



บทความสุขภาพ

“บริการดี มีน้ำใจ ชื่อสคัญ”

www.thatoomHSP.com

Tel.0-4459-1126

ชำนาญสุขศึกษาและประชาสัมพันธ์ รพ.หัวคูน

“นั่งท้ายรถกระบะ” แน่ใจแค่ไหน ว่าคุณไม่เสี่ยง



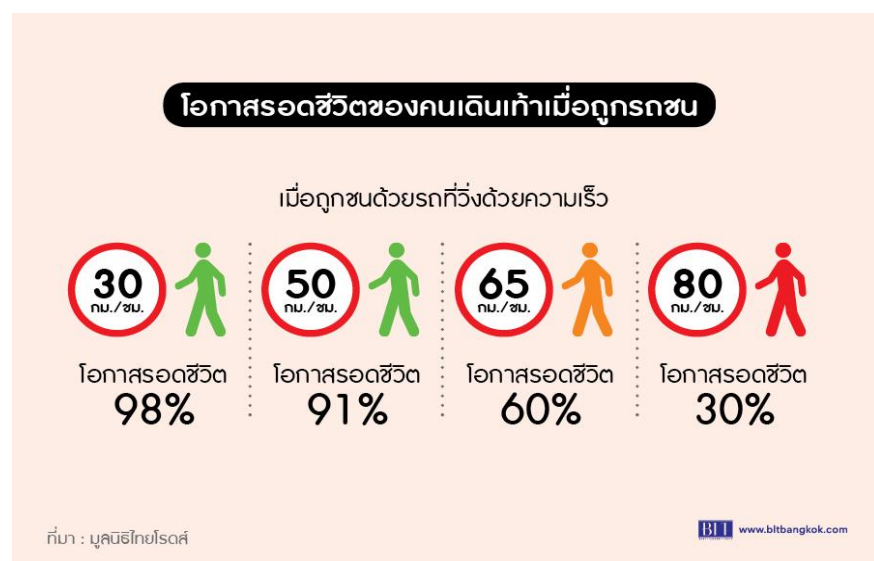
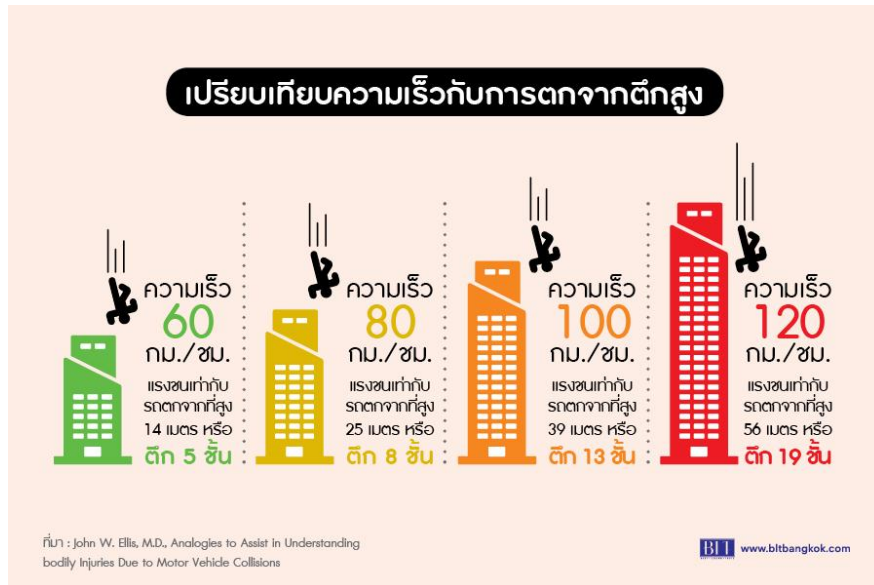
ล่องเข้าสู่ช่วงปลายฝนต้นหนาว หลายคนเริ่มวางแผนจะขับรถออกไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ เพื่อสัมผัสอากาศหนาว อย่างไรก็ตามการขับขึ้นเขาหนะอย่างรวดเร็ว เป็นสาเหตุของความสูญเสีย โดยเฉพาะการนั่งโดยสารท้ายรถกระบะ ดังเช่นข่าวเหตุการณ์นักศึกษาฝึกงาน กลับจากเลี้ยงส่งฝึกงานวันสุดท้าย ขับรถกระบะด้วยความเร็ว เสียหลักพุ่งชนเสาไฟขอบทาง จนมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

ล่าสุดในวงเสวนา “ถอดรหัสโศกนาฏกรรมท้ายกระบะ ทำอย่างไรไม่ซ้ำรอยเดิม” จัดโดย เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน (ศวปถ.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้หารือร่วมกันเพื่อหาทางออกให้กับปัญหาดังกล่าว

“นพ.รณพงษ์ จินวงษ์” ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ได้วิเคราะห์ถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่า หากตรวจสอบจากคลิปวิดีโอที่เผยแพร่กันจะพบว่า รถกระบะวิ่งมาด้วยความเร็วสูงน่าจะเกือบ 120 กม./ชั่วโมง แล้วยังแซงในระยะกระชั้นชิด ทำให้แรงเหวี่ยงคนที่อยู่ท้าย มีความแรงเท่ากับตกตึก 19 ชั้น จนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตจำนวนมาก

โดยมีงานวิจัยที่ระบุถึงอัตราความเร็ว ที่ทำให้เกิดแรงเหวี่ยง เปรียบเทียบกับการตกตึก พบว่า

- การถูกปะทะด้วยความเร็ว 60 กม.ต่อชั่วโมง เท่ากับตกตึก 5 ชั้น
- การถูกปะทะด้วยความเร็ว 80 กม.ต่อชั่วโมง เท่ากับตกตึก 8 ชั้น
- การถูกปะทะด้วยความเร็ว 100 กม.ต่อชั่วโมง เท่ากับตกตึก 13 ชั้น
- การถูกปะทะด้วยความเร็ว 120 กม.ต่อชั่วโมง เท่ากับตกตึก 19 ชั้น
- ขณะที่การขับรถด้วยความเร็ว 48 กม./ชั่วโมง หากชนคนเดินเท้าจะมีโอกาสเสียชีวิต 20 %
- หากขับด้วยความเร็ว 64 กม./ชั่วโมง จะทำให้คนเดินเท้ามีโอกาสเสียชีวิตสูงถึง 90 %



นพ.ธนะพงษ์ บอกอีกว่า จากการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ โดยสอบถามผู้ที่นั่งท้ายกระบะจำนวน 200 คน ในเขต กทม.และปริมณฑล ถึงความเสี่ยงในการนั่งท้ายกระบะ พบว่า 50% หรือครึ่งหนึ่ง “รู้ว่าอันตรายแต่ไม่มีทางเลือก” ขณะที่เกือบ 1 ใน 3 หรือ 30% เห็นว่า “ไม่เสี่ยงและไม่ได้อันตราย มากกว่าการนั่งในตำแหน่งอื่น”

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ยังได้จำลองให้เห็นโอกาสพลิกคว่ำ โดยเปรียบเทียบรถกระบะที่ไม่บรรทุกคน น้ำหนัก 1.5 ตัน จะมีความเสี่ยงในการพลิกคว่ำ 12% แต่ถ้าบรรทุกคน 10 คน น้ำหนักคนละ 60

กก. เสี่ยงต่อการพลิกคว่ำ 28% หรือเพิ่มขึ้น 2 เท่า และถ้าคนในท้ายกระบะยืนขึ้น จะยิ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำขึ้นไปอีก 4 เท่า เมื่อเทียบกับไม่มีการบรรทุกคน

“สอดคล้องกับผลการศึกษาในสหรัฐฯ ยืนยันความเสี่ยงที่ผู้โดยสารนั่งกระบะหลังจะเสียชีวิตมีมากกว่าผู้โดยสารตอนหน้า ที่คาดเข็มขัดนิรภัยถึง 8 เท่า กรณีที่เกิดขึ้นล่าสุด พบว่ามีความเสี่ยง ได้แก่ ตี้ม/เมาขับ ขับเร็ว คึกคะนอง และบรรทุกท้ายกระบะจำนวนมาก”



สำหรับทางออกของปัญหาเรื่องนี้ คือ

- รมรณรงค์ห้ามนั่งท้ายกระบะกำหนดให้โฆษณาณกระบะ ต้องระบุความเสี่ยงของการนั่งท้ายกระบะ
- การนั่งใน space cab ต้องติดตั้งโครงยึดเกาะในกลุ่มที่จำเป็นต้องใช้
- เข้มงวดให้บรรทุกไม่เกิน 6 คน
- ขับไม่เกิน 80 กม./ชม.
- หน่วยงานองค์กร โรงงานต่างๆ ต้องมีมาตรการ กำกับดูแลไม่ให้มีการนั่งท้ายกระบะ หรือถ้าจำเป็นควรมีเงื่อนไขด้านความปลอดภัย เช่น มีโครงยึดเกาะ ใช้ความเร็วตามกำหนด รถมีการตรวจสภาพพร้อมใช้ มีประกันภัย ฯลฯ
- นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ต้องมีข้อกำหนดให้ทุกครั้งที่มีงานรื่นเริงและมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ งานรื่นเริงต้องตั้งจุดตรวจป้องปรามเมื่อมีการบรรทุกท้ายกระบะเกิน 6 คน ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ และหากเกิดอุบัติเหตุควรมีการเจาะเลือดตรวจวัด ภายใน 1-2 ชั่วโมง

รู้หรือไม่ว่า การขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเฉพาะจาก 2 สาเหตุหลักคือ

1. การเพิ่มความเร็ว

การเพิ่มความเร็ว ต้องเพิ่มระยะหยุดรถ เมื่อเราขับเร็วขึ้น 2 เท่า เราจำเป็นต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถ เพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่า!!

