


สกู๊ป หน้า 1

คำขอ จยย.อุบัติเหตุจร. ก.ม.พลักกลายเป็นจำเลย



เหตุการณ์ความเสียหายจาก “อุบัติเหตุจราจรทางถนน” **★ มีต่อหน้า 5**

สกู๊ป หน้า 1



คำขอจยย.อุบัติเหตุจร. ก.ม.พลักกลายเป็นจำเลย

ยังคร่าเอาชีวิตผู้ใช้รถใช้ถนนทุกวัน นับตั้งแต่ปี 2558 ที่องค์การอนามัยโลก หรือ WHO จัดอันดับการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย อยู่อันดับ 2 ของโลก ที่มีผู้เสียชีวิตปีละ 24,326 คน เฉลี่ยเสียชีวิตวันละ 68 คน...

กลายเป็นเรื่องกระตุ้นให้ผู้มีส่วนรับผิดชอบทุกฝ่าย เกิดความตื่นตัวต่างออกมาตรการป้องกัน ทั้งผู้สร้างถนน ผู้ผลิตยานพาหนะ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ภาคประชาสังคม สถาบันวิจัย ร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนน

กระทั่งในปี 2561 องค์การอนามัยโลกลดความเสี่ยงให้อยู่อันดับ 9 ของโลก จากสาเหตุสามารถวางมาตรการป้องกัน...ลดอุบัติเหตุผู้เสียชีวิตปีละ 22,491 คน เฉลี่ยเสียชีวิต 60 คนต่อวัน

กระนั้นตัวเลขของการสูญเสียในระดับนี้...คงเป็นเรื่องที่ “ยังไม่สามารถยอมรับได้”

ในจำนวนผู้เสียชีวิตนี้ ยังมีการระบุสาเหตุหลัก...มาจาก “รถจักรยานยนต์” ที่ยังคงครองแชมป์...การเสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 1 ของโลก

หากดู...สถิติของกรมการขนส่งปีงบประมาณ 2561 ระบุ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 99,908 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ร้อยละ 26.18 ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นทุกประเภท ซึ่งรถเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ 37,859 ครั้ง รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 27,804 ครั้ง และรถบรรทุกเล็กหรือปิกอัพ 18,584 ครั้ง

ซึ่ง “รถจักรยานยนต์” เป็นยานพาหนะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มีสัดส่วนการเสียชีวิตมากกว่า 70% หากเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นส่วนใหญ่ผู้เสียชีวิตอยู่ในกลุ่มอายุประมาณ 15-19 ปี และยังมีกลุ่มเสี่ยงหลักอายุระหว่าง 15-24 ปี ซึ่งเด็กกลุ่มนี้ถือว่าเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต...

ความเลวร้าย...ของอุบัติเหตุบนท้องถนน กลับตกมาอยู่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือมอเตอร์ไซค์ เพราะถูกมองเป็นตัวปัญหาการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด...ต้องกลายมาอยู่ในฐานะเป็น “จำเลยบนท้องถนน” ถูกออกกฎระเบียบควบคุมผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ...

กลับลืมไปว่า...ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มักเป็นผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์คันอื่น ที่มีข้อมูลการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ...ไม่ได้บ่งชี้ถึงความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่ายเดียว...

แต่ยังมีสาเหตุมาจาก “ความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถยนต์คู่กรณีด้วย” เพราะรถยนต์ทุกประเภทมีการใช้ถนนร่วมกัน ทำให้รถจักรยานยนต์กลายเป็นผู้ถูกระทำ จนได้รับบาดเจ็บ...เสียชีวิตมากกว่า...

เรื่องนี้ถูกหยิบยกนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในงานวิศวกรรมแห่งชาติ 2562 วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) ในวงสัมมนาหัวข้อ...**Thailand Towards Zero** รวมถึงลดเจ็บสาหัส-ตายบนถนนให้เป็น “ศูนย์”

มีการสะท้อนถ่ายถอดของปัญหานี้ กิริสสิทธิ์ จิระวงส์ไพศาล ประธานชมรมรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย บอกว่าการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

เสมือนถูกมองว่า... “กฎหมาย” กำลังผลักความ
เสี่ยงให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปใช้ช่องเลนจราจร
ร่วมกับรถขนาดใหญ่ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ทุก
วินาที ซึ่งรถขนาดเล็กอาจไม่ใช่ผู้ก่อ...แต่กำลังตกอยู่
ในฐานะ “เหยื่อ” ที่จะถูกรถบรรทุก “เขมือบ” เมื่อใด
ก็ได้ นี่ก็คือ...ความแปลกของกฎหมายประเทศไทย

มีความจำเป็นสำหรับคนไทยเพราะข้อจำกัดระบบขนส่งสาธารณะ ในข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก ระบุตัวเลขรถจักรยานยนต์จดทะเบียนในระบบสูงกว่า 20.8 ล้านคัน และรถจักรยานยนต์สาธารณะ 1.9 แสนคัน

แต่ละปีมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 33,000-35,000 ครั้ง และมักมีความรุนแรงมาก ต้องมีผู้เสียชีวิตถึงร้อยละ 50 ทำให้ทุกครั้งที่ของการเกิดเหตุต้องมีผู้เสียชีวิตราว 15,000 คนต่อปี

เมื่อพิจารณาวิเคราะห์ตัวเลขเสียชีวิตนี้ มองว่า...สาเหตุเพราะมีการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นเกือบ 21 ล้านคันแล้ว ถือว่าใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในโลก หากเปรียบเทียบสัดส่วนจำนวนรถทั้งหมดของแต่ละประเภทและการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตนั้น อันดับหนึ่ง...คือรถยนต์ รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ ตามลำดับ

ประเด็นตัวเลขเสียชีวิตพุ่งสูง...เกิดจากรถจักรยานยนต์เพราะหน่วยงานภาครัฐไม่มีการเก็บตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุ...แยกประเภท สาเหตุต้นตอชั้นแนวว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมาจากรถจักรยานยนต์จริงทำไร?

สิ่งที่พบกลับกลายเป็นว่า...รถยนต์คันอื่นมาชนรถจักรยานยนต์มากที่สุด ทั้งที่ผู้ขับขี่เข้ามาตามถนนปกติ และใช้ความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างดี ทำให้สถิติประจำปี...พุ่งเป้ามายังรถจักรยานยนต์เพราะมีตัวเลขการเสียชีวิตและบาดเจ็บสูง มากกว่ารถชนิดอื่น

ส่งผลให้ภาครัฐต่างออกมาตราการเข้มงวดกับรถจักรยานยนต์ฝ่ายเดียวหน้าซำ...กลับบังคับให้รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีขนาดเล็ก ต้องออกวิ่งในช่องซ้ายสุด ร่วมกับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสารตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้รถมีความเร็วช้าคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกันผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ไกลขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

และบ่อยครั้งก็มีเหตุการณ์รถบรรทุกขนาดใหญ่ชนหรือทับรถจักรยานยนต์เสียชีวิต...

เสมือนถูกมองว่า...“กฎหมาย” กำลังปลักความเสียหายให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปใช้ช่องเลนจราจรร่วมกับรถขนาดใหญ่ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ทุกวินาที ซึ่งรถขนาดเล็กอาจไม่ใช่ผู้ก่อ...แต่กำลังตกอยู่ในฐานะ “เหยื่อ” ที่จะถูกรถบรรทุก “เขมือบ” เมื่อใดก็ได้ นี่คือ...ความแปลกของกฎหมายประเทศไทย

ก่อนหน้านี้ไม่กี่วัน...กรมทางหลวงออกมาตรการเตือน ในจุดอับรถบรรทุกขนาดใหญ่ต้องระวังรถจักรยานยนต์แสดงให้เห็นว่า...หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็รู้ว่าการนำรถจักรยานยนต์มาวิ่งร่วมเลนกับรถบรรทุกมีความอันตราย แต่กฎหมายกลับบังคับให้รถจักรยานยนต์ มีขนาดเล็กกว่ารถบรรทุกมาวิ่งอยู่ในช่องทางเดียวกัน

เมื่อเป็นเช่นนี้...ตัวเลขสถิติเสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ จะลดลงอย่างไร?...เมื่อมีข้อเท็จจริงบ่งชี้ชัดเจน รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุเพราะรถบรรทุกขนาดใหญ่ อีกทั้งยังกำหนดความเร็วของรถ 2 ประเภทนี้ไม่เท่ากัน...รถบรรทุกวิ่งไม่เกิน 65 กม.ต่อ ชม. รถจักรยานยนต์วิ่งไม่เกิน 80 กม.ต่อ ชม.

อาจเพิ่มความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นด้วยซ้ำ

“นักวิชาการคิดว่า ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม...ไม่เคยมีใครมองถึงปัจจัย...กฎหมายบังคับให้รถจักรยานยนต์ไปอยู่เลนซ้ายแล้วเสียชีวิต หากมีช่องเลนรถจักรยานยนต์เฉพาะจะแก้ปัญหาอุบัติเหตุลดลงมาก และสามารถทำได้ง่าย เห็นผลภายใน 1 ปี” กิริสสิทธิ์ ว่า

ตามหลักสากล ในเรื่องความปลอดภัยแบบเข้าใจง่ายๆ คือ ขับรถเร็ว ชิดขวา...ขับรถช้าชิดซ้าย ที่ไม่ใช่การจำกัดรถชนิดใดชนิดหนึ่งต้องมาวิ่งเลนซ้ายกองรวมกัน...ชมรมรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทยพยายามเรียกร้องยื่นหนังสือต่อนายกรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายต่อหลายรอบ ก็ไม่มีความสับสนใดๆ

และยังออกมาพูดในวงเสวนาหลายเวทีที่เคยสอบถามถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทุกครั้งสุดท้ายก็ต่างคน...ต่างกลับ ไม่มีคำตอบชัดเจนใดๆ...

ที่ว่า...ในหลายประเทศมีการแยกช่องเลนรถจักรยานยนต์เฉพาะ ในบางเส้นทางสามารถทำได้ โดยเฉพาะเส้นทางตรงยาว แต่ไม่ใช่ทุกถนน ยกตัวอย่าง...ประเทศเพื่อนบ้านแถบอาเซียน ที่มาเลเซีย เวียดนาม อินโดนีเซีย ตามช่องทางอุโมงค์หรือช่องทางสะพานข้ามแยก มีการแบ่งเลนรถจักรยานยนต์เฉพาะแล้วทั้งสิ้น

เรื่องนี้ประเทศพัฒนาถือว่าเป็นเรื่องเก่า...แต่ประเทศไทยถือว่าเป็นเรื่องใหม่...

ที่ต้องเริ่มต้นเลนนี้ในเส้นทางถนนสร้างใหม่ เพื่อทดลองใช้ช่องรถจักรยานยนต์ แยกออกจากรถขนาดใหญ่ อาจกำหนดพื้นที่ศึกษา เป็นถนนในช่วงที่มีปริมาณใช้รถเป็นจำนวนมากหรือในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งก็ได้...

นี่คือคำร้องขอ...ของผู้ขับขี่รถ “จักรยานยนต์” ต้องการความปลอดภัยในการใช้ถนนเช่นเดียวกับรถประเภทอื่น ที่ไม่มีใครต้องการให้เกิด “อุบัติเหตุ” เพราะทุกคนก็รักชีวิตของตัวเอง.