

# คนตายจากอุบัติเหตุช่วงสงกรานต์มากกว่าปกติคือ

## ความเชื่อไม่ใช่ความจริง

written by Adithep Chanthet | เมษายน 20, 2018

โดย นุรพา เล็กล้นงาม

**เทศกาลสงกรานต์ ปี 2561** มีจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวนมากเช่นเดียวกับช่วงเทศกาลที่ผ่านมา จึงน่าสงสัยว่าทำไมถึงต้องมีคนตายจำนวนมากและปัญหานี้จะแก้ไขได้หรือไม่ แต่เมื่อพิจารณาถึงตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงปกติแล้ว จึงต้องถามใหม่ว่าช่วงสงกรานต์มีคนตายมากกว่าช่วงปกติจริงหรือ

เมื่อวันที่ 15 เม.ย. 2561 ซึ่งเป็นวันสุดท้ายของเทศกาลสงกรานต์ ผู้เขียนนั่งรถตู้โดยสารสาธารณะจากจังหวัดอุดรธานีมายังจังหวัดขอนแก่น พบข้อสังเกตหลายประการ

**ข้อแรก** คนขับขับรถโดยใช้ความเร็วตามปกติ และเจ้าหน้าที่เข้มงวดตรวจตรารถสาธารณะ

**ข้อสอง** รถตู้ได้หยุดส่งผู้โดยสารหลายคนตามรายนาม แต่จุดที่หยุดรถคือริมถนนที่ไม่ใช่ป้ายรถประจำทาง ซึ่งทำให้ผู้โดยสารต้องฝ่าฝืนกฎจราจร

**ข้อสุดท้าย** ช่องทางกลับรถ (U Turn) บริเวณถนนมิตรภาพขาหล่ง เยื้องกับสถานีขนส่ง บขส. 3 จ.ขอนแก่น ถูกปิดทำให้รถต้องไปกลับรถที่ช่องทางข้างหน้า ทำให้ผู้เขียนเกิดความกังขาว่า การปิดจุดยูเทิร์นจะส่งผลดีอย่างไร ในเมื่อจุดยูเทิร์นที่ถูกปิดมีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ หากรถคันไหนต้องการกลับรถก็ต้องรอสัญญาณไฟเขียวก่อน ขณะที่จุดยูเทิร์นอีกแห่งไม่มีสัญญาณไฟจราจร

ประสบการณ์ที่ผู้เขียนได้รับอยู่ภายใต้การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ซึ่งน่าจะเกิดจากความเชื่อว่าเทศกาลสงกรานต์เกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงทั่วไป

เมื่อวันที่ 18 เม.ย. 2561 [ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หรือ ศปถ.](#) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 สรุปอุบัติเหตุทางถนนสะสม 7 วัน ตั้งแต่วันที่ 11-17 เม.ย. 2561 เกิดอุบัติเหตุ 3,724 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 418 คน และบาดเจ็บ 3,897 คน

**จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ นครราชสีมา 20 คน** จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ 133 ครั้ง และจังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ 142 คน

ขณะที่สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2560 เกิดอุบัติเหตุรวม 3,690 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตรวม 390 คน

และบาดเจ็บรวม 3,808 คน จึงเท่ากับว่าปี 2561 มีสถิติเพิ่มขึ้น คือ เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 34 ครั้ง ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 28 คน และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 89 คน

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ตีแล้วขับ ร้อยละ 40.28 ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 26.50 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 79.85 พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บ อันดับ 1 คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย

เมื่อพูดถึงการไม่สวมหมวกกันนิรภัย จากประสบการณ์ตรงของผู้เขียนพบว่า ที่ตัวเมืองขอนแก่นและมหาวิทยาลัยขอนแก่น ผู้ขับขี่ครึ่งต่อครึ่งมักไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย และมักพบเจอผู้ขับขี่รถย้อนศรอยู่เป็นประจำ



ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีทั้งผู้สวมหมวกนิรภัยและผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยบริเวณป้ายรถเมล์ของมหาวิทยาลัยขอนแก่นเพื่อขอความร่วมมือในการสวมหมวกนิรภัยทุกคน ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น เมื่อวันที่ 19 เม.ย. 2561

จากข่าวสารอุบัติเหตุช่วงสงกรานต์ที่ออกมาทำให้เกิดความเข้าใจว่า ช่วงเทศกาลสงกรานต์ต้องมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าช่วงปกติ ฉะนั้นจึงควรณรงค์สร้างความปลอดภัยทางท้องถนนเป็นพิเศษ แต่เมื่อพิจารณาถึงตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนแล้วกลับพบว่า ความเข้าใจดังกล่าวเป็นความเข้าใจที่ไม่ตรงกับข้อเท็จจริง

นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ กล่าวใน[งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ](#) เรื่อง “ความปลอดภัย

ทางถนนครั้งที่ 13” เมื่อวันที่ 11 ธ.ค. 2560 ว่า ปี 2559 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุประมาณ 22,000 คน เฉลี่ยวันละ 50-60 คน มีผู้บาดเจ็บประมาณ 1 ล้านคน และพิการ 6 หมื่นคน

นายแพทย์แท้จริงบอกอีกว่า แต่เมื่อเดือนพฤศจิกายน ปี 2560 เว็บไซต์เวิลด์แอตลาส เปิดเผยว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตอันดับ 1 ของโลก มีคนตาย 36.2 คนต่อประชากรแสนคน โดยองค์การอนามัยโลกยังไม่ได้ประกาศตัวเลขอย่างเป็นทางการ

