

ถอดบทเรียน'ทางม้าลาย'แก้ได้ด้วย'วินัย'

ค วามสูญเสียเป็นสิ่งที่น่าเศร้า ประเมินค่าไม่ได้ และไม่ควรถูกเกิดขึ้นกับชีวิตคนที่เดินข้ามทางม้าลาย กรณีเหตุการณ์ ส.ต.ต.นริชชัย บัวดก ผบ.หมู่ กองร้อยที่ 2 ตำรวจควบคุมฝูงชน ซึ่งจักรยานยนต์บี๊โกคันคันคัน พญ.วราลัคน์ สุภวัตรจริยา กุล หรือ "หมอกระด้าง" แพทย์ผู้ชำนาญการด้านจักษุวิทยา คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ขณะกำลังข้ามทางม้าลายจนเสียชีวิตเมื่อวันที่ 21 ม.ค.2565 ที่ผ่านมา นั้น หลากภาคส่วนในสังคมไม่ยอมให้ปัญหาความไม่ปลอดภัยทางถนนปล่อยผ่านไปเหมือนไฟไหม้ฟาง พร้อมทั้งเรียกร้องให้หาแนวทางแก้ที่ต้นเหตุมากกว่าแค่ปรับปรุงทางข้าม ทาสีตีเส้นใหม่ เพื่อไม่ให้ทางม้าลายเป็นทางมรณะ

แต่ละปีคนไทยจำนวนมากจบชีวิตจากการข้ามถนน ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงสาธารณสุขปี 2559-2561 ระบุว่า จำนวนผู้เสียชีวิตเป็นคนเดินถนนเฉลี่ย 800-1,000 ราย ในแต่ละปี ขณะที่ข้อมูลสำนักงานสถิติแห่งชาติรายงานว่า คนเดินถนนประสบเหตุถึง 2,500-2,900 รายต่อปี โดยกว่า 1 ใน 3 เป็นพื้นที่กรุงเทพฯ เฉลี่ย 900 รายต่อปี

ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญคือ ถนนมีลักษณะหลายช่องจราจร เวลาข้ามถนนต้องใช้ระยะเวลาอยู่บนถนนนาน และแม้จะมีบางช่องจราจรหยุด แต่ช่องจราจรด้านในมักจะไม่หยุด และเมื่อมีคนข้ามรถในช่องทางชะลอหรือหยุด แต่ช่องจราจรขบวนสุดท้ายที่ขับด้วยความเร็วมักไม่ได้ชะลอ และอาจมองไม่เห็นกันทั้งสองฝ่าย เป็นจุดอันตรายของการข้ามถนนที่มักจะมีเหตุสุดเกิดขึ้น

Life and City

นายจรรณ ตั้งไพศาลกิจ ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย กล่าวว่า ขอแสดงความเสียใจกับครอบครัวหมอกระด้าง เป็นเหตุการณ์ที่ไม่น่าเกิดขึ้น จากการศึกษาอุบัติเหตุทางถนน สาเหตุหลักมาจากคนมากกว่า 90% ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนและเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัย อย่างไรก็ตามผู้ก่อเหตุเป็นตำรวจ กลับฝ่าฝืนทำผิด ฉะนั้นต้องแก้ให้ถูกจุด ไทยมีกฎหมายป้องกันและอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ 30 ปีที่แล้ว แต่ตัวเลขอุบัติเหตุไม่ลดลง เพราะขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง สังคมโดยรวมไม่ตระหนักทางแก้จะทำอย่างไรให้คนไทยเปลี่ยนวิถีคิด มีวินัยเคารพกฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งต้องค่อยๆ ชันชะเนาะแบบค่อยเป็นค่อยไป อาจศึกษาโมเดลจากญี่ปุ่นและเนเธอร์แลนด์กว่าประชาชนจะมีวินัย ก็เป็นประเทศที่เกิดอุบัติเหตุสูง



รถจอดล้ำทางม้าลายแยกอภิธรรมตรี สะท้อนปัญหาไร้วินัย

เช่นกัน

“ระยะแรก เจ้าหน้าที่กวาดชั้นมากขึ้น ดักเตือน และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย เช่น จัดโซนนิ่งพื้นที่ใช้กฎหมายเข้ม จับ ปรับจริงจัง ก่อนผลักดันขยายไปในทุกพื้นที่ จะทำให้คนที่ชอบฝ่าฝืนเปลี่ยนพฤติกรรม ระยะต่อไป รณรงค์ให้ความรู้และจัดฝึกอบรมเพื่อเปลี่ยนทัศนคติ มองว่าทุกชีวิตมีความหมาย ระยะยาว สอนให้เด็กเข้าใจเรื่องกฎจราจร การขับรถและอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งกระทรวงศึกษาธิการเป็นหน่วยงานสำคัญ ต้องทำเพื่อสร้างเจนเอเรชั่นใหม่

ที่มีจิตสำนึก ส่วนจะแก้กฎหมายเพิ่มบทลงโทษก็ว่าไป แต่ไม่ใช่รอกฎหมายตลอดค่อยทำ” นายจรัญเสนอ

ผลวิจัยของมูลนิธิฯ ยังพบว่า ความไม่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนไม่เดินและปั่นจักรยานในกรุงเทพฯ ไม่รวมเรื่องโจรกรรม ทางเท้าไม่เรียบที่พบเห็นได้ทั่วไป ประธานมูลนิธิฯ บอกว่า หน่วยงานรัฐจะต้องสร้างระบบการเดินทางที่ปลอดภัย หากคนเชื่อมั่นจะใช้บริการเดินมากขึ้น ดีต่อสุขภาพ ลีงแวดล้อม เพราะลดมลพิษ ลดก๊าซคาร์บอนจากรถยนต์ อีกทั้งช่วย



กระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน เพราะการเดินทางถึงทุกพื้นที่ แม้ทางม้าลายเป็นพื้นที่พิเศษให้สิทธิคนเดินข้ามอย่างปลอดภัย แต่ในพื้นที่จราจรหนาแน่น แยกใหญ่ๆ หลายครั้งกลายเป็นจุดวัดใจ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางข้ามบ่อยๆ นายจ่ารัฐผากถึงการใช้ถนนอย่างปลอดภัยว่า ผู้ใช้ทางม้าลายต้องดูสัญญาณไฟช่วยให้รู้จังหวะในการข้าม ถ้าไฟเขียวกะพริบต้องรีบข้ามให้เร็ว ที่สำคัญต้องมองขวาให้แน่ใจไม่มีรถก่อนข้าม รวมถึงระวังรถที่ชะลอความเร็วหรือหยุดไม่ทัน

ด้าน **รศ.ดร.มงกุฎ เพียรชนะกุลชัย** สาขาวิศวกรรมขนส่งและจราจร ภาควิชาวิศวกรรมและเทคโนโลยีโยธา สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ระบุว่า ปัญหาสำคัญที่สุดคือต้องมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางม้าลายเป็นประจำ โดยหน่วยงานที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านถนนและวิศวกรรมจราจรอย่างน้อยปีละครั้งหรือมากกว่านั้น จะเป็นกรุงเทพมหานคร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง ขึ้นกับพื้นที่นั้นอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด เพื่อปรับปรุง ดูแลรักษาทางข้ามให้ปลอดภัย ตั้งแต่สีทางข้าม การตีเส้นจราจรให้ชัดเจน ป้ายเตือนทางข้ามล่วงหน้า แสงไฟส่องสว่างเวลากลางคืน ซึ่งลดอุบัติเหตุได้กว่า 50% สัญญาณไฟกะพริบเตือนสัญญาณไฟเขียว-ไฟแดงให้คนข้าม อุปกรณ์และเครื่องหมายจราจรเหล่านี้ต้องอยู่ในสภาพใช้งานได้

จากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของไทยพบว่า อยู่ในระดับที่ไม่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า ปัจจัยหลักคือ รถใช้ความเร็วในบริเวณทางข้าม ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้สิทธิคนข้ามถนนที่ทางม้าลายชัดเจน เมื่อเห็นทางม้าลาย ให้ชะลอความเร็วก่อนทุกครั้ง กรณีมีใบไม้ไม่ชะลอความเร็ว วินัยจราจรเป็นสิ่งสำคัญประเทศที่เจริญแล้วจะให้สิทธิคนเดินเท้า คนปั่นจักรยานก่อน เป็นคุณสมบัติเมืองน่าอยู่ ถ้าผู้ใช้รถทำตามกฎหมายเคร่งครัดไม่มีคนเสียชีวิตแน่นอน

“แต่เมืองกรุงเทพฯ คนเดินเท้าเสี่ยงตาย รถฝ่าไฟแดง ไฟเขียวคนข้าม รถก็ข้ามด้วย เสียชีวิตวันละ 2 คน ควรเพิ่มทลงโทษ



ทางกฎหมายให้หนักขึ้น รวมถึงทบทวนความเหมาะสมการใช้ยานพาหนะที่มีความเร็วสูงอย่างบิ๊กไบค์ในเขตเมือง ใบขับขี่ไม่มีไม่ใช้แค่ขับได้ แต่ต้องมีความรับผิดชอบ เพราะการใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้” รศ.ดร. มงกุฎ บอก

ส่วนการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อใช้ตรวจสอบและลงโทษผู้กระทำผิดไม่หยุดให้คนข้ามถนนก็สามารถทำได้ แต่คงไม่ใช่ต้องมีทุกทางข้าม นอกจากนี้ หลายที่สามารถติดตั้งเซ็นเซอร์ความเร็วเป็นลักษณะพื้นผิวจราจรยกสูงเป็นโค้งรูปหลังเต่า ช่วยยับยั้งการจราจรอย่างไ้ก็ตาม การปรับปรุงทางกายภาพต้องดูบริบทที่เหมาะสมตามสภาพพื้นที่และกระแสการจราจร กรณีพื้นที่รถสัญจรหนาแน่น ทางข้ามอาจไม่เหมาะสม อาจจะจัดสร้างสะพานลอย นอกจากนี้ ในต่างประเทศมีการติดตั้งเซ็นเซอร์ตรวจจับความเร็ว จะมีสัญญาณไฟกะพริบและเสียงเตือนทั้งผู้ขับขี่และคนข้ามถนน

“ถ้าย้อนรอยจะเห็นข่าวคนถูกชนบนทางม้าลายเกิดซ้ำแล้วซ้ำอีก ถึงเวลาแก้ไขปัญหายังจริงจัง กรณีหมอกกระต่ายถ้าหน่วยงานที่รับผิดชอบเขาจริงจังเขาจะเข้มงวดกันคนขับเคลื่นความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นจริงในสังคมไทย” รศ.ดร.มงกุฎชวนสังคมไทยตั้งหลักแก้ปัญหาป้องกันการสูญเสียให้เกิดน้อยที่สุด.