



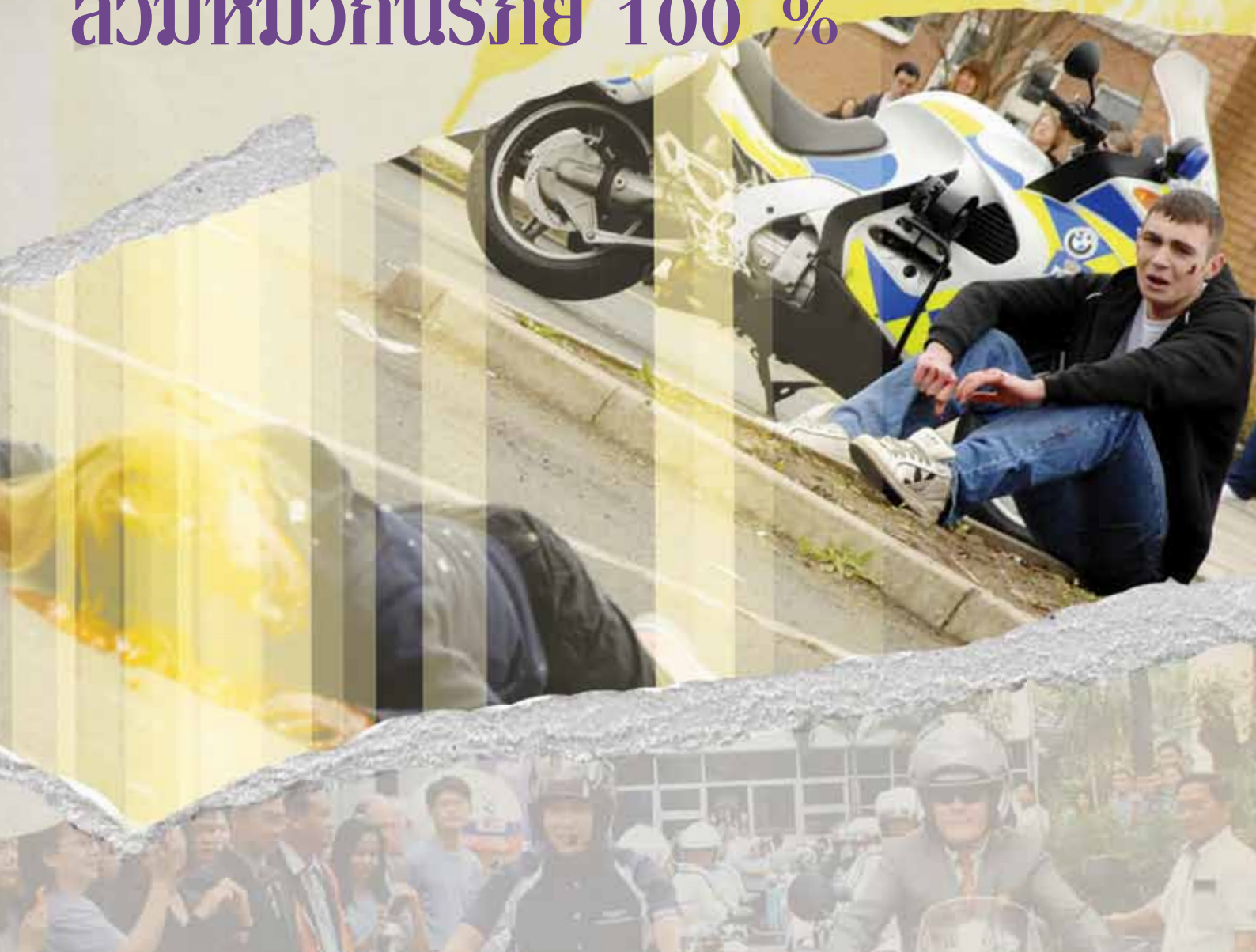
จดหมายข่าว

เครือข่ายลดอุบัติเหตุ



ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 เดือนมกราคม - เมษายน พ.ศ.2555

ก้าวต่อไปของการรณรงค์
ส่วนหมวกนิรภัย 100 %



อุบัติเหตุไม่ใช่เวรกรรม "ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท" www.accident.or.th

ก้าวต่อไปของการรณรงค์ สวมหมวกนิรภัย 100 %



ก้าวสู่ปีที่สองแล้วสำหรับการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%
สำหรับปีที่ผ่านมา ทางรัฐบาลก็ได้กำหนดเป็นนโยบายอย่างชัดเจนว่าให้ ปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ซึ่งถือว่าเป็นหัวข้อหลักในปีแรก ตามนโยบายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 ที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างยิ่ง เดินทางไปไหน เห็นป้าย “เขตสวมหมวกนิรภัย 100 %” เกิดขึ้นทั่วประเทศทั้งในเมืองและในชนบท ก็รู้สึกมีความหวัง และหากมีการปฏิบัติกันอย่างจริงจังแล้ว คาดว่าเราคงลดความสูญเสียได้มากกว่านี้ **ล่าสุดศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนก็เสนอให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง** โดยหวังว่าหน่วยงาน องค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน จะสามารถดำเนินการให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ในปี 2555 คงต้องหวังพึ่งชุมชนและท้องถิ่นเป็นสำคัญ รวมทั้งหน่วยงาน และองค์กรต่างๆ ที่มีกลุ่มเสี่ยงเป็นจำนวนมาก เช่น พนักงานในโรงงาน นักเรียน นักศึกษา ซึ่งคงต้องเร่งแก้ไขกันอย่างเร่งด่วน เพราะจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น พบว่าร้อยละ 80 เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ และต่างก็ทราบกันดีว่าถนนสายรองในระดับท้องถิ่นและชุมชนยังเป็นปัญหาอยู่มาก

ถึงเวลาแล้วที่ทุกคนจะต้องออกมาช่วยกันปกป้อง ดูแลชีวิตและทรัพย์สินของคนในพื้นที่ ช่วยกันขบคิดหาพื้นที่ของถนนที่มีปัญหาตรงไหน จุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีบริเวณใดบ้าง แล้วจะต้องปรับปรุงแก้ไขกันอย่างไร พร้อมทั้งดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อความปลอดภัยของตัวท่านเองและทุกชีวิตในชุมชน

พรหมมินทร์ กัณธิยะ



เปลี่ยนความเคยชิน ต้องใช้เวลา

ผ่านไปแล้วหนึ่งปีสำหรับโครงการ **สร้างความปลอดภัยใหม่** อย่างไรก็ตาม หากเป็นความเคยชินที่รณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 % ตาม จะก่อให้เกิดอันตรายถึงชีวิต คนในบ้านหรือคนในครอบครัว นโยบายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทาง ก็ต้องช่วยกันกระตุ้นจิตสำนึก ให้ลูกหลาน พ่อแม่ พี่น้อง ของ ถนน พ.ศ.2