

ยิ่งขับเร็ว ยิ่งเพิ่มความเสี่ยง บกเรียนชดจากต่าง ประเทศ “ลดเร็ว ลดเสี่ยง”



ยิ่งขับเร็ว ยิ่งเพิ่มความเสี่ยง บกเรียนชดจากต่างประเทศ “ลดเร็ว ลดเสี่ยง”

โครงการส่งเสริมการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย (LIMIT 4 LIFE) รวบรวมข้อมูลพบปี 2016-2021 รถจักรยานยนต์เสียชีวิตถึง 22,871 ราย เหตุยิ่งขับที่เร็วอุบัติเหตุยิ่งแรง ไม่ผิดกฎหมายเชื่อว่าจะไม่เจ็บหนักหรือตาย 5 จังหวัดตายทางถนนมากที่สุดไม่เคยเปลี่ยน รายงานต่างประเทศชี้ บังคับใช้กฎหมายต้องมีสัญลักษณ์บอกชัดเจน

สิ่งที่เพิ่มความรุนแรงและเพิ่มโอกาสที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องของการใช้ ‘ความเร็ว’ เช่น ถูกปะทะด้วยความเร็ว 60 กม./ชม. เท่ากับตกตึก 5 ชั้น, ความเร็ว 80 กม./ชม. เท่ากับตกตึก 8 ชั้น, ความเร็ว 100 กม./ชม. เท่ากับตกตึก 13 ชั้น, ความเร็ว 120 กม./ชม. เท่ากับตกตึก 19 ชั้น [1]

ที่นำกังวลคือกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (Vulnerable Road Users หรือบางครั้งเรียกว่า Unprotected Road Users) ได้แก่ คนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน คนขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่มีเกราะป้องกันเหมือนคนที่นั่งในรถยนต์ หากประสบอุบัติเหตุทางถนนจะมีโอกาสบาดเจ็บระดับสาหัสหรือเสียชีวิตมากที่สุดโดยเฉพาะหากชนกับรถยนต์

เมื่อดูจากสถิติแล้วพบว่า ‘จักรยานยนต์’ ทำให้เกิดการเสียชีวิตมากที่สุด ข้อมูลปี 2560 – 2561 พบว่ารถ จักรยานยนต์เสียชีวิตถึง 22,871 ราย คิดเป็นสัดส่วนถึง 93.35% ของกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง (คนเดินเท้า 1,418 ราย=5.79%, จักรยาน 212 ราย=0.87%)

ข้อมูลปี 2554 – 2561 พบว่าช่วงเวลาที่เกิดเหตุจนเสียชีวิตของ ‘คนขี่รถจักรยานยนต์’ คือช่วง 16:00–21:00 น. เป็นช่วงที่ประชาชนสัญจรจากการทำกิจกรรมประจำวันเพื่อกลับที่อยู่อาศัย [2] ซึ่งข้อมูลปี 2560 – 2562 จากศูนย์ ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC เฉพาะการบาดเจ็บก็ยังเป็นช่วงเวลาเดียวกันนี้ที่แสดงให้เห็นว่าเป็นช่วงเวลาที่เกิด อุบัติเหตุสูงที่สุดของแต่ละวัน และจำนวนผู้บาดเจ็บปานกลางและบาดเจ็บสาหัสในช่วงเวลาดังกล่าวนี้นี้ ก็ยังสอดคล้อง กับจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นในช่วงนี้มากที่สุดด้วย

เมื่อเป็นเช่นนี้แล้ว นอกจากที่สถานประกอบการหรือที่ทำงานต้องให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการเดินทาง ระหว่างการทำงานตามที่ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้ขับเคลื่อนไปแล้ว [3] ข้อมูลเรื่องช่วงเวลาการเสียชีวิตและบาดเจ็บตามที่ได้กล่าวไป ก็แสดงให้เห็นว่าสถานประกอบการหรือที่ทำงาน รวมถึงสถานศึกษา ต้องให้ความสำคัญกับการเดินทางกลับที่อยู่อาศัยของคนทำงานและนักเรียนนักศึกษาด้วย

