

ความปลอดภัยของชีวิตคนไทย จากกรณัฏฐยานยนต์



ดุลยภาพ
ดุลยพินิจ

มิ่งสรรพ ขาวสอาด

มูลนิธิสถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ

การเสียชีวิตของคุณหมอกระต่าย (แพทย์หญิงวราลักษณ์ สุกวตรจริยากุล) ทำให้สังคมเห็นความเหลื่อมล้ำในการได้รับความปลอดภัยในชีวิตของคนไทยจากยานยนต์มากขึ้น โดยเฉพาะความล้มเหลวในการคุ้มครองชีวิตของคนเดินถนน และในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งมักเป็นกลุ่มที่มีรายได้น้อย

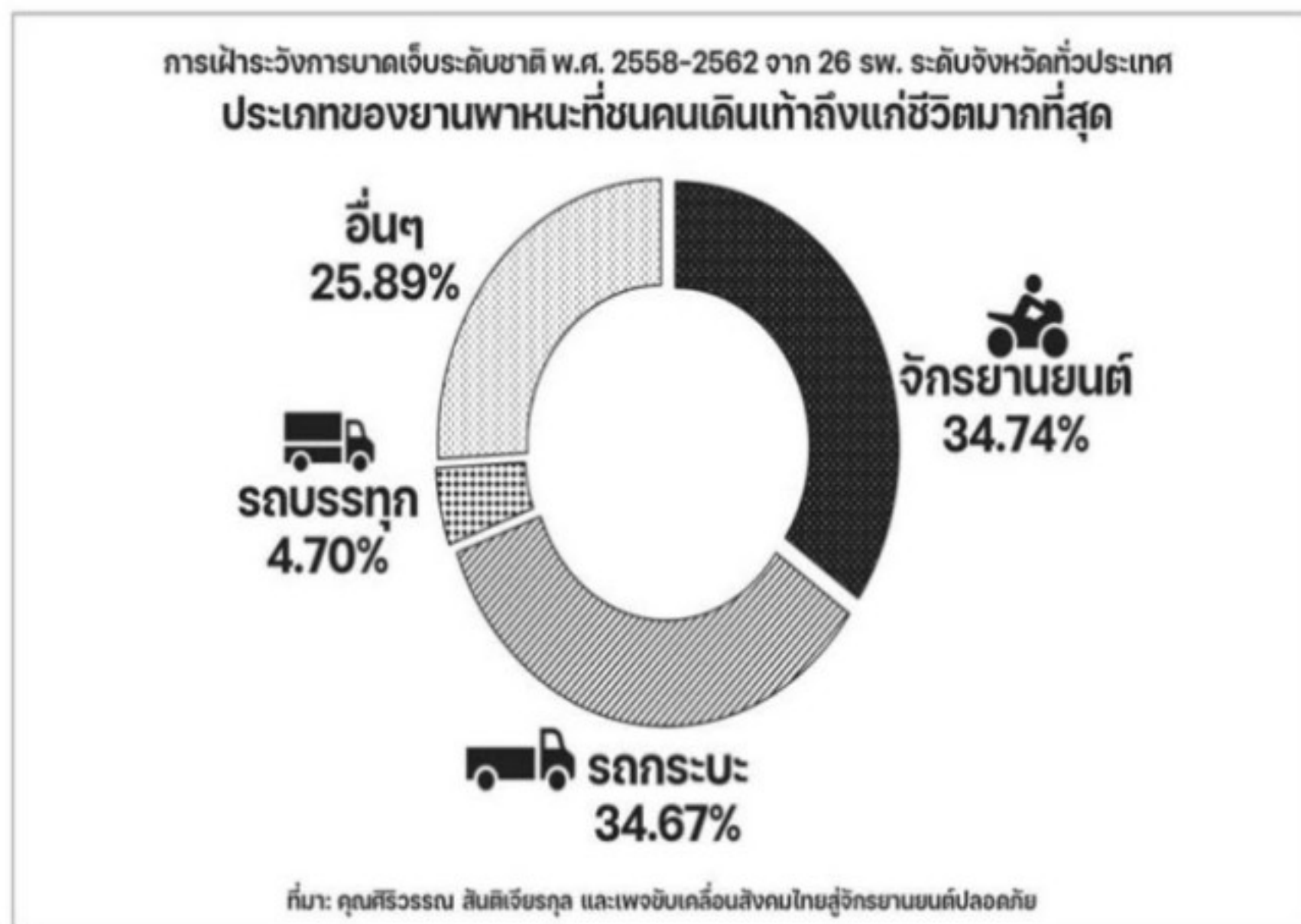
ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงติดอันดับ 9 ของโลก โดยผู้ตายร้อยละ 74 อยู่ในวัยเด็ก วัยรุ่น และคนหนุ่มสาวที่ใช้รถจักรยานยนต์ การตายจากอุบัติเหตุรถ

จักรยานยนต์เป็นอันดับหนึ่งของโลก ทุกๆ 37 นาที ในประเทศไทยจะมีผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตหนึ่งคน กลุ่มที่มีอัตราตายสูงสุดคือกลุ่มอายุ 15-19 ปี แต่กลุ่มถัดมาคืออายุ 25-29 ปี ก็เริ่มมีแนวโน้มสูงขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นร้อยละ 40 ของผู้ตายจากกรณัฏฐยานยนต์เป็นหัวหน้าครอบครัวซึ่งจะมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความอยู่ดีกินดีของสมาชิกอีกหลายคน รวมทั้งอาจจะเป็นสาเหตุให้สมาชิกอื่นเขาสูญเสียโอกาสทางการศึกษาอีกด้วย ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้เสนอความเห็น่วิธีการที่จะทำให้ประเทศไทยมีสถิติที่สูงขึ้นเร็วที่สุดก็ต้องลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งปีหนึ่งๆ มีต้นทุนมากถึง 6 แสนล้านบาท

การแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดกับคนเดินถนนไม่ใช่แค่ทำทางม้าลายให้เห็นชัดเจนอย่างที่กำลังล่อมคอกกันอยู่ เพราะเป็นการแก้ที่ปลายน้ำและไม่ได้มองปัญหาอย่างเป็นระบบ อุบัติเหตุ

อาจจะเกิดขึ้นได้จากพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมหรือความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน บางครั้งอุบัติเหตุก็เกิดขึ้นจากยานยนต์ที่ไม่มีความปลอดภัย เสื่อมสภาพ หรือขับด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือไม่เกิดจากสภาพถนนชำรุดล่อแหลมต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเกิดจากการไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ดังนั้น การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจึงต้องแก้ไขกันทั้งระบบ ตั้งแต่ผู้ใช้รถ สภาพของถนน รวมทั้งการมีนโยบายสาธารณะที่เหมาะสมและต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น นโยบายสาธารณะที่จะสามารถจัดการให้คนไทยมีความปลอดภัยในชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนต้องเป็นนโยบายที่ครอบคลุมทั้งเรื่องรถ ผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านสาธารณสุขโภชนาการกายภาพคือถนน และระบบการบริหารจัดการการขนส่งและจราจร ระบบการขนส่งและจราจรของไทยเป็นระบบที่มีความเหลื่อมล้ำสูงเนื่องจากเน้นการใช้ถนน แต่ในขณะเดียวกันก็ไม่มีเอื้อต่อการขนส่ง





รูปที่ 1 แสดงจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงและผู้เสียชีวิต และสัดส่วนของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่) พ.ศ.2558-2562 (ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ)

สาธารณะ ยกเว้นในกรุงเทพมหานครที่มีรถไฟฟ้า แต่ก็มีค่าโดยสารที่แพงเกินกำลังของกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะยอดนิยมของไทยซึ่งงานวิจัยของแผนงานคนไทย 4.0 โดย ดร.เปี่ยมสุข สนิท จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ยืนยันว่ารถจักรยานยนต์จะยังอยู่บนถนนประเทศไทยไปจนถึงอีก 20 ปีข้างหน้า ในขณะเดียวกัน การวางแผนเมืองของไทยไม่เชื่อมโยงกับความเป็นจริงที่ว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักของไทยและไม่นำรถจักรยานยนต์มาเป็นปัจจัยด้านขนส่งที่ต้องพิจารณาในการวางแผนเมือง ในรอบสิบปีที่รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุหลักของการป่วย/ตายจากอุบัติเหตุทางถนน (รูปที่ 1)

ประเทศไทยยังไม่มีการบริหารจัดการลำดับชั้นของถนนตามการใช้งาน เพื่อกำหนดประเภทของรถและความเร็วในแต่ละช่วงที่จะทำ

ยานยนต์ขับขี่ได้ช้าลงและวิ่งในชุมชนได้อย่างปลอดภัย ไม่มีทางหรือเลนรถจักรยานยนต์ และไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ อีกทั้งยังไม่มีระบบใบอนุญาตขับขี่อย่างเป็นลำดับขั้นตามอายุและประสบการณ์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไทย

กฎหมายและกฎกระทรวงคมนาคมยังส่งเสริมให้มีการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วและเป็นอุปสรรคต่อการใช้รถที่มีความเร็วช้า เช่น ไม่อนุญาตให้มีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีกำลังเครื่องยนต์ ในขณะที่ยังมีข้อกำหนดให้เยาวชนขับขี่ไม่เกิน 50 ซีซี แต่กฎกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2548 ของไทยยังยอมให้เด็กอายุ 15-17 ปี ซึ่งรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลได้สูงถึง 110 ซีซี จากเดิมไม่เกิน 90 ซีซี โดยเหตุผลที่ว่าอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มความ

ความจุกระบอกสูบให้สูงขึ้น แต่ในขณะเดียวกันกลับกลายเป็นการส่งเสริมให้มรดบิกไบค์ที่ใช้ความเร็วสูง

สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ซึ่งตามกฎหมายจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่แล้ว กลับไม่มีใบขับขี่ถึงร้อยละ 70 แม้จะมีโครงการขับขี่ปลอดภัยร่วมกับบริษัทรถจักรยานยนต์ในโรงเรียนมัธยมต่างจังหวัด แต่กลับเป็นการกระตุ้นนักเรียนประถมและมัธยมให้อยากขับขี่ตามรุ่นพี่ไปด้วย

ยิ่งไปกว่านั้น รถจักรยานยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยในปัจจุบันมีมาตรฐานความปลอดภัยต่ำกว่าสากล โดยเฉพาะในรุ่นที่เป็นที่นิยมกัน คือ รุ่นครอบครัว (Family model) ซึ่งเป็นรุ่นที่ราคาไม่แพงนัก และสามารถปรับแต่งเพื่อชิงบนถนนได้ง่าย ข้อมูลจาก แพทย์หญิงชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ นักวิชาการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ระบุว่า รถจักรยานยนต์รุ่นนี้ที่ขายในประเทศไทย มีหน้าปัดความเร็วสูงกว่าหน้าปัดความเร็วของรถรุ่นเดียวกันในเวียดนามและมาเลเซีย มีความปลอดภัยต่ำกว่าคือมีวงล้อกว้างและหนักกว่า มีหลอดไฟท้ายด้านหลังและไฟเลี้ยวมองจากด้านหลังที่ทำให้การมองชัดเจนต่ำกว่า การขายรถจักรยานยนต์ก็ไม่มาพร้อมกับการจำหน่ายหมวกนิรภัย นอกจากนั้น โฆษณารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยยังเน้นความแรง ความเร็ว มากกว่าความปลอดภัยและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการแนะนำคุณลักษณะที่ดีของรถจักรยานยนต์

หากไม่มีการบูรณาการกันเองระหว่างหน่วยงานของรัฐดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าการแก้ไขทางมาลายเพื่อลดอุบัติเหตุก็เป็นแค่ฝักขี้ไผ่หน้าและจะไม่ช่วยให้ชีวิตคนไทยปลอดภัยขึ้น!