“การหยุดรถจะใช้ระยะทางมากขึ้นอยู่กับว่า รถวิ่งมาด้วยความเร็วเท่าใด และคนขับสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ได้ไวเพียงใด เพราะระยะเวลาเฉลี่ยในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ (ตั้งแต่รับรู้เหตุการณ์จนกระทั่งยกเท้าแตะที่เบรก) อยู่ที่ประมาณ 2 วินาทีเท่านั้น”

ตัวอย่างเช่น เมื่อขับรถมาด้วยความเร็ว 60 กม./ชม. และมีความจำเป็นต้องเบรกกระทันหัน ก่อนที่คนขับจะได้แตะเบรก รถยังคงวิ่งต่อไปอีก 34 เมตร (ในช่วงเวลาที่คนขับคิดตอบสนองต่อเหตุการณ์) และใช้ระยะทางอีก 21 เมตร ในการห้ามล้อก่อนที่รถจะหยุด รวมระยะทางที่ใช้ในการหยุดรถทั้งสิ้น 55 เมตร หรือถ้าขับขึ้นมาด้วยความเร็ว 100 กม./ชม. ต้องใช้ระยะทางทั้งหมดอย่างน้อย 116 เมตร ก่อนที่รถจะหยุดนิ่ง 2 วินาที!!

2. การใช้ความเร็ว

การใช้ความเร็วมีความสัมพันธ์กับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ และความรุนแรงที่เกิดขึ้น

> **ยิ่งเร็ว ก็ยิ่งหยุดยาก** เมื่อเพิ่มความเร็วจาก 32 กม./ชม. เป็น 112 กม./ชม. หรือ 3.5 เท่า จะต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้นถึง 8 เท่า ดังนั้น ถ้ารถคันหน้าเบรคกระทันหัน คนเดินถนนหรือสัตว์วิ่งตัดหน้ารถที่วิ่งเร็วมากก็เสี่ยงมากต่อการชน

> **ยิ่งเร็วยิ่งเจ็บหนัก** เมื่อความเร็วมากกว่า 80 กม./ชม.ขึ้นไป ถ้าชนกัน จะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่า การชนกันที่ความเร็ว 40 กม./ชม. ถึง 15 เท่า และความเร็วเพิ่มทุกร้อยละ 10 จะเพิ่มแรงปะทะร้อยละ 21 และเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 46

> **ชะตากรรมคนเดินถนนก็ขึ้นกับความเร็ว** เมื่อถูกรถชนคนเดินถนนจะมีโอกาสเสียชีวิตเพียงร้อยละ 5 หากถูกชนที่ความเร็ว 32 กม./ชม. แต่จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 45 หากถูกชนที่ความเร็ว 48 กม./ชม. และจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 85 หากถูกชนที่ความเร็ว 64 กม./ชม.

สาเหตุของการขับซี่ยานพาหนะอย่างรวดเร็วนั้น เนื่องมาจากหลายสาเหตุทั้งความเร่งรีบในชีวิตประจำวัน จนต้องเพิ่มความเร็วในการขับซี้ หรือมาจากประสิทธิภาพของยวดยานพาหนะที่ดีขึ้น ผู้ขับซี้หลายคนจึงเผลอเร่งความเร็วมากเกินไป จนสูญเสียการควบคุม กลายเป็นอุบัติเหตุในที่สุด

เรายังมีโอกาสลดความเสี่ยง ในการสูญเสียจากอุบัติเหตุได้อีกมาก หากใช้ความเร็วในการขับซ้อย่างมีสติ สดส. รมรงค์ให้ทุกคนเห็นความสำคัญของการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เพื่อจะไม่ต้องมีเหยื่อหรือผู้สูญเสียรายต่อไปอีก

โดย [chatchai nokdee](#)

เรื่องโดย นัตรีชัย นกดี Team Content www.thaihealth.or.th

ข้อมูลและภาพประกอบจาก หนังสือเรื่อง อย่าเสี่ยงกับความเร็ว โดยสำนักศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ, เว็บไซต์ 77JOWO.COM, เว็บไซต์ BLT Bangkok

ให้สัมภาษณ์โดย นพ.ธนพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ภาพโดย นัฐพร ชุ่มลือ Team Content www.thaihealth.or.th และแฟ้มภาพ



"สุขภาพดี@งทอห์น คือบริการข@งเรา"
รอบรู@งสุขภาพง่ายๆ แคบ@งายนี้@...คือักม...

www.thatoomhsp.com

งาน@สุขภาพและประข@ธัมพันธ@โรงพยาบาล@ท่าตุม
โทร.044-591126 ค@ 116