



ผู้รณรงค์ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ถอดบทเรียน 'เทกอะเวย์' ภัยกระบะเสี่ยง แต่ลดสูญเสียชีวิต

๖ เพราะอุบัติเหตุที่สร้างความเสียหายรุนแรงจนเห็นได้ชัด ทั้งจำนวนผู้เสียชีวิตและช่วงวัยที่มีอนาคตอีกยาวไกล กรณีรถกระบะ นักศึกษาฝึกงานประสบอุบัติเหตุในสภาพเทกอะเวย์ จึงส่งผลกระทบต่อความรู้สึกและเปิดโอกาสให้เกิดการรับรู้ปัญหาที่มากขึ้น โดยเฉพาะปัญหาจาก "รถกระบะ" ซึ่งที่ผ่านมาแม้จะเคยเป็นประเด็นถกเถียงถึงความไม่ปลอดภัยในการบรรทุกคนจนรัฐออกมาตรการห้ามนั่งท้ายกระบะ แต่ด้วยลักษณะการใช้ในสภาพความเป็นจริงกลับเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เมื่อความปลอดภัยสวนทางกับการใช้งานของประชาชน...

ปัจจุบันทั่วประเทศมียอดการจดทะเบียนสะสมเฉพาะรถกระบะ (ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 ธ.ค. 61) จำนวน 6,614,402 คัน ที่น่าสนใจคือสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ยกตัวอย่างข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในช่วงระยะเวลา 10 ปี (51-60) แม้ในปี 51-54 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถกระบะจะลดลง แต่ระหว่างปี 55-60 กลับมีลักษณะเพิ่มขึ้น

ต่อเนื่องประมาณ 66% และหากนำไปเปรียบเทียบกับกรณีเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของกรมทางหลวงก็จะพบข้อเท็จจริงที่สอดคล้องกัน โดยรถกระบะกลายเป็นยานพาหนะที่มีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุสูงแซงหน้ารถยนต์ทั่วไปรวมถึงรถบรรทุก

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ย้ำถึงสถานการณ์ที่น่าสนใจของปัญหาอุบัติเหตุรถกระบะว่าทั้งข้อมูลอุบัติเหตุจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และข้อมูลจากกรมทางหลวงต่างชี้ให้เห็นทิศทางที่น่ากังวล โดยเฉพาะสัดส่วนอุบัติเหตุบนทางหลวงที่รถกระบะกลายเป็นเบอร์ 1 ระหว่างปี 58-60 จากสัดส่วนประสบอุบัติเหตุ 28% เพิ่มขึ้นเป็น 32% และรถกระบะในลักษณะบรรทุกทั้งบรรทุกคนหรือบรรทุกสิ่งของเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

ทั้งนี้ หากแยกสาเหตุของอุบัติเหตุ และสาเหตุของการบาดเจ็บ-เสียชีวิต จะทำให้เห็นภาพการเกิดปัญหาที่ชัดเจน ดังนี้

สาเหตุของอุบัติเหตุ

คน เช่น ขับเร็ว ดัดหน้ากักระชั้นชิด เมา ง่วง หรือโทรศัพท์ขณะขับขี่

รถ เช่น ระบบเบรก ช่างรถ การยึดเกาะ ความสูง เสถียรภาพถนน เช่น ป้าย, การสื่อสารออกแบบ การจัดการตามมาตรฐานความปลอดภัย

สาเหตุการบาดเจ็บ-เสียชีวิต

คน เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย การนั่งท้ายกระบะ



รถ เช่น โครงสร้างรถ การดูดซับแรงกระแทก (Air bag) ถนน เช่น อันตรายเป็นทาง ดันไม้ ป้ายต่าง ๆ ทั้งนี้ เป็นที่รู้กันว่าปัจจัยหลักของอุบัติเหตุมาจาก 3 ส่วนสำคัญ คือ คน รถ ถนน โดยคนมักเป็นปัจจัยที่ถูกพูดถึงและตั้งข้อสังเกตว่าเป็นตัวแปรสำคัญที่สุดในการแก้ปัญหา ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องปรับความเข้าใจใหม่เพราะขณะนี้แนวทางทั่วโลกมุ่งไปที่การทำอะไรเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วจะไม่เสียชีวิต ทิศทางเช่นนี้ส่งผลให้มีความพยายามในการออกแบบรองรับข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากคน

“สิ่งหนึ่งที่ยังทำความเข้าใจกันไม่มากในข้อเท็จจริงที่ว่าทั่วโลก



นาย.รณพงศ์ จิตวงศ์

สามารถแก้ปัญหาได้คือ การพุ่งเป้าไปที่การทำอะไรเมื่อเกิดเหตุแล้วจะไม่เสียชีวิต ขณะนี้จึงมีการเน้นไปที่การออกแบบรองรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากคน เช่น คนอาจผิดพลาดแต่หากเรามีเข็มขัดนิรภัย ห้ามไม่ให้คนไปนั่งท้ายกระบะ มีโครงสร้างรถดี มีแอร์แบ็ก (Air bag) มีการจัดการข้างทางไม่ให้มีต้นไม้ ก็อาจช่วยชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ ยกตัวอย่างกรณีที่แม่

คนขับจะไม่ได้มา แต่หากต้องเบรกกะทันหันผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกับคนนั่งท้ายก็แตกต่างกัน ดังนั้น สำหรับรถกระบะอาจต้องเน้นให้น้ำหนักการแก้ไขที่ให้ผลตรงจุดมากขึ้นก่อน”

ผู้จัดการ สวปท. ระบุ ต้องยอมรับว่ารถกระบะมีความเสี่ยงสำคัญที่ไปเพิ่มโอกาสพลิกคว่ำคือการมีคนอยู่ท้ายกระบะซึ่งมีโอกาสพลิกคว่ำเพิ่มจาก 12% ไปที่ 28% ในกรณีนี้ แต่หากอยู่ในลักษณะอื่นจะมีความ

เสี่ยงถึง 50% หรือเพิ่มจากปกติถึง 4 เท่า อย่างไรก็ตาม กรณีที่มีการออกมาตั้งข้อสังเกตขิงบนรถมีน้ำหนักมากน่าจะยิ่งดีขึ้น ต้องเข้าใจว่าคนและสิ่งของน้ำหนักที่วางบนรถแตกต่างกัน คนจะเคลื่อนไหวไปตามแรงเหวี่ยง ส่งผลต่อลักษณะการเทศกาลเพราะไปเสริมน้ำหนักให้แรงเหวี่ยงมากขึ้น โดยท้าย

กระบะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าการอยู่ในตัวรถมากถึง 8 เท่า จากหลักการใช้งานอย่างปลอดภัยที่สวนทางกับค่านิยมการใช้รถและการตอบรับที่ไร้ผลโดยเฉพาะมาตรการห้ามนั่งท้ายกระบะ ผู้จัดการ สวปท. มองว่าการแก้ปัญหารถกระบะหากจำแนกกลุ่มที่มีความเสี่ยงออกมาให้ชัด เพื่อออกแบบการรองรับปัญหาที่เหมาะสมจะสามารถหาลงตัวที่ผลลัพธ์ดีกว่าการออกข้อห้ามเพียงอย่างเดียว เพราะท่ามกลางแรงต่อต้านของสังคมเชื่อว่ารัฐยังสามารถออกแบบมาตรการอื่นเพื่อให้เกิดการยอมรับและปฏิบัติตามมากขึ้นได้

“ลองคิดอีกมุมว่าหากรัฐมองเห็นความปลอดภัยสังคม รัฐสามารถออกแบบมาตรการอื่นที่ไม่ใช่เรื่องห้ามเพียงอย่างเดียวได้ ไม่ใช่ไม่ทำก็ผิด แต่เราต้องพยายามหาจุดลงตัว ซึ่งการจำแนกเป็นกลุ่มจะคลี่ให้เห็นจุดลงตัวที่ต่างกันในการเข้าไปแก้ไข ภายใต้งานด้านของสังคมรัฐต้องปรับมาตรการให้สอดคล้องและเกิดการยอมรับระดับหนึ่งที่ไม่ถึงขั้นผ่อนปรนจนไม่ปลอดภัย แต่จุดสมดุลขอให้ตัดสินใจที่ความปลอดภัยเป็นหลัก”

