสียหาย ก่อนรายงานต้องตรวจสอบว่า เจ้าหน้าที่ได้แจ้งญาติพี่น้องของผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ หรือยัง หากยังก็ยังไม่สามารถนำเสนอได้ เสนอข่าวที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ คำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม

การรายงานข่าวหรือเปิดเผยภาพผู้ที่มีความทุกข์ ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ ต้องกระทำด้วยเคารพและคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ความเป็นส่วนตัว สิทธิส่วนบุคคล นำเสนออย่างเหมาะสมและระมัดระวัง โดยคำนึงถึงความรู้สึกของญาติพี่น้องผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บที่ต้องรับรู้ข่าวร้ายผ่านทางสื่อ ไม่นำเสนอข่าวที่ส่งผลกระทบต่อด้านลบต่อผู้ตกเป็นข่าวซ้ำ ๆ

เสนอข่าวโดยใช้ภาษาเหมาะสมถูกต้อง เสนอภาพข่าวที่เกิดขึ้นจริงโดยไม่ใช้การตัดต่อ ตกแต่งภาพเพื่อบิดเบือน รวมทั้งมีมาตรการป้องกันการนำเสนอภาพที่ไม่เหมาะสม เคารพสิทธิส่วนบุคคลของผู้เป็นแหล่งข่าว การทำข่าวอุบัติเหตุ ต้องหลีกเลี่ยงหรืองดเว้นการถ่ายภาพ ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ที่มีลักษณะอุจาด และสร้างความรู้สึกสยดสยอง หรือแม้แต่การถ่ายภาพผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ แล้วมาทำการเบลอภาพก็ไม่ควรทำอย่างยิ่ง

วิเคราะห์ข่าว (จากแหล่งข้อมูลประเภทต่าง ๆ) บนหลักการที่เป็นกลาง ถูกต้อง เพียงตรงและเป็นธรรม (ใช้หลักวิทยาศาสตร์เข้ามาจับในงานวิเคราะห์ข่าว)

การแก้ไขข้อมูลเมื่อเกิดความผิดพลาดเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงควบคู่กันไปด้วย

“จริยธรรมในเรื่องของการตรวจสอบความถูกต้อง ข้อเท็จจริง จึงจำเป็นต้องมีในการทำข่าว”

สิทธิส่วนบุคคล

นายจักรกฤษ เพิ่มพูน กรรมการนโยบายด้านกิจการสื่อสารมวลชน องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย (ไทยพีบีเอส) ได้กล่าวไว้อย่างน่าสนใจว่า การใช้สื่อสังคมออนไลน์ เป็นประเด็นที่อ่อนไหวอย่างยิ่งในการละเมิดบุคคลอื่น เพราะการไม่ได้ผ่านกระบวนการตรวจสอบก่อนการเผยแพร่ และความเข้าใจว่าเป็นสื่อส่วนบุคคล ที่ไม่ต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น ฉะนั้นผู้ใช้สื่อสังคมออนไลน์ โดยเฉพาะผู้ที่สังกัดองค์กรสื่อ มักจะใช้ถ้อยคำที่รุนแรงหรือคำทอ ดุถูก เหยียดหยามบุคคลอื่น เป็นกรณีที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง และผู้เสียหายหรือผู้ถูกละเมิดอาจไม่เข้าใจว่า สามารถใช้สิทธิในการแจ้งความดำเนินคดี หรือฟ้องร้องเพื่อปกป้องตนเองได้ ดังนั้น เรื่องของสิทธิส่วนบุคคลจึงเป็นสิ่งสำคัญที่นักข่าวไม่ควรหลงลืมหรือมองข้าม เพราะอาจส่งผลถึงการถูกฟ้องกลับได้

สิทธิส่วนบุคคล เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องระหว่างกฎหมายและจริยธรรม บ่อยครั้งที่นักข่าวจะถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่า นำเสนอข่าวที่เป็นเรื่องส่วนตัวของบุคคลต่าง ๆ ในสังคม โดยเฉพาะคนที่มีชื่อเสียงหรือบุคคลสาธารณะ อย่างดารา นักแสดง นักร้อง หรือนักการเมือง ซึ่งนักข่าวจะเฝ้าติดตาม เกาะติดเพื่อนำเสนอข่าว ทั้งเรื่องส่วนตัวที่ไม่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะเลย

เรื่องสิทธิส่วนบุคคล นับว่าเป็นปัญหาใหญ่มากขึ้น เนื่องจากปัญหาการตีความว่า **แค่ไหน ที่นักข่าวจะนำเสนอได้ในฐานะบุคคลสาธารณะ** เพราะความเป็นบุคคลสาธารณะจะทำให้ความเป็นส่วนตัว (Privacy) น้อยลง แต่โดยหลักจริยธรรม บุคคลเหล่านี้ก็ยังคงได้รับความคุ้มครองในการใช้ชีวิตส่วนตัวอยู่ดี ดังนั้น**นักข่าวต้องแยกให้ออกระหว่างขอบเขตสิทธิส่วนบุคคลกับสิทธิในการรับรู้ของประชาชน** โดยนักข่าวต้องยึดถือหลักการรายงานข่าวด้วยความรับผิดชอบทางจริยธรรม คือ มีความยุติธรรมต่อบุคคลที่ตกเป็นข่าว ข้อมูลและข้อเท็จจริงที่นำเสนอในข่าวต้องมีความถูกต้อง

ตัวอย่างที่เห็นชัดเจน คือ การเสนอข่าวบันเทิง ผู้บริโภคข่าวสารมักเข้าใจว่า ข่าวบันเทิง คือข่าวเรื่องราวชีวิตครอบครัวของดารา ข่าวยัก ๆ ใคร ๆ หรือข่าวการเสียชีวิตไม่ว่าจะเป็นจากกรณีอุบัติเหตุหรือเสียชีวิตในกรณีใดก็ตาม แต่นักข่าวตามประชิด เกาะติด เพื่อให้ได้ภาพมานำเสนอต่อสาธารณชน ทั้งที่ครอบครัวของผู้สูญเสียกำลังโศกเศร้า ทุกข์ใจ และไม่ยอมให้มีภาพที่ไม่เหมาะสมถูกเผยแพร่ออกไป แต่ก็รู้ว่าอยากเกินกว่าจะควบคุมได้

การได้มาซึ่งข่าวเพื่อนำเสนอในกรณีก็เช่นนี้ ในความเป็นจริง ถือเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลทั้งสิ้น

ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว นิยามของข่าวบันเทิง ควรจะเป็นเรื่องของบทบาทการแสดงหรือการเป็นตัวอย่างที่ดีในการช่วยเหลือสังคมหรือมีเรื่องราวดี ๆ ในการดำเนินชีวิต หรือทำคุณประโยชน์ต่อส่วนรวม เป็นตัวอย่างที่ควรเอาเป็นแบบอย่าง

กรณีข่าวเช่นนี้ อาจจะมีให้เห็นบ้างประปราย แต่ไม่มากเท่ากับข่าวการเกาะติด เหมือนฝูงหมาเฝ้าบ้าน เข้าไปรุมทิ้งเพื่อให้ได้ข่าว จนมีเสียงหรือกระแสของสังคมร้องถามเรื่องจรรยาบรรณและจริยธรรมอยู่บ่อย ๆ

ไม่ควรฉายซ้ำ ตอกย้ำความเจ็บปวด

นายจักรกฤษ เพิ่มพูน กรรมการนโยบายด้านกิจการสื่อสารมวลชน องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย (ไทยพีบีเอส) ได้เขียนไว้ในเอกสารประกอบคำบรรยายการอบรมหลักสูตรสื่อคุณธรรมสร้างสรรค์สังคมไทย ได้อย่างน่าสนใจว่า

“...จริยธรรมในการสื่อข่าวและเขียนข่าว เป็นเรื่องที่นักข่าวต้องใช้วิจารณญาณและสำนึกของตนเอง ชั่งน้ำหนักระหว่างความเหมาะสมกับสิทธิ เสรีภาพที่ได้รับ ด้วยเหตุว่า การกระทำผิดทางจริยธรรม จะไม่มีการกำหนดบทลงโทษไว้อย่างชัดเจน แต่นักข่าวที่ไม่มีจริยธรรมมักจะถูกตำหนิจากสาธารณชนและผู้ร่วมวิชาชีพ ในขณะที่เดียวกันองค์กรสื่อ ก็ควรกำหนดหลักปฏิบัติและอบรมบ่มเพาะนักข่าวในเรื่องจริยธรรม เพื่อให้บุคลากรในสังกัดเข้าใจและมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อด้วย...”

ไม่ว่าจะมีการพูดถึงเรื่องนี้มากเพียงใด การนำเสนอข่าวอุบัติเหตุบนท้องถนนยังคงนำเสนอในรูปแบบไม่แตกต่างจากเดิม มีภาพซ้ำ ๆ ความเสียหาย ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตและความสูญเสียในแบบเดิม ๆ ถ้าเป็นหนังสือพิมพ์ ผ่านไปสักกระยะอาจจะเลือนหายไป แต่ในยุคปัจจุบันที่เนื้อหาในโซเชียลและในรูปแบบคลิปสามารถวนซ้ำมาได้หากมีการค้นหา

ถ้าระมัดระวังก่อนนำเสนอ ตรวจสอบความถูกต้อง คำนึงถึงความเหมาะสมก่อนปล่อยเนื้อหาข่าวออกมา อาจไม่มีผลกระทบตามมา หากไม่ได้มีการตรวจสอบหรือใช้พิจารณาอย่างรอบคอบก่อน อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านจิตใจ หรือถึงขั้นละเมิดสิทธิต่อครอบครัวของผู้อยู่ในเหตุการณ์ ผู้สูญเสียหรือผู้เสียชีวิต

ขอยกกรณีข่าวจากคลิปวิดีโอ “เมียซี จยย.พาลูกเยี่ยมพ่อที่เรือนจำ เสียหลักโดนรถชนดับคู่”

เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 ที่ผ่านมา แม่ขับรถพาลูกวัย 4 ขวบเพื่อจะไปเยี่ยมพ่อที่เรือนจำ แต่เกิดประสบอุบัติเหตุเสียก่อน ทำให้เสียชีวิตทั้งแม่และเด็กวัย 4 ขวบ

ในภาพคลิปข่าว หลังพิธีกรอ่านนำ แล้วปล่อยเสียงของผู้เป็นยายและป้าของเด็กทำให้ กอดศพและต่างก็โทษกันว่า ควรให้เด็กวัย 4 ขวบไปโรงเรียนจะได้ไม่เกิดเหตุการณ์นี้ ขณะเดียวกันทั้งสองก็ร้องไห้และลงไปในนอนเกลือกกลิ้งกับพื้นด้วยความเสียใจ

แม้ภาพการนำเสนอข่าว ขณะที่อุ้มเด็กและผู้เป็นยายเปิดผ้าคลุมหน้าศพผู้เป็นแม่ของเด็กที่นอนเสียชีวิตอยู่ริมถนน โดยภาพของทั้งคู่ถูกเบลอหน้าแล้วก็ตาม แต่ภาพความโศกเศร้าของยายและป้าที่ร้องไห้และลงไปในนอนกลิ้งบนพื้นด้วยความเสียใจ คลิปนี้วน ๆ ไปซ้ำ ๆ เช่นนี้รวมแล้วประมาณ 3 นาที แต่มีช่วงปล่อยเสียงร่ำไห้ ร้องไหยหวนของป้ากับยายของเด็ก ก่อนเข้าเนื้ออ่านข่าวอยู่ประมาณหนึ่ง

การนำข่าวด้วยการปล่อยเสียงร้องไหยหวนของความเสียใจ และภาพที่สื่อถึงการสูญเสียอย่างหมดอาลัยตายอยากเช่นนี้ อาจไม่เข้าข่ายอุจาดหรือสยดสยอง แต่เข้าข่ายการตอกย้ำความเศร้าโศกของผู้เคราะห์ร้ายและญาติมิตร

ข้อ 11 สื่อมวลชนพึงหลีกเลี่ยงการนำเสนอภาพข่าวของผู้เคราะห์ร้ายหรือญาติมิตรซ้ำ ๆ ที่เป็นการตอกย้ำความเศร้าโศกของผู้เคราะห์ร้ายและญาติมิตร

อย่าลืมว่า คลิปนี้อยู่ในโซเชียลมีเดีย ในวันเกิดเหตุครอบครัวผู้สูญเสียอาจจะไม่ได้ดูข่าวของตัวเองหรือการสูญเสียที่เกิดขึ้น แต่หากเขาได้ย้อนกลับมาดูภาพในคลิปหรือสิ่งที่เกิดขึ้นในวันนั้น อาจทำให้ยิ่งเสียใจหรือเจ็บปวดซ้ำ ๆ ทุกครั้งที่เปิดดูเหตุการณ์

ส่วนอีกหนึ่งกรณีที่คล้ายกัน คือ เป็นเรื่องอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กวัยขวบกว่า ๆ ที่ถูกรถกระบะไหลมาทับ โดยปู่เป็นผู้ขับ และจอดทิ้งไว้ รถไหลมาทับหลานจนเสียชีวิต

เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2561 มีการนำเสนอผ่านทางการรายงานข่าวของทีวีช่องหนึ่ง หลังพิธีกรอ่านหัวข่าว ก็ปล่อยภาพแม่กำลังกอดศพลูกทำให้จะขาดใจ ขณะเดียวกันพิธีกรก็อ่านเนื้อหาบรรยายข่าว โดยปล่อยภาพการร่ำไห้กอดศพลูกเป็นภาพซ้ำ ๆ เดิม ๆ อยู่หลายรอบ

สันนิษฐานได้ว่า ภาพข่าวอาจจะมึนน้อยหรือเลือกเฉพาะภาพข่าวที่พยายามสื่อให้เห็นถึงความเสียใจ สะเทือนใจ ต้องการนำเสนอเพื่อเป็นอุทาหรณ์เรื่องการจอดรถ

แม้ภาพการเสียชีวิตของเด็กจะถูกเบลอหน้า เบลอตัว จนแทบมองไม่เห็นอะไร แต่ภาพความโศกเศร้าของผู้เป็นแม่ที่ถูกวนซ้ำ ๆ อยู่หลายรอบ หากวันหนึ่งผู้เป็นแม่หรือญาติของเด็กน้อยที่เสียชีวิตได้ย้อนกลับมาดู คงรู้สึกเจ็บปวด โดยเฉพาะผู้เป็นแม่ หากได้ดูภาพนี้ไม่ว่ากี่ครั้งก็คงเหมือนใจจะขาดตามภาพที่เห็นในคลิปแน่นอน

อุบัติเหตุ ความสะเทือนใจที่ถูกฉายภาพซ้ำ

ในช่วงไม่นานมานี้ยังมีการเสียชีวิตทางอุบัติเหตุของผู้มีชื่อเสียงอีกคน คือ เซนต์ิเมตร สโตลิสต์ชื่อดัง และพิธีกรรายการ “ลันตุ้” ซึ่งมีอายุ 28 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถไถลพุ่งชนขอบกันสะพานตกลงไปในคลองที่ จ.เชียงใหม่ เป็นเหตุให้เสียชีวิตในเวลาต่อมา

หลังเกิดอุบัติเหตุ เรื่องราวของเซนต์ิเมตรได้ถูกนำเสนอในแง่มุมต่าง ๆ บนโลกโซเชียลและสื่อหนังสือพิมพ์สำนักต่าง ๆ กรณีนี้ ไม่ได้มีภาพน่ากลัวนำเสนอ แต่มีการปล่อยภาพคลิปจากกล้องวงจรปิดที่จับภาพได้ก่อนเกิดเหตุจนรถตกไปในคลอง ภายใต้หัวข้อข่าวที่ว่า “เปิดคลิปนาทีรถเก๋งพุ่งชนรถซิวาร์วีของ ‘เซนต์ิเมตร’ พิธีกรและสโตลิสต์ดัง ก่อนพุ่งตกคลองจนเสียชีวิตพร้อมเพื่อน”

แม้จะไม่จู้จี้หรือสยดสยอง แต่การปล่อยคลิปเช่นนี้ นับวันยังมีเพิ่มมากขึ้นทุกที ในแง่หนึ่งอาจเป็นผลดีในด้านกฎหมายหรือการสืบหาความจริงจากรื่องราวที่เกิดขึ้นว่า ทำไมถึงเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ แต่อีกแง่มุมของญาติพี่น้อง ครอบครัว เชื่อว่า ได้เห็นเหตุการณ์นี้ คงเศร้าไม่น้อย เพราะจากเหตุการณ์ในคลิปเป็นเหตุการณ์ที่รถอีกคันหนึ่งชนจนทำให้รถของเซนต์ิเมตรเสียหลัก ตกลงไปในคลอง ทั้งเธอและเพื่อนได้เสียชีวิตในที่สุด

