



โค้งนี้ ก็ศพแล้ว
จุดประกาย > 1



ตามสถิติข้อมูลจากมูลนิธิโรบินโฮป รายงานอุบัติเหตุเป็นอันดับ 3 รองจาก มะเร็ง และหลอดเลือดหัวใจ เฉลี่ยปีละ กว่า 20,000 คน ในกลุ่มที่เสียชีวิตแต่ละ ช่วงวัย กลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปีมีแนวโน้ม เพิ่มขึ้น โดยปี 2556-2560 ปี กลุ่มอายุ น้อยกว่า 15 ปี เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 1,286 คน และกลุ่มอายุ 15-19 ปี เฉลี่ยปีละ 2,240 คน และเมื่อไม่นานนี้ประเทศไทยติดอันดับ 9 ของโลกในการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุ ส่วนปัจจัยและสาเหตุที่ทำให้คนไทย เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเยอะ สืบเนื่องจาก ปัญหาทางกายภาพของถนน สภาพรถ ความเหลื่อมล้ำทางสังคม ปัญหากฎหมาย พฤติกรรมคนใช้ถนนและคนขับรถ ฯลฯ

“ครอบครัวที่มีรายได้น้อย ก็ใช้ มอเตอร์ไซค์ในการเดินทาง เนื่องจาก ระบบขนส่งสาธารณะและรถโรงเรียน ยังไม่รองรับเต็มที่ ค่าบัตรรถไฟฟ้าก็ราคา แพง นี่เป็นความเหลื่อมล้ำทางสังคม อย่างหนึ่ง” นายแพทย์ธนະพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัย ทางถนนกล่าว และว่า

“บ้านเราขาดการจัดการทางพื้นที่ ที่ผ่านมากคนในสังคมมีวิธีคิดว่า อุบัติเหตุ เป็นเรื่องพฤติกรรม เรื่องปัจเจก และ ส่วนสรุปว่าเป็นเรื่องจิตสำนึก อันนั้น ถูกส่วนเดียว ไม่ใช่ทั้งหมด เนื่องจากเรา จัดการสภาพแวดล้อมและกายภาพบน ถนนไม่ได้ ทำให้พฤติกรรมไม่ถูกจัดการ และตราบดีไม่มีจัดการเชิงระบบ ผู้กระทำความผิดจะลอยนวล ผมอยาก ให้มองปัญหาที่ซ่อนทับ บางทีร้อยละ ก็สรุปแล้วว่า ขับรถโดยประมาท ทำให้ ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องดูปัจจัย แวดล้อมอื่นๆ ด้วย ถ้าจะจัดการ พฤติกรรมการขับขี่ของคน ต้องใช้กลไก ทางสังคม และกฎหมาย”

โค้งนี้ ก็ศพแล้ว

แม้อุบัติเหตุบนถนน จะเป็นเรื่องเหตุสุดวิสัย ป้องกันได้ยาก แต่เชื่อว่าป้องกันไม่ได้

- พิณลักษณ์ ภักดีเจริญ
กรุงเทพธุรกิจ

- 1 -

ถ้ามองแค่ปัญหาการขับขี่รถของ เยาวชน หากอายุขั้นต่ำ 15 ปียังสามารถ ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว ได้ แต่ขับขี่ได้เฉพาะรถจักรยานยนต์ ที่มีกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร (110 ซีซี) และ เมื่อมีอายุ 18 ปีขึ้นไปจึงจะมีสิทธิใช้รถ

จักรยานยนต์โดยไม่จำกัดความจุของ กระบอกสูบ แต่ในทางปฏิบัติ เยาวชน อายุไม่ถึง 18 ปีสามารถขี่จักรยานยนต์ ที่มีสเปคสูงๆ อย่างบิ๊กไบค์ (Big Bike Motorcycle) ที่มีกระบอกสูบรวมกัน เกิน 110 ซีซีได้

“กฎหมายไม่อนุญาตให้เด็กขี่ มอเตอร์ไซค์ แต่ทำไมไม่ตายเยอะ เพราะ



ข้อจำกัดเรื่องการเดินทาง พวกเขาจึงต้อง
ใช้มอเตอร์ไซด์” คุณหมอนระพีพงศ์ ย้ำถึง
ปัญหาการขี้อักรยานยนต์ โดยยกตัวอย่าง
นักศึกษาวัย 17-18 ปีที่ขี้อักรยานยนต์ที่มี
กระบอกสูบรวมกันเกิน 150 ซีซี แล้วชน
ราวสะพานลอย ตกลงมาบนถนนเสียชีวิต

“ทั้งๆ ที่ไม่ควรเสียชีวิต เพราะมี
กำหนดไว้ว่า เขาวชนต้องขี่มอเตอร์ไซด์
ที่มีสเปคต่ำ แต่บ้านเราก็ชอบโปรโมท
มอเตอร์ไซด์ที่มีสเปคสูงในกลุ่มวัยรุ่น
น้องคนนี่ขี่มอเตอร์ไซด์มาไม่ถึงเดือน
แล้วผ่านด่านตรวจมาได้ยังไง ไม่มีใคร
ตรวจความเร็วเลยหรือ” คุณหมอ
ตั้งคำถาม และบอกว่า จักรยานยนต์
บ้านเรา ยังไม่มีการแยกสเปคตาม
ประเภทไม่ว่าขี่และอายุ ก็เลยได้เห็น
เด็กๆ ขี่บิ๊กไบค์

- 2 -

ที่กล่าวมาเป็นแค่เคสเดียวของ
ปัญหาอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ ส่วน
ปัญหาอุบัติเหตุทางรถยนต์ ไม่ใช่แค่

ปัญหาทางกายภาพของถนนและพฤติกรรม
คนขับ ยังมีเรื่องอื่นๆ อีก ยกตัวอย่าง
เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2562 รถตู้โดยสาร
ส่วนบุคคลที่ พล.ต.อ.พัชรวาท วงษ์สุวรรณ
อดีต ผบ.ตร.และผู้ติดตามอีก 4 คน
นั่งไป เกิดพลิกคว่ำบนทางหลวงพิเศษ
หมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) ชนกับแนวรั้ว
กันทาง พลิกตะแคงข้าง ตกลงไปใน
คลองระบายน้ำระหว่างทางคู่ขนาน
สภาพรถด้านหน้าพังยับเยิน

กรณีนี้ คุณหมอนระพีพงศ์ ชมวดปม
ให้ฟังว่า เป็นรถตู้บุคคลอีกประเภทที่
เกิดอุบัติเหตุตายเยอะ รถกลุ่มนี้ทะเบียน
ขึ้นต้นด้วย ‘ฮ’ ซึ่งเป็นการใช้รถผิด
ประเภท ไม่สามารถนำมาเช่าเหมา ถ้าจะ
เอามาเช่าเหมาต้องเป็นรถสาธารณะไม่
ประจำทางป้ายเหลือง และรถประเภทนี้
ไม่ได้ติดระบบจีพีเอส โดยปกติกำหนดว่า
ต้องขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ถ้าขับเกินจะมีระบบเตือนความเร็ว และ
คุมชั่วโมงการทำงาน และนี่คือ ช่องโหว่
ของกฎหมายบ้านเรา เพราะคนส่วนใหญ่

ชอบใช้บริการ เนื่องจากใช้ความเร็วได้
เต็มที่

ย้อนมาที่พฤติกรรมรถขับขี่
คุณหมอนระพีพงศ์ บอกว่า ต้องเชื่อก่อนว่า
“คนผิดพลาดได้เสมอ” จึงต้องมีมาตรการ
ควบคุม กรณีคนขับรถตู้ที่ พล.ต.อ.
พัชรวาท นั่งไป เกิดอุบัติเหตุเพราะ
คนขับหันไปหยิบโทรศัพท์มือถือถือในรถ

“ตอนนั้นคนขับคิดว่า มืออีกข้างยัง
บังคับพวงมาลัยได้ตรง เนื่องจากเวลา
ขับรถ สมองจะใช้ข้อมูลชุดเดียวกันคือ
สายตา พอสายตาไปมองโทรศัพท์มือถือ
สมองยังรับรู้ภาพสุดท้ายว่าถนนโค้ง
จึงเกิดอุบัติเหตุแบบนี้เยอะมาก หรือกรณี
คนขับรถชนนักท่องเที่ยวชาวอังกฤษ
เสียชีวิต (ปี 2548) เพราะคนขับก้มเก็บ
หมวกในรถ”

- 3 -

ว่ากันว่า ระหว่างการขับที่รถยนต์
หรือมอเตอร์ไซด์ คนเราต้องใช้ทั้งสมอง
สายตา หู และการเคลื่อนไหว ถ้าเมื่อใด

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 200,000
Ad Rate: 2,400

Section: จุดประกาย/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 23 กันยายน 2562

ปีที่: 32

ฉบับที่: 11323

Col.Inch: 209.16 Ad Value: 501,984

หน้า: 1 (กลาง)

PRValue (x3): 1,505,952

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: โศกนี้ ก็ศพแล้ว



เครียด อ่อนล้า เหนื่อยเพลีย หลับไม่
ละสายตาแค่ชั่วอึดใจเดียว ก็มีผลต่อ
การตัดสินใจ ฯลฯ

คุณหมอธนะพงศ์ บอกว่า ถ้าจะปิด
ช่องว่างที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ต้องเข้าใจ
ก่อนว่า สายตาดคนมีข้อจำกัด ยกตัวอย่าง
การขี่มอเตอร์ไซด์ด้วยความเร็วสูง
มุมมองกว้างของการมองเห็นก็จะแคบลง
อย่างขี้นมาที่ความเร็ว 30 กม./ชม.

มุมมองมองเห็นจะลดลงจาก 180 องศา
เหลือ 100 องศา ถ้าขี้นมาที่ความเร็ว
100 กม./ชม. มุมการมองเห็นจะเหลือ
40 องศา และ รูม่านตาของคนจะปรับ
ตามความเข้มของแสงที่เปลี่ยนไป

“เวลาขับรถลงอุโมงค์ เจอแสงมีดๆ
สายตาก็โฟกัสไม่ได้ รูม่านตาจะกว้าง
เพื่อรับแสง เมื่อออกจากอุโมงค์
ปริมาณแสงเข้ามาเยอะ รูม่านตาที่
เปิดกว้าง จะทำให้รู้สึกเบลอลง ถ้าขี้น
มาเร็วๆ

ช่วงเวลา 1.5 วินาที คุณจะ
ไม่เห็นอะไร จึงเกิดอุบัติเหตุ ตามหลัก
วิทยาศาสตร์ ถ้าขับรถในอุโมงค์ ต้อง
ขี้นช้าๆ ลักษณะทางกายภาพแสงใน
อุโมงค์ต้องมีความใกล้เคียงกับแสง
ด้านนอก นี่คือหลักการที่จัดการได้”

อีกข้อจำกัดของสมอง ที่คุณหมอ

ธนะพงศ์ อธิบายคือ หากเกิดเหตุต้อง
ตัดสินใจ สมองมีเวลารับรู้และตอบสนอง
แค่ 1-2 วินาที ส่วนใหญ่คนเราจะ
ตัดสินใจด้วยโหมดอัตโนมัติตามความ
เคยชิน ทำให้ลืมโหมดพื้นฐาน คือ สติ

“อย่างศิลปินขับรถที่เปิดประตู
โดยไม่หันเห็นเด็ก ก็เป็นการตัดสินใจ
ตามความเคยชินที่เคยทำทุกวันคือโหมด
อัตโนมัติ ทำให้เด็กล้มแล้ววิ่งมาทับ
เสียชีวิต หรือศพที่แปดของการลืม
เด็กบนรถตู้ที่ปัตตานี เนื่องจากวันนั้น
ภรรยาคนขับรถตู้ป่วย จึงไม่ได้ขับเด็ก
เพราะปกติลงมีหน้าที่ขับรถ จอดรถเสร็จ
ก็ขี่มอเตอร์ไซด์กลับบ้าน และนี่คือ
ไม่มีระบบการจัดการตั้งแต่ต้นทาง
และปลายทาง”

ในหลายประเทศจึงมีข้อตกลง
ร่วมกันในการใช้รถใช้ถนน เนเธอร์แลนด์
มีการรณรงค์ว่า เวลาจะเปิดประตูรถ
ไม่ให้ใช้มือที่อยู่ใกล้ประตูเปิด ต้องใช้มือ
ฝั่งตรงข้าม เพื่อทำให้เกิดการเอี้ยวตัว
เป็นการฝึนสมองระบบอัตโนมัติ ทำให้
เกิดความระมัดระวัง