สำหรับกลุ่มเสี่ยงนั่งท้ายกระบะภาพรวมจำแนกได้ 3 กลุ่ม ประกอบด้วย 1.กลุ่มรับส่งคนงาน หรือนักเรียน 2.กลุ่มต้องใช้เส้นทางในหมู่เครือญาติ และ 3.กลุ่มเดินทางในช่วงมีกิจกรรมรื่นเริง แต่ละกลุ่มหากพิจารณารายละเอียดจะเห็นมาตรการแก้ไขที่ทำได้แตกต่างกันออกไป โดย “กลุ่มรับส่งคนงาน” มักเป็นกลุ่มที่ไม่มีทางเลือก เพราะเป็นลูกจ้าง รถอะไรมารับก็ต้องไป บรรทุกคนงานจำนวนมาก แต่ก็เดินทางในระยะไม่ไกลมากระยะ 40 กม. ความเสี่ยงกลุ่มนี้คือมักใช้รถเก่า ทำให้สภาพยางไม่ดีลู่ลมเสี่ยงระเบิด แต่มีความน่าสนใจคือหลายคันใช้วิธีจับซ้ ๆ และมีที่ยึดเกาะ ทำให้แนวทางที่ควรแก้ไขคือ



นั่งท้ายกระบะพฤติกรรมที่รัฐออกกฎหมายแต่ยังไร้ผล เหตุสวนทางค่านิยมการใช้รถจริง

ส่งเสริมให้ใช้การเดินทางที่ปลอดภัยกว่า หากยังจำเป็นต้องใช้ก็ต้องเพิ่มอุปกรณ์ยึดเกาะ โครงหลังคา ตรวจสภาพรถ ควบคุมความเร็วแทน

“กลุ่มใช้งานในหมู่เครือญาติ” ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางไปท่องเที่ยวลักษณะเหมือนกันไป และมักเดินทางไกลระยะ 130 กม. มีการใช้ความเร็ว ซึ่งส่งผลต่อความอ่อนล้าจนทำให้หลับใน ที่น่าสนใจกลุ่มนี้มักใช้รถกระบะแบบ 2 ประตู หรือสเปซแล็บ มากกว่ารถกระบะ 4 ประตู ซึ่งเรื่องดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นเสนอให้พิจารณาเรื่องภาษีสรรพสามิตเพื่อปรับให้ประชาชนแนวโน้มนัดตัดสินใจเลือกใช้รถกระบะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตามในระยะสั้นอาจใช้มาตรการจำกัดการนั่งไม่เกิน 6 คน หรือจำกัดการใช้ความเร็วไปก่อน

“กลุ่มใช้เฉพาะกิจ ขนคนช่วงงานรื่นเริง” กลุ่มนี้ไม่มีโอกาสได้ใช้บ่อย ทำให้ไม่มีการติดตั้งโครงสร้างการยึดเกาะ และเป็นรถกระบะแบบเปิดโล่ง ซึ่งการไปงานที่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมด้วยก็ยิ่งสุ่มเสี่ยงมากขึ้น ลึกกะนอง ขับเร็ว จำเป็นต้องใช้กฎหมายควบคุมการดื่ม การขับเร็ว นอกจากนี้ยังต้องทบทวนเรื่องการตั้งด่านในพื้นที่ใกล้เคียงที่มีการจัดงานเพื่อสกัดเหตุร้าย หรือตรวจสอบให้การขับขี่มีความ



ปลอดภัย ไม่น่าขัน ไม่บรรทุกเกิน

จากผลการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุเกี่ยวกับความเห็นของผู้นั่งท้ายกระบะจำนวน 200 คน 50% เห็นถึงอันตรายแต่ก็ไม่มีทางเลือกอื่น ดังนั้น การจำแนกกลุ่มเสี่ยงและใช้มาตรการที่เหมาะสมเฉพาะกลุ่มน่าจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานรถกระบะมากขึ้น

ผู้จัดการ สวปท. ย้ำถึงมาตรการตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นสิ่งสำคัญ เมื่อเกิดอุบัติเหตุในทุกกรณีจำเป็นต้องตรวจทันทีเพื่อให้ได้หลักฐานใกล้เคียงความจริง เพราะในระยะเวลา 1 ชม. ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจะลดลง 10-15 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในกรณีของนักศึกษามองว่า หากเป็นไปได้สถาบันการศึกษาควรมีข้อตกลงเพิ่มเติมระหว่างฝึกงานเพื่อให้นักศึกษาตลอดจนสถานที่ฝึกงานมีมาตรการระมัดระวังการเดินทาง และช่วยดูแลอีกทางหนึ่งด้วย.

ทีมข่าวเฉพาะกิจ รายงาน