



‘ท้ายรถกระบะ’ ... รู้ว่า‘เสี่ยง’ แต่จำต้องขอ‘นั่ง’



๑ วันหลังจากอุบัติเหตุ “สะพานขัวญ” รับปีระกา
กรณีรถตู้โดยสารเส้นทางกรุงเทพฯ-จันทบุรี
พุ่งข้ามเลนไปชนประสาธน์กับรถกระบะ ในพื้นที่
จ.ชลบุรี เมื่อวันที่ 2 ม.ค.2560 จนเกิดเพลิงไหม้รถ
ทั้ง 2 คัน ทำให้มีผู้เสียชีวิตรวม 25 ศพ

“จุดประเด็น” ให้ผู้เกี่ยวข้องออกท่าที
“ชิงช้า” อีกครั้ง โดยเฉพาะ “บี๊กบ้อม”
พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี
และ รมว.กลาโหม ที่สั่งให้เข้มงวดกับ “รถโดยสาร
สาธารณะ” ทุกประเภท รวมถึงให้กระทรวงคมนาคม

ศึกษาว่าจะนำ “รถมินิบัส” มาวิ่งแทนรถตู้ได้หรือไม่
รวมถึงการพิจารณา...

ห้าม...นั่งท้ายกระบะ!!!

“...รถทั้ง 2 คัน บรรทุกผู้โดยสารมาเยอะ
ก็ต้องเข้มงวดต่อไป รถมีที่นั่งต้องนั่งตามนั้น
รถปิกอัพก็เช่นกัน กระบะท้ายนั่งไม่ได้เพราะใช้
บรรทุกสิ่งของ ไม่นำคนไปนั่ง หากเกิดอุบัติเหตุ
โอกาสรอดน้อย ต่อไปคงต้องเข้มงวดมากขึ้น...”
พล.อ.ประวิตร ให้สัมภาษณ์ถึงมาตรการป้องกัน
ในอนาคต



ข้างสรรหาเรื่องราวและคำพูดทำให้ประชาชนรู้สึก
 แยะตั้งแต่ต้นปีเลย นี่หรือคืนความสุข แทนที่จะจัดการพวกรถบริการ
 ให้ไม่ประมาท คมเข้มการขับขี่ไม่ให้ดวงกะการขับ ไม่ให้แข่งเพื่อหวัง
 ทารอบ ทำอะไรให้มีกฎระเบียบมากกว่านี้ ขาวรถตู้เกิดอุบัติเหตุเกิด
 ขึ้นบ่อย กลับไม่คิดจะแก้ไขแบบจริงจัง แต่กลับมาไล่บี้กับรถยนต์
 ส่วนบุคคล แล้วเทศกาลกลับด้วยกันหลายๆคนก็ดีแล้ว ประหยัดเงิน
 ประหยัดน้ำมัน และที่สำคัญรถจะได้ไม่ติดมากไปกว่านี้

ถูกใจ · ตอบกลับ · 2 · 1-4 ชม

เห็นด้วยค่ะถ้าไม่ให้นั่งมีปัญญาซื้อรถให้
 เขาทุกบ้านใหม่ละ

ถูกใจ · ตอบกลับ · 2 · 7 ชม

รถกระบะเป็นรถสำหรับ คนรายได้น้อยเอาไว้ใช้ทำ
 มาหากิน ไม่ร่ำรวยเหมือนคนรวยๆ ต้องนั่งรถเบน รถแวน รถตู้นะสิครับ ท่าน
 รถนายยก รถมาเป็น คนจบดูบ้างใหม่ครับ จะได้เข้าใจ ว่าคนจนทำใหม่ต้อง
 นั่งรถกระบะ 🙄🙄🙄🙄🙄🙄

ถูกใจ · ตอบกลับ · 3 ชม · มีการแก้ไข

ญาติผมเยาะเขาไม่ให้นั่งท้ายก็คงจะนั่งฝากระบะไปร่อนหน้า
 แหละทีนี้ก็มันจำเป็นเข้าใจใหม่คิดถึงความเป็นจริงบ้างสัตว์โลกเกิดแล้วก็
 ตายห้ามไว้ได้หรือ

