

มองแบบวิศวกร



อุบัติเหตุรถจักรยาน

ใครถูก ใครผิด ควรแก้ไขอย่างไร

รองศาสตราจารย์ ดร. เกษม ชูจารุกุล

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลังจากข่าวอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานหลายครั้งในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา ประเด็นเรื่องการใช้รถจักรยานบนทางสาธารณะได้เป็นประเด็นที่ก่อให้เกิดการถกเถียงในวงกว้างในกระแสสังคมไทย ระหว่างผู้ที่สนับสนุนและใช้การเดินทางโดยรถจักรยาน กับกลุ่มผู้ใช้รถประเภทอื่น ๆ บนท้องถนน ต่างฝ่ายต่างยกหาเหตุผลนานาประการเพื่อสนับสนุนความคิดเห็นของตน

ก่อนที่จะสรุปว่าฝ่ายใดถูกหรือผิด เราควรจะต้องทำความเข้าใจตรงกันเสียก่อนว่า ผู้ใช้จักรยานก็จัดเป็นผู้ที่มีสิทธิ์และสามารถใช้หรือเดินทางบนถนนสาธารณะได้ โดยจัดอยู่ในกลุ่มที่เรียกว่า Vulnerable Road Users (VRU) นอกเหนือจากผู้ใช้จักรยานแล้ว กลุ่มดังกล่าวยังประกอบไปด้วยผู้เดินเท้าและผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะในหลาย ๆ ประเทศ รวมไปถึงประเทศไทย กลุ่มผู้ใช้ถนนเหล่านี้มักไม่มีทางเลือกในการเดินทางมากนัก โดยส่วนใหญ่จะต้องสัญจรบนท้องถนนที่มียานพาหนะที่เร็วกว่าปะปนไปด้วย จึงมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอาจรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานมีสาเหตุหลักเกิดจากความเร็วในการสัญจรของยานพาหนะที่สูงกว่ามากนั่นเอง งานวิจัยในต่างประเทศระบุว่า หากผู้เดินเท้าถูกรถชนด้วยความเร็ว 20 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 32 กม./ชม.) โอกาสรอดชีวิตจะสูงถึง 90 เปอร์เซ็นต์ แต่ถ้าหากรถชนคันดังกล่าวชนด้วยความเร็ว 40 ไมล์ต่อชั่วโมง (ประมาณ 64 กม./ชม.) โอกาสรอดชีวิตจะลดลงเหลือเพียง 10 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ดังนั้นมาตรการ

ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลดความเร็ว การจำกัดความเร็วย่อมน่าจะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้

นอกเหนือจากสาเหตุข้างต้นปัจจัยด้านผู้ใช้รถใช้ถนนก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เราต้องยอมรับว่ากลุ่มผู้ใช้จักรยานในสังคมไทยมีมากมายหลายกลุ่ม ทั้งกลุ่มผู้ใช้จักรยานในการเดินทางไป-กลับระหว่างที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงาน กลุ่มปั่นจักรยานแบบมืออาชีพ กลุ่มที่ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกาย รวมไปถึงกลุ่มที่ติดตามกระแส ประเด็นสำคัญก็คือแต่ละกลุ่มผู้ใช้ก็มีความต้องการที่ต่างกัน ภายใต้อุปกรณ์ที่แตกต่างกัน ทั้งทักษะในการขับขี่ สภาพและประเภทของจักรยานที่ใช้เวลาในการเดินทาง รวมไปถึงเส้นทางที่ใช้ ดังนั้นมาตรการที่ภาครัฐดำเนินการอยู่หรือมีแผนที่จะดำเนินการจึงไม่อาจตอบโจทย์สำหรับผู้ใช้งานทุก ๆ กลุ่มในเวลาเดียวกันได้

เมื่อหันมามองผู้ขับขี่รถยนต์ที่นับเป็นองค์ประกอบหลักของการจราจรบนท้องถนน ในฐานะเพื่อนร่วมทาง ผู้ขับขี่รถยนต์ก็ควรที่จะเคารพสิทธิ์ของผู้ใช้จักรยานที่สามารถสัญจรบนท้องถนนได้ ทั้งนี้ทั้งนั้น ผู้ใช้รถจักรยานเองก็ต้องทราบและเข้าใจบริบทในการใช้จักรยานอย่างถูกต้องและปลอดภัยด้วยเช่นกัน ไม่ใช่ว่ามีสิทธิ์แล้วสามารถจะขี่ได้ทุกที่ทุกสถานการณ์โดยประมาทและไม่คำนึงถึงสภาพการจราจรในบริเวณดังกล่าว

นอกเหนือจากนี้ ผู้ขับขี่จักรยานจะต้องตระหนักด้วยว่าโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันสำหรับถนนในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐาน และอาจไม่เอื้ออำนวยต่อการขับขี่

รถจักรยานอย่างปลอดภัย อาทิ เส้นทางที่ไม่มีการกำหนดหรือออกแบบเลนจักรยาน เส้นทางที่ไม่มีทางลาดบนสะพานลอยเพื่อการข้ามอย่างปลอดภัย รวมไปถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากฝาท่อระบายน้ำหรือหลุมบ่อบนถนน แม้กระทั่งการติดตั้งแถบสั่นระนาด หรือ Rumble strip บริเวณไหล่ทางที่ทำหน้าที่ช่วยเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ให้ขับออกนอกช่องจราจรก็อาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่จักรยานได้ ดังนั้น การเรียนรู้การขับขี่จักรยานแบบป้องกัน (Defensive) จึงเป็นทักษะที่มีความสำคัญอย่างยิ่งหากเลือกที่จะใช้จักรยานบนท้องถนน โดยเฉพาะถนนที่มีปริมาณการจราจรสูงและไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการขับขี่จักรยาน

ในเชิงวิศวกรรม เป็นที่น่าเสียดายว่าการวิเคราะห์การจราจรทั้งในเชิงวางแผนและปฏิบัติการสำหรับประเทศไทยส่วนใหญ่แล้วมักไม่ได้ผนวกแนวคิดการออกแบบเพื่อรองรับผู้ใช้ทางกลุ่มอื่น ๆ นอกเหนือจากผู้ใช้รถยนต์ เรามักมุ่งเน้นการก่อสร้างถนนเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์เท่านั้น ทั้งที่โดยแท้จริงแล้ว แนวคิดการบูรณาการระหว่างรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ มีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการเดินทางและขนส่งที่ยั่งยืน กลุ่มประเทศในแถบยุโรปมีการออกแบบและก่อสร้างเลนจักรยานเพื่อส่งเสริมให้ผู้เดินทางหันมาใช้จักรยานและลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน ซึ่งเป็นผลดีต่อความปลอดภัย แต่โครงข่ายจักรยานในปัจจุบันของประเทศไทยก็เป็นเพียงการรณรงค์ที่ทำได้ไม่สมบูรณ์ ไม่เต็มโครงข่ายเลนจักรยานคงมีใช้เป็นเพียงการขีดสีรูปจักรยานบนผิวทางกับการตีเส้นคันเพื่อแบ่ง