ข่าวอุบัติเหตุกับสิ่งศักดิ์สิทธิ์ // ปาฏิหาริย์

การมี Social Network เป็นช่องทางในการสื่อสาร แม้จะรวดเร็ว ทันใจ ไม่ตกเทรนด์ สามารถเสฟสื่อและส่งข่าวได้ง่ายเพียงโทรศัพท์มือถือเครื่องเดียว แต่ต้องยอมรับว่า เนื้อหา ข้อความที่สื่อผ่านไปอย่างรวดเร็ว เป็นการสื่อสารแบบสองทาง สามารถตอบกลับได้อย่างฉับไว ซึ่งอาจเป็นการตอบรับที่ดีหรือไม่ดี เนื่องจากมีเรื่องของอารมณ์เข้ามาเกี่ยวข้อง จึงเป็นการตอบสนองกลับได้ง่ายและรวดเร็วกว่าการสื่อสารแบบทางเดียว

เมื่อมีเรื่องของอารมณ์และความรู้สึกเข้ามาเกี่ยวข้อง การนำเสนอเนื้อหาบางข่าว ซ้ำ ๆ ในเรื่องเดียวกันหลายสำนักข่าว พร้อมกับการพาดหัวข่าวที่หวือหวา การนำเสนอภาพที่ดูตื่นตาตื่นใจ สามารถทำให้เกิดความเชื่อได้เช่นกัน เช่น กรณีอุบัติเหตุมีผู้รอดชีวิต ได้มีการนำเสนอข่าวว่า **หนุ่มรอดตายปาฏิหาริย์ หลังรถบรรทุกเบรกไม่อยู่พุ่งชนเกือบปี ไฟลุกไหม้ โชว์พระห้อยคอ!**

เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2561 ที่ผ่านมา หลังตำรวจ สภ.เมืองสระบุรี ได้รับแจ้งว่าเกิดอุบัติเหตุรถชนกัน 4 คนรอด มีไฟลุกไหม้ บริเวณสะพานต่างระดับ ขาเข้านครราชสีมา ต.ปากเพรียว อ.เมือง จ.สระบุรี เมื่อจึงเข้าตรวจสอบที่เกิดเหตุพบ เก่งฮอนด้า สีดำ ถูกชนอัดเกือบปีจนรถพังยับ เหลือแต่ซาก เกิดไฟลุกท่วม บริเวณด้านหน้ารถ ชาวบ้านที่เห็นเหตุการณ์ช่วยกันนำถังดับเพลิงมาฉีดดับเพลิงไว้ได้ทัน

ส่วนคนขับรถเก๋งหนีออกมาทางประตูด้านข้างได้ทัน ทำให้รอดตายราวปาฏิหาริย์

ผู้สื่อข่าวสอบถามว่า คล้องพระอะไร ทำไมรถถูกชนอัดขนาดนี้ถึงไม่เป็นอะไร มีเพียงปากแตกเท่านั้น
คนขับตอบว่า ไม่ได้คล้องพระอะไร แต่มีพระกล่องหลวงปู่ทวด วัดช้างให้ และครุฑ ลิงห์ 1 ของพ่อท่าน
เชียว จ.ปัตตานี วางอยู่หน้ารถเท่านั้น

การนำเสนอข่าวในทำนองนี้ไม่ใช่เพิ่งจะเกิดขึ้น แต่เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำเล่า ถึงขนาดได้นำเลขทะเบียนรถ
มาซื้อลอตเตอรี่ก็มีอยู่เนืองๆ การสื่อข่าวทำนองนี้ อาจก่อให้เกิดความเชื่อได้อย่างง่ายดายแก่ผู้เสพข่าวที่ขาด
การคิดไตร่ตรอง

แล้วจะเปลี่ยนการนำเสนอเชิงปาฐกถารีย์ได้อย่างไร

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2560 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน จัดรณรงค์ออนไลน์ผ่าน
change.org ของกองบรรณาธิการสื่อ นสพ./วิทยุโทรทัศน์ และสมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย
เปลี่ยนรูปแบบนำเสนอ (พาดหัวและรายงาน) ข่าวอุบัติเหตุ โดยไม่เชื่อมโยง “อาถรรพ์ ปาฐกถารีย์” และการ
สื่อสารในลักษณะ “เหยื่อทำตัวเอง” (Blaming the victims) รวมทั้งส่งเสริมการทำข่าวเชิงสืบสวนสาเหตุ
อุบัติเหตุในเชิงลึกให้มากขึ้น โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่เกิดซ้ำซาก เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องช่วยกันแก้ไข⁵
โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สังคมไทย เริ่มตระหนักและรับรู้ถึงขนาดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากข่าว จากคลิปที่มีการแชร์ผ่าน
social media ต่าง ๆ อยู่ทุกวัน รวมทั้งการที่ประเทศไทยถูกจัดอันดับให้เป็นที่ 2 ของโลก เพราะมีอัตราการ
เสียชีวิตสูงถึง 32.6 ต่อประชากรแสนคน

อย่างไรก็ตาม เรายังพบกับเหตุการณ์เดิม ๆ ไม่ว่าจะ เป็นจุดเสี่ยงเดิม ๆ อุบัติเหตุรถสาธารณะลักษณะ
เดิม จนถูกนำไปสร้างวาทกรรม .. ไค้ร้อยศพ!

เป็นไปได้หรือไม่ว่า .. การนำเสนอเรื่องราวเหล่านี้ผ่านสื่อต่าง ๆ ยังคงยึดติดกับแบบแผนเดิม ๆ เพื่อให้
ข่าวดูน่าสนใจ ได้แก่

(1) การเชื่อมโยงเหตุการณ์ให้เป็นเรื่องปาฐกถารีย์ อาถรรพ์ เคราะห์หรือความชวย เช่น อาถรรพ์ไค้
ร้อยศพ รอดปาฐกถารีย์ (ทั้ง ๆ ที่คนขับใช้เข็มขัดนิรภัย) ฯลฯ

(2) นำเสนอให้เห็นว่าเหยื่อ “ทำตัวเอง” (Blaming the victims) เช่น พาดหัวข่าว ผอ.ชิง หลุดไค้งชน
ต้นไม้ .. ทำให้คนอ่านเกิดความรู้สึก blame เหยื่อ

(3) ไม่บอกสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น แต่ย้ำว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เช่น ฝนตกถนนลื่น (ทั้ง ๆ ที่รถคันอื่น
ๆ ที่ขับมาด้วยกันก็ไม่เกิดเหตุ)

จึงขอเสนอให้ สมาคมนักข่าว นักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทย รวมทั้งกอง บก.สื่อ นสพ./วิทยุโทรทัศน์
เปลี่ยนรูปแบบนำเสนอ (พาดหัวและรายงาน) ข่าวอุบัติเหตุ โดยไม่เชื่อมโยง “อาถรรพ์ ปาฐกถารีย์” และการ
สื่อสารในลักษณะ “เหยื่อทำตัวเอง” (Blaming the victims) รวมทั้ง ส่งเสริมการทำข่าวเชิงสืบสวนสาเหตุ
อุบัติเหตุในเชิงลึกให้มากขึ้น โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่เกิดซ้ำซาก เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องช่วยกันแก้ไข

⁵ อ้างอิงจาก <https://www.tcijthai.com/news/2017/5/current/7004>

หนึ่งในบทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชนที่ดี คือ การไม่เสนอข่าวที่เป็นความเชื่อ พิสูจน์ไม่ได้ ทำให้ประชาชนงมงาย รวมถึงการเชื่อมโยงเหตุการณ์ให้เป็นเรื่องปาฏิหาริย์ สิ่งศักดิ์สิทธิ์ อาถรรพ์ เคราะห์หรือความโชคร้าย เพราะนั่นยิ่งทำให้ต้นเหตุของปัญหาถูกบิดเบือนและไม่ได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้องแท้จริง

การพาดหัวข่าว โปรยข่าว จั่วหัวลวงให้คนเข้าไปอ่าน

“หนุ่มนิรนามถึงกับร้องไห้โฮ เมื่อเจอแบบนี้” // “คุณต้องไม่เชื่อแน่ๆเมื่อ..” // “ชื่อคมมาก เมื่อพ่อลูกที่ไม่เจอกัน 16 ปี ทำอย่างนี้”

“เตือน ชักว้าว ประท้วง กระทบบการบิน-ท่าอากาศยาน โทษหนักถึงประหารชีวิต!” เป็นการพาดหัวข่าวที่คำชวนให้คิดแบบกำกวม โดยที่เนื้อหาข่าวระบุว่า จากการตรวจสอบพบชาวบ้านประมาณ 10 คน ที่อาศัยอยู่ข้างสนามบินกำลังเล่นว่าวอยู่ เจ้าหน้าที่จึงเข้าไปแจ้งให้ชาวบ้านนำว่าวลงพื้น เพราะจะเป็นอันตรายต่อการบิน และจะมีความผิดตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ

ข่าวพาดหัวหรือโปรยข่าวลักษณะนี้ ปัจจุบันพบมากในสื่อออนไลน์ ไม่เว้นสื่อส่วนกลางบางสื่อ ซึ่งเมื่อคลิกตามไปอ่าน พบว่า ไม่มีเนื้อหาอะไรเลย บางเรื่องมีเพียง 2-3 บรรทัด หรือมีโฆษณาแฝง บางครั้งพาดหัวกับเนื้อหาก็คงคนละเรื่องกัน เป็นการเลือกที่จะทำผิดจริยธรรมสื่อเพื่อเรียกยอดกดถูกใจ (Like) หรือส่งต่อ (Share) อันเป็นการสร้างรายได้ทางหนึ่ง

ที่ผ่านมาได้มีการศึกษาสองจริยธรรมสื่อ⁶ จากสภาการหนังสือพิมพ์ เพื่อสร้างความภูมิคุ้มกันให้กับผู้รับสื่อให้เท่าทันกับเนื้อหาข่าวที่ละเมิดจรรยาบรรณ โดยการไม่กดถูกใจ (Like) หรือส่งต่อ (Share) ข่าวที่ผิดจริยธรรม เพื่อยับยั้งไม่ให้นำเสนอข่าวเช่นนี้กลายเป็นบรรทัดฐานของวงการสื่อสารมวลชนไทย

⁶ อ้างอิงจาก <https://www.isranews.org/thaireform/thaireform-documentary/57692-media.html>

(3)

บทบาทและความรับผิดชอบของนักข่าว

ท้ายที่สุด ไม่ว่าจะการนำเสนอข่าวจะผ่านสื่อรูปแบบไหน แพลตฟอร์มใด สิ่งที่นักข่าวต้องมีและละเลยไม่ได้ คือ ความรับผิดชอบในงานข่าวที่ตนเองทำ ควบคู่ไปกับเรื่องสิทธิส่วนบุคคล ที่ต้องไม่ล้ำเส้นมากเกินไป มีขอบเขตในการนำเสนอข่าว ไม่ต้องตามกระแสและต้องให้น้ำหนักเรื่องของคุณภาพมากกว่าความรวดเร็ว ไม่ละเลยที่จะเช็คข้อมูลบนพื้นฐานความจริง

ปัจจุบันมีสื่อมวลชนหลายสำนักที่ไม่ได้วิ่งตามกระแสทุกข่าว แม้จะต้องการความรวดเร็วของการนำเสนอ แต่เน้นความถูกต้องและแม่นยำที่อยู่บนพื้นฐานความจริงมาก่อน คือ ได้มีการตรวจเช็คก่อนปล่อยข่าวนั้น ๆ ออกมาและไม่นำเสนอภาพที่วงการสื่อพยายามนำเสนอทั้งที่เป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสมหรือละเมิดสิทธิส่วนบุคคล

แล้วแต่องค์กรมีการกำกับดูกันเองหรือไม่

ในแง่ของการกำกับ ดูแลและควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพสื่อสารมวลชนให้อยู่ในกรอบของจริยธรรมนั้น สภาการหนังสือพิมพ์แห่งชาติ เป็นองค์กรหลักในการควบคุมการทำงานของผู้ประกอบการวิชาชีพ โดยมีข้อบังคับว่าด้วยจริยธรรมแห่งวิชาชีพกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้สมาชิกใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการทำงาน

นอกจากนั้น องค์กรสื่อบางแห่ง เช่น กลุ่มเนชั่นและโพสต์ ก็ได้ตราข้อกำหนด แนวทางประพฤติปฏิบัติในเรื่องจริยธรรมเป็นลายลักษณ์อักษรแสดงรายละเอียดของการประพฤติที่พึงกระทำหรืองดเว้น เพื่อให้พนักงานใช้เป็นหลักในการทำงานด้วย

ขณะที่สื่อในเครือเนชั่น ได้เคยเขียนข้อกำหนดไว้ในหนังสือคู่มือจริยธรรม Nation Way ผิดจากนี้ไม่ใช่เรา **หมวด 2⁷** ว่าด้วยจริยธรรมของสื่อในเครือเนชั่นฯ

ข้อ 2.10 เขียนไว้ว่า ในการเสนอข่าวหรือภาพใด ๆ ต้องหลีกเลี่ยงการล่วงละเมิดศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลที่ตกเป็นข่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องให้ความคุ้มครองอย่างเคร่งครัดต่อสิทธิมนุษยชนของเด็ก สตรีและผู้ด้อยโอกาส

⁷ อ้างอิงจาก <http://www.bangkokbiznews.com/assets/file/manual-nation.pdf>

(4)

บทสรุป Do and Don't จรรยาบรรณสื่อ

จากการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการสื่อสารและการพัฒนาของเทคโนโลยี ในยุคดิจิทัล 4.0 ประเด็นความถูกต้องตามกรอบจรรยาบรรณของสื่อ จึงต้องปรับให้เหมาะสมกับลักษณะของสื่อออนไลน์และสื่อสังคม ดังนี้

1. **ความน่าเชื่อถือของการรายงานข่าว** ไม่ใช่อคติ ไม่ใช่ความคิดเห็นหรืออารมณ์ส่วนตัว ไม่ชี้นำและไม่สร้างความเข้าใจผิดในเนื้อหา การรายงานข่าวหรือเหตุการณ์ต้องมีการแยกแยะให้ชัดเจนระหว่างข้อเท็จจริงและความคิดเห็น **วิเคราะห์ข่าว** (จากแหล่งข้อมูลประเภทต่างๆ) **บนหลักการที่เป็นกลาง ถูกต้องเที่ยงตรงและเป็นธรรม** (ใช้หลักวิทยาศาสตร์เข้ามาจับในงานวิเคราะห์ข่าว) เพื่อรักษาความถูกต้องและความน่าเชื่อถือขององค์กรสื่อ และเพิ่มคุณค่าให้ข่าวที่น่าเสนอ

2. **ความถูกต้องมาก่อนความเร็ว** ทั้งเอกสาร สถิติ ภาพถ่าย อินโฟกราฟฟิก เสียงหรือวิดีโอ และข้อเท็จจริงกับแหล่งข่าวอื่น หน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้แน่ใจก่อนนำเสนอ โดยเฉพาะจำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต และความเสียหาย ก่อนรายงานชื่อผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ ต้องตรวจสอบว่าเจ้าหน้าที่ได้แจ้งญาติพี่น้องของผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บแล้วหรือยัง เมื่อมีข้อมูลผิดพลาดต้องแก้ไขโดยเร็วและแสดงความรับผิดชอบกับสิ่งที่เกิดขึ้น

3. **เสนอข่าวโดยใช้ภาษาเหมาะสมถูกต้องและภาพข่าวที่เกิดขึ้นจริง** โดยไม่ใช้การตัดต่อ ตกแต่งภาพเพื่อบิดเบือน มีมาตรการป้องกันการนำเสนอภาพที่ไม่เหมาะสม อีกทั้งต้องหลีกเลี่ยงหรืองดเว้นการถ่ายภาพผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ที่มีลักษณะอุจาดและสร้างความรู้สึกละอายหรือแม้แต่ใช้วิธีการเบลอภาพก็ไม่ควรทำอย่างยิ่ง **ไม่นำเสนอข่าวที่ส่งผลกระทบต่อผู้ตกเป็นข่าว** ใดๆ โดยเฉพาะภาพข่าวที่มีความรุนแรง ภาพอุจาด สยดสยอง หดหู่ หรือน่ากลัว ผู้สื่อข่าวต้องรายงานอย่างระมัดระวัง โดยคำนึงถึงความรู้สึกของญาติพี่น้องผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ที่ต้องรับรู้ข่าวร้ายผ่านทางสื่อ

หลีกเลี่ยงการถ่ายภาพผู้ป่วย เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ป่วยโดยชัดแจ้ง (ในกรณีที่อยู่โรงพยาบาล) แต่ต้องระมัดระวังการกระทำที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ รวมถึงที่โรงพยาบาล อาจเป็นการรบกวนผู้มาใช้บริการหรือญาติของผู้มาใช้บริการ ต้องกระทำด้วยเคารพ และคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ **ความเป็นส่วนตัวและสิทธิส่วนบุคคล**ของผู้ตกเป็นข่าวและแหล่งข่าว นำเสนออย่างเหมาะสมและระมัดระวัง

ในส่วนแหล่งข่าวปกปิดที่ขอไม่เผยแพร่ภาพ ชื่อหรือเนื้อหาที่กล่าวถึง **เมื่อรับปากแล้วต้องกระทำตามอย่างเคร่งครัด** ให้ลบภาพนั้นเสีย หากยังไม่ถ่าย ก็ไม่ต้องถ่าย

4. การรายงานเหตุการณ์อุบัติเหตุ ต้องใส่ใจกับแหล่งที่มา ต้องระบุอ้างอิงสำนักข่าวหรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้นๆ

5. **ไม่เสนอข่าวที่เป็นความเชื่อ พิสูจน์ไม่ได้ ทำให้ประชาชนงมงาย** รวมถึงการเชื่อมโยงเหตุการณ์ให้เป็นเรื่อง ปาฏิหาริย์ สิ่งศักดิ์สิทธิ์ อาถรรพ์ เคราะห์หรือความโชคร้าย

6. เสนอข่าวที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ ด้วยการคำนึงถึงความความรับผิดชอบต่อสังคม ตามในสิ่ง
ที่สาธารณชนอยากจะได้รับรู้

7. ควรวางตัวให้น่าเชื่อถือ แต่ไม่เกรง รักษาความน่าเชื่อถือ ความสุจริต เป็นกัลยาณมิตรต่อผู้ร่วม
วงการอยู่เสมอ

ความรับผิดชอบต่อของนักข่าว นักข่าวต้องมีความรับผิดชอบต่อการทำงานข่าว ควบคู่ไปกับสิทธิและ
เสรีภาพในการนำเสนอข่าวสาร ต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อที่สำคัญ คือ

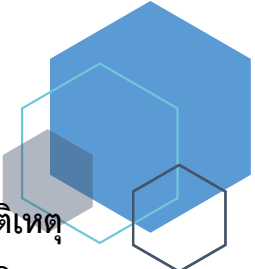
ความรับผิดชอบต่อกฎหมาย ต้องศึกษากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายอาญาว่า
ด้วยความผิดฐานหมิ่นประมาท พระราชบัญญัติความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พระราชบัญญัติว่าด้วยคดีเด็ก
และเยาวชน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความผิดฐานละเมิดต่อชื่อเสียง เกียรติยศ ทั้งนี้เพราะ
ความรับผิดชอบต่อกฎหมายเป็นข้อจำกัดในการใช้สิทธิ เสรีภาพประการหนึ่ง ภายใต้หลักประกันสิทธิ
เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นของประชาชน ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ นักข่าวจึงต้องระมัดระวังในการใช้
ถ้อยคำและการรายงานข่าวที่ต้องเคารพหลักการพูดความจริง

ความรับผิดชอบต่อจริยธรรม เป็นความรับผิดชอบต่อที่ต้องใช้จิตสำนึกในระหว่างการทำงาน
พิจารณาและไตร่ตรอง ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ที่เป็นข่าว ญาติพี่น้องและครอบครัว ในแง่ของการกำกับ
ดูแลและควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพสื่อสารมวลชน ให้อยู่ในกรอบของจริยธรรมนั้น

.....

ท้ายที่สุด คำว่า “จริยธรรม” อาจจะฟังดูแล้วยุ่งยากในการปฏิบัติได้จริง ตามบทกำหนดเป็นข้อ ๆ
แต่หากมองเข้าไปในความเป็นมนุษย์และเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่แล้ว ที่จริงมันก็เป็นสิ่งที่อยู่กับเรา
ตลอด ในการปฏิสัมพันธ์กับผู้คนในสังคม ดังที่ สุภา ศิริमानนท์ นักหนังสือพิมพ์ของไทย ได้กล่าวถึง “ความ
สุภาพและความสุจริต” คำสองคำนี้แตกต่างจากกฎทางจริยธรรมที่บอกเรียงกันมาเป็นข้อ ๆ มันให้ความสำคัญ
ต่อการรู้ในเรื่อง เวลา สถานที่ ความเหมาะสมและความมีรสนิยม

ข้อกำหนดของความสุภาพและสุจริตคืออะไร สุภาพและสุจริตหรือไม่ มีมารยาทหรือไม่ เป็นสิ่งที่คนทำ
ข่าวต้องถามตัวเองในการทำงานอยู่เสมอ



ส่วนที่ 3 ความรู้พื้นฐานเพื่ออธิบายอุบัติเหตุ จากกรณีศึกษาข่าวอุบัติเหตุ

(1) กรณีศึกษาจากคู่มือเมื่อนักข่าวกลายเป็นนักสืบอุบัติเหตุ (อรดี อินทร์คง, 2556)

แม้เราจะเริ่มเห็นภาพรวมแล้วว่า ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีหลายปัจจัย และเข้าใจว่าการรายงานข้อมูลอย่างละเอียดมีความสำคัญมากน้อยเพียงใด แต่หลายคนก็คงอดที่จะตั้งคำถามไม่ได้ว่า แล้วการรายงานข่าวแบบไหนจึงเรียกว่า มีรายละเอียดครบถ้วน อีกทั้งเราจะจัดการกับข้อมูลกองโตนี้ได้อย่างไร ยังไม่รวมถึงข้อจำกัดของสื่อ ทั้งความทันต่อสถานการณ์ การเข้าถึงแหล่งข้อมูลที่มีการจำกัดพื้นที่หรือระยะเวลาในการนำเสนอ และอีกสารพัดเงื่อนไข คำถามนี้คงตอบได้ยากว่าต้องละเอียดแค่ไหน และคงไม่สามารถใช้ไม้บรรทัดอันใดอันหนึ่งมาตัดสินได้ สิ่งสำคัญที่สุดของข้อมูลน่าจะอยู่ที่การค้นพบ “กุญแจไขปริศนา” หรือเงื่อนไขสำคัญที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและความรุนแรงที่นำไปสู่การเสียชีวิตในแต่ละครั้งนั่นเอง

รูปแบบการนำเสนอข่าวอุบัติเหตุอาจแบ่งเป็น 2 ระดับด้วยกัน ในระดับแรกเป็นการรายงานสถานการณ์อย่างทันท่วงที จากข้อเท็จจริงในที่เกิดเหตุและแหล่งข่าวแวดล้อม โดยมีข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงทั้งคน รถและถนนอย่างรอบด้าน ระดับที่สองเป็นการรายงานพิเศษ เน้นการวิเคราะห์เชิงลึกและติดตามความคืบหน้าของเหตุการณ์มากขึ้น นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผกก.ขอคิดสำหรับการรายงานข่าวในระดับนี้ไว้ว่า “การรายงานในระดับนี้จะดึงข้อมูลแวดล้อมจากผู้เกี่ยวข้องมาอ้างอิง ตั้งข้อสังเกต ใส่มุมมองเพิ่มเติมได้ รวมทั้งตามดูว่าชีวิตของผู้ที่ได้ประสบเหตุเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรบ้าง Keyword ของการรายงานข่าวในระดับนี้ คือ การชี้ให้เห็นระบบที่ยังไม่สมบูรณ์ และทุกคนมีโอกาสที่จะกลายเป็นเหยื่อ” เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดขึ้น เราลองมาดูตัวอย่างจากข่าวกรณีศึกษาจากข่าว “รถบัสนักท่องเที่ยวชน ทำให้เยาวชนอังกฤษเสียชีวิต 3 ราย”¹ กัน ข่าวนี้มีการเจาะลึกจนทำให้เห็นการสืบเสาะอย่างรอบด้านของนักข่าว เพื่อไปให้ถึงต้นตอของการเกิดเหตุ คลี่ให้เห็นถึงความเสี่ยงในทุกด้านของการเกิดเหตุ ได้อธิบายไว้อย่างน่าสนใจ ดังนี้

สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์ รายงานว่า เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2554 เวลา 02.00 น. พ.ต.ท.วรรงค์ เมืองยศ รองผู้กำกับการสถานีตำรวจอำเภอคลองขลุงได้รับแจ้งเหตุมีอุบัติเหตุรถชนกันบนถนนพหลโยธินขา ล่อง หมู่ที่ 13 ต.คลองขลุง อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร จึงเดินทางไปดูที่เกิดเหตุ พร้อมเจ้าหน้าที่อาสาสมัคร กู้ภัยมูลนิธิสว่างกำแพงเพชรสงเคราะห์

พบรถบัสนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ หมายเลขทะเบียน 30-2237 เชียงใหม่ จอดอยู่บนถนน สภาพตัวรถพังเสียหายทั้งแถบ กระจกหน้ารถและด้านข้างแตกละเอียด บริเวณเบาะนั่งด้านหลังมีชาวต่างชาติ

¹ อ้างอิงจากคู่มือเมื่อนักข่าวกลายเป็นนักสืบอุบัติเหตุ (อรดี อินทร์คง, 2556) และ <http://www.channel4.com/news/the-undocumented-dangers-of-thailands-roads>

เสียชีวิตในที่เกิดเหตุจำนวน 4 คน เจ้าหน้าที่กู้ภัยต้องลำเลียงคนเจ็บส่งโรงพยาบาลคลองขลุงอย่างโกลาหล เพื่อให้แพทย์ทำการรักษา

ห่างจากที่เกิดเหตุประมาณ 10 เมตร พบรถโดยสารปรับอากาศกรุงเทพฯ-สวรรคโลก หมายเลขทะเบียน 13-7209 กรุงเทพมหานคร เสียหลักตกอยู่ในคลองน้ำข้างทาง สภาพรถด้านหน้าพังยับเยิน ภายในเบาะที่นั่งคนขับมีผู้เสียชีวิตอีก 1 ราย ถูกอัดก๊อปปี้กับพวงมาลัยหน้ารถ ทราบชื่อภายหลังว่า นายกิตติศักดิ์ กมล อายุ 45 ปี อยู่บ้านเลขที่ 45-4 หมู่ 3 ต.เมืองบางยม อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย สภาพศพขาทั้งสองข้างหัก หน้าอกมีรอบเขียวช้ำ ส่วนผู้โดยสารที่นั่งมาด้วยกว่า 30 คน คนที่ได้รับบาดเจ็บเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัยนำตัวส่งโรงพยาบาลคลองขลุงให้แพทย์ทำการรักษาเช่นกัน

จากการสอบถามนายจันทร์ น้อยสี อายุ 38 ปี อยู่บ้านเลขที่ 114 หมู่ที่ 12 ต.โนนทับ อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น คนขับรถบัสนำนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ กล่าวว่า **ตนได้รับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากถนนข้าวสาร 23 คน จะเดินทางไปเที่ยว จ.เชียงใหม่** ระหว่างทางได้พานักท่องเที่ยวแวะรับประทานอาหารและซื้อของฝากในปั๊มน้ำมันใน อ.คลองขลุง หลังจากทำภารกิจเสร็จแล้วได้นำนักท่องเที่ยวขึ้นรถ แล้ววิ่งออกจากปั๊มน้ำมัน เพื่อจะไปยูเทิร์นข้ามถนนไปอีกฝากหนึ่ง ระหว่างข้ามถนนได้มีรถโดยสารปรับอากาศวิ่งเข้ามาชนกลางรถบัสอย่างแรง จึงเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ

ส่วนที่โรงพยาบาลคลองขลุงได้ระดมแพทย์และพยาบาลทำการรักษาเต็มที่ มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 15 คน ทั้งเด็กและผู้ใหญ่ แต่ละคนล้วนแล้วแต่ศรัทธา มีบาดแผลตามร่างกายหลายแห่ง แพทย์ต้องส่งตัวไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลกำแพงเพชร ซึ่งผู้บาดเจ็บที่เหลือทั้งหมดต้องนอนรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลเพื่อรอดูอาการ ส่วนผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บหรือบาดเจ็บเล็กน้อยแพทย์อนุญาตให้กลับบ้านได้

ส่วนนายจันทร์ น้อยสี คนขับรถบัสนำนักท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ควบคุมตัวไว้ เพื่อสอบสวนดำเนินคดีต่อไป

จากข่าวชิ้นนี้เราจะเห็นว่า มีการรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้นได้ค่อนข้างชัดเจน เช่น **ใคร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร อย่างไรและทำไม** ส่วนลักษณะการชนเกิดขึ้นขณะที่รถบัสกำลังจะยูเทิร์นข้ามถนนไปอีกฝากหนึ่ง แล้วรถโดยสารปรับอากาศวิ่งเข้ามาชน จริงอยู่ว่า ทันทีที่เราอ่านข่าวนี้อาจจะนึกภาพตามได้ แต่ถ้ากลับมาตั้งคำถามว่า **อะไรคือกุญแจไขปริศนาหรือเงื่อนงำสำคัญที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและความรุนแรงที่นำไปสู่การเสียชีวิต** เราอาจต้องใช้เวลาคาดเดากันอีกยกใหญ่

แม้จะไม่ใชหน้าที่ของนักข่าวโดยตรงที่จะต้องวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ทว่าหากคิดกลับกันผู้ที่เสียประโยชน์จากกรณีนี้ คือ สาธารณชนผู้รับชมข่าว ซึ่งหากพวกเขารู้เท่าทันเหตุการณ์ก็ย่อมมีโอกาสรอดพ้นจากการเป็นเหยื่อของระบบที่ไม่สมบูรณ์ หรือผู้ติดตามข่าวหลายคนได้เรียกร้องให้มีการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุในครั้งนี้ โดยเฉพาะบรรดาญาติของผู้เสียชีวิต ผู้ปกครองของนักท่องเที่ยวชาวอังกฤษทั้ง 3 คน ต้องการรับรู้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุที่แท้จริงที่คร่าชีวิตลูกชายของพวกเขา

John Sparks ผู้สื่อข่าวชาวอังกฤษจากสถานีโทรทัศน์ Chanel 4 News จึงเดินทางเข้ามาประเทศไทยเพื่อทำรายงานพิเศษเกี่ยวกับอุบัติเหตุครั้งนี้เพิ่มเติม **โดยย้อนรอยกลับไปถนนข้าวสาร จุดเริ่มต้นการ**

เดินทางของวัยรุ่นชาวอังกฤษทั้ง 3 คน ในรายงานข่าวเล่าว่า เด็กหนุ่มชาวอังกฤษวัย 19 ปี ทั้ง 3 คนนี้ เลือกใช้เวลาช่วงก่อนเข้าเรียนมหาวิทยาลัยมาท่องเที่ยวที่เมืองไทยและเริ่มต้นการเดินทางที่ถนนข้าวสาร โดยมีจุดหมายปลายทางอยู่ที่ จ.เชียงใหม่ หากแต่พวกเขาต้องจบชีวิตด้วยอุบัติเหตุที่ จ.กำแพงเพชร

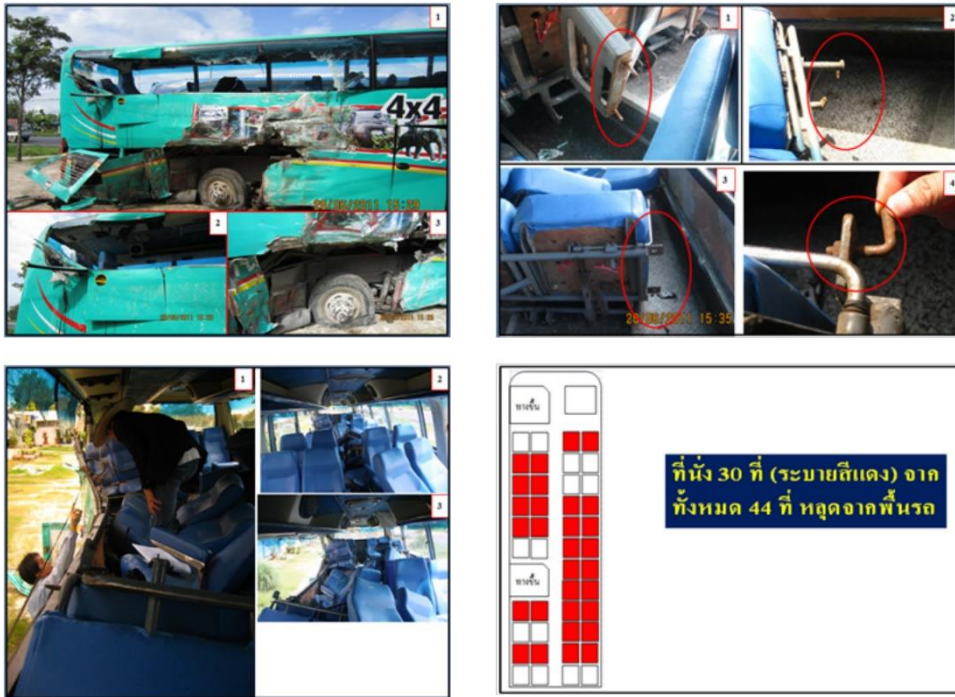
John ไม่เพียงย้อนรอยกลับไปถนนข้าวสาร แต่เขายังพาผู้ชมนั่งรถบัสไปตามเส้นทางเดียวกับที่พาเด็กหนุ่มทั้ง 3 คนไปพบจุดจบ รายงานชิ้นนี้ค่อนข้างคลิกคล้ายให้เห็นสภาพการเดินทางในประเทศไทย เริ่มจากรถบัสที่ไม่ได้เป็นรถประจำทาง แต่เจ้าของเกสต์เฮาส์เข้ามาบริการนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ราคาค่าตัวที่อาจรวมอยู่ในแพ็คเกจท่องเที่ยว แม้จะเป็นราคาประหยัดที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี แต่นั่นไม่ได้การันตีความปลอดภัย John นำเสนอให้เห็นว่า รถบัสที่ถูกเข้ามาไม่ได้อยู่ในการกำกับดูแลของสถานีขนส่งนั้นหมายความว่าอาจไม่มีการควบคุมมาตรฐานทั้งของผู้ขับขี่และสภาพรถที่นำมาให้บริการ

เมื่อถึงจุดเกิดเหตุบริเวณหน้าปั้มน้ำมัน อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร John ได้ใช้ภาพวิดีโอที่บันทึกเหตุการณ์ในวันที่เกิดเหตุ เพื่อเล่าถึงรายละเอียดการชนที่เกิดขึ้น และเขาได้เดินทางไปพบกับนายจันทร์ น้อยสี คนขับรถบัสนักท่องเที่ยว ซึ่งอยู่ระหว่างการถูกควบคุมตัว คนขับรถบัสเล่าถึงเหตุการณ์การชนที่เกิดขึ้นโดยขณะที่เขาขับรถออกจากปั้มน้ำมันฝั่งขาออก แล้วข้ามถนนเพื่อรถกลับบริเวณเกาะกลาง จังหวะเดียวกันนั้นเองมีรถประจำทางอีกคันหนึ่งวิ่งแซงรถบรรทุกมาด้วยความเร็ว และพุ่งเข้าชนที่กลางรถบัส แม้จะเสียใจกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น แต่เขายังคงคิดว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เพราะไม่อาจจะหลบเลี่ยงรถประจำทางคันที่เข้ามาชนได้

John พาผู้ชมกลับไปที่เกิดเหตุอีกครั้ง พร้อมชี้ให้เห็นว่า บริเวณหน้าปั้มน้ำมันมีป้ายเตือนติดอยู่หลายป้าย ใจความสำคัญเป็นการเตือนผู้ขับขี่ที่ออกจากปั้มน้ำมันว่า ไม่ให้ขับรถยนต์เพื่อกลับรถและแนะนำให้ขับเลยไปอีกประมาณ 500 เมตร เพื่อใช้ที่กลับรถในจุดถัดไป หากคนขับรถยนต์เสียเวลาอีกนิด อุบัติเหตุครั้งนี้อาจไม่เกิดขึ้น

รายงานพิเศษชิ้นนี้ยังเล่าถึงอันตรายบนท้องถนนในประเทศไทย ซึ่งดูเหมือนเป็นเหตุการณ์ปกติที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวัน John พาผู้ชมไปดูการทำงานของหน่วยกู้ภัยอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในค่ำคืนวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันที่เกิดเหตุมากที่สุดในรอบสัปดาห์ สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนดและการดื่มสุรา

นอกเหนือจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยแล้ว อีกหนึ่งปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้การเดินทางบนท้องถนนเต็มไปด้วยอันตราย คือ มาตรฐานของยานพาหนะ John ได้เดินทางไปยังผู้ประกอบการรถทัวร์ เพื่อดูการประกอบชิ้นส่วนต่างๆ ก่อนที่จะเป็นรถแต่ละคัน ซึ่งล้วนแสดงให้เห็นโครงสร้างของตัวรถที่แสนจะเปราะบาง จึงไม่น่าแปลกใจที่สภาพรถหลังเกิดการชนจะเสียหายมาก ทั้งตัวรถยนต์และฉีกขาด รวมถึงเบาะที่นั่งหลุดออกจากพื้น เนื่องจากอุปกรณ์ที่ใช้ไม่สามารถยึดที่นั่งติดกับพื้นรถได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ



ภาพที่ 19 ความเสียหายของรถทัวร์หลังจากเกิดเหตุ

ที่มา: รายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก

รายงานข่าวชิ้นนี้พยายามเปิดให้เห็นความลึกของปัญหา ช่องว่างที่เป็นปัจจัยเสี่ยงทั้งคน รถและถนน ทั้งยังทำให้เราเห็นการตั้งคำถามลึกลงไปที่รากของปัญหาในเชิงโครงสร้าง ในขณะที่ John สัมภาษณ์อธิบดีกรมการขนส่ง ซึ่งให้ความมั่นใจว่ารถโดยสารสาธารณะมีมาตรฐานเพียงพอ ทว่าภาพที่ผู้ชมเห็นคือการต่อรถที่ไม่ได้มาตรฐาน สะท้อนให้เห็นสิ่งที่สวนทางกันระหว่างผู้ดูแลระบบมาตรฐานกับสิ่งที่เป็นอยู่จริง นั่นเท่ากับเน้นถึงระบบที่ไม่สมบูรณ์ด้วย

หนึ่งในผู้ปกครองของนักท่องเที่ยว พุดถึงการสูญเสียครั้งนี้ว่า หากเธอรู้ว่า การเดินทางทางถนนในประเทศไทยเสี่ยงอันตรายมากถึงเพียงนี้ เธอยินดีที่จะจ่ายเงินเพิ่มขึ้นเพื่อซื้อตั๋วเครื่องบินให้กับลูกชาย

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นครั้งนี้ได้กลายเป็นข่าวครึกโครมในอังกฤษและถูกสื่อสารไปสู่นักท่องเที่ยวทั่วโลก ที่สำคัญคือกระแสตอบรับจากนักท่องเที่ยวที่ออกมาเรียกร้องให้กระทรวงการต่างประเทศของตน แจ้งเตือนนักท่องเที่ยวถึงอันตรายจากการเดินทางบนท้องถนนในประเทศไทย

บทเรียนจากเหตุการณ์ครั้งนี้ อาจทำให้ภาครัฐให้ความสำคัญกับมาตรการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวอย่างจริงจังมากขึ้น แน่แน่นอนว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์นอกจากนักท่องเที่ยวต่างชาติเองแล้วก็คือคนไทยผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน

แม้รายงานพิเศษชิ้นนี้จะไม่สามารถเข้าถึงสถานการณ์หลังเกิดอุบัติเหตุได้ทันท่วงที แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่านักข่าวสามารถพาผู้ชมไปพบกับ “กุญแจไขปริศนา” ได้ แม้ตัวเขาเองจะไม่ได้ชี้ชัดว่าอะไรคือสาเหตุหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ แต่การนำเสนอปัจจัยต่างๆ ที่มีส่วนสัมพันธ์กันก็ทำให้ผู้ชมอย่างเราพอจะ

เข้าใจได้ว่า อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นได้อย่างไร และเพราะอะไรจึงรุนแรงจนถึงขั้นสูญเสียชีวิต ที่สำคัญกฎจราจรที่ถูกละเมิดนี้จะกลายเป็นแนวทางให้เราสามารถหาทางแก้ไขได้อย่างตรงจุดต่อไป

ถอดบทเรียน จากการสืบข่าวอุบัติเหตุครั้งนี้

ข่าวชิ้นนี้ นอกจากจะเห็นความรอบด้านของการนำเสนอข่าวแล้ว ยังมีประเด็นที่น่าสนใจคือ เหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2554 หรือเมื่อ 8 ปีที่แล้ว การแกะรอยอุบัติเหตุยังไม่มีเครื่องมือเทคโนโลยีมากเหมือนปัจจุบัน ทั้งกล้องวงจรปิด กล้องหน้ารถยนต์ ซึ่งปัจจุบันหลายเหตุการณ์สามารถคลี่คลายได้ด้วยภาพจากกล้องติดรถยนต์ของทั้งคันที่เกิดอุบัติเหตุหรือผู้ที่ขับผ่านที่เกิดเหตุ

นอกจากนี้ยังมีเรื่องของข้อบังคับของกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้ (ยกเว้นรถสองแถว และรถหมวด 1 ภูมิภาค) รถลากจูง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) ที่จดทะเบียนใหม่ ตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2559 เป็นต้นไป ต้องติดตั้ง GPS และเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับศูนย์บริหารจัดการเดินรถของกรมการขนส่งทางบก โดยจัดเก็บข้อมูล เช่น ข้อมูลการใช้ความเร็ว, ชั่วโมงการขับขี่ และตำแหน่งพิกัดของรถ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สามารถช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถติดตามพฤติกรรมผู้ขับรถ เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นเครื่องมือบริหารการขนส่งทางบกให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอีกด้วย

ย้อนกลับมาที่รายละเอียดการรายงานข่าวของ *John Sparks* ในส่วนของวิธีการนำเสนอ ที่เขาพยายามพาผู้ชมไปดูลึกลับต้นตอของเหตุต่างๆ ในหลากหลายมิติ เพื่อนำมาประมวลรวมกันให้เห็นว่า ระบบมีช่องว่างต่างๆ มากมาย ทั้งเรื่องของความประมาทจากคนขับ เรื่องของรถต่อเติมที่ไม่ได้มาตรฐาน เรื่องของข้อมูลทางการไทยที่ให้กับนักท่องเที่ยวไม่หมด โดยเฉพาะไม่ได้เขียนเรื่องอันตรายบนท้องถนนในเมืองไทย ในคู่มือคำเตือนของนักท่องเที่ยว มีเพียงการเตือนอันตรายจากความร้อน จากมาลาเรียและโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์เท่านั้น

John ยืนยัน “อันตรายบนถนนในเมืองไทย” ด้วยการสืบค้นข้อมูลที่เชื่อถือได้ มานำเสนอในข่าว ทั้งข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขของไทย มีตัวเลขอ้างอิงองค์การอนามัยโลก (World Health Organization) ปีที่ผ่านมา มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดเหตุ 13,766 คนต่อปี ซึ่งอัตราที่สูงกว่าการเสียชีวิตในประเทศอังกฤษถึง 6 เท่า ทั้งที่ประชากรจำนวนใกล้เคียงกัน และนักข่าวยังนำเสนอข้อมูลด้วยว่า จากรายงานของประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า มีการจัดลำดับเมืองไทยเป็นอันดับที่ 2 ของโลกในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยอันดับ 1 ในปีนั้นคือ ฮอนดูรัส

นอกจากนี้ในการนำเสนอข่าวยังมีประเด็นคำถามที่ถามคนขับรถนักท่องเที่ยวว่า “จะฝากอะไรถึงแม่เด็กที่เสียชีวิตหรือไม่” เขาตอบว่า “เสียใจ ก็ผมจอดของผมอยู่แล้ว คนอื่นมาชนผมเอง” ซึ่งขัดแย้งกับข่าวในบทต่อมา ที่นักข่าวถ่ายป้ายห้ามย่อนศร บริเวณหน้าปั๊ม แต่คนขับก็ยังฝ่าฝืน ทั้งที่เขาขับรถออกทางประตูทางเข้า แล้วย่อนศรไปบนถนน 6 เลน ขับกึ่งกบบนถนนเพื่อโฉบเปลี่ยนเลนไปยูเทิร์นจนเกิดอุบัติเหตุขึ้น แต่ก็ยังคิดว่า คันที่มาชน คือ ผู้ผิดอยู่ดี

และนี่คือสิ่งที่ชี้ชัดที่สุดถึง “คน” ซึ่งเป็นตัวการใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้

(2) กรณีศึกษาจากข่าวที่ชนะเลิศ หรือรางวัลข่าวด้านอุบัติเหตุทางถนน

ในแต่ละปี มีการจัดอบรมนักข่าว นักสื่อสารมวลชน เพื่อให้เรียนรู้กระบวนการทำข่าวอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ เห็นผลเชิงประจักษ์ผ่านการนำเสนอข่าวที่มีการสืบค้น มีวิธีคิด วิธีการนำเสนอเพื่อผู้ให้สามารถลดอุบัติเหตุได้มากที่สุด เปลี่ยนจากการโยกอุบัติเหตุกับอาชญากรรมต่างๆ นำเสนอข่าวอุบัติเหตุในมุมใหม่ได้

หลังเสร็จสิ้นการอบรม ที่เหมือนการจุดประกายความคิดให้เชื่อมโยงในมิติแห่งความเป็นจริงว่า เหตุการณ์ต่างๆ เกิดจาก คน-รถ-ถนน หรือสิ่งแวดล้อม สืบข่าวล้วงลึกไปถึงโครงสร้างในระบบ เกิดข่าว 1 ชิ้นที่มีคุณค่า

ดังนั้น เพื่อให้คนทำข่าวมีแรงจูงใจในการทำข่าวอย่างมีคุณภาพ จึงเกิดความร่วมมือระหว่างสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสถาบันอิศรา มูลนิธิพัฒนาสื่อมวลชนแห่งประเทศไทย ให้มีรางวัลการผลิตและเผยแพร่ข่าว หรือสารคดีเชิงข่าวด้านอุบัติเหตุทางถนนขึ้น² โดยมีคณะกรรมการซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญมูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายเพื่อความปลอดภัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) สภาวิชาชีพข่าวและโทรทัศน์ไทย สมาคมนักข่าวนักหนังสือพิมพ์แห่งประเทศไทยและสถาบันอิศรา

นันทาทศนะของกรรมการตัดสินข่าวที่ได้รับรางวัล

คุณประสงค์ เลิศรัตนวิสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักข่าวอิศรา กล่าวว่า ข่าว “รถโรงเรียน ฆาตกร เจียบเยวชน” จากรายการไทยรัฐนิวส์โชว์ สถานีโทรทัศน์ไทยรัฐทีวี ได้รับรางวัลยอดเยี่ยม เพราะมีเนื้อหาข่าวที่มากกว่าบอกการเกิดปรากฏการณ์ (ไม่ใช่การรายงานการเกิดเหตุ) ทำให้เห็นสภาพรถนักเรียนที่ถูกต้องตามกฎหมาย ตามกฎกระทรวงที่ปลอดภัยว่า ต้องมีสภาพเป็นอย่างไร แต่ด้วยข้อจำกัด ปัจจัยต่างๆ ของโรงเรียน ผู้ปกครองที่ไม่สามารถหารถที่มีสภาพที่ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบ จึงได้เสนอแนวทางในการแก้ไข โดยไปดูตัวอย่างโรงเรียนที่เป็นความร่วมมือระหว่างชุมชน ผู้ปกครองและโรงเรียนในการจัดรถนักเรียนที่มีความ

² ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <https://bit.ly/2NgQ1oc>

รถโรงเรียน ฆาตกร เจียบเยวชน <https://www.youtube.com/watch?v=e5Z0uplXboM>

รถโรงเรียน ฆาตกรเจียบเยวชน ตอน 2 <https://www.youtube.com/watch?v=kb79Th5UEuE>

ปฏิวัติจุดตัดทางรถไฟ <https://bit.ly/2NgQ1oc>

“บาปบริสุทธิ์มินิแดง” ไทยรัฐออนไลน์

EP.1 สาวสวยวิ่งตามฝันแอร์โฮสเตส หนุ่มชิงมินิชนยับดับอนาคตวูบ <https://www.thairath.co.th/content/926588>

EP.2 มีใบขับขี่ 4 ด. ควบอร์เซ่นซ้า 10 วันยังไม่ตั้งข้อหา <https://www.thairath.co.th/content/929400>

EP.3 ซึ้งใจ! สภานายยื่นมือปัดทรัพย์ กยศ. จ่อพักหนี้ <https://www.thairath.co.th/content/926648>

EP.4 โอลงพ้อ! ไชยปรินาเปอร์เซ่ 1 คัน โฉน 2 ทะเบียน? <https://www.thairath.co.th/content/931618>

EP.5 ชลวิทย์ช่วย 2 หมิ่น ประกันจ่ายแสน เหยื่อเปอร์เซ่ชีวิตเปลี่ยน <https://www.thairath.co.th/content/932507>

ปลอดภัยมาใช้ และยังให้ข้อมูลตัวเลขต่างๆ ได้อย่างสมบูรณ์ มีการหาข้อมูลเพิ่มเติมมานำเสนอ แสดงให้เห็นตัวอย่างความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ครอบคลุมในแง่มุมต่างๆ

หรือในข่าว “ปฏิรูปจุดตัดทางรถไฟ” จากรายการเข้มข่าวค่ำ สถานีโทรทัศน์ PPTV ที่เสนอว่าในการชกครั้งนั้นมีปัจจัยอะไรเกื้อหนุน ในประเทศมีจุดตัดทางรถไฟอีกกี่แห่ง มีการสัมภาษณ์นักวิชาการเพื่อหาแนวทางการป้องกัน พุดถึงโครงสร้างที่ถูกต้อง เป็นข่าวที่มีความสมบูรณ์รอบด้าน

การตัดสินใจว่า เรื่องใดควรได้รางวัล นอกจากตัวเนื้อหาซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่สุดแล้ว เรื่องโปรดักชันก็มีส่วนอย่างมากเช่นกันว่า วิธีการนำเสนอ การเรียบเรียงทำอย่างเป็นระบบหรือไม่ อธิบายให้เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน ภาษาที่ใช้และเป้าหมายในการนำเสนอ นอกจากนี้ยังดูเรื่องของการนำเสนอภาพ มีการละเมิดจริยธรรมไหม คุณภาพของภาพเป็นอย่างไร เป็นต้น **แต่หลักๆ เนื้อหาต้องสมบูรณ์ก่อน เพราะโปรดักชันสามารถปรับปรุงได้**

คุณประสงค์ ยังบอกว่า สิ่งที่ยากจะฝาก คือ **ควรใช้กระบวนการข่าวสืบสวน การตั้งคำถามเพื่อให้ลึกกว่าการบอกปรากฏการณ์ โดยเฉพาะ “Why” หัดตั้งคำถามเพื่อตอบโจทย์ ยึดสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะมากกว่าการตอบโจทย์ความอยากรู้ของตัวเอง**

นายแพทย์ ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) แสดงเหตุผลที่ให้รางวัล “รถโรงเรียน ฆาตกร เจ็บเยวชน” จากรายการไทยรัฐนิวส์โชว์ สถานีโทรทัศน์ไทยรัฐทีวี ที่ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมว่า เป็นข่าวที่เสนอแบบซีรียต่อเนื่อง วิธีการนำเสนอพยายามเจาะและลำดับให้เห็นสถานการณ์ว่า ปรากฏการณ์ของรถนักเรียนมันมีความลึกของปัญหา ไม่ใช่รถนักเรียนไปเกิดอุบัติเหตุแล้วจบ แต่ข่าวชุดนี้มีการนำเสนอเบื้องหลังที่นำไปสู่การเกิดเหตุ เช่น การคลี่ปมปัญหาของรถนักเรียนในประเทศไทยว่า เป็นรถส่วนบุคคลที่นำมาวิ่งรับจ้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถที่ผ่านการใช้งานมานาน ถ้าเป็นรถตู้ก็เป็นรถตู้ที่ปลดระวางมาแล้ว แต่ที่ผู้ปกครองต้องให้ลูกใช้บริการรถเหล่านี้ เพราะเก็บค่าใช้จ่ายในการเดินทางไม่แพง กำลังจ่ายของผู้ปกครองมีอย่างจำกัด อีกสิ่งหนึ่งที่ทำให้รถนักเรียนเกิดความเสี่ยงขึ้นมาก็เพราะเจ้าของรถต้องรับเด็กหลายคนถึงจะคุ้มค่า

นายแพทย์ธนะพงศ์ กล่าวว่า トラบไคที่เราไม่แก้ที่รากของปัญหา ความเสี่ยงก็ยังคงวนเวียนอยู่เช่นนี้ คำตอบของงานชิ้นนี้ ทำให้เห็นว่า ควรทบทวนกระบวนการต่างๆ เพื่อสนับสนุนให้ผู้ปกครองสามารถจ่ายค่าเดินทางที่คุ้มค่าได้ เช่น เอาเงินการศึกษาของเด็กมาจ่าย เพื่อจะได้มีคนขับที่ดี รถดี ไม่ต้องดัดแปลงรถ ก็จะเป็นทิศทางของการจัดการปัญหาที่รากจริงๆ เพื่อให้เห็นถึงรากของปัญหา นี่คืสิ่งทีชิ้นงานนี้นำเสนอ

ทิศทางกรนำเสนอข่าวอุบัติเหตุที่อยากให้มีมากๆ คื **ชิ้นงานที่ให้คนดู คนอ่าน เข้าใจมิติของปัญหาที่รอบด้าน เกิดการตั้งคำถามว่า รากของปัญหาคืออะไร** แม้ปัจจุบันยังไม่สามารถสั่นคลอนความคิดไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสิ่งทีเกิดขึ้นได้ แต่หากสื่อช่วยย้ารากของปัญหาจริงๆ ซ้ๆ เช่น เป็นเหตุการณ์ที่เท่าไหรแล้วที่เรายังต้องอยู่กับสภาพรถนักเรียนแบบนี้ เราต้องทำให้สังคมรับรู้และให้ความสนใจในการร่วมมือแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

(3) กรณีศึกษาจากเว็บไซต์ roadsafetynewstizen.com

เว็บไซต์ roadsafetynewstizen.com เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2561 เป็นโครงการต่อเนื่องจากที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และสถาบันอิศรา ร่วมกันอบรมให้ความรู้กับสื่อมวลชนในด้านการทำข่าวสืบสวนอุบัติเหตุและนำเทคนิคการทำข่าว การผลิตสื่อในยุคปัจจุบัน ที่ทำได้เบ็ดเสร็จทุกขั้นตอนด้วยนักข่าวเพียงคนเดียวด้วยการใช้เทคโนโลยีจากมือถือ จนก่อเกิดคำว่า นักข่าวโมโจ ที่มาจาก คำว่า “Mobile Journalism”

เว็บไซต์ roadsafetynewstizen.com จึงเป็นช่องทางในการนำเสนอข่าวเชิงลึกของอุบัติเหตุ ในแง่มุมของนักข่าวโมโจ โดยมีนักวิชาการในเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนให้การสนับสนุนด้านข้อมูล เช่น ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย มูลนิธิไทยโรดส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) สถาบันอิศรา

ที่ผ่านมา การนำเสนอข่าวผ่านเว็บไซต์ roadsafetynewstizen.com สามารถเขย่าความตื่นรู้ของคนในพื้นที่ และหลายครั้งที่มีการแก้ไข ร่วมกันป้องกัน จนทำให้อุบัติเหตุบริเวณนั้นลดลงอย่างเห็นได้ชัด เช่น **“หลุดโค้งซ้ำๆ ที่เดิม 4 เดือน 12 ราย ไม่อาจปล่อยไว้ รอคนผ่านวัดดวงเอง”**³ เมื่อเดือนสิงหาคม 2561 ที่มียอดแชร์กว่า 300 ครั้ง ยอดคนเข้ามาอ่านกว่า 7,500 ครั้ง โดย “อรรถชัย (ตั้ม) นิธิสิตตานนท์” ผู้สื่อข่าวเครือไทยรัฐรูปแบบประจำจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ถึงจะไม่ใช่นักข่าวที่มีคนติดตามมากที่สุดในเว็บไซต์ แต่ถือเป็นจุดเริ่มต้นให้เกิดการแก้ไขปัญหาจากหน่วยงานในพื้นที่ ข่าวนี้เกิดจากการมีโอกาสดำเนินการกับทีมกู้ชีพฯ ในพื้นที่ที่กล่าวว่า “พี่ช่วยหาทางแจ้งหน่วยงานให้มาแก้ไขหน่อยเถอะ โค้งนี้ฝนตกทุกครั้ง รถเสียหลักพลิกคว่ำตลอด ไม่รู้ว่าเป็นเพราะอะไร”

กลับมาคิดถึงว่าจะเอาอย่างไรดี การที่ยกหูโทรศัพท์หาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คงได้แค่รับทราบปัญหาแต่จะแก้ไขเมื่อไร อยากรู้ก็ไม่อาจทราบได้ ...จิตวิญญาณนักข่าวสืบอุบัติเหตุจึงถูกจุดไฟขึ้นพื้นที่ เริ่มจากการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดเหตุในบริเวณดังกล่าว เพื่อชี้ให้เห็นว่า มันต้องมีอะไรบางอย่างกับถนนบริเวณนี้ถึงเกิดเหตุซ้ำๆ ในจุดเดิม แทบจะวันเว้นวันกันเลยทีเดียว แต่ที่ไม่ค่อยจะเป็นข่าวเพราะมีเพียงบาดเจ็บเล็กน้อย ไม่มีผู้เสียชีวิต แต่ก็เชื่อว่า ความใหญ่ของอุบัติเหตุที่เกิดจะเป็นสิ่งสำคัญเสมอไป แม้มีความเสี่ยงเพียงเล็กน้อย ในฐานะคนในพื้นที่และทำงานข่าวด้านป้องกันอุบัติเหตุ จึงไม่ควรปล่อยให้ผ่านไป

เมื่อคิดว่า ปล่อยไว้ไม่ได้แล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะต้องรู้ข้อมูลตรงนี้ ซึ่งเชื่อได้เลยว่าหน่วยงานต่างๆ ไม่ได้มีข้อมูลละเอียดแบบที่มีแน่นอน จึงลองเขียนเป็นข่าวขึ้นมา เพื่อข่งเรื่องไปยังหน่วยงานภายในจังหวัด ผลปรากฏว่า หลังจากนำเสนอออกไปประมาณ 1-2 สัปดาห์ นายโชตินรินทร์ เกิดสม รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ในสมัยนั้นได้เดินทางลงมาดูพื้นที่ด้วยตนเอง พร้อมกับเรียก “ตั้ม” ไปยังจุดเกิดเหตุมาให้ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อที่จะนำไปหาแนวทางแก้ไขต่อไป ซึ่งเรื่องดังกล่าวก็ค้างอยู่ที่จังหวัด เนื่องจากรองผู้ว่าฯ ได้รับคำสั่งย้ายไปเป็นอยู่จังหวัดระนอง แต่หลังจากที่ข่าวชิ้นนั้นออกไป หมวดยางหลวงบางสะพาน ก็ได้มีการนำป้าย

³ อ่านข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://www.roadsafetynewstizen.com/2018/08/18/dangerous-curves/>

เดือนโค้งอันตรายมาติดเพิ่มขึ้นจาก 4 ป้าย เป็น 10 ป้าย ...แต่อุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวยังคงเกิดอย่างต่อเนื่อง จะทำอย่างไรดี

“ต้ม” ลงพื้นที่อีกครั้ง คราวนี้มีแหล่งข้อมูลเพิ่มขึ้นจากร้านค้าบริเวณนั้น ที่รู้ว่ามีข่าวเพื่อหาทางแก้ไขปัญหา ต่างหยิบยื่นความช่วยเหลือ ส่งคลิปภาพจากวงจรปิดมาให้ สำหรับใช้ในการนำเสนอข่าวเพื่อหวังจะให้มีการแก้ไข จึงมาสู่งานอีกครั้ง “ประจวบคีรีขันธ์-แหกโค้งบางสะพาน 3 เดือนกว่า 20 ราย”⁴ เมื่อปลายเดือนตุลาคม 2561 ที่มียอดแชร์ถึง 2,600 ครั้ง ยอดคนเข้ามาอ่านกว่า 10,100 ครั้ง ซึ่งก็ยังไม่ใช่ข่าวที่ยอดคนอ่านเยอะที่สุด แต่เป็นข่าวที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่ดีที่สุด

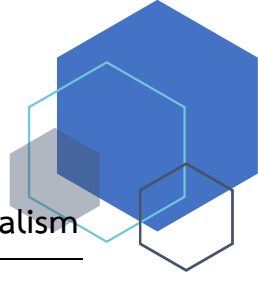
ภายหลังจากข่าวชิ้นนี้ถูกนำเสนอออกไปอีกรอบ 2 สัปดาห์ต่อมา ประมาณวันที่ 7 พฤศจิกายน 2561 แขวงทางหลวงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ระดมสรรพกำลังมาปรับปรุงบริเวณดังกล่าว โดยใช้เวลาเพียง 1 วัน ในการขุดพื้นผิวถนน เพื่อเพิ่มแรงเสียดทานเวลาเข้าโค้ง ซึ่งผลจากการปรับปรุงในครั้งนั้น ผ่านมาเป็นเวลากว่า 4 เดือนแล้ว อุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นมากมายในบริเวณดังกล่าว กลายเป็นศูนย์ตั้งแต่มีการปรับปรุงผิวถนน ซึ่งถือว่าเป็นความสำเร็จในการนำเสนอข้อมูลเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเป็นรูปธรรมเห็นผลมากที่สุด

“ปัจจุบันทุกครั้งที่ต้องขับรถผ่านบริเวณโค้งบางสะพาน จะมีความรู้สึกตื่นตัวใจ ภูมิใจมากที่สุด ในการทำหน้าที่สื่อสารมวลชน ที่สามารถนำเสนอข่าวที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่”

“การทำงานข่าวเชิงสืบสวนอุบัติเหตุเป็นงานที่ทำทนาย เต็มไปด้วยคุณค่ามากกว่าข่าวเหตุการณ์ทั่วไป เนื่องจากต้องสืบค้นข้อมูล นำสถิติมาใช้สื่อออกไปยังผู้รับข่าวให้เป็นเนื้อหาที่น่าสนใจ ที่แตกต่างจากการทำงานข่าวปกติที่เน้นความรวดเร็วในการนำเสนอ เพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ ไม่เน้นรายละเอียดเชิงลึก รูปแบบการนำเสนอก็เป็นแบบที่เห็นจนผู้อ่านคุ้นชิน เกิดเหตุที่ไหน บริเวณใด มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตหรือไม่ สาเหตุเบื้องต้นคาดว่าเป็นเพราะเหตุใด ซึ่งผู้อ่านข่าวก็คงจะคุ้นชินกับข่าวอุบัติเหตุต่างๆ ไป”

“เมื่อได้พัฒนาการทำงานด้านนี้อย่างจริงจัง ซึ่งไม่ใช่เรื่องยากที่จะเรียนรู้มัน หากเรามีความตั้งใจจริง ซึ่งเชื่อว่ากลุ่มผู้อ่านข่าวประเภทเชิงสืบสวน วิเคราะห์เหตุการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทยจะมีกลุ่มผู้อ่านผู้ที่สนใจติดตามข้อมูลจำพวกนี้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ”

⁴ อ่านข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://www.roadsafetynewstizen.com/2018/10/23/sharp-curves/>



คำว่า “Mobile Journalism” เป็นคำที่เริ่มเข้ามาในวงการผลิตสื่อ แวดวงข่าวสาร ราว 5 ปีที่ผ่านมา และเป็นทางเลือกใหม่ของการผลิตข่าว สารคดี หรือเรื่องราวที่อยู่ในความสนใจกับความตั้งใจที่จะเผยแพร่ให้ผู้รับสารเข้าใจด้วยอุปกรณ์ที่มาพร้อมกับเทคโนโลยี นั่นคือ “โทรศัพท์มือถือ” (Mobile Phone)

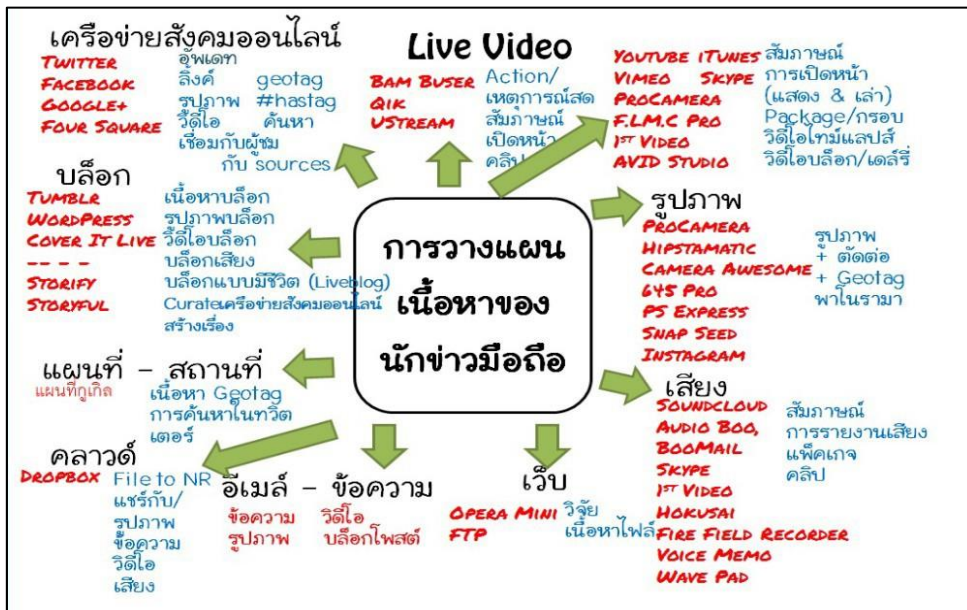
บุคคลที่ทำให้การผลิตเรื่องราวด้วยโทรศัพท์มือถือเป็นที่รู้จักในวงกว้าง คือ คุณพิภพ พานิชภักดิ์¹ หนึ่งในวิทยากรรายการ “เวทีความคิด” คลื่นวิทยุ FM 96.5 MHz. โดยได้อธิบายถึง ความเปลี่ยนแปลงของการผลิตเรื่องราวที่ทุกคนสามารถทำได้ ด้วยอุปกรณ์พกพาอย่างโทรศัพท์มือถือ ซึ่งเป็นที่รู้จักในหมู่นักข่าวของสำนักข่าวโทรทัศน์เป็นส่วนใหญ่ เพราะตามสำนักข่าวมักมีการเชิญผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาอบรมผู้สื่อข่าวในสังกัด หรือส่งผู้สื่อข่าวในสังกัดไปอบรมเทคนิคการทำข่าวแบบ Backpack ซึ่งยังคงใช้กล้อง DSLR จนเวลาต่อมาพัฒนาเป็น Mobile Journalism และเรียกกันโดยย่อว่า MoJo

การนำเทคนิคการถ่ายภาพ ร้อยเรื่อง ลงเสียงด้วยโทรศัพท์มือถือ มาเป็นวิชาหนึ่งของโครงการพัฒนาศักยภาพสื่อมวลชนเพื่อการผลิตและวิเคราะห์ข่าวด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นเรื่องที่ฝ่ายจัดทำโครงการได้รับความกรุณาจากคุณพิภพ พานิชภักดิ์ ส่งบุคลากรผู้เชี่ยวชาญการผลิตข่าวแบบ MoJo คือ คุณกุลพัฒน์ จันทรไกรลาส สื่อมวลชนอิสระที่มากด้วยประสบการณ์งานข่าวและผลิตสารคดีด้วยโทรศัพท์มือถือมาเป็นวิทยากรหลักตลอดหลักสูตร

คู่มือเล่มนี้ได้้นำเอาเนื้อหาการสอนของคุณกุลพัฒน์ จันทรไกรลาส มาประกอบเพื่อความเข้าใจในที่มาและขั้นตอนเทคนิคต่างๆ ของ MoJo ร่วมด้วย

¹ นายพิภพ พานิชภักดิ์ ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง รองผู้อำนวยการสถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส

(1) การถ่ายวิดีโอเล่าเรื่อง



ภาพที่ 20 ภูมิทัศน์สื่อในปัจจุบัน

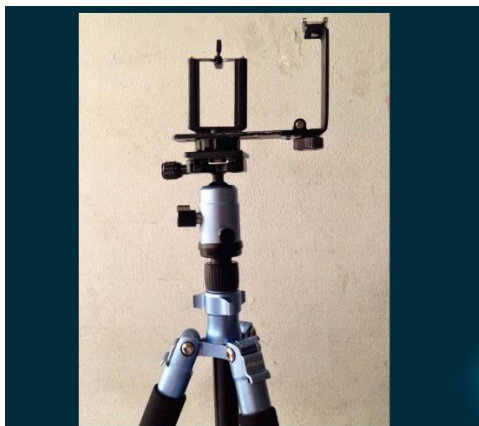
เมื่อถ่ายภาพวิดีโอเล่าเรื่องให้นักในใจว่า “อย่าสั้น อย่าส่าย อย่าลั่น”

อย่าสั้น ถือมือถือนิ่งๆ (กรณีที่ไม่มีขาตั้งกล้อง) แต่วิธีที่ดีที่สุด คือ มีขาตั้งกล้อง

อย่าส่าย ไม่เหวี่ยงมือถือหรือสามมือไปมาเหมือนการรคน้ำต้นไม้ แต่ให้ถ่ายนิ่งๆ และใช้วิธีเปลี่ยนขนาด

ภาพ

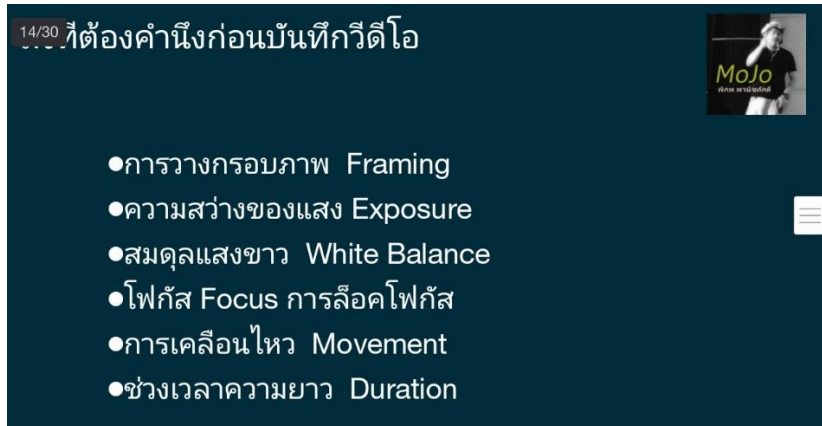
อย่าลั่น ควรมีการบันทึกคลิปประมาณ 6-10 วินาที



ภาพที่ 21 ขาตั้งกล้องและตัวจับมือถือ

การใช้ขาตั้งกล้องและตัวจับมือถือในงานวิดีโอเป็นสิ่งสำคัญมากและช่วยไม่ให้ภาพสั่นไหว

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงก่อนบันทึกวิดีโอ



- การปรับสีกล้องและระดับความมืดสว่าง อันดับแรกให้หยิบกล้องมาดูก่อนว่า สีดูเป็นธรรมชาติหรือไม่ ถ้าไม่...ให้ปรับค่าขาว (White Balance) ระดับแสง มืดสว่างกำลังดีไหม ถ้าไม่...ให้ปรับรูรับแสง (Exposure)
- โฟกัส คือ การปรับสิ่งที่คิดว่า สำคัญที่สุดในภาพให้ชัดที่สุด (ความลับ คือ ความชัดไม่มีจริงในโลก ตรงไหนชัดที่สุด ผู้ชมจะเข้าใจว่าสิ่งนั้นสำคัญที่สุดโดยอัตโนมัติ)
- การวางกรอบภาพ (Composition) ให้ได้เนื้อหาอย่างน้อยร้อยละ 70 ของกรอบภาพ การถ่ายวิดีโอ ไม่ได้ถ่ายภาพเดียวเพื่อนำเสนอสิ่งหนึ่งสิ่งใด เช่น ภาพคนพายเรือ ควรจะมีภาพเรือ (ทั้งลำ) ภาพคนพาย ภาพหน้าคนพาย ภาพมือคนพาย ภาพพายแหวน้ำ ภาพทิวทัศน์รอบๆ เรือ อย่าจำว่าต้องถ่ายอะไร เพราะไม่มีสูตรตายตัว ขอให้เปิดใจและถามตนเองว่า อยากบอกอะไร เห็นอะไรและจะบันทึกอะไรให้คนดูเห็น

(2) ไวยากรณ์ของภาพเล่าเรื่อง



อย่างที่เกริ่นไปช่วงแรก การถ่ายงานวิดีโอจะใช้วิธีการเปลี่ยนขนาดภาพ กว้าง กลาง แคบ แคบมาก หรือเพื่อให้เข้าใจได้ง่าย คือ การถ่ายแบบแม่ ลูก หลาน เหลน

ภาพแม่ ส่วนใหญ่จะเป็นภาพกว้าง เพื่อบอกข้อมูลว่า ถ่ายที่ไหน เป็นเรื่องเกี่ยวกับอะไร

ภาพลูก การเจาะเข้าไปในรายละเอียดของภาพแม่

ภาพหลาน การลงลึกเข้าไปในรายละเอียดของเรื่องที่จะเล่า

ภาพเหลน การลงลึกเข้าไปอีกในรายละเอียดที่อยากให้ผู้ชมเข้าใจและเห็นภาพ



ภาพที่ 22 การถ่ายวิดีโอแบบ “แม่ ลูก หลาน เหลน” เชิงปฏิบัติการ

ภาพแม่ คือ กรอบสี่แดงใหญ่ทั้งภาพ

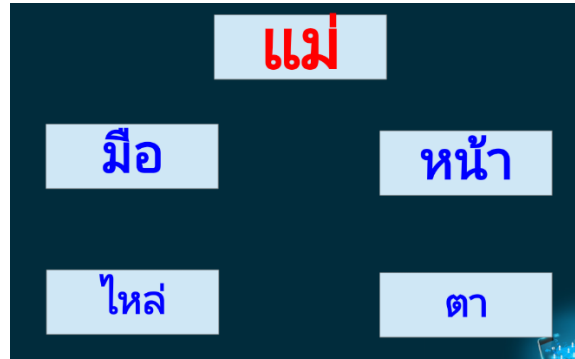
ภาพลูก คือ กรอบสี่แดงขนาดกลาง

ภาพหลาน คือ กรอบสี่แดงขนาดเล็กลงมา

ภาพเหลน คือ กรอบสี่แดง ขนาดเล็กลงมาอีก

หลักการถ่ายคน

การเล่าเรื่องในงานวิดีโอส่วนใหญ่จะเล่าผ่านผู้คนเป็นหลัก ดังนั้นการถ่ายคนจึงเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งมีหลักการเดียวกับแม่ ลูก หลาน หลาน คือ การเปลี่ยนขนาดภาพ แต่การถ่ายคนต้องให้ความสำคัญกับ “แม่ มือ หน้า ไหล่ ตา” ดังนี้



แม่ คือ ภาพกว้างของคนที่เราถ่ายทำ เพื่อบอกให้รู้ว่า เขาหรือเธอกำลังทำอะไร

มือ คือ การถ่ายภาพมือของผู้ที่ถูกถ่ายว่า กำลังทำอะไร

หน้า คือ การถ่ายสีหน้าของผู้ที่ถูกถ่าย ในขณะที่กำลังทำอะไรอยู่

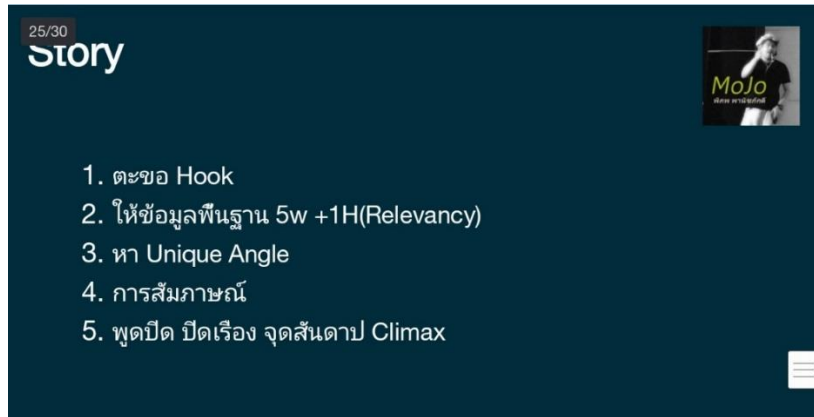
ไหล่ คือ การถ่ายผ่านไหล่ของผู้ที่ถูกถ่าย เสมือนเป็นการมองผ่านจากสายตาของผู้รับชมหรือคนดู

ตา คือ การถ่ายสิ่งที่ผู้ถูกถ่ายเห็นและกำลังทำอะไรอยู่ เช่น คนคนนั้นกำลังเล่นมือถือ สิ่งที่ตาของเขาหรือเธอกำลังมอง คือ มือถือ เราก็ถ่ายมือถือที่เขาหรือเธอกำลังเล่นอยู่



ภาพที่ 23 การถ่ายคนแบบ “แม่ มือ หน้า ไหล่ ตา” เชิงปฏิบัติการ

(3) สิ่งที่ต้องอยู่ในเรื่องที่จะเล่า (Story)



1. ตะขอ คือ เรื่องที่ดีจะต้องเปิดเรื่องให้น่าสนใจ เพื่อดึงให้ผู้ชมติดตามเรื่องราวต่อไป
2. ให้ข้อมูลพื้นฐานที่ผู้ชมต้องรู้ ตามหลักการสื่อสาร 5W1H (Who What When Where Why and How - ใคร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร ทำไมและอย่างไร)
3. Unique Angle คือ จุดหรือประเด็นที่น่าสนใจในเรื่องที่จะเล่า
4. การสัมภาษณ์ จะทำให้เรื่องเล่ามีความลึกและน่าสนใจเพิ่มขึ้น โดยให้ตัดสินใจก่อนว่า เราจะอยู่ในกล้องด้วยหรือไม่ หากจะอยู่ในเฟรมกล้องจะเป็นลักษณะการนั่งข้างกัน ซึ่งไม่ค่อยนิยมนัก นอกจากเป็นการพูดคุยในเวลาสั้นๆ ส่วนมากนักข่าวจะไม่รวมตัวเองอยู่ในกรอบภาพเมื่อทำการสัมภาษณ์ แต่จะเน้นถ่ายผู้ให้สัมภาษณ์เป็นหลัก โดยอาจจะปล่อยเสียงคำถามของตนเอง เพื่อให้ผู้ชมรับรู้บุคลิกของคนสัมภาษณ์ได้เช่นกัน
5. พุดเปิด ปิดเรื่อง โดยทั่วไปการเล่าเรื่อง ควรมีผู้ดำเนินเรื่องราวในการเล่าเรื่อง

การเปิดหน้า การถ่ายตัวเอง เป็นเรื่องที่ต้องฝึกหัดพอสมควร โดยส่วนมากจะใช้ขาตั้งกล้องช่วยและปรับกล้อง เสียงให้ดีก่อน แล้วค่อยยืนหน้ากล้องและพูดกับกล้อง โชคดีที่กล้องสมัยใหม่ส่วนใหญ่จะสามารถพลิกจอ LCD มามองหน้าตนเองได้และอาจจะมียูเอชเอชเอ็มเอ็มมาด้วย ทำให้เราปรับค่าต่าง ๆ และกดบันทึกได้ สิ่งที่เราควรระวังคือ เวลาพูดกับกล้อง ให้มองเข้าไปที่เลนส์ของกล้อง (ผู้ชมจะรู้สึกที่เราพูดกับเขาโดยตรง) ไม่ใช่มองที่จอ LCD ถ้าแอบเหลือบมองตัวเองในจอ LCD เราจะเหมือนมองไปยังจุดอื่นแทนที่จะพูดกับผู้ชม

พาไปดู มีลักษณะคล้ายการเปิดหน้า แต่แทนที่กล้องจะอยู่บนขาตั้ง เราจะต้องถือหันหน้ามาทางตัวเราและเดินไปด้วย การถ่ายทำลักษณะนี้สามารถฝึกทำได้ แต่ปัญหาส่วนใหญ่ คือ คนเอเชียส่วนใหญ่มีแก้มใหญ่ ทำให้ได้ภาพไม่สวยงามนัก มีวิธีแก้ 2 วิธี คือ ใส่เลนส์มุมกว้าง (Wide Angle Lens) และต่อก้านที่เราสามารถถือได้ ซึ่งจะช่วยให้กล้องอยู่ห่างจากตัวเรามากขึ้น

จุดสันดาปเรื่อง คือ การทำให้เรื่องเล่ามีจุดหมายที่น่าสนใจและทำให้ผู้ชมติดตามเรื่อง เพราะอยากรู้อยากเห็นว่า เรื่องราวจะลงเอยหรือได้บทสรุปเช่นไร

นอกจากนี้หัวใจที่สำคัญอีกอย่างในการเล่าเรื่อง คือ การเล่าด้วยบทบรรยาย เป็นการใส่เสียงพูดของเราเข้าไป เพื่อเป็นการให้ข้อมูลและทำให้ผู้ชมติดตาม เข้าใจเรื่องราวมากยิ่งขึ้น

การบรรยายมาจากสนามมีเทคนิคหนึ่งที่หลายคนมองข้าม คือ การบรรยายในขณะที่เห็นภาพคล้ายกับการบรรยายสด เหมือนกับคนที่เพิ่งได้กล้องวิดีโอมาใหม่ ๆ แล้วเดินถ่ายไปพูดไปด้วยทำนองว่า “ที่เห็นอยู่นี้” จริง ๆ ทักษะนี้หากฝึกฝนและพัฒนาพร้อมกับการเลิกใช้วลี “ที่เห็นอยู่นี้” มีประโยชน์ในหลายครั้ง อาจเป็นแรงบันดาลใจในการเขียนบทบรรยายในอนาคตหรือหากทำมาดีก็สามารถนำมาใช้ได้จริง การบันทึกเสียงตนเองเมื่อเกิดแรงบันดาลใจจากภาพที่เห็นหรือสถานที่ที่ได้ไป เป็นเคล็ดลับประการหนึ่งของสารคดีโทรทัศน์

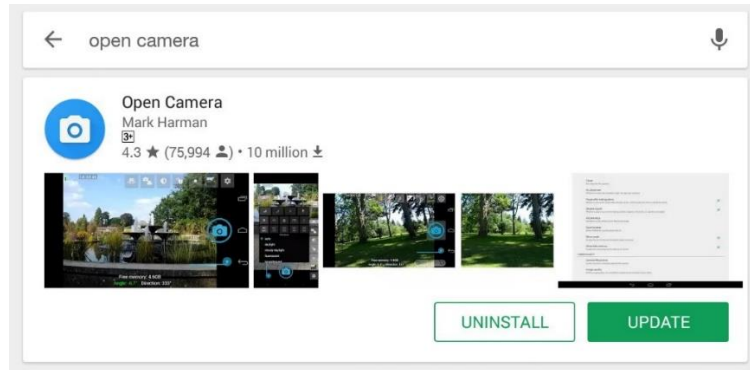
แน่นอนว่า การเล่าเรื่องที่ดีจะต้องมีการผลักดันเรื่องราวที่น่าสนใจไปจนจบ สิ่งที่สำคัญ คือ Story Engine เป็นสิ่งที่ช่วยขับเคลื่อนเรื่องราวให้ไปถึงเป้าหมาย ช่วยให้เรื่องมีพัฒนาการไปข้างหน้าตลอดและเป็นพลังที่ทำให้ผู้ชมนั่งชมต่อไป เผื่อว่าจะเกิดอะไร เป็นความน่าสนใจของเรื่อง เหตุการณ์ที่น่าเสนอในเรื่อง ความอยากรู้ อยากเห็น ความแปลกใหม่ที่ไม่ค่อยมีใครรู้

เรื่องเดิมๆ แต่นำเสนอแง่มุมที่ต่างออกไป

การสร้างความสงสัย การตั้งคำถามในเรื่องเพื่อนำไปสู่คำตอบ

แรงบันดาลใจ ความสะเทือนใจ การเตือนใจ ความตื่นเต้น ความซาบซึ้ง

(4) แอปพลิเคชันสำหรับการถ่ายทำวิดีโอด้วยมือถือ

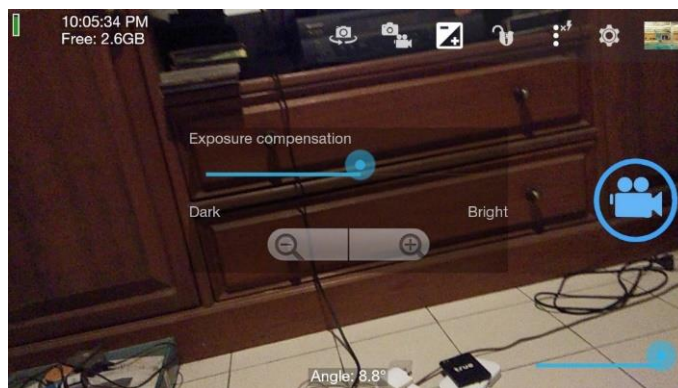


1 2 3 4 5 6



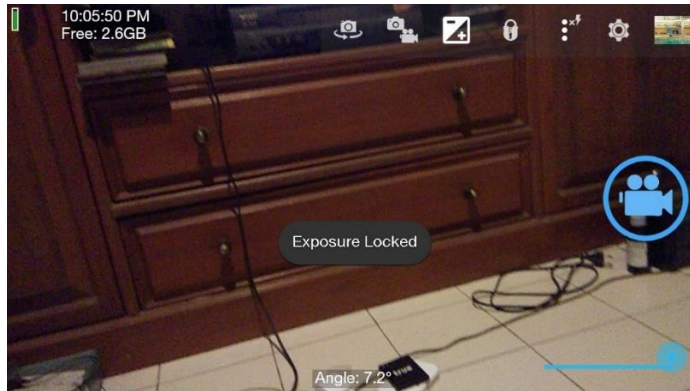
- ปุ่มที่ 1 คือ ปุ่มปรับเป็นกล้องหน้าหรือกล้องหลัง
- ปุ่มที่ 2 คือ ปุ่มปรับเปลี่ยนถ่ายภาพนิ่งหรือภาพวิดีโอ (ภาพเคลื่อนไหว)
- ปุ่มที่ 3 คือ ปุ่มปรับความมืด สว่างของภาพ
- ปุ่มที่ 4 คือ ปุ่มแม่กุญแจ สำหรับล็อคค่าแสงไม่ให้เปลี่ยนแปลงขณะถ่ายทำ
- ปุ่มที่ 5 คือ ปุ่มปรับอื่นๆ เช่น โฟกัส ถ่ายใกล้ ปรับสมดุลแสง
- ปุ่มที่ 6 คือ ปุ่มตั้งค่าแอปนี้

3 4



[81]

3 4

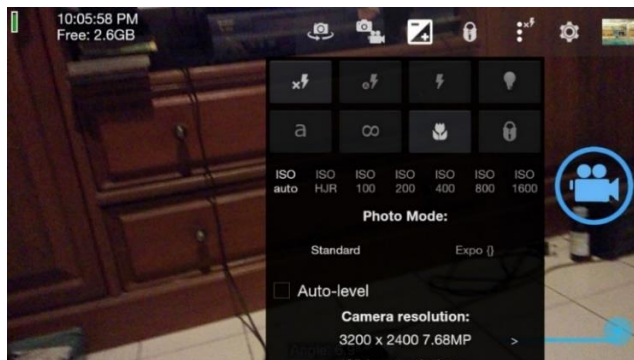


สำหรับปุ่มที่ 3 ปุ่มปรับความมืด ความสว่าง เมื่อเรากดเข้าไปแล้วจะปรากฏคำสั่งดังภาพ เราสามารถปรับความมืด สว่างด้วยการรูดนิ้วไปซ้าย (มืดขึ้น) หรือขวา (สว่างขึ้น)

ส่วนปุ่ม - และ + คือ การปรับมืดและสว่างอย่างละเอียด

เมื่อได้สภาพแสงที่ต้องการแล้ว ให้กดปุ่ม 4 เพื่อล็อคค่าแสงไว้ไม่ให้เปลี่ยนแปลง เวลาถ่ายทำ หากมีการไปถ่ายที่ที่สภาพแสงเปลี่ยนไป ให้กดปุ่มที่ 4 ปลดล็อคและปรับแสงใหม่จนเป็นที่พอใจก็กดล็อคแสงอีกครั้ง

5

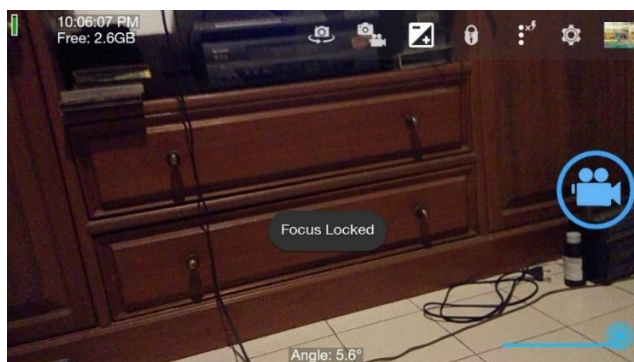


ปุ่มที่ 5 เมื่อกดเข้าไปแล้วจะปรากฏคำสั่งดังรูป

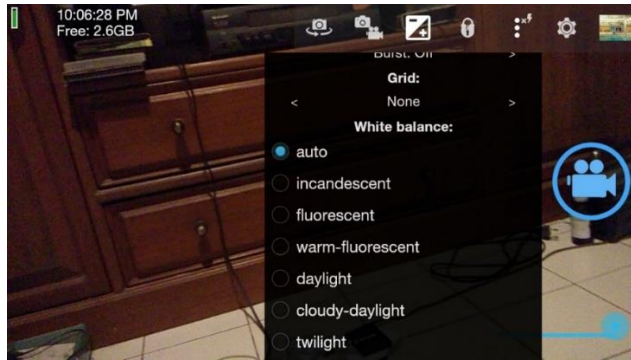
ปุ่มดอกไม้ คือ เมื่อกดเข้าไปจะเป็นคำสั่งถ่ายใกล้มากๆ ได้

ปุ่มแม่กุญแจ คือ ล็อคโฟกัสของภาพ เมื่อกดไปที่แม่กุญแจ ภาพจะถูกล็อคโฟกัสไว้ ดังภาพข้างล่าง

5



5



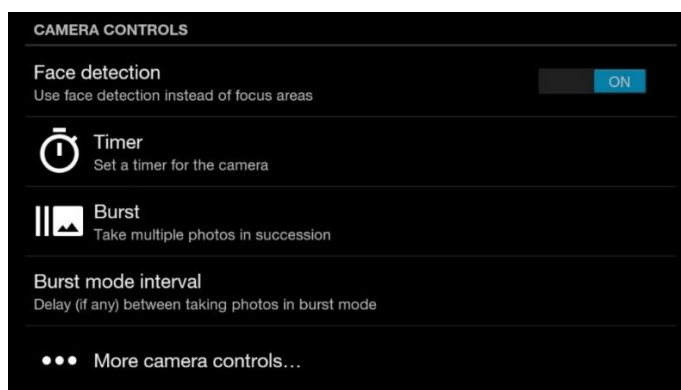
นอกจากนี้ในปุ่มที่ 5 ยังมีคำสั่งเกี่ยวกับการปรับสมดุลแสงขาวต่างๆ ให้เลือกตามสภาพแสงจริง

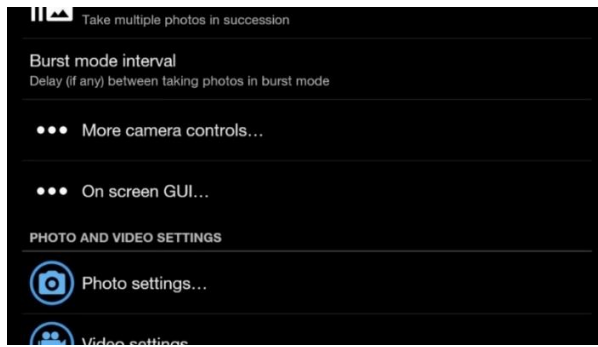
6



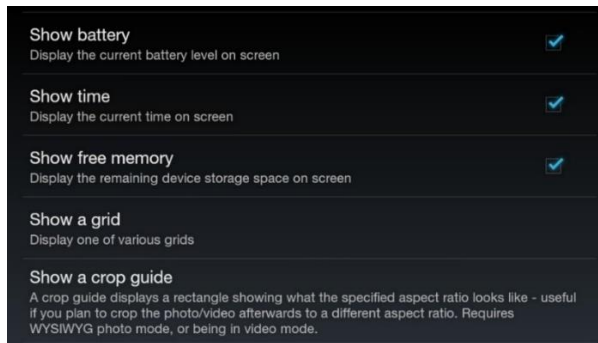
การโฟกัสภาพด้วยมือถือ ให้เราแตะบริเวณที่ต้องการจะโฟกัสภาพให้ชัดและจะมีสัญลักษณ์กรอบสี่เหลี่ยมเขียวเกิดขึ้น แสดงว่าภาพโฟกัสชัดแล้ว

ในปุ่มที่ 6 เป็นการตั้งค่าอื่นๆ เมื่อกดเข้าไปที่ปุ่มที่ 6 จะปรากฏคำสั่งดังในภาพล่าง

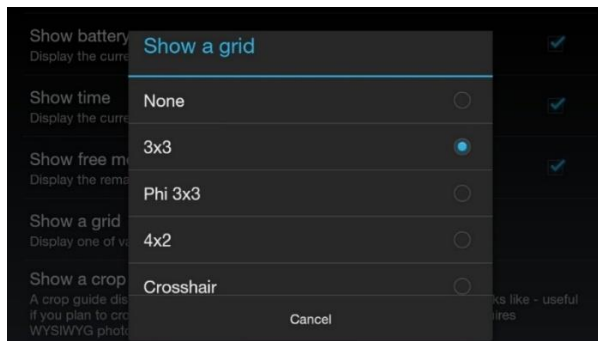




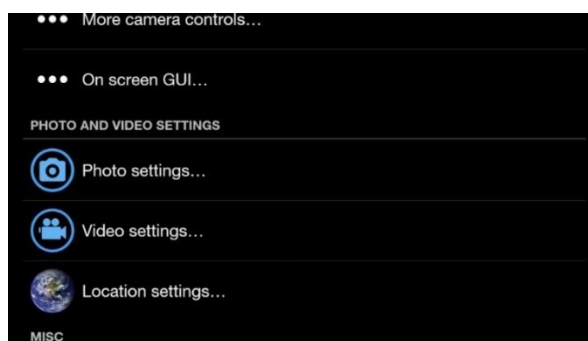
ให้เลื่อนลงมาจนเห็นคำว่า On screen GUI และกดเข้าไปเพื่อไปกดปุ่ม Show a grid

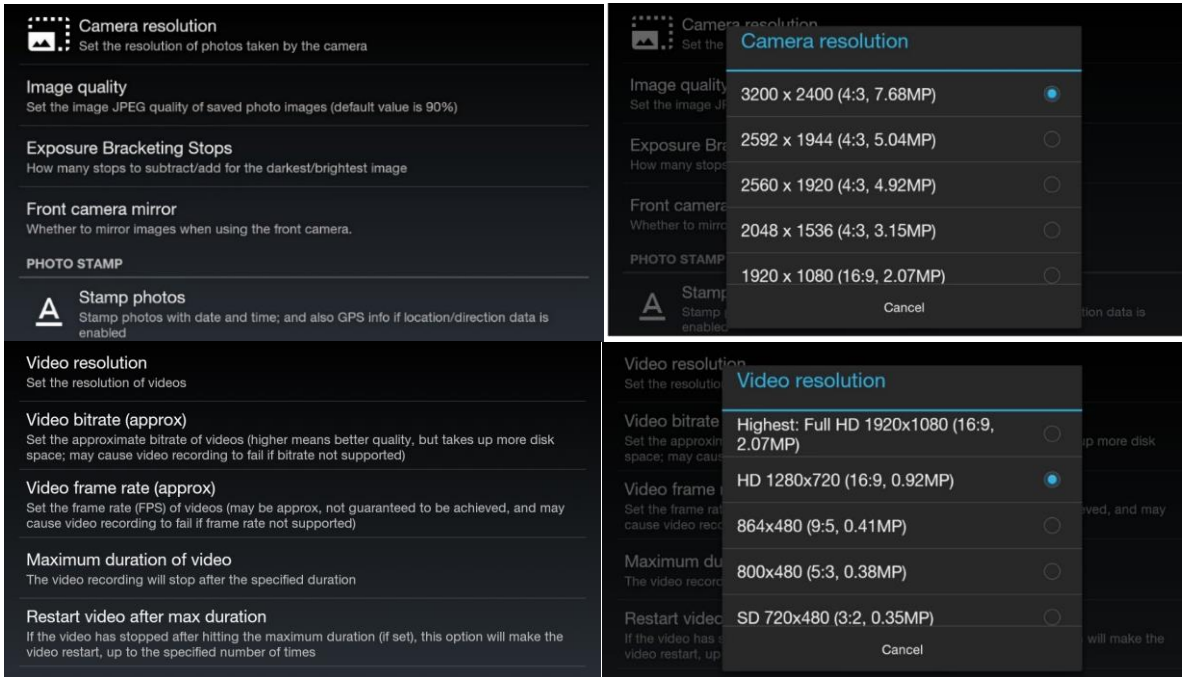


เมื่อกดเลือก show a grid จะมีคำสั่งให้เลือก ให้เราเลือก 3 x 3 จะมีเส้นตัดเกิดขึ้น เพื่อช่วยให้เราจัดองค์ประกอบภาพได้ดี



นอกจากนี้ ยังมีคำสั่ง Photo setting และ Video setting เพื่อช่วยให้เราเลือกว่าจะใช้คุณภาพในการบันทึกภาพละเอียดเท่าไร





เมื่อเราพร้อมที่จะถ่ายทำแล้ว ให้เรากดปุ่มสัญลักษณ์กล้องวิดีโอสีฟ้า เมื่อเริ่มบันทึก ปุ่มนั้นจะเปลี่ยนเป็นสีแดงและเมื่อจะเลิกบันทึกให้กดปุ่มที่เป็นสีแดงนั้นอีกครั้ง ปุ่มนั้นจะกลับเป็นสีฟ้า เป็นอันว่าบันทึกคลิปวิดีโอเสร็จ 1 คลิป



(5) การถ่ายทำกับการตัดต่อ

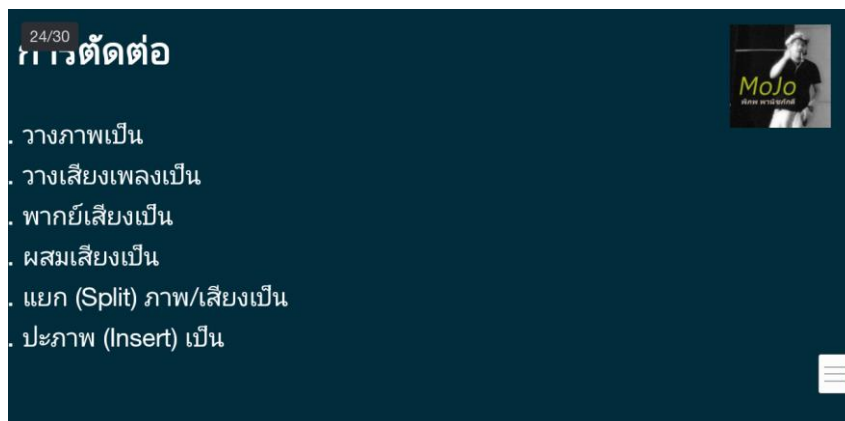
มีความเชื่อที่ยังแพร่กระจายอยู่ว่า ถ่าย ๑ ไปก่อนแล้วเดี๋ยวค่อยมาตัด ประหนึ่งว่าโปรแกรมตัดต่อเป็น แก้วสารพัดนึก ที่เราใส่อะไรเข้าไปแล้วสิ่งมัน มันก็จะทำออกมาได้ตั้งใจ จริง ๆ โปรแกรมตัดต่อไม่ต่างอะไรไปจากเครื่องมือทั่วไป เช่น ห้องครัวที่ต้องมีเตา (ตัวคอมพิวเตอร์) มีตู้เย็น (ฮาร์ดดิสก์) มีเครื่องครัว เช่น มีด ตะหลิวและ กระทะ (ตัวโปรแกรมตัดต่อ) แต่จะทำอาหารอะไรได้

อย่างแรกต้องถามว่าเรามีวัตถุดิบอะไรในตู้เย็น หากเรามีเนื้อ ไบกระเพรา กระเทียม น้ำปลา เราอาจจะผัดกระเพราได้สำเร็จ หากเราต้องการราดหน้า แต่ไม่มีเส้น ไม่มีผักคะน้า ไม่มีแป้งมันละลายน้ำและ เต้าเจี้ยว ผัดอย่างไรก็จะได้ราดหน้า ฉะนั้นกระบวนการผลิตสารคดี **การถ่ายหรือกระบวนการหาวัตถุดิบที่ดี ย่อมสำคัญกว่าการตัดต่ออย่างแน่นอน**

ถึงแม้แม่ครัวสองคนจะมีวัตถุดิบเหมือน ๆ กัน แต่คงทำออกมาอร่อยไม่เหมือนกัน อะไรทำให้แม่ครัว ทั้งสองแตกต่างกัน ขอสรุปว่า ใครเคยชิมราดหน้าที่อร่อยก็มีโอกาสสูงกว่าที่จะผัดราดหน้าได้อร่อยกว่าคนที่ไม่รู้ ว่าราดหน้าอร่อยเป็นอย่างไร ดังนั้นการดูงานผู้อื่นที่เราชื่นชอบอย่างพิถีพิถัน ไม่ใช่ต้องดูทั้งเรื่อง เลือก เฉพาะฉากที่ชอบ แล้วดูว่าเขาถ่ายอย่างไร ตัดอย่างไรและทดลองทำตาม เป็นวิธีการที่พิสูจน์แล้วว่า วิเศษสุดในการเรียนการตัดต่อ

ทราบหรือไม่ นักตัดต่อที่เก่ง ๆ ทั้งหลาย ร้อยละ 90 เรียนรู้โดยการสอนตัวเอง

การตัดต่อ ต้องทำสิ่งต่างๆ ดังนี้



บทบรรยายที่มาท้ายสุด

อาจจะมีบางคนแปลกใจว่า บทบรรยายหรือสคริปต์ ทำไมถึงมาท้ายสุด แล้วตอนแรกเราตัดตามอะไร เราตัดตามโครงเรื่องที่เราคิดไว้ ซึ่งเมื่อทำเสร็จแล้วจะทำให้เกิดการตัดหายบขึ้นมา เมื่อนั่งชมสิ่งที่เราตัดหายบ ซึ่งประกอบด้วยภาพประกอบ การเปิดหน้า บทสัมภาษณ์ กราฟิก ภาพนิ่ง ฯลฯ เราจะเห็นส่วนที่จำเป็นต้องบรรยายเพิ่มเติม ตัวภาพอาจจะเสนอภาพหญิงสาวคนหนึ่งได้ บทสัมภาษณ์ของหญิงสาวอาจจะบอกได้ว่าเธอเป็นนักเรียน แต่เมื่อชมแล้ว ผู้ชมอาจยังขาดความเข้าใจว่า หญิงสาวคนนี้เป็นนักกีฬาทีมชาติที่กำลังจะไปแข่งขันระดับโลก ซึ่งบทบรรยายสามารถขยายความตรงนี้ได้

จะเห็นได้ว่า บทบรรยายทำหน้าที่เสมือนเครื่องมือสารพัดนึกที่จะอุดรูรั่วที่เราอาจจะลืมถ่าย ลืมสัมภาษณ์มา ทั้งยังเป็นเครื่องมือที่เชื่อมต่อช่วงต่าง ๆ ของสารคดีได้เป็นอย่างดี เพราะหลายครั้ง เมื่อมีการเปลี่ยนสถานที่หรือเหตุการณ์ ผู้ชมอาจจะรู้สึกสับสน การใช้บทบรรยายจึงทำให้เรื่องนั้นดำเนินไปอย่างไม่ติดขัด

ท้ายที่สุด บทบรรยายคือเสียงของผู้ผลิต เป็นมุมมองของคนทำ บางคนเลือกที่จะใช้คำว่า “ฉัน” ในบทบรรยาย โดยไม่ปล่อยให้ผู้ชมรู้สึกว่าเป็นเสียงบรรยายนั้นเป็นเสียงที่ล่องลอยมาจากที่ไหนก็ไม่รู้ ดังคำกล่าวที่ว่า เป็นบทบรรยายในลักษณะเสียงสวรรค์ ซึ่งเรามักพบในสารคดีรุ่นเก่าหรือหน่วยงานประชาสัมพันธ์ แต่กำลังจะหมดความนิยม เนื่องจากเสียงจากสวรรค์เหล่านั้นไม่ได้ประกาศจุดยืนของตนเองอย่างชัดเจน

“ในส่วนของแอปพลิเคชันสำหรับการตัดต่อวิดีโอด้วยมือถือ

สามารถดาวน์โหลด Kinemaster และศึกษาวิธีการตัดต่อได้ด้วยตนเอง”

เปิดใจ “สันติ (ต๋อง) เพชรแก้ว” สตรีทสเตจ จ.กระบี่

ชีวิตแรกเริ่มจากนักจัดรายการวิทยุทำข่าวท้องถิ่น ก่อนจะได้รับประสบการณ์ดีๆ จากการเข้าร่วมอบรม Road Safety Mobile Journalism ซึ่งได้รับข่าวสารจากกลุ่มไลน์อุบัติเหตุจากคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) เกี่ยวกับการเปิดรับสมัครผู้เข้าร่วมโครงการในการทำข่าวด้านความปลอดภัยทางถนน จึงลองสมัครดูและได้รับโอกาสเป็นผู้เข้าร่วมอบรมหน้าใหม่จากจังหวัดกระบี่สู่กรุงเทพมหานคร ดีใจและภูมิใจมากที่ได้รับโอกาสเข้าร่วมอบรมในครั้งนี้

จากการเข้าร่วมอบรม ประทับใจวิทยากรผู้ถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ใหม่ๆ แบบไม่มีกั๊ก ประทับใจเพื่อนร่วมรุ่นฝึกอบรม ซึ่งแต่ละคนไม่ธรรมดา ทั้งนักข่าวมือทอง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ผู้จัดโครงการฯ ที่ดูแลได้ดีมากๆ จากการอบรมในครั้งนั้น ทำให้ได้รับความรู้ใหม่ที่นำภาคภูมิใจและประทับใจในหลายด้าน

1. ได้รับความรู้จากวิทยากรทั้งด้านการเขียนข่าว การลงพื้นที่ทำข่าว รวมถึงการใช้เครื่องมือเทคโนโลยี ต่างๆ ในการทำข่าว
2. ได้รู้จักเพื่อนนักข่าว รุ่นพี่ รุ่นน้องจากหลายจังหวัด ได้เห็นการทำงานเป็นทีม การทำงานร่วมกันของกลุ่มคนทำข่าว นักข่าวภูมิภาคกับนักข่าวส่วนกลาง ได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์และมุมมองในการทำข่าว

3. ได้ฝึกฝนและพัฒนาตนเอง ฝึกการทำงานเป็นทีม ประทับใจในการทำงานกลุ่มชิ้นแรกชื่อ “ผลงานปัญหาจราจรยานยนต์จอดทับทางข้ามม้าลาย” ลงพื้นที่ทำข่าวแถวแยกพระราม 9 งานชิ้นนี้ได้รับรางวัลชนะเลิศ ประเภทสื่อบุติเด่น ประทับใจมากๆ

หลังจากการอบรม แน่ใจว่าได้ความรู้ ได้พัฒนาตนเองพอที่จะมาทำงานในพื้นที่ได้แล้ว ทั้งในการเขียนสื่อบุติ การพบแหล่งข่าว การติดต่อ การถ่ายภาพ ก็เลยจุดประกายความคิดที่จะทำงานด้านนี้ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ให้เต็มที่ ก็ได้ประสาน เพื่อนๆ สื่อในจังหวัดกระบี่ส่วนหนึ่งจัดตั้งกลุ่มสตรีทสะตอ (street sator) สื่อส่งเสริมสนับสนุนปลูกจิตสำนึกเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่ (สปปถ.) ชื่อ street sator มาจากคำว่า Street แปลว่า ถนน Sator คือฝักพื้นถิ่นของภาคใต้ วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกลุ่มขึ้นมา ก็เพื่อจะขับเคลื่อนการประชาสัมพันธ์ การทำข่าว การรณรงค์ในด้านความปลอดภัยบนท้องถนน และงานสาธารณะประโยชน์ด้านอื่นๆ โดยทางกลุ่มได้นำความรู้ที่ได้รับมาทำในพื้นที่

กลุ่มสตรีทสะตอ ได้ศึกษาข้อมูลในพื้นที่จุดเสี่ยงและผลิตสื่อบุติแล้วนำมาประชาสัมพันธ์ให้เห็นว่า มีผลต่อสังคมอย่างไร นั่นคือภารกิจสำคัญที่จะช่วยรณรงค์งานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

ข่าวที่ทำแล้วก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้จริงในระดับพื้นที่

จังหวัดกระบี่มีแหล่งท่องเที่ยวมากมาย เป็นจังหวัดที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวและยังเป็นเส้นทางหลักไปยังจังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต แน่ใจว่าถนนสายหลักอย่างเพชรเกษมมีรถสัญจรหนาแน่นวันละเป็นหมื่นคัน เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง โดยจุดเสี่ยงสำคัญที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ มีบริเวณโค้งถ้าข้างสี่เส้นทางไปหาดอ่าวนาง แยกควนต่อในเขตอำเภอเมืองกระบี่ แยกตลาดเก่า และจุดกัลลักรถหน้า ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ห้างสรรพสินค้าโลตัส เป็นจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตมาแล้ว ซึ่งเป็นจุดที่รถจะจอดซ้อนคันกันเพื่อรอเลี้ยวกลับรถ ทำให้รถที่ขับมาทางตรงที่ตามหลังมาเบรกไม่ทัน

กลุ่มสตรีทสะตอ ในฐานะสื่อที่ผ่านการอบรมมาแล้วก็อยากจะนำความรู้ที่ได้รับมาผลิตสื่อบุติ เรื่องการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดกัลลักรถบิ๊กซีโลตัสกระบี่ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้อง ทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ตำรวจจราจรผู้รักษากฎหมาย ผู้บริหารในพื้นที่ และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้เห็นความสำคัญ เพื่อผลักดันการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง โดยจุดดังกล่าวยังไม่มีแผงกั้นในการวางเพื่อให้อัตโนมัติจอดซ้อนคันในการขับรถ

หลังเสนอข่าวผ่านเว็บไซต์ roadsafetynewstizen.com แฉวงทางหลวงได้นำแบริเออร์แบบพลาสติกมาทดลองวาง แต่ก็ยังมีมือดียกออกในบางส่วน แฉวงทางหลวงจึงเอาแท่งแบริเออร์คอนกรีตมาวาง ทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด จากนั้นทางนักข่าวเครือข่ายพวกเราผลิตสื่อบุตินำเสนอให้ประชาชนได้รับทราบ ก็ได้รับเสียงตอบรับว่าเป็นเรื่องที่ดีมาก อุบัติเหตุลดลงและได้เห็นความเป็นระเบียบและจิตสำนึกของการใช้รถใช้ถนนตรงจุดกัลลักรถแห่งนี้ (มีผู้ร่วมแชร์ข่าวกว่า 200แชร์) นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงและเกิดผลลัพธ์ที่ดีต่อสังคม ถ้าเราสื่อไปแล้วเป็นการป้องกันมากกว่าการแก้ไข สังคมก็จะเกิดความสุขมากขึ้น



ในส่วนของวิธีคิดในการทำข่าว เรื่องของการมองรากปัญหาของพื้นที่หรือข่าวมาจากอะไร ศึกษาหาข้อมูลอย่างละเอียด เรียบเรียงลำดับข่าว ใจความสำคัญแล้วนำมาเขียนบท พร้อมลงพื้นที่ แล้วนำมาตัดต่อ เพื่อนำเสนอ นี่ก็เป็นวิธีคิดในการนำเสนอให้เกิดความสมบูรณ์หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ได้อย่างดี

“สำหรับผม Road Safety Mojo สอนให้ทำเป็นหลายอย่าง เช่น เขียนบท เปิดหน้า ตัดต่อ การใช้ภาษาข่าว เพราะการนำเสนอจะต้องมีพาดหัวข่าว วิเคราะห์ข่าว เจาะประเด็นต่างๆ อาทิ เกิดอุบัติเหตุขึ้นมา เราจะพาดหัวอย่างไรให้น่าสนใจ จะใช้คน ถนน รถ หรือสิ่งแวดล้อมในการพาดหัวข่าว ทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับบริบทของเหตุการณ์นั้นๆ การเปิดหน้าก็เช่นกัน อันนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำงานในการรายงานข่าว ต้องจำบทให้ได้ ต้องซ้อมหลายรอบ ทำให้การเปิดหน้าของเรามีความเป็นธรรมชาติมากขึ้น ดูง่ายแต่พอเอาเข้าจริงต้องถ่ายใหม่หลายรอบ ต้องฝึกให้คุ้นเคย ท่องจำและต้องสรุปบทให้คนดูเข้าใจได้ง่าย ส่วนการเขียนบท การใช้คำ ขึ้นตอนนี้ก็ยากมาก ว่าจะเรียบเรียง ใช้คำอย่างไรให้สั้นกะทัดรัด ภาษาคม คนฟังหรือคนดูเกิดความรู้สึก มีอารมณ์ร่วม ต้องฝึกเขียนมากๆ เช่นกัน ทำการเรียบเรียงลำดับทั้งภาพ เสียง บทที่ต้องใช้ผลิตสื่อบแต่ Mojo ทำให้ผมทำสิ่งเหล่านี้เป็น”

บางครั้งสิ่งที่เราคาดหวังอาจจะไม่ใช่สิ่งที่เราได้รับ ตอนแรกคาดหวังว่าแค่มาอบรมเจอเครือข่ายเหมือนการอบรมทั่วไป แต่สิ่งที่ได้รับมันเหนือความคาดหวัง ทำให้ผมคิดว่าสังคมยังต้องให้เราเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือพวกเขามากมายจนทุกวันนี้ผมเจอผู้คน เขาก็รู้แล้วว่าเราทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงองค์กรภาครัฐและภาคประชาชนเราทำงานร่วมกันเพื่อให้สังคมเกิดความปลอดภัยมากที่สุด มันอาจจะเหมือนฝัน แต่การลงมือทำ มันเกิดผลเป็นเชิงประจักษ์ เพื่อการเปลี่ยนแปลงและลดอุบัติเหตุของประเทศไทยให้ได้

[สืบ-เจาะ (คน) ต้นเหตุ - อุบัติเหตุ]

เสาวลักษณ์ คงภักพูน

การทำข่าวของสื่อมวลชน สิ่งที่ต้องหารายละเอียดอันดับแรกคือ 5W1H คือ ใคร (Who) ทำอะไร (What) ที่ไหน (Where) เมื่อไหร่ (When) ทำไม (Why) อย่างไร (How) หากเป็นนักสืบอุบัติเหตุต้องมองเชิงลึกให้ถึงรากเหง้าของสิ่งที่ทำให้เกิดเหตุ และมีการวิเคราะห์ด้วยความระมัดระวัง ไม่ใช่อคติหรือ “คิดเอง” อย่างเด็ดขาด ทุกสิ่งทีใส่เข้าไปในข่าวจะต้องเป็นข้อมูลที่สังเคราะห์และร้อนตะแกรงแล้วว่า ถูกต้องทั้งหมด

ในคู่มือนี้จะลงลึกในเรื่องของคนหรือมนุษย์ปัจจัย (สุวรรณ ภูเต็ง และคณะ, 2561) ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดการชนบนถนนมากที่สุด เมื่อนักข่าวเข้าใจถึงรายละเอียดเรื่องของคนสัมพันธ์กับอุบัติเหตุอย่างไร ในส่วนที่ควรตามเจาะ เกาะติด วิเคราะห์ให้ถึงต้นเหตุ เพื่อนำเสนอแบบมีหลักคิด วิเคราะห์ นำไปสู่การแก้ไขปัญหา ลดเหตุการณ์ชนบนถนนและมีให้เกิดเหตุซ้ำอีก **นี่คือหน้าที่ของนักข่าว**

หากยังไม่เชี่ยวชาญหรือไม่เคยหาข้อมูลเชิงลึก สามารถใช้คู่มือนี้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์แหล่งข่าวได้ (ตามที่มีการแยกย่อยเป็นข้อๆ) และเมื่อใช้จนเชี่ยวชาญแล้ว จะเกิดคำถามเชิงลึกเป็นอัตโนมัติขึ้นเอง

[4 ส่วน]

...

หลักคิดมนุษย์ปัจจัย
(คนต้นเหตุ) และการสืบสวน
อุบัติเหตุทางถนน

แนวทางนำเสนอข่าวอุบัติเหตุ
(จรรยาบรรณของนักข่าว)

ความรู้พื้นฐานเพื่ออธิบาย
อุบัติเหตุ จากกรณีศึกษาข่าว
อุบัติเหตุ

เทคนิคการผลิตข่าวแบบ
Mobile Journalism



สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