ถูกใจ · ตอบกลับ · 4 ชม

หนึ่งในความเห็นจากโลกออนไลน์

ที่ว่า...กลับกลายเป็นการ “เรียกแขก”
 มีประชาชนจำนวนไม่น้อยแสดงความคิดเห็นบนโลก
 ออนไลน์ในเชิง “คัดค้าน” แนวคิดดังกล่าว ส่วนใหญ่
 ให้เหตุผลว่าแก้ปัญหา “ไม่ตรงจุด” เพราะอุบัติเหตุ
 เกิดได้กับยานพาหนะทุกประเภท หากผู้ขับขี่ประมาท
 ทั้งจากการ “เมา-เสพยา-ชิง” รวมถึงมองว่า “รถกระบะ”
 เป็นทางเลือกของครอบครัวที่มีรายได้น้อย เป็นยาน
 พาหนะ “อเนกประสงค์” ขนทั้งคนและสิ่งของ

ในมุมหนึ่ง...ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก
 2522 มาตรา 20 ระบุว่า “ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุก
 คน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน
 สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่งกลิ่น
 ส่องแสง สะทอนหรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุ
 เดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรก เปราะอะเปื้อน

ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือ
 ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” ซึ่งใน
 มาตรา 148 กำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนต้องระวางโทษ
 “ปรับไม่เกิน 500 บาท”

เช่นเดียวกัน หากไปดูถนนประเภท “ทางด่วน”
 ทั้งทางยกระดับลอยฟ้าและมอเตอร์เวย์แนวราบ ซึ่ง
 มีการขับขี่ด้วยความเร็วสูง “การทางพิเศษแห่ง
 ประเทศไทย” ในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบ ออก
 ประกาศห้ามมาตลอด จนถึงฉบับล่าสุด คือ ระเบียบ
 เกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ 2555 ข้อ 4 (9)
 ระบุว่า ห้ามรถที่บรรทุกทุกคนบนกระบะท้าย โดยไม่มี
 หลังคาปกปิดมั่นคงมิดชิดและที่นั่ง 2 แถวมั่นคงใช้
 ทางพิเศษ

กฎระเบียบทั้ง 2 นั้นสะท้อนว่าหากปล่อย



ให้นั่งท้ายกระบะ อาจเกิดอุบัติเหตุ “อันตราย”!!!

แต่อีกมุมหนึ่ง...“แนวหน้า” ออกตระเวนพูดคุยกับผู้ใช้รถกระบะ รวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป เสี่ยงสะท้อนที่ได้รับส่วนใหญ่ คือ แนวคิดไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง

ผู้รับเหมาก่อสร้างรายหนึ่ง กล่าวว่า “จำเป็น” ต้องใช้รถกระบะขนคนงาน โดยเฉพาะผู้รับเหมารายย่อยที่รับงานในระยะทางไม่ไกลมาก หากห้ามจริงคงได้รับผลกระทบไม่น้อย ซึ่งจะ “เสี่ยง” หรือไม่ อยู่ที่ “คนขับ” มากกว่า

ไม่ต่างกับ “ต้อม” หนุ่มวัย 34 ปี ชาว จ.ขอนแก่น ที่ใช้รถกระบะมา 6-7 ปี เชื่อว่า “เป็นไปไม่ได้” ถ้าจะห้ามคนนั่งท้ายกระบะอย่าง “เด็ดขาด”

เพราะผู้ที่เลือกซื้อรถกระบะ จุดประสงค์หลัก คือ ใช้งานได้ “หลากหลาย” ทั้งบรรทุกคน สิ่งของ ซึ่งการนั่งท้ายกระบะจะอันตรายหรือไม่ขึ้นอยู่กับ “ลักษณะการนั่ง” เช่น ถ้านั่งบนขอบกระบะ ไม่ปิดท้ายกระบะให้เรียบร้อย นั่งอัดกันมาหลายๆ อาจจะอันตราย แต่การนั่งเพียงไม่กี่คน นั่งในตัวกระบะที่ปิดท้ายแน่นหนา และไม่ขับด้วยความเร็วสูง ความเสี่ยงจะน้อยลง

ด้าน “เม็ก” ชาว จ.พระนครศรีอยุธยา โซเฟอรัแท็กซี เล่าว่า ด้วยความเป็น “คนต่างจังหวัด” จึงคุ้นเคยกับภาพผู้คนนั่งท้ายรถกระบะเป็นอย่างดีตั้งแต่เด็กๆ อาทิ คนในหมู่บ้านเวลาจะเดินทางไปงานวัด งานบุญ หรือกิจกรรมใดๆ ก็มัก “พึ่งพา” คนในชุมชนเดียวกันที่มีรถกระบะเสมอ ส่วนหนึ่งนั่งในรถ อีกส่วนนั่งกระบะหลัง...



ถ้าจับจริงๆ “ไปสั่ง” จะพอหรือ!?!?

หนุ่มชาวกรุงเก่า ให้ความเห็นด้วยว่า แม้การนั่งท้ายกระบะอาจดู “ไม่ปลอดภัย” ดังที่มีประกาศห้ามใช้ทางพิเศษ แต่ตามความเป็นจริงมันกลายเป็น “วิถีชีวิต” ของคนไทยไปแล้ว ฉะนั้นหากอยู่บนถนนทั่วไปแล้วนั่งมาในกระบะปิดท้าย ไม่อัดกันแน่น ไม่ขับรดด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือขับด้วยท่าทางนำหวาดเสียว จนลุ่มเสี่ยงเกิดอันตราย ก็น่าจะ “อนุโลม” ให้ทำได้ นอกจากนี้การห้ามนั่งท้ายกระบะอย่างเด็ดขาด อาจ “กระตุ้น” ให้คนแห่ซื้อรถยนต์มากขึ้น “ซ้ำเติม” การจราจรที่ติดขัดให้ยิ่ง “วิกฤติ”

ขณะที่ “นักวิชาการ” ผู้ทำงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนน อย่าง “นพ.ธนະพงศ์ จินวงษ์” ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) กล่าวว่า เรื่องนี้ต้องแยกเป็น 2 ด้าน หากมองใน “หลักวิชาการ” ค่อนข้าง “เห็นด้วย” เพราะการมีน้ำหนักบรรทุกทุกถ่วงบริเวณท้ายรถมากเกินไป ย่อมส่งผลต่อ “ศูนย์ถ่วง” ของรถอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นั่นหมายถึงการบังคับรถทั้งการ “ตีโค้ง” และ “เบรก” จะทำได้ยาก โอกาสเกิดอุบัติเหตุยิ่งสูง

“นพ.ธนະพงศ์” ระบุว่า การที่คน 10 คนขึ้นไปอยู่บนกระบะ จะเกิดความเสี่ยงต่อรถที่จะ “เสียหลัก” เพิ่มขึ้นจากปกติที่ไม่มีคนนั่ง ประมาณ 2 เท่า แต่พอมียคนยืน “จุดศูนย์ถ่วง” จะเปลี่ยนอีก ยิ่งเพิ่มความเสี่ยงขึ้นอีก อันนี้พูดถึงรถวิ่ง เพราะต้องเข้าโค้ง

“นี่ยังไม่นับเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คนที่นั่งท้ายกระบะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าที่นั่งในรถตอนหน้าแล้วคาดเข็มขัดนิรภัย เพราะเวลาเทกระຈาด คนจะกระຈายไปทุกทิศทุกทาง หรือแม้แต่ไม่ได้อยู่ท้ายกระบะ แต่อยู่ในแค็บหลังคนขับก็อันตราย เพราะไม่มีเข็มขัดนิรภัย” นพ.ธนະพงศ์ ระบุ

ถึงกระนั้น...หากมองใน “สภาพความเป็นจริง” นพ.ธนະพงศ์ กล่าวว่า แนวคิดนี้คงทำได้ “ไม่ง่าย” เพราะผู้คนทั่วไปโดยเฉพาะในต่างจังหวัด “ทางเลือกในการเดินทางมีน้อย” การห้ามแบบ “หักดิบ” ทั้งหมดจึงเป็นธรรมดาที่จะเกิดเสียง “ต่อต้าน-คัดค้าน” หรือซ้ำร้ายอาจนำไปสู่ทางเลือกอื่นที่ “อันตรายกว่า” เช่น หันไปใช้มอเตอร์ไซค์ในการเดินทางระยะไกลๆ แทน ซึ่งจะยิ่งเสี่ยงต่อความสูญเสียมากขึ้น

“ทางออก” ที่เป็นไปได้...“ผู้จัดการ ศวปถ.” ชี้ว่า ควรเข้มงวดกับ “กลุ่มเสี่ยง” อย่างจริงจังก่อน

อาทิ 1.การบรรทุกคนมากจนนำหวาดเสียว เช่น รถรับส่งคนในสภาพอัดกันเป็น “ปลากระป๋อง” นั่งเบียดกันแน่นทั้งในกระบะ บนขอบกระบะ หรือแม้แต่ยืนบนท้ายกระบะ และ 2.รถที่ดัดแปลงสภาพ เช่น รถกระบะที่ดัดแปลงเป็น “รถรับ-ส่งนักเรียน” นำเก้าอี้มาเสริม แม้จะมีหลังคา แต่ถือว่าอันตราย

“ถ้าเน้นตรงนี้ก็คิดว่าแรงต้านจะลดลง คือมันเป็นแนวนโยบายที่ดี แต่สุดท้ายพอหว่านกว้างเกินไปแล้วจะบังคับใช้ไม่ได้” นพ.ธนະพงศ์ ผ่าท้วงท้าย

อีกด้านหนึ่ง...ข้อมูลจาก “สำนักอำนวยการความปลอดภัย” กรมทางหลวง ระบุสัดส่วนอุบัติเหตุตามประเภทยานพาหนะ ระหว่างปี 2557-2559 พบว่า “รถยนต์นั่ง” (เก๋ง) เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เฉลี่ยร้อยละ 30-31 อันดับ 2 “รถปิกอัพบรรทุก 4 ล้อ” (กระบะ) เฉลี่ยร้อยละ 25-27 และอันดับ 3 “จักรยานยนต์” (มอเตอร์ไซค์) เฉลี่ยร้อยละ 17-18

ขณะที่รายงาน “การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน” ของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.) อ้างอิงตัวเลขของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) ระบุว่า ระหว่างปี 2555-2558 จักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เฉลี่ย 19,000-26,000 ครั้งต่อปี รองลงมาเป็นรถยนต์เก๋ง เฉลี่ย 17,000-22,000 ครั้งต่อปี และอันดับ 3 รถปิกอัพกระบะ เฉลี่ย 9,000-12,000 ครั้งต่อปี

ทั้งหมดนี้ น่าจะพอชี้ให้เห็นว่า แม้ข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะจะต่างกัน แต่ “รถกระบะ” ติดกลุ่ม “1 ใน 3” ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งสะท้อน “ความนิยม” ใช้รถกระบะของคนไทยที่มีมาก การควบคุมจึงต้องมี “สมดุล” ระหว่างความเป็นระเบียบและ “ความปลอดภัย” กับ “ความจำเป็นในชีวิตจริง” ของประชาชน นอกจากนี้สถิติตลอดทั้งปี (รวมกันทั้งในและนอกเทศกาล) ของทั้ง 2 หน่วยงาน ยังชี้ตรงกันว่า “ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด” คือ ต้นตอหลักของอุบัติเหตุ ไม่เกี่ยงว่าเป็นยานพาหนะชนิดใด

ฉะนั้นหากไม่แก้จุดนี้อย่างจริงจัง จะขับขี่รถอะไร...

บทสรุปสุดท้ายสิ่งที่เหมือนกัน คือ ล้วนเสี่ยง “เจ็บ-ตาย”!!!