

บทความพิเศษ

วิกฤตอุบัติเหตุบนท้องถนนของไทย

วิวัฒน์ พุทธวรณไชย

ประเทศไทยมีสถิติมีผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุบนท้องถนนอันดับ ๒ ของโลก อัตราผู้เสียชีวิต ๒,๐๐๐ คนต่อเดือน บาดเจ็บ ๒๐๐,๐๐๐ คนต่อเดือน* ส่งผลให้ในสังคมเรามีผู้พิการ มีเด็กกำพร้าจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ

สาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนน มี ๓ สาเหตุหลัก

๑. สาเหตุจากตัวคนขับ เช่น เมาเหล้า มีโรคลมชัก มีข้อจำกัดทางสายตา

๒. สาเหตุจากสภาพถนน เช่น ถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีไฟเขียวไฟแดง ไม่มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน

๓. สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม เช่น หมอกฝนจัด คว้นไฟจากการเผาขยะข้างทาง

สาเหตุที่จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนมีมากในไทยเนื่องจาก

๑. วัฒนธรรม “ความไม่เป็นไร” ก่อให้เกิดอุบัติเหตุกับคนไทย เช่น ขับรถย้อนทาง ไม่สวมหมวกกันน็อค “ทำแบบนี้มาตั้งนานแล้วไม่เห็นเป็นอะไร” ต้องพยายามปรับเปลี่ยนระบบความคิดแบบ “ไม่เป็นไร” ให้ได้แต่คงต้องใช้เวลานาน

๒. สังคมไทยเป็น “ระบบอุปถัมภ์” สังคมไทยใช้ชีวิตพึ่งพากัน ช่วยเหลือกัน จริงๆ แล้วเป็นสิ่งดีแต่การแยกแยะถูกผิดเป็นสิ่งสำคัญ เช่น ถึงแม้จะเป็นผู้ใหญ่ที่เคยช่วยเหลือเราเป็นญาติพี่น้อง เมื่อทำผิดก็ต้องยึดตามกฎกติกา กฎจราจร ไม่มีการยกเว้น

๓. มรรยาทและวินัยในการใช้รถใช้ถนน ในต่างประเทศที่มีวินัยจราจรสูง เวลาถึงทางแยก เขาจะลดความเร็วลง และเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นมาถึงทางแยกก่อน เขาจะให้รถคันนั้นไปก่อน ในขณะที่บ้านเรา ถึงทางแยกยิ่งเร่งความเร็วถ้าให้รถคันอื่นไปก่อน ถือว่าเสียศักดิ์ศรี คนที่ขับรถดีเคารพกฎจราจรก็จะถูกคนที่ขับรถไม่มีมรรยาท หรือไม่เคารพกฎจราจร เอาเปรียบไปเรื่อยๆ พอนานๆ เข้า คนคนนั้นก็เริ่มเปลี่ยนเป็นคนที่ไม่ขับรถไม่มีมรรยาท หรือไม่เคารพกฎจราจร เพราะรู้สึกว่าจะไม่รู้ว่าจะทำไปเพื่ออะไร การรณรงค์

ป้องกันอุบัติเหตุควรทำอย่างต่อเนื่อง จริงจัง ไม่ควรให้ความสำคัญเพียงแค่ ๗ วันอันตรายเท่านั้น

๔. กฎหมายบทลงโทษอ่อนแอ เมาแล้วขับ การกำหนดโทษในประเทศไทยยังไม่รุนแรงเท่าที่ควร มีโทษปรับเพียงไม่กี่พันบาท ยกตัวอย่างเช่น ไฮโซขับรถชนคนตาย สุดท้ายก็ไม่ติดคุก หรือพุดง่าย ๆ ถ้ามีเงินก็สามารถอยู่เหนือกฎหมายได้ ขณะที่ต่างประเทศโทษหนักกว่าประเทศไทยมาก เช่น ในประเทศญี่ปุ่น มีความผิดถึงขั้นยึดใบขับขีตลอดชีวิต และถึงขั้นให้ออกจากงาน การบันทึกความผิด เมื่อมีการทำผิดกฎจราจร ต้องมีระบบที่สามารถบันทึกความผิด และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้ทั้งประเทศ มีการสั่งปรับได้โดยใช้หลักฐานจากผู้พบเห็น และกล้องวงจรปิด ผู้ขับขีรถสาธารณะที่ต้องรับผิดชอบชีวิตผู้โดยสาร ต้องมีระบบการสอบใบขับขี และการต่ออายุใบขับขี การยึดใบขับขี รวมทั้งบทลงโทษกรณีขับขีโดยประมาทที่เข้มงวด

การจำกัดความเร็วยังทำได้ไม่ครอบคลุม มีการตรวจสอบความเร็วในการขับขีรถบริเวณถนนหลักเท่านั้น การตรวจสอบความเร็วในการขับขีรถ ควรมีการตรวจสอบทุกที่บนถนน รวมทั้งการถ่ายภาพจากกล้องวงจรปิดเพื่อเป็นหลักฐาน การตรวจสอบความเร็วในการขับขีรถไม่ควรมีป้ายบอกล่วงหน้าว่าเข้าเขตที่มีการจับความเร็วรถแล้ว ควรตรวจสอบโดยที่ผู้ขับขีไม่รู้ตัว

๕. ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่พัฒนา และการสนับสนุนให้คนซื้อรถยนต์คันแรก จากสถิติมีผู้ลงทะเบียนขอรถป้ายแดงเพิ่มขึ้นเป็นล้านคันซึ่งเพิ่มขึ้นถึง ๕ เท่าตัว แต่ที่น่ากลัวกว่านั้นคือ คนที่ออกรถป้ายแดงบางคน ไม่มีศักยภาพที่จะขับขีรถได้ดีพอ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น และคนที่เป็นเหยื่อส่วนใหญ่มักเป็นคนเดินถนน

๖. สภาพถนนที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่มีป้ายที่ชัดเจน สัญญาณไฟเสีย ทางแยกที่ไม่บอกทางใดเป็นทางเอกทางโท

แต่ละชุมชนต้องมาวิเคราะห์ว่าพื้นที่ใดมีคนเสียชีวิตมากที่สุด หรือจุดแยกใดมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ นอกจากความสูญเสียต่อ ผู้ได้รับอุบัติเหตุโดยตรงแล้ว ยังมีความสูญเสียทางอ้อม เช่น

ถ้าผู้ได้รับอุบัติเหตุเป็นผู้ที่หารายได้หลักของครอบครัวแล้ว ยังส่งผลถึงคนในครอบครัวเช่น ไม่มีใครส่งลูกเรียนต่อ ต้องมาดูแลพ่อแม่ที่พิการ และความสูญเสียจากอุบัติเหตุอาจส่งผลถึงผู้ที่ไม่ได้ใช้รถใช้ถนน เช่น ผู้ที่เดินที่ทางเท้า

ตารางที่ ๑ การวิเคราะห์จำนวนประชากรของประเทศต่างๆ* (เรียงจากมากไปน้อย)^๑

อันดับ	ประเทศ	จำนวนประชากร (ล้านคน) (ข้อมูล ณ วันที่)
๑	จีน	๑๓,๖๓๕,๒๐๐,๐๐๐ (๑๐ มีนาคม ๒๕๕๗)
๒	อินเดีย	๑,๒๓๘,๐๕๐,๐๐๐ (๑๐ มีนาคม ๒๕๕๗)
๓	สหรัฐอเมริกา	๓๒๐,๒๕๓,๐๐๐ (๑๐ มีนาคม ๒๕๕๗)
๔	อินโดนีเซีย	๒๕๑,๑๗๐,๒๕๓ (๑๐ มีนาคม ๒๕๕๗)
๕	บราซิล	๑๙๙,๘๐๒,๐๐๐ (๑๐ มีนาคม ๒๕๕๗)
๒๐	ไทย	๖๕,๙๘๑,๖๕๙ (๑ กันยายน ๒๕๕๖)

*จากการสำรวจทั้งหมด ๒๒๔ ประเทศ

จากข้อมูลของสถาบันวิจัยด้านการคมนาคม มหาวิทยาลัยมิชิแกน สหรัฐอเมริกา ร่วมกับข้อมูลจาก

องค์การอนามัยโลก ระบุว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ ๑๘ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี

ตารางที่ ๒ ประเทศที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดในโลก ๑๐ อันดับแรก^๑

อันดับ	ประเทศ / สาธารณรัฐ	จำนวนคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน
๑	นามิเบีย*	๔๕
๒	ไทย	๔๔
๓	อิหร่าน	๓๘
๔	ซูดาน*	๓๖
๕	สวาซิแลนด์*	๓๖
๖	เวเนซุเอลา	๓๕
๗	คองโก*	๓๔
๘	มาลาวี*	๓๒
๙	โตมินิกัน	๓๒
๑๐	อิรัก	๓๒