- 4 -

หากมองเรื่องมาตรการป้องกันไม่ให้
เกิดอุบัติเหตุในบ้านเรา มีหลายองค์กร
ที่สร้างระบบการจัดการที่รัดกุม อาทิ

บริษัทเชลล์ เมื่อพนักงานจะจอดรถ
เข้าช่อง ต้องถอยหลังเข้า ก่อนจอดต้อง
ลงจากรถมาเดินดูรอบหนึ่ง เพื่อให้เกิด
ความมั่นใจว่า ไม่ถอยรถทับคน หรือ
สิ่งของ หรือการข้ามถนนในโตโยต้า
มีกฎว่า พนักงานต้องมองซ้ายและขวา
แล้วข้าม หรือบริษัทแห่งหนึ่งมีมาตรการ
ว่า ทุกการขนส่งเมื่อพนักงานขับรถถึง
ทางรถไฟ ก่อนข้ามต้องเปิดกระจกแล้ว
ใช้หูฟัง ถ้าไม่ทำตามจะผิดกฎ เพราะมี
กล้องหนักรถบันทึกไว้

“เคยมีรถทัวร์จีนจอดในวัด แล้ว
ถอยรถทับเด็กเสียชีวิต เพราะไม่ได้
เดินลงมาดูก่อนถอยรถ และบริษัทไม่มี
มาตรการเรื่องความปลอดภัย ตัวผมเอง
ก็เอาแนวคิดความปลอดภัยในญี่ปุ่นมาใช้
ในเรื่องการล้อครด เมื่อผมล้อครดเสร็จ
ก็จะพูดว่า “ล้อครแล้วๆ” คือผมใช้ทั้ง
สองประสาทคือ คำพูดและมือ เมื่อผมขึ้น
คอนโด ก็จะเป็นออกกว่า ล้อครแล้วแล้ว”

คุณหมอพยายามชี้ให้เห็นว่า
อุบัติเหตุป้องกันได้ โดยหน่วยงานต้น
สังกัดต้องมีมาตรการความปลอดภัยใน
การขี้นที่ และรัฐก็ต้องมีมาตรการกำกับ
พฤติกรรมกรรมการขี้นที่ของคน และหาก
ทุกกรณีของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วไปถึง
ต้นทาง ก็จะช่วยลดปัญหาได้อย่างคดี

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 200,000
Ad Rate: 2,400

Section: จุดประกาย/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 23 กันยายน 2562

ปีที่: 32

ฉบับที่: 11323

Col.Inch: 209.16 Ad Value: 501,984

หน้า: 1 (กลาง)

PRValue (x3): 1,505,952

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: โควิดนี้ ก็ศพแล้ว

รถตู้โดยสารสายกรุงเทพ-จันทบุรี
หลับในชนรถกระบะ ทำให้ผู้โดยสาร
เสียชีวิต 25 ศพ ศาลให้ บริษัท บขส.
เป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน 25 ล้านบาท
หรือกรณีคดีแพรวา ส่วนของคดีแพ่ง
จำเลยที่ 1 คือ แพรวา จำเลยที่ 2 พ่อแม่
และจำเลยที่ 4 เจ้าของรถ ต้องรับผิดชอบ
ในผลแห่งการละเมิดของจำเลยที่ 1
ต้องชดเชยให้เหยื่อตามศาลชั้นต้นกว่า 24
ล้านบาท

“ถ้าเราทำให้ทุกคดีมีบรรทัดฐาน
ต่อไปเจ้าของรถที่อนุญาตให้เด็กเอา
รถไปขับจะมีความผิดด้วย เรามีความ
เสี่ยงบนถนนเยอะมาก แต่มาตรการ
เรื่องนี้ไม่สมดุล แม้จะมีคำตอบว่า ต้อง
เพิ่มอุปกรณ์ เทคโนโลยี บังคับใช้
กฎหมาย ซึ่งไม่ง่ายเลย เหมือนที่ผมบอก
ถ้าจะจัดการพฤติกรรมคนได้ ต้องใช้
กลไกทางสังคม และกฎหมาย รวมถึง
การจัดการทางกายภาพของพื้นที่”