อย่างไรก็ดี การที่จะลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นที่ทราบกันว่า แค่การเตือนสติยังไม่ เพียงพอ ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดร่วมด้วย โดยประเทศไทยมี ‘กล่องจับความเร็วพกพา’ อย่างน้อย 849 เครื่อง ที่เพิ่งมีการส่งมอบไปยังทุกจังหวัดเมื่อเดือน ก.ย. ที่ผ่านมา[4]

กลุ่มเป้าหมายเข้มกฎหมาย(?): 5 จังหวัดเมืองเศรษฐกิจ 2560–2562 ตายมากที่สุด ไม่เคยเปลี่ยน

ระหว่างปี 2560 – 2562 มี 5 จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดไม่เคยเปลี่ยน ได้แก่ กรุงเทพฯ ชลบุรี นครราชสีมา เชียงใหม่ อุตรธานี โดยปี 2562 เพียง 9 เดือน ใน 5 จังหวัดนี้ มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 2,000 คน คิดเป็น 1 ใน 10 ของการตายทั้งประเทศต่อปีที่ผ่านมา (กว่า 20,000 คน/ปี)[5] [6] (สำหรับกรุงเทพฯ จากข้อมูล 3 ปีย้อนหลังจากปี 2559-2561 เรียบเรียงข้อมูลโดย โครงการประเมินสภาพถนนประเทศไทย (ThaiRAP) พบว่า 10 เขตแรกที่เสียชีวิตมากที่สุด ได้แก่ ลาดกระบัง บางขุนเทียน ประเวศ บางบอน หนองแขม คลองเตย บางเขน ลาดพร้าว บางแค และ สวนหลวง)

โดยข้อมูลแผนการจัดสรรเครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพา 849 เครื่องข้างต้น พบว่ากรุงเทพฯได้รับ 122 เครื่อง ชลบุรี 18 เครื่อง นครราชสีมา 17 เครื่อง เชียงใหม่ 16 เครื่อง อุตรธานี 18 เครื่อง[7] เป็นการเพิ่มเติมจากกล่องติดตั้งประจำที่ที่มีอยู่แล้ว แต่จะได้ผลมาน้อยแค่ไหนคงเร็วเกินไปที่จะสรุป และการมุ่งลงโทษกับการมุ่งลดอุบัติเหตุ อาจไม่ใช่เรื่องเดียวกันเสมอไป

บังคับใช้กฎหมายต้องมีสัญลักษณ์บอกชัดเจน ลดอุบัติเหตุได้มากกว่า

สหภาพยุโรป (EU) เป็นกลุ่มประเทศที่มีอัตราการตายทางถนนต่ำที่สุดในโลก ในรายงาน 'Speed Enforcement' ซึ่งเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายความเร็วของสหภาพยุโรป ได้ชี้ให้เห็นว่าเมื่อเป้าหมายของการใช้กฎหมายคือการสร้างความปลอดภัย จึงต้องอาศัยองค์ประกอบอื่นร่วมด้วยเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและได้รับความร่วมมือจากสาธารณชน ซึ่งต้องอาศัยการสื่อสารประชาสัมพันธ์ในหลากหลายช่องทาง โดยรายงานของ EU ขึ้นนี้มีการเน้นเรื่องการชี้ 'สัญลักษณ์ที่ชัดเจนว่ามีการบังคับใช้กฎหมาย' เช่น ป้ายเตือนบนถนนว่ามีการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงรถของเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย เพื่อช่วยเตือนสติผู้ขับขี่ไม่ให้ละเมิดกฎหมาย ซึ่งรายงานนี้ชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายความเร็วบนท้องถนนที่มีสัญลักษณ์ให้ผู้ขับขี่ได้ทราบ สามารถลดอุบัติเหตุได้มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยไม่ได้ออก และรายงานนี้ยังบอกด้วยว่า สัญลักษณ์การบังคับใช้กฎหมายที่ชัดเจน ทำให้ความเร็วในการขับขี่โดยรวมลดลงได้มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยไม่มีสัญลักษณ์ [8]

