



ผ่าทางตันลดอุบัติเหตุจากปิกอัพ ค่ายรถ-รัฐ-ตำรวจจับมือแน่นๆ

สถิติการจดทะเบียนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลในรอบครึ่งปี 2562 อยู่ที่จำนวน 149,985 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 6 ขณะที่ตัวเลขโดยรวมของรถบรรทุกส่วนบุคคล หรือเรียกกันว่ารถกระบะปิกอัพมีประมาณ 6.7 ล้านคัน แต่แท้จริงแล้วรถปิกอัพในบ้านเราไม่ได้ทำหน้าที่บรรทุกสิ่งของ หลายครอบครัวยกให้เป็นรถครอบครัว ขอมันเบียดกันบนสเปซแค็บ (space cab) หรือนั่งหลังกระบะเมื่อต้องเดินทางกันหลาย ๆ คน เหล่านี้เป็นเรื่องปกติแล้วในสังคม

หลายต่อหลายครั้งที่รถปิกอัพเกิดอุบัติเหตุแล้วมีผู้เสียชีวิต

จำนวนมาก จากการเก็บสถิติของอุบัติเหตุทางหลวงพบว่าสถิติรถปิกอัพเกิดอุบัติเหตุยังเป็นอันดับหนึ่งทุกครั้ง ทั้ง ๆ ที่ตัวเลขรถยนต์ส่วนบุคคล 7 ที่นั่งมีจำนวนมากกว่า อยู่ที่ประมาณ 9.7 ล้านคัน

ในทางกฎหมายระบุแล้วว่ารถกระบะรับจดทะเบียนเป็นรถบรรทุก จึงเสียภาษีประจำปีสูงกว่ารวมทั้งการออกแบบมี



เค้นอยู่ด้านหลังเพื่อไว้วางของ ขณะเดียวกันราคารถกระบะ 4 ประตูแพงกว่ารถกระบะสเปซแค็บเป็นราคาหลักแสน ดังนั้น เวที ถอดบทเรียนโศกนาฏกรรมท้ายกระบะ โดยเครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต ร่วมกับ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) จัดเสวนาหัวข้อ “ถอดรหัสโศกนาฏกรรมท้ายกระบะ ทำอย่างไรไม่ซ้ำรอยเดิม” โดยนำกรณีศึกษาอุบัติเหตุกระบะเสียชีวิตพลิกว่า ทำให้นักศึกษาเทคนิคศรีสะเกษเสียชีวิตรวม 17 ราย มาพูดคุย

ทั้งนี้จากการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย โดยสอบถามผู้ที่นั่งท้ายกระบะจำนวน 200 คน ในเขต กทม.และปริมณฑล ถึงความเสี่ยงในการนั่งท้าย

กระบะ พบว่า 50% หรือครึ่งหนึ่ง รู้ว่าอันตรายแต่ไม่มีทางเลือก ขณะที่เกือบ 1 ใน 3 หรือ 30% เห็นว่า ไม่เสี่ยงและไม่ได้อันตรายมากกว่าการนั่งในตำแหน่งอื่น

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ยังได้จำลองให้เห็นโอกาสพลิกคว่ำโดยเปรียบเทียบรถกระบะที่ไม่บรรทุกคน น้ำหนัก 1.5 ตัน จะมีความเสี่ยงในการพลิกคว่ำ 12% แต่ถ้าบรรทุกคน 10 คน น้ำหนักคนละ 60 กก. เสี่ยงต่อการพลิกคว่ำ 28% หรือเพิ่มขึ้น 2 เท่า และถ้าคนในท้ายกระบะยืนขึ้น จะยังเพิ่มความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำขึ้นไปอีก 4 เท่า

เมื่อเทียบกับไม่มีการบรรทุกคน นอกจากนี้ผลการศึกษาในสหรัฐ ยืนยันความเสี่ยงที่ผู้โดยสารนั่งกระบะหลังจะเสียชีวิตมีมากกว่าผู้โดยสารตอนหน้าที่คาดเข็มขัดนิรภัย ถึง 8 เท่า กรณีที่เกิดขึ้นล่าสุด พบว่ามีความเสี่ยง ได้แก่ ดื่มแล้วเมาขับ ขับเร็ว คึกคะนอง

และบรรทุกท้ายกระบะจำนวนมาก

นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) เสนอทางออกแก้ปัญหาเรื่องนี้ว่าต้อง



กำหนดให้บริษัทขายรถเมื่อโฆษณาการกระเบ
ต้องระบุความเสี่ยงของการนั่งท้ายกระบะ รวม
ทั้งการนั่งในสเปซแค็บต้องติดตั้งโครงยึดเกาะ
ในกลุ่มที่จำเป็นต้องใช้ เข็มงวดให้บรรทุกไม่
เกิน 6 คน และขับไม่เกิน 80 กม.ต่อชม. และระยะยาวพิจารณาปรับ
ฐานภาษีสรรพสามิตสำหรับรถกระบะ 4 ประตู ให้ใกล้เคียงกับกระบะ 2
ประตู เพื่อเอื้อให้ผู้บริโภคที่จะซื้อเปลี่ยนมาใช้กระบะ 4 ประตูที่ปลอดภัย

สำหรับผู้โดยสารแทนการนั่งสเปซแค็บ ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
จะอันตรายเพราะไม่มีเข็มขัดนิรภัย มีมาตรการความรับผิดชอบ
ของหน่วยงานองค์กร โรงงาน ฯลฯ โดยเข้ามากำกับ
ดูแลมิให้มีการนั่งท้ายกระบะหรือถ้าจำเป็นก็มีเงื่อนไขด้าน
ความปลอดภัย เช่น มีโครงยึดเกาะ ใช้ความเร็วตามกำหนด



(ไม่เกิน 80 กม./ชม.) รถมีการตรวจสภาพพร้อมใช้ มีประกันภัย ฯลฯ สำนักงานการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ พิจารณาให้ทุกสถานศึกษาต้องมีข้อกำหนดร่วมกับสถานที่ได้รับฝึกงาน เพื่อเป็นแนวทางในการกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของนักศึกษา เช่น การใช้รถที่สภาพพร้อมใช้ มีประกันภัย

นพ.ธนະพงษ์ กล่าวต่อว่าหน่วยงานภาครัฐต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถกระบะ โดยต้องเข้าไปจับตากลุ่มเสี่ยงดังนี้ กลุ่มขนแรงงานต้องเพิ่มข้อกำหนดบริษัทที่จะมารับงานภาครัฐ การใช้รถรับส่งพนักงานต้องมีความปลอดภัย ถ้าจำเป็นต้องใช้รถกระบะก็ต้องมีโครงยึดเกาะ ทั้งนี้ จากการเก็บข้อมูลพบว่า กลุ่มบรรทุกทุกคนในงานบุญประเพณี งานรื่นเริง เช่น งานหมอลำ คอนเสิร์ต งานเทศกาล สงกรานต์ ฯลฯ โดยเคยประสบอุบัติเหตุ จะพบความเสี่ยงกับคนขับ ได้แก่ ดื่มแล้วมาขับ ขับเร็ว ลืกละนอน และมีการ

บรรทุกท้ายกระบะจำนวนมาก ดังนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต้องมีการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ รวมทั้งการป้องปรามเมื่อมีการบรรทุกท้ายกระบะเกิน 6 คน กำหนดความรับผิดชอบเจ้าของงานที่จะกำกับดูแลมิให้คนที่มาเที่ยวงานเมาแล้วขับ รวมทั้งกวดขันการบรรทุกท้ายกระบะจำนวนมาก

ประเด็นรถกระบะรับส่งคนงานก็มีความสำคัญ เช่น ไปทำงานไซต์งานก่อสร้าง ในต่างจังหวัดจะพบกับกลุ่มทำงานที่สวนผลไม้ หรือไร่่อ้อย ฯลฯ พบว่ากลุ่มนี้เดินทางเฉลี่ย 40 กม.ต่อเที่ยว โดยมีความเสี่ยงจากการบรรทุกคนงานจำนวนมาก บางกรณีจะใช้รถสภาพเก่า พบรายงานแควสยางระเบิดแล้วเทกระเจด อย่างไรก็ตามส่วนใหญ่ของรถกระบะกลุ่มนี้ จะขับไม่เร็วและมีราวเหล็ก (คอก) สำหรับยึดเกาะ

นอกจากนี้ยังใช้ รถกระบะบรรทุกคนเดินทางในลักษณะเครือข่าย โดยกลุ่มนี้พบมีการเดินทางเฉลี่ย 130 กม. มีผู้โดยสารท้ายกระบะ 5-8 คน โดยเคยที่ประสบอุบัติเหตุ พบความเสี่ยงจากการใช้ความเร็ว กลับใน

หามั่นท้ายรถกระบะทำได้ยากในยามนี้ แต่ต้องเริ่มต้นนับหนึ่งป้องกันล้อมคอกเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงลดอุบัติเหตุบนท้องถนน.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง