

ความปลอดภัยบนทางม้าลายและคนเดินเท้า : แนวทางการปรับปรุง

“ ก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 มีผู้เสียชีวิตทางถนนที่เป็นคนเดินเท้า ประมาณ 1,200 คนต่อปี โดยเกิดจากการข้ามถนน ประมาณ 400 คนต่อปี การแก้ปัญหาเพื่อลดอุบัติเหตุของคนเดินเท้า และผู้ข้ามถนนอย่างต่อเนื่องจริงจัง ทั้งด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่และคนเดินเท้า ด้านกายภาพ และการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อลดความสูญเสียที่ไม่อาจประเมินค่าได้ ”



ที่มา : unsplash.com/photos/WvaZK5--Pnc

บทนำ

บ่ายวันที่ 21 มกราคม 2565 ประเทศไทยได้สูญเสียบุคลากรอันมีค่าในวงการแพทย์ เมื่อคุณหมอกระต่าย หรือ จักษุแพทย์หญิงวราลักษณ์ สุภวัตรจริยากุล แพทย์ผู้ชำนาญการด้านจักษุวิทยา ภาควิชาจักษุวิทยา คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประสบอุบัติเหตุถูกรถจักรยานยนต์บีบไต่ฟุ้งชนขณะกำลังข้ามถนนบนทางม้าลายจนเสียชีวิตบริเวณถนนพญาไท เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบทางจิตใจกับประชาชนทั่วไป จนเกิดเป็นคำถามถึงความปลอดภัยในการเดินทางของคนเดินเท้า และผู้ที่ต้องการข้ามถนนบนทางม้าลาย หากเราย้อนเวลากลับไปอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็นข่าวครึกโครมเป็นระยะ ๆ! เหตุการณ์ดังกล่าวสะท้อนปัญหาเชิงโครงสร้างของการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุของคนเดินเท้าที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ขาดการเชื่อมการทำงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ และสำนึกความถูกต้องของผู้ขับขี่บนท้องถนน ส่งผลให้แต่ละปีคนไทยจำนวนมากต้องตกเป็นเหยื่อบนท้องถนนอย่างไม่ควรจะเป็น บทความนี้เป็นการศึกษาถึงปัญหาของอุบัติเหตุของคนเดินเท้าและคนข้ามถนนในประเทศไทย กรอบแนวคิดเพื่อการลดอุบัติเหตุ และข้อเสนอแนะเพื่อการลดอุบัติเหตุในประเทศไทย



ภาพที่ 1 : พฤติกรรม การหยุดรถบริเวณทางข้าม ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์

ที่มา : matichon.co.th/local/quality-life/news_3168010

อุบัติเหตุของคนเดินเท้าในประเทศไทย

ก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 20,000 คนต่อปี เฉพาะกรณีคนเดินเท้ามีผู้เสียชีวิตประมาณร้อยละ 6 หรือราว 1,200 คนต่อปี และหากเจาะจงเฉพาะกลุ่มการเสียชีวิตขณะข้ามถนน พบว่ามีจำนวนประมาณ 400 คนต่อปี หรือ วันละ 1-2 คน² โดยคู่กรณีเกินกว่าครึ่งคือ กลุ่มรถจักรยานยนต์ รองลงมาคือกลุ่มรถยนต์ส่วนบุคคล และกลุ่มรถบรรทุก ที่ผ่านมา กลุ่มคนเดินเท้า โดยเฉพาะกลุ่มคนข้ามถนนเป็นกลุ่มเปราะบาง เป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในลำดับล่างที่ถูกละเลย ขณะเดียวกัน ข้อจำกัดทางกายภาพของมนุษย์ในเรื่องการคาดการณ์การชนและทัศนวิสัยทางกายภาพของถนน รวมถึงจำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยที่มีจำนวนถึง 3 ใน 4 ของจำนวนยานพาหนะบนถนนในไทย และยังมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้อุบัติเหตุกับคนกลุ่มดังกล่าวมีจำนวนมากในแต่ละปี ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดกับกลุ่มคนเดินเท้าและข้ามถนนไม่ว่าจะเกิดกับใครย่อมส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ทำงานหาเลี้ยงสมาชิกในครอบครัว ตลอดจนกลุ่มเด็กและเยาวชนที่จะเป็นกำลังหลักในการพัฒนาประเทศต่อไป

จากการสำรวจพฤติกรรมรถหยุดบริเวณทางข้ามในเขตกรุงเทพมหานครของมูลนิธิไทยโรดส์ที่สำรวจพฤติกรรมผู้ขับขี่ จำนวน 14,353 คัน บริเวณ 12 จุดทางข้ามทางม้าลายที่ไม่ได้อยู่ใกล้บริเวณทางแยกและสัญญาณไฟจราจร พบว่า มีเพียงร้อยละ 11 เท่านั้นที่หยุดรถเมื่อมีคนมาขึ้นรถบริเวณทางข้ามเพื่อที่จะข้ามถนน สิ่งที่น่ากังวลคือ กลุ่มรถจักรยานยนต์ มีเพียงร้อยละ 8 ที่มีแนวโน้มหยุดให้คนหรือข้ามถนน (เทียบกับรถยนต์ที่หยุด ร้อยละ 14 และรถโดยสารหยุด ร้อยละ 20)³ อีกนัยหนึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 92 ไม่หยุดรถให้คนข้ามถนน (ดังรายละเอียดในภาพที่ 1) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงที่ผู้ข้ามทางม้าลายอาจถูกรถชนนั้นสูงมาก

ถึงแม้ไทยจะมีข้อกำหนดที่กำหนดบทลงโทษชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นการไม่หยุดให้คนข้ามถนนในทางม้าลายซึ่งมีการปรับเพิ่มโทษเมื่อเดือนกันยายน 2565 เป็น 4,000 บาท (จากเดิม 1,000 บาท) และเพิ่มโทษผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น เป็นจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ แต่จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเดินเท้าและการข้ามถนนยังไม่มีแนวโน้มลดลงในทุก ๆ วัน จำนวนอุบัติเหตุในการเดินริมถนนและการข้ามถนน ทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิต ยังเฉลี่ยที่วันละ 10-20 ราย ในเขตเมืองใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นถนนสายหลักและสายรอง การวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุแบบรอบด้านเพื่อปรับปรุงแนวทางแก้ไขปัญหาแบบองค์รวมจึงเป็นสิ่งสำคัญ

ทฤษฎีแนวแข็งกับการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

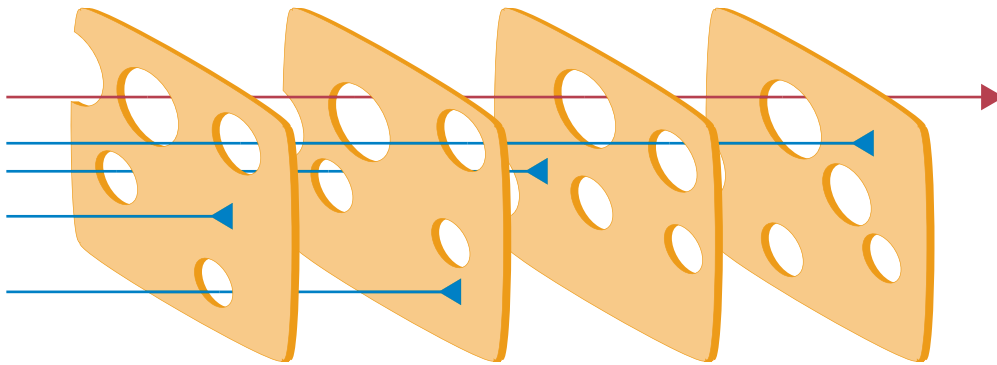
การที่อุบัติเหตุของการเดินเท้าและการข้ามถนนไม่มีแนวโน้มลดลง แม้ว่ากฎหมายจราจรจะมีบทลงโทษที่รุนแรงขึ้น แสดงให้เห็นว่า การมีข้อกฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และสร้างความปลอดภัยขึ้นได้ หากเรามองปัญหาในเชิงระบบเพื่อให้เข้าใจรากของปัญหาอุบัติเหตุจากการข้ามถนน ตามแนวคิด**ทฤษฎีเนยแข็ง** (Swiss Cheese Model) โดย ศ. เจมส์ เรย์สัน (James Reason)⁴ อาจจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาแนวทางเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทฤษฎีเนยแข็ง อธิบายว่า อุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากแค่ความประมาทหรือโชคชะตา แต่เป็นการบกพร่องในเชิงระบบเป็นลำดับขั้น เชื่อมต่อกัน จนส่งผลกระทบต่อเนื่องจากระดับนโยบายจนไปสู่ความบกพร่องของมนุษย์ โดยมนุษย์ทุกคนล้วนมีขีดจำกัดจนมีข้อผิดพลาด ซึ่งการจัดระบบของลำดับขั้นดังกล่าวจะมีส่วนสำคัญในการสืบสวน รวบรวมข้อมูล บันทึก วิเคราะห์รายละเอียด ความบกพร่องในแต่ละขั้นของปัญหา และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาดังกล่าวในเชิงระบบ อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในบางกรณีสามารถป้องกันได้ในระดับของพฤติกรรม แต่ในบางกรณีจำเป็นต้องอาศัยการแก้ไขในทุกลำดับขั้นของระบบ⁵ สรุปได้ ดังนี้

1

ระดับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (unsafe act) เกิดจากพฤติกรรมของทั้งผู้ข้ามและผู้ขับขี่ โดยเฉพาะบริเวณทางข้าม จะเกิดจากความผิดพลาดในส่วนของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ เช่น การคาดการณ์ไม่ได้ว่า จะมีคนข้ามหรือ ไม่ได้ให้ความระมัดระวัง ไม่ให้ความสนใจก่อนถึงทางข้าม จึงใช้ความเร็วเกินกว่าความเร็วที่เหมาะสมในพื้นที่นั้น ๆ เช่น เขตโรงเรียน บริเวณทางม้าลาย ควรใช้ความเร็วต่ำกว่า 50 กม./ชม. ทำให้ไม่สามารถหยุดรถได้ทัน อีกปัจจัยสำคัญคือ **มุมมองความเสี่ยงทางด้านสังคม (social risk)** ซึ่งสังคมไทยให้ความสำคัญกับยานพาหนะเป็นหลัก จากการสร้างเส้นทางขนาดใหญ่ เพื่อให้รถยนต์เดินทางเข้าถึงทุกพื้นที่ ซึ่งตรงข้ามกับต่างประเทศที่ลดการใช้รถยนต์และหันมาใช้รถโดยสารสาธารณะหรือรถจักรยานแทน ดังนั้น มุมมองของคนขับรถจะเป็นฝ่ายที่ต้องได้สิทธิในการใช้พื้นที่ถนนก่อนเสมอ ส่งผลให้พฤติกรรมรถข้ามถนนของคนไทยต้องรีบข้าม ต้องรอให้รถไปก่อน ทั้งที่ได้สิทธิในการข้ามจากสัญญาณไฟในด้านของผู้เดินเท้าและผู้ข้ามถนน ยังขาดองค์ความรู้และทักษะในการประเมินการคาดการณ์อุบัติเหตุ (hazard perception) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งทักษะที่ต้องถูกปลูกฝังตั้งแต่เด็ก ผ่านระบบการเรียนรู้ของสถานศึกษา เพื่อให้ตระหนักรู้เสมอว่าก่อนข้ามถนนต้องหยุดก่อนถึงทางข้าม มีสติไม่ดูมือถือ และไม่ไวใจทางม้าลายถึงแม้จะได้รับสัญญาณไฟเดินข้าม เช่น ในญี่ปุ่น มีการสอนเทคนิค KYT (Kiken Yoshi Training : การหยั่งรู้ระวังภัย) คือมือชี้ซ้ายขวา ปากพูดตามก่อนข้ามถนน เพื่อดึงสติ นอกจากนี้ ต้องปรับทัศนคติของผู้ข้ามถนน และผู้เดินเท้า ที่ต้องทวงสิทธิความชอบธรรมในการเดินทางอย่างปลอดภัย

2

ระดับสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (unsafe conditions) ทางเดินเท้า ทางข้าม หลายแห่งอาจดูว่าปลอดภัยในการเดินข้าม แต่หากมองภายใต้บริบทเรื่องกายภาพตามหลักวิศวกรรมก็อาจส่งผลให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้งาน เช่น ในประเทศไทยถนนในเขตเมืองยังกำหนดให้ใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งหากถูกชนก็เหมือนกระโดดกระแทกพื้นจากตึก 8 ชั้น มีโอกาสรอดไม่ถึงร้อยละ 10 หรืออาจพิการ ทั้งที่ในต่างประเทศกำหนดเขตความเร็วในเขตเมืองอย่างมากไม่เกิน 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือหากเป็นเขตชุมชนขนาดเล็ก ลดลงไปที่ 30-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อมีคนข้ามก็สามารถเบรกทัน หรือถ้าถูกเฉี่ยวชน ก็ไม่ถึงกับเสียชีวิต นอกจากเรื่องความเร็วในเขตเมือง ขนาดถนนก็มีความสำคัญ หากเป็นถนนขนาดใหญ่ มีหลายช่องจราจร ก็ไม่ควรทำทางม้าลายแต่ควรเลือกใช้สะพานลอย นอกจากนี้ การออกแบบกายภาพก่อนถึงทางข้ามก็มีส่วนสำคัญ เช่น การทำเส้นถนนให้แคบลงเพื่อให้รถรู้สึกว่าจะต้องชะลอความเร็ว หรือติดตั้งไฟสัญญาณ และแสงสว่างในจุดข้ามถนน เพื่อให้เห็นชัดในเวลากลางคืน โดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงเรียน ชุมชน โรงพยาบาล เป็นต้น ดังนั้น การออกแบบทางข้าม หรือการสร้างทางเดินเท้า ต้องกำหนดมาตรฐานเป็นแนวทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้าและคนข้ามถนน ไม่ใช่เพียงความสะดวกสบายของคนเดินเท้า



ระดับการกระทำ
ที่ไม่ปลอดภัย
(unsafe act)

ระดับสภาพเงื่อนไข
ที่ไม่ปลอดภัย
(unsafe conditions)

ระดับการกำกับดูแล
ที่ไม่ปลอดภัย
(unsafe supervision)

ระดับอิทธิพลองค์กร
(organization
influence)

3

ระดับการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (unsafe supervision) หรือ การกำกับดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน เช่น ทางเดินเท้าที่ใช้งานลำบาก มีสิ่งกีดขวาง หรือผู้พิการ/ผู้ใช้วีลแชร์ไม่สามารถใช้งานได้ ในส่วนของทางข้าม อาจมีรูปแบบการสร้างที่แตกต่างกันทั้งลักษณะการทาสีตีเส้น แสงสว่าง หรือการกำหนดจุดข้ามที่เสี่ยงอันตราย แต่ข้อมูลดังกล่าวไม่ถูกส่งมายังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนำมาวิเคราะห์ถึงรากของปัญหา หรือการที่หน่วยงานในพื้นที่ขาดงบประมาณ กำลังคน ขาดเจ้าภาพหลักในการบูรณาการข้อมูลและบังคับใช้กฎหมาย และประเด็นสำคัญคือ ขาดการติดตามเฝ้าระวังความเสี่ยงในระดับพื้นที่จนกระทั่งถึงระดับนโยบายส่วนกลาง ขาดข้อมูลความเสี่ยงที่ส่งไปถึงกลุ่มผู้ขับขี่และผู้เดินทางซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อกำหนดมาตรการต่าง ๆ และสร้างวัฒนธรรมการข้ามถนนที่ปลอดภัย

4

ระดับอิทธิพลองค์กร (organization influence) หากพิจารณาถึงความเกี่ยวข้องของหน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบกับการจัดการทางม้าลาย หรือความปลอดภัยของคนเดินทาง เฉพาะเรื่องกายภาพ จะเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น หากเป็นเรื่องการกำกับพฤติกรรมขับขี่ก็เกี่ยวพันไปถึงสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (การบังคับใช้กฎหมาย) กรมการขนส่งทางบก (ใบขับขี่) หรือเรื่องการให้ความรู้เพื่อสร้างจิตสำนึกก็ต้องย้อนไปถึงกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งเป็นการทำงานแบบแยกส่วน ขาดการเชื่อมโยงบูรณาการทำงานระหว่างหน่วยงาน เวลาเกิดอุบัติเหตุสำคัญ ทุกหน่วยงานก็จะเข้มงวดเป็นครั้ง ๆ ไป แต่ขาดการกำกับติดตามอย่างต่อเนื่อง

สรุปว่า การแก้ปัญหาอุบัติเหตุของการเดินเท้า และการข้ามถนนต้องโยงไปถึงรากปัญหา ต้องมีการจัดระบบความปลอดภัยเชิงระบบ ที่เชื่อมโยงทุกฝ่าย เพื่อลดความผิดพลาดของมนุษย์



เร่งสร้างความปลอดภัยบนทางม้าลายและคนเดินเท้าในไทย

สำหรับประเทศไทย เราต้องตระหนักอยู่เสมอว่า มนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ จากแนวคิด **ทฤษฎีเนยแข็ง** ต้องมีระบบที่ป้องกันความผิดพลาดในทุกระดับชั้น เพื่อปิดช่องว่างความเสี่ยง โดยสรุปเป็นแนวทางเร่งด่วนได้ 3 ทาง ดังนี้

1

การจัดการในเชิงกายภาพ เพื่อให้เกิดมาตรฐานทางเดินเท้าและทางข้ามที่ปลอดภัย **ระยะสั้น** ต้องตรวจสอบทางข้ามทุกแห่งเพื่อปรับสภาพให้เกิดความปลอดภัยเพียงพอ อาทิ การมีป้ายสัญญาณไฟ ป้ายเตือนล่วงหน้า ไฟส่องสว่าง ไฟหยุด หรือ โฟนับ (countdown) รวมถึงการออกแบบให้ชะลอความเร็วเมื่อใกล้ถึงทางข้าม ไม่ว่าจะเป็นการตีเส้นให้มีช่องที่แคบลง (traffic calming) หรือการติดตั้งเนินชะลอความเร็ว (ramble strip) ที่ถูกหลักวิศวกรรมความปลอดภัย ในระยะยาว ต้องกำหนด speed zone จำกัดความเร็วจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือกำหนดให้ถนนทั้งเส้นมีความเร็วลดลงเหลือ 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2

การบังคับใช้กฎหมาย ถือเป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาวและต่อเนื่อง **ในระยะสั้น** ต้องเพิ่มเครื่องมือเฝ้าระวังและจับตามองในทุกทางข้าม สร้างระบบตรวจจับตลอด 24 ชั่วโมง โดยการนำระบบเทคโนโลยีมากำกับ ทั้งระบบกล้อง CCTV หรือการใช้ระบบ AI ตรวจสอบผู้กระทำความผิดหากมีการฝ่าสัญญาณไฟ หรือไม่ชะลอความเร็ว เพื่อสร้างกระบวนการรับรู้ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ รวมถึงการมีสัญญาณเตือนเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในบริเวณทางข้าม เช่น ติดตั้งป้ายเตือน เป็นต้น สิ่งสำคัญที่สุดต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นและเพิ่มโทษให้รุนแรง โดยเฉพาะกรณีที่มีการชนคนจนบาดเจ็บและเสียชีวิต ควรมีโทษจำคุก ไม่ใช่เพียงแค่ข้อหาการขับรถโดยประมาทหรือรถอาญา เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษตามกฎหมาย **ในระยะยาว** เมื่อมีการนำเทคโนโลยีมากำกับ ต้องมีการจัดการข้อมูลที่ดี มีการวิเคราะห์และเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เรื่องใบขับขี่ ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรณีออกใบสั่ง) และ กรมการขนส่งทางบก (กรณีตัดแต้ม) เป็นต้น รวมถึงกำหนดเจ้าภาพหลักในการบริหารจัดการ ติดตามประเมินผล ซึ่งปัจจุบันมีกลไกไร้รัฐ คือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ควรกำหนดแนวทางในการกำกับติดตาม มีตัวชี้วัด เป้าหมาย พร้อมประเมินผลเพื่อลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และเชื่อมโยงการทำงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ในทุกระดับ

3

การสร้างกระแสนิยมและการสร้างการรับรู้ เมื่อมีการปรับด้านกายภาพ และการบังคับใช้กฎหมาย ขึ้นตอนที่ ต้องทำควบคู่กันไปคือการสร้างความเข้าใจในข้อกฎหมาย การสร้างกระแสนิยมเพื่อเกาะติดปัญหาและสร้างแรงสะท้อนกลับไปยังระดับนโยบาย รากปัญหาสำคัญในปัจจุบันคือประชาชนยังไม่กล้าลุกขึ้นเพื่อเรียกร้องสิทธิ ความปลอดภัยในการเดินเท้าและทางข้าม เพราะขาดช่องทางในการเสนอแนะความคิดเห็น ดังนั้นต้องให้ประชาชนเข้าใจในสถานการณ์ปัญหา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องสะท้อนข้อมูล ตัวเลขความเสี่ยงในแต่ละพื้นที่สู่สาธารณะ ซึ่งเป็นการกระตุ้นภาคสังคมให้เริ่มจับตามอง ที่สำคัญต้องวิเคราะห์ให้ถึงรากปัญหา มีผู้รับผิดชอบ ส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายเฝ้าระวัง และปรับปรุงพฤติกรรมในระยะยาวได้

ภายหลังอุบัติเหตุของคุณหมอกะต๋าย ได้มีพัฒนาการเรื่องการแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่ดีขึ้น โดยระดับนโยบายได้สั่งการให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งตรวจสอบและปรับปรุงทางเท้าทั่วประเทศ สำหรับ กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการสำรวจทางข้ามกว่า 3,000 จุดทั่วกรุงเทพฯ เพื่อทาสีใหม่ พร้อมปรับปรุงสัญญาณไฟ ป้ายสัญญาณให้ชัดเจนขึ้น โดยเฉพาะจุดเกิดเหตุบริเวณหน้าโรงพยาบาลสถาบันโรคไตภูมิราชนครินทร์ พร้อมติดตั้ง กล้อง CCTV และตรวจจับผู้ฝ่าฝืนเส้นทางข้าม ส่วนในต่างจังหวัด กระทรวงมหาดไทยได้สั่งให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด รณรงศ์ลดอุบัติเหตุบริเวณทางข้ามระหว่างวันที่ 21-25 กุมภาพันธ์ 2565 เพื่อสร้างจิตสำนึกและบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด พร้อมเร่งให้มีการปรับปรุงบริเวณทางข้ามให้มีความปลอดภัยในทุกจังหวัด พร้อมกำหนดให้ทุกวันที่ 21 ของทุกเดือนมีการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง⁶ ทำให้มีการเก็บข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุของแต่ละพื้นที่เพื่อนำมาวิเคราะห์เพิ่มขึ้น ในเวลาต่อมา ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2566 ให้วันที่ 21 มกราคม ของทุกปีเป็น “วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน” ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เสนอ เพื่อกระตุ้นเตือนและ

สร้างความตระหนักในความปลอดภัยของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ทุกเพศ ทุกวัย ตลอดจนส่งเสริมและสร้างการรับรู้ให้เกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย มีระเบียบปฏิบัติที่เคร่งครัด โดยมุ่งหวังว่าจะช่วยลดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมทั้งช่วยป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ “รถชนคนข้ามถนนบนทางม้าลาย”⁷

ด้านการรณรงค์ให้ความรู้และบังคับใช้กฎหมาย คณะกรรมการบูรณาการ กู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และเครือข่ายภาคี ได้จัดกิจกรรม **“หยุดสูญเสีย หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย #ความดีที่คุณทำได้”⁸ เพื่อสร้างจิตสำนึกทั้งผู้ข้ามถนนและผู้ขับขี่ การให้ความรู้ที่ถูกต้องและแนวทางปฏิบัติเมื่อถึงทางข้าม การให้ความรู้ด้านกฎหมาย รวมถึงการนำเสนอสถิติความรุนแรงของอุบัติเหตุในบริเวณทางข้ามที่สำคัญ โดยจัดให้มีสัญลักษณ์กระต่ายข้ามถนนเพื่อให้เชื่อมโยงไปยังเหตุการณ์ความสูญเสียของคุณหมอกะต่าย ซึ่งช่วยให้การรณรงค์สร้างผลกระทบในวงกว้างได้ และคนข้ามถนนเริ่มทวงถามสิทธิในการใช้ทางและพบเห็นยานพาหนะชนิดต่าง ๆ เริ่มหยุดรถหรือชะลอรถบริเวณทางข้ามเพิ่มมากยิ่งขึ้น** ทั้งนี้ คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนนและภาคีเครือข่ายได้มีความเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่องทุกเดือน โดยเน้นการสร้างแนวร่วมกับภาคีทั้งหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง มีการเชื่อมโยงข้อมูล และบทบาทหน้าที่ระหว่างองค์กรต่าง ๆ รวมทั้งการยื่นข้อเสนอให้กรุงเทพฯ ปรับปรุงใน

3 ด้าน คือ ด้านการบริหารจัดการโดยกำหนดให้มีตัวชี้วัดเรื่องความปลอดภัยทางถนนในทุกเขต ด้านมาตรฐานถนนและทางม้าลายที่ปลอดภัย และด้านการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและความรับผิดชอบร่วมกัน⁹

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานข้างต้น ทั้งการปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อม และการรณรงค์ให้เกิดความปลอดภัยในการข้ามถนน ข้างต้น ยังเป็นมาตรการใน **ระยะสั้น** ทุกฝ่ายต้องติดตามประเมินผลการทำงานในแต่ละพื้นที่ในระยะยาว เพราะการสร้างจิตสำนึกให้เกิดขึ้น ต้องเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และไม่ใช่เฉพาะกับเรื่องทางม้าลาย แต่ควรบังคับกับทุกกรณี ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ไม่ว่าจะเป็นการดื่มแล้วขับ การขับรถด้วยความเร็ว เป็นต้น ซึ่งท้ายที่สุดคำตอบของปัญหานี้ คงไม่อาจรอให้หน่วยงานใดมาแก้ไข แต่ต้องเริ่มต้นจากพวกเราทุกคน ที่ตระหนักถึงสิทธิในการใช้ทางม้าลายและทางเท้าอย่างปลอดภัย ป้องกันไม่ให้ตนเองถูกละเมิด ต้องร่วมเป็นเครือข่ายเฝ้าระวัง ต้องนำบทเรียนที่เกิดขึ้นมาปิดช่องว่างความเสี่ยง ตั้งแต่ด้านพฤติกรรม ด้านกายภาพ ไปถึงการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ภาพที่ 3 : สัญลักษณ์การรณรงค์หยุดสูญเสีย หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย



สรุป

ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินเท้า และผู้ใช้ทางม้าลายเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียให้กับสังคมไทยมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน และสร้างความหวาดหวั่นให้กับประชาชนอยู่ทุกเมื่อเชื่อวันเมื่อต้องเดินและข้ามถนนจากการวิเคราะห์ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ระดับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ระดับสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย ระดับการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย และระดับอิทธิพลองค์กรก็แสดงให้เห็นถึงหลากหลายสาเหตุของปัญหาในประเทศไทย ตั้งแต่การไม่หยุดรถให้คนข้ามถนน จุดอ่อนด้านกายภาพของถนนและทางข้าม ข้อจำกัดและประสิทธิผลในการบังคับใช้กฎหมาย จนถึงการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหา เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กระแสสังคมในปัจจุบันกำลังขับเคลื่อนให้เกิดการแก้ปัญหาในด้านต่าง ๆ ดังนั้น สังคมไทยจึงควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบที่ครอบคลุมทั้งมิติด้านกายภาพ การบังคับใช้กฎหมายและสร้างการรับรู้ของสังคมให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่และเรียกร้องสิทธิของผู้เดินเท้าและผู้ใช้ทางม้าลาย และเรียนรู้จากบทเรียนที่เกิดขึ้น เพื่อให้การแก้ปัญหาเกิดความต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพต่อไป



ที่มา : www.thaihealth.or.th/srnsrjck-hyudsuksuey-hyudns