เมื่อนำตัวเลขมาคำนวณจะพบสิ่งที่น่าสนใจ ดังนี้ ตามประกาศสำนักทะเบียน**กรมการปกครอง** เมื่อวันที่ 31 ธ.ค. 2560 ประเทศไทยมีประชากร 66,188,503 คน ดังนั้นเมื่อนำสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 36.2 คนต่อประชากรแสนมาหาจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วประเทศ จะประมาณได้ว่า ปี 2560 **ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 23,960 คน** หรือ คิดเฉลี่ยต่อวันจะพบว่า ช่วงปกติในปี 2560 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุวันละ 65 คน ส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2561 จำนวน 7 วัน มีทั้งสิ้น 418 คน คิดเฉลี่ยต่อวันจึงเท่ากับวันละ 60 คน จึงเท่ากับว่า **ช่วงเทศกาลสงกรานต์มีผู้เสียชีวิตน้อยกว่าช่วงปกติเฉลี่ยวันละ 5 คน (65 – 60 คน เท่ากับ 5 คน)**

ตัวเลขนี้เป็นสิ่งยืนยันว่าความเข้าใจของคนทั่วไปที่ว่า ช่วงสงกรานต์มีคนตายโดยเฉลี่ยต่อวันมากกว่าช่วงปกติเป็นความเข้าใจผิด เมื่อเข้าใจข้อเท็จจริงผิดจึงขาดความตระหนักถึงปัญหาที่ใหญ่กว่านั้นคือ ความสูญเสียตลอดทั้งปีทีเฉลี่ยทุก 22 นาทีจะมีคนตายจากอุบัติเหตุ 1 คน ซึ่ง**ทำให้ประเทศไทยครองแชมป์ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอันดับ 1 ของโลก**

ความเข้าใจผิดดังกล่าวยังทำให้เกิดความเชื่อว่า สาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนทั่วไปก็มาจากสาเหตุเดียวกับสาเหตุอุบัติเหตุของช่วงสงกรานต์ นั่นคือ การเมาแล้วขับและการขับรถเร็วเป็นสองสาเหตุแรก

**นายสุธี มากบุญ** รมช.มหาดไทย กล่าวว่า ศปภ.ได้ประสานจังหวัดบูรณาการสร้างความปลอดภัยทางถนนและต่อเนื่องตลอดทั้งปี ซึ่งรวมถึงบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยง อาทิ ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็ว การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย และรถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย

แต่การแก้ปัญหาโดยมุ่งไปที่เรื่อง “เมาแล้วขับ” และ “ขับรถเร็ว” ซึ่งเป็นพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นการแก้ไขปัญหาที่ครอบคลุมนหรือไม่ ทำไมรัฐบาลจึงไม่รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุตลอดทั้งปีก่อนแล้วจึงวิเคราะห์ถึงสาเหตุพร้อมแยกแยะว่าอุบัติเหตุของแต่ละภูมิภาคแต่ละจังหวัดมีสาเหตุจากสิ่งใด เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหา

เป็นไปได้หรือไม่ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของไทยมาจากโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและการบริหารจัดการด้วย

โครงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนของ**ประเทศสวีเดน** ไม่ได้มองว่าปัญหามาจากตัวบุคคลอย่างเดียว แต่มุ่งเน้น

ไปที่การสร้างระบบถนนเพื่อความปลอดภัยของคนมากกว่าความสะดวกสบายในการขับขี่ และการสร้างสิ่งแวดลอมที่จูงใจให้คนขับรถยนต์อย่างปลอดภัยมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย มีตัวอย่างต่างๆ อาทิ ลดจำนวนแยก เพิ่มจำนวนวงเวียน เพิ่มจำนวนลูกระนาดให้มากขึ้นในเขตเมือง จูงใจให้คนขับแค่ 30 กม.ต่อชม. ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วจำนวนมาก และระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ

เมื่อละเลยที่จะแสดงหาข้อเท็จจริงจึงทำให้ปัญหาที่ใหญ่กว่าการเสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์ นั่นคือ การเสียชีวิตตลอดทั้งปีราว 23,960 คนไม่ได้รับความสนใจแก้ปัญหาจากรัฐบาล โดยทำเหมือนว่าไม่มีปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้น

การแก้ปัญหาของรัฐบาลที่มุ่งเน้นทำตามความเชื่อมากกว่าข้อเท็จจริง จึงสะท้อนถึงการ**แก้ปัญหาภายใต้รัฐที่ล้มเหลว** ซึ่งความล้มเหลวยังคงอยู่ต่อไปตราบเท่าที่รัฐบาลเผด็จการทหารชุดนี้ยังไม่พ้นไป เพราะการดำรงอยู่ของรัฐบาลเผด็จการคือการคงอยู่ของการใช้อำนาจกดทับเสรีภาพของประชาชน ซึ่งรวมถึงเสรีภาพในการเลือกผู้ที่มีความรู้ความสามารถเป็นรัฐบาล

เมื่อไม่มีเสรีภาพก็ไม่สามารถพูดถึงสาเหตุที่แท้จริงของปัญหาต่างๆ ได้ รวมถึงสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยที่ถูกมองข้ามไป