*ข้อมูลสังเกต

ส่วนใหญ่ประเทศที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมาก ๑๐ อันดับแรกเป็นประเทศที่อยู่ในทวีปแอฟริกา ถึง ๕ ประเทศ

ประเทศไทยเป็นประเทศเดียวในทวีปเอเชียที่ติด ๑๐ อันดับแรก

หมายเหตุ ประเทศ ๓ อันดับสุดท้ายมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเท่ากัน แต่มาลาวิมีจำนวนประชากรน้อยที่สุด และโตมินิกมีจำนวนประชากรรองลงมา ในขณะที่อิรักมีจำนวนประชากรมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบระหว่างประเทศ ๓ อันดับสุดท้าย (ดังตารางที่ ๒)

ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ

ค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการสูญเสียโอกาสที่คนที่สามารถทำงานได้ ๑ คน กลายเป็นคนพิการ ๑ คน และอาจจะต้องมีผู้ดูแลคนพิการเพิ่มขึ้น ตัวอย่าง เช่น ถ้าเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์กับบุคคลคนหนึ่งเรียนจบปริญญาตรี ทำให้กลายเป็นคนพิการ ไม่สามารถทำงานได้ สมมุติว่าเรียนจบตอน อายุ ๒๕ ปี ได้เงินเดือนละ ๑๕,๐๐๐ บาท และคนคนนั้นสามารถทำงานถึงอายุ ๖๐ ปี (ดังตารางที่ ๓)

ตารางที่ ๓ การประมาณความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ

ค่าเสียโอกาส	จำนวนเงิน*	หมายเหตุ
ค่าเสียโอกาสของผู้ได้รับอุบัติเหตุ	$๑๕,๐๐๐ \times ๑๒ \times ๓๕ = ๖,๓๐๐,๐๐๐$ บาท	แทนที่จะทำงาน เลี้ยงดูครอบครัว
ค่าเสียโอกาสของบุคคลอื่นที่ต้องมาดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุที่พิการ	$๒๐,๐๐๐ \times ๑๒ \times ๓๕ = ๘,๔๐๐,๐๐๐$ บาท	แทนที่บุคคลนั้นจะไปทำงานได้ กลับต้องมาดูแลบุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุ
ความสูญเสียทางทรัพย์สิน	รถยนต์ เส้าไฟฟ้า บ้านเรือน	แล้วแต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
ค่าเสียโอกาสของประเทศ	งบประมาณที่ประเทศต้องใช้ในการสร้างโรงพยาบาล ศูนย์ฟื้นฟูคนพิการ การสร้างสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการที่เพิ่มขึ้น	แทนที่จะมีคนมาช่วยพัฒนาประเทศ ๑ คน กลับต้องมาเป็นคนพิการ
ค่าเสียโอกาสจากต้นทุนการศึกษา	ขึ้นกับสถาบันการศึกษาเป็นของรัฐ หรือเอกชน และสวัสดิการเบิกค่าเล่าเรียน ค่าบำรุงการศึกษา	ค่าใช้จ่ายที่บุคคลต้องใช้ไปจนเรียนจบปริญญาตรี
ค่าเสียโอกาสที่ไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลข หรือเป็นจำนวนเงินได้		ความเครียด โรคซึมเศร้า การฆ่าตัวตาย

* ประมาณการจากอัตราการจ้างงานและภาวะเศรษฐกิจ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๗

จากข้อมูลศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย ๓ ปัจจัยคือ

๑. ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน
๒. ความบกพร่องของรถ และถนน
๓. ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม

โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลู่เข้า จากสถิติอุบัติเหตุ

จราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. ๒๕๔๕ - ๒๕๔๘ พบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ดัดหน้ากระชั้นชิด และแซงรถผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นปัจจัยจากผู้ใช้ถนน หรือจากคนขับรถมากกว่าปัจจัยอื่น

ถึงเวลาหรือยัง ที่ทุกฝ่ายจะมาช่วยกันลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้อย่างจริงจัง ก่อนที่จะต้องสูญเสียมากกว่านี้

เอกสารอ้างอิง

๑. กลุ่มสถิติสารสนเทศ. อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน รายงานประจำปี ๒๕๕๓. กรุงเทพมหานคร: กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม; ๒๕๕๔. สำนักอำนวยความปลอดภัย.
๒. สถิติอุบัติเหตุและสาธารณภัยในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓. กรุงเทพมหานคร: กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข; ๒๕๕๔. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย.
๓. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. โครงการวิจัยการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ปลอดภัย. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.); ๒๕๕๑. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.