

**สฎิป หน้า 1**  
สมรภูมิทางม้าลาย  
วินัยแก๊ยกฝิ่งรากลึก

นับเป็นอุบัติเหตุสะเทือนใจที่ไม่น่า  
เกิดขึ้น "ตำรวจ ★ มีต่อหน้า 5



# สฎิป หน้า 1

# สมรภูมิทางม้าลาย วินัยแก๊ยกฝิ่งรากลึก

ขับรถบิ๊กไบค์ชนจักษุแพทย์ขณะข้ามทางม้าลายเสียชีวิต" สร้างความ  
โศกเศร้าต่อวงการแพทย์ไทยที่ต้องสูญเสียบุคลากรฝีมือดีคนแรกในรอบ  
สัปดาห์ตอกย้ำถึง "บนทางม้าลายไทยมิใช่ที่ปลอดภัยสำหรับ  
คนข้ามถนน" เพราะโศกนาฏกรรมนี้ "ไม่ใช่รายแรกที่มีผู้สังเวยชีวิต  
จากอุบัติเหตุบนทางม้าลาย" แต่กลับเป็นปัญหาถูกชุกชอนไว้คงวนเวียน  
เกิดขึ้นประจำซ้ำซากดังก่อกองไปทั่วโลก จนมีหลายประเทศแจ้งเตือน  
ระมัดระวังการเดินทางเข้ามาในไทยด้วยซ้ำ

ส่วนหนึ่งมาจาก "ผู้ขับรถขาดวินัย" สังเกตพฤติกรรมขับซุ่มมักเร่ง  
ความเร็วเมื่อรถใกล้ถึงทางม้าลาย บางครั้งบีบแตรไล่ หรือจอดรถทับทางม้าลาย  
ทั้งที่สิ่งนี้คือสัญลักษณ์เตือนผู้ขับรถต้องหยุดให้ผู้ข้ามถนนปลอดภัย

ดังนั้น "อุบัติเหตุบิ๊กไบค์ชนจักษุแพทย์เสียชีวิต" กลายเป็นชนวน  
กระแสดังกล่าวเรียกร้องให้ทางม้าลายปลอดภัยจริงจังอีกครั้ง นพ.ธนะพงศ์  
จินวงษ์ ผจก.ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน บอกว่า

จริงๆแล้ว "ผู้เดินถนนในไทยเกิดการสูญเสียทุกปี" ข้อมูลสำนักงาน  
สถิติเก็บตัวเลขคนเดินถนนประสบเหตุในปี 2559-2561 จำนวน 2,500-  
2,900 ราย/ปี จำนวนนี้มีกรณีคนเดินข้ามถนน 1 ใน 4 หรือ 900 คนต่อปี  
ส่วนใหญ่ข้ามถนนคุยโทรศัพท์การอ่านพิมพ์ข้อความ จับกลุ่มเดินไปคุยไป

โดยเฉพาะ "พื้นที่เมืองใหญ่" มีสาเหตุจากกายภาพถนนกว้างหลาย  
ช่องทาง ทำให้คนต้องใช้เวลาข้ามถนนนาน เช่น ถนนกรุงเทพฯ แบ่ง  
ฝั่งละ 3 เลน ในเลนซ้ายสุดถูกใช้รองรับรถเมล์วิ่งมีความกว้างราว 3.5 เมตร  
และเลนถัดมากว้าง 3 เมตร แล้ว "คนข้ามถนน" มักมีระยะก้าวทำให้  
เวลาเดินเฉลี่ย 0.35 เมตร/ก้าว

ถ้าคำนวณการเดินทางข้ามถนนใน 2 เลน ใช้เวลาประมาณ 7-10  
วินาที แล้ววินาทีถัดไปนั้นจำเป็นต้องสปีดความเร็ว เพราะหากอยู่บน  
ถนนเกินกว่า 10-15 วินาทีจะเริ่มมีความเสี่ยงอันตรายทันที

ด้วยเหตุ "กฎหมายจราจรไทย" อนุญาตให้รถใช้ความเร็วในเมือง

ได้ระดับ 80 กม./ชม. สำหรับความเร็วขนาดนี้ "ถ้าเกิดชนผู้เดินถนน  
เท่ากับตกตึก 8 ชั้น" นับเป็นอันตรายมากที่มีโอกาสรอดชีวิตเพียง 10%  
อีกทั้งยังมี "ปัจจัยกายภาพถนนมีผลต่อการมองเห็นระหว่างคนเดิน  
และคนขับ" โดยเฉพาะเลนขวาสุดมักเป็นจุดมอมอับเสี่ยงอันตรายมากที่สุด  
เพราะตามปกติรถวิ่งเลนซ้ายสุดมักสามารถมองเห็น "คนข้ามถนนได้ดี"  
แต่ถ้าเป็นเลนถัดมาก็เริ่มมีวิสัยทัศน์การมองเห็นลำบากยิ่งขึ้นเรื่อยๆ

ยังเป็นถนนแบบฝั่งละ 3 เลน เลนที่ 1 เลนที่ 2 รถสามารถมองเห็น  
คนข้ามถนนมักจอดชะลอให้อยู่แล้วแต่ปัญหาอยู่ที่ "เลนที่ 3" การมองเห็น  
คนข้ามถนนได้น้อยมาก กลายเป็นจุดบอดระหว่างคนข้ามถนน และคน  
ขับรถปะทะกันโดยไม่ทันระวังตัว ทำให้จุดนี้อันตรายของการข้ามถนนเกิด  
อุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตบ่อยครั้ง

อย่างกรณี "รถบิ๊กไบค์ชนหมอกระต่ายเสียชีวิต" ก็เกิดเหตุใน  
เลนขวาสุด มีสิ่งกีดขวางบังก่อนข้างมากแล้วรถบิ๊กไบค์แล่นด้วยความเร็ว 80  
กม./ชม. แชนรถตู้มาเจอคุณหมอข้ามทางม้าลายพอดีทั้ง 2 ฝ่ายต่างมอง  
ไม่เห็นกัน

ต้องเข้าใจ... "ความเร็วระยะเบรกที่ปลอดภัย" รถแล่นความเร็ว 40  
กม./ชม. มีระยะเบรกที่ปลอดภัย 9 เมตร รถวิ่ง 60 กม./ชม. ระยะเบรก  
20 เมตร ความเร็ว 80 กม./ชม. ระยะเบรก 36 เมตร และความเร็ว 100  
กม./ชม. ระยะเบรก 56 เมตร กรณีรถบิ๊กไบค์ชนหมอกระต่ายเสียชีวิต  
เป็นเหตุกระชั้นชิดที่ไม่อาจหยุดรถได้ทันแน่นอน

หน้าชำระระยะหยุดรถนี้ยังมี "ระยะเวลาคิดเข้ามาเป็นองค์ประกอบ  
การตัดสินใจการเบรกหยุดรถด้วย" คนทั่วไปมีระยะเวลาคิดตัดสินใจเฉลี่ย  
1.5 วินาที เช่น รถวิ่งด้วยความเร็ว 40 กม./ชม. ระยะคิดเพื่อเบรกระยะ  
ปลอดภัยที่ 16 เมตร รถวิ่ง 80 กม./ชม. ระยะคิดเบรก 33 เมตร รถวิ่ง  
100 กม./ชม. ระยะคิดเบรก 42 เมตร

เข้านั้น “รถแล่นความเร็วสูงควรเหมาะกับถนนที่มีความพร้อม” อย่างเช่น ถนนมอเตอร์เวย์ที่ไม่มีรถตัดกระแสดักัน ไม่น่ารถวิ่งช้าปะปนรถวิ่งเร็ว แล้วบริเวณริมทาง 2 ฝั่ง ไม่มีกั้นกรรมอันเป็นความเสี่ยงอันตราย

อันที่จริงแล้ว... “ความเร็วในเมือง 80 กม./ชม.” เป็นปัญหาหากเหว้า ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จำเป็นต้องปรับปรุงในอนาคตด้วยซ้ำ เพราะเป็นอัตรา ทะลุขีดกำหนดการขับขี่ในเขตเมืองแล้ว “ไม่มีประเทศใดอนุญาตกัน” ส่วนใหญ่ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. เช่น มาเลเซียห้ามรถวิ่งเขตเมืองเกิน 50 กม./ชม. รถ จยย. ไม่เกิน 40 กม./ชม.

ถ้าเป็นเขตประกาศชุมชนหนาแน่นยิ่งห้ามวิ่งเกิน 30 กม./ชม. เพราะมักเป็นจุดมีกิจกรรม 2 ฝั่งถนนก่อให้เกิดความเสี่ยงสิ่งกีดขวางวังตัดหน้า กระชั้นชิดได้เสมอ ฉะนั้น “หน่วยงานดูแลถนน” ควรพิจารณาเพิ่มสัญลักษณ์ชะลอหยุด และจัดการความเร็วในเขตชุมชน/จุดข้ามทางม้าลาย 30-40 กม./ชม. เมื่อมีคนข้าม...

แม้ว่า “ป้ายแจ้งเตือนทางม้าลายปัจจุบัน” ไม่อาจการันตีความปลอดภัยได้ เพราะถูกสิ่งของบังให้ “คนขับขี่” ไม่เห็นป้าย เรื่องนี้เสนอว่า ทำเครื่องหมายลงบนถนนชัดเจน 30 เมตรก่อนถึงทางม้าลาย

หากเปรียบเทียบกรณีนี้ “ในต่างประเทศ” แก่ด้วยการปรับกายภาพถนน มีจุดพักยืนชั่งรอยต่อเลนเพราะเขาเน้นความปลอดภัยให้คนข้ามถนน ต่างจาก “ไทยบนถนนรถเป็นใหญ่” จนออกแบบรองรับด้วยซ้ำ

“ตอนนี้ควรสร้างบรรทัดฐานสังคมใหม่ ที่เรียกว่า norm เพื่อให้ตระหนักในความปลอดภัยแก่ผู้ข้ามถนนบนทางม้าลาย แล้วบุคคลใดไม่หยุดรถต้องไม่ใช่แค่โทษปรับจ่ายเงินจบเท่านั้น แต่ต้องมีกระบวนการทางสังคมต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนนี้เป็นเหตุให้รถเฉี่ยวชนคนบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต้องทำให้เป็นเรื่องใหญ่สำคัญ” นพ.ธนะพงศ์ว่า

ในส่วน “กฎหมายคุ้มครองคนข้ามถนน” มีช่องโหว่การบังคับใช้ ต้องสร้างให้มีประสิทธิภาพ 2 ด้าน คือ 1. จัดการผู้ฝ่าฝืนเฉี่ยวชนเพื่อการรับรู้ ใครทำผิดมักหนีไม่รอด 2. ดำเนินคดีหนักผู้ฝ่าฝืน ไม่ใช่โทษปรับ 1 พันบาท

มีเช่นนั้นก็ “จะหย่อนยานปฏิบัติตามกฎหมาย” จนเกิดอุบัติเหตุรถชนคนข้ามทางม้าลายขึ้นเป็นระยะๆ ดังนั้น ต้องใช้มาตรการบังคับให้ชะลอความเร็วของรถลงก่อนถึงทางม้าลายให้ได้ ไม่ว่าจะเห็นคนข้ามหรือไม่

ประการต่อมา “สะพานลอย” อันเป็นเครื่องมือแก้ปัญหาความปลอดภัยให้คนข้ามถนน แต่กลับไม่ยอมใช้กัน ด้วยเหตุมีลักษณะลาดชันเกิดจากอาคารพาณิชย์ไม่ยอมให้ทำแรมบ์สะพานยาวได้ เพราะกีดขวางพื้นที่หน้าบ้านใช้ทำธุรกิจจนผู้ออกแบบต้องปรับสภาพสะพานลอยให้เหมาะสมกับพื้นที่กรุงเทพฯ

สิ่งนี้ไม่สามารถตอบโจทย์ “คนพิการ เด็ก ผู้สูงวัย” ไม่อาจขึ้นสะพานลอยข้ามถนนได้ง่าย

ตอกย้ำด้วย... “มติวิถีวิตถนนธรรมทางสังคมไทย” ที่ให้ความสำคัญแก่รถมากกว่าคนเดินถนน จนมีแนวคิดที่ว่า “รออยู่บนถนนไม่ต้องชะลอที่ไม่หยุดรถก็ไม่ใช่ไร” ต่างจากในหลายประเทศ คนข้ามรถมักเกรงใจให้ความสำคัญต่อคนเดินเท้าที่ต้องหยุดรถให้ข้ามอย่างปลอดภัยเสมอ

เช่น “ญี่ปุ่น” เป็นประเทศมีความปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนนมากเพราะเด็กญี่ปุ่นเติบโตมาด้วยการเดินเท้าไปโรงเรียนที่ได้ซึมซับความรู้ลึกจาก “ผู้ขับรถจอดให้เขาเดินข้ามถนน” แล้วสิ่งนี้ถูกส่งต่อเมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่ได้ตระหนักและให้ความสำคัญผู้เดินถนนตามมาเช่นกัน

ส่วน “เด็กไทย” มักเติบโตขึ้นบนรถ “ผู้ปกครอง” ขับรับส่งจนขาดโอกาสซึมซับวิถีเดินบนทางม้าลายที่มีรถจอดให้ข้าม จึงไม่ใช่เรื่องง่าย... คนไทยตระหนักให้คนข้ามถนนปลอดภัยที่ถูกละเลยขาดการเอาใจใส่มานาน ผ่ากว่า “คนข้ามถนน” ควบคุมทางม้าลายเป็นสมรภูมิมิแต่จุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ “ผู้ขับขี่” ก็มองทางม้าลายเป็นพื้นที่ปลอดภัยต่อคนข้ามถนน “สังคมไทย” ต้องเฝ้าระวังติดตามทวงถามความรับผิดชอบจากหน่วยงานดูแลโดยตรง “หากมีกรณีการสูญเสียบนทางม้าลาย” เพื่อให้การเดินข้ามถนนปลอดภัยยั่งยืน

สุดท้ายอุบัติเหตุเกิดแบบไม่คาดฝันต้นตอจาก “ขับรถเร็วประมาท” มักต้องถูกดำเนินคดีอาญาขอมความไม่ได้ “แถมถูกเรียกโรงให้ชดเชยค่าเสียหาย” อันมีขั้นตอนฟ้องคดีทางแพ่งตามกฎหมายที่ไม่ให้เสียเปรียบติดตามกันตอนต่อไป.

**“ตอนนี้ควรสร้างบรรทัดฐานสังคมใหม่ ที่เรียกว่า norm เพื่อให้ตระหนักในความปลอดภัยแก่ผู้ข้ามถนนบนทางม้าลายแล้วบุคคลใดไม่หยุดรถต้องไม่ใช่แค่โทษปรับจ่ายเงินจบเท่านั้น แต่ต้องมีกระบวนการทางสังคมต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนนี้เป็นเหตุให้รถเฉี่ยวชนคนบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต้องทำให้เป็นเรื่องใหญ่สำคัญ” นพ.ธนะพงศ์ว่า**