บางอย่างกฎหมายไม่ห้าม แต่ประชาชนต้องระวังตัวเอง

มีการประเมินระดับความเร็วที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตได้ในผู้ใช้ถนนแต่ละประเภทโดยใช้รถยนต์เป็นตัวตั้ง[9] มาจากงานวิจัยโดยสำนักงานตำรวจรัฐวิคตอเรียประเทศออสเตรเลียตั้งแต่ปี 1999 ซึ่งองค์การอนามัยโลก องค์การอื่นขององค์การสหประชาชาติ และสหภาพยุโรป นำข้อมูลมาใช้อยู่บ่อยครั้งจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีการแปลข้อมูลไว้ในรายงานขององค์การอนามัยโลกภาษาไทยตั้งแต่ปี 2556 โดยมาจากวิสัยทัศน์ Vision Zero ที่เริ่มมาจากประเทศสวีเดนในปี 1997 มีเป้าหมายว่าจะต้องไม่มีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนภายในปี 2050

ระบุว่าระดับความเร็วที่สูงกว่า 30 กม./ชม.จะทำให้ผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ได้แก่ คนเดินเท้า จักรยาน และจักรยานยนต์ ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรืออาจถึงขั้นเสียชีวิตได้ในบางกรณีหากถูกชนด้วยรถยนต์ (รถยนต์ชนประสานงากับรถยนต์: 70 กม./ชม. (คาดเข็มขัดนิรภัย), รถยนต์ถูกรถยนต์ชนด้านข้าง: 50 กม./ชม.) ซึ่งมีเพียงถนนย่านชุมชนและในเมืองเท่านั้นที่กฎหมายห้ามขับขี่เร็วเกิน 30, 50 กม./ชม. ส่วนถนนอื่น ๆ นอกจากนี้ กฎหมายอนุญาตให้ขับเร็วกว่านี้ ตามข้อมูลโอกาสที่จะบาดเจ็บสาหัสหรืออาจถึงขั้นเสียชีวิตดังกล่าว ประชาชนต้องระวังตัวเองให้มาก

ข้อมูลอ้างอิง

[1] <https://tna.mcot.net/view/5d920409e3f8e40b2939b41b>

[2] http://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20190805142128.pdf

[3] http://www.roadsafetythai.org/content/doc_20181211170409.pdf |

<http://www.roadsafetythai.org/project-สถานประกอบการกับความปลอดภัยทางถนน-5.html>

[4] <http://www.disaster.go.th/th/cdetail-19714-dispatch-7-1/การส่งมอบเครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพา+จำนวน+๘๘๙+เครื่อง+และการจัดการฝึกอบรมการใช้งานฯ>

[5] <http://www.thairsc.com>

[6] <https://www.facebook.com/LIMIT.4.LIFE/posts/2456301577980991>

[7] http://www.disaster.go.th/th/cms-download_content.php?did=6007

[8] <https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report> |

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf> |
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-speedenforcement.pdf
[9] <https://trid.trb.org/view/653162> |
http://www.searo.who.int/thailand/areas/9789241505109_thai.pdf

รายงานพิเศษชิ้นนี้ผลิตโดย LIMIT 4 LIFE ภายใต้โครงการ Champions for Change to Achieve Safer Road Use in Thailand ดำเนินงานโดย Internews ภายใต้การสนับสนุนของ Global Road Safety Partnership (GRSP) มีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนการผลักดันนโยบายการลดอัตราการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยพลังของสื่อมวลชน

อนึ่ง LIMIT 4 LIFE เป็นช่องทางสื่อของ ‘โครงการส่งเสริมการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย’ ที่นำเสนอเรื่องราวด้านคมนาคม ทั้งประเด็นความปลอดภัยบนท้องถนน การเข้าถึงขนส่งสาธารณะอย่างเท่าเทียม และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ผลักดันให้เกิดการ ‘ใช้ชีวิตอย่างจำกัด’ เพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัยอย่างถ้วนหน้าในสังคม ด้วยสโลแกน “เพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย” (FOR THE ACCESS OF FAIR AND SAFE TRANSPORTATION) เข้าชมเว็บไซต์และเฟสบุ๊คได้ที่ limit4life.org | facebook.com/LIMIT.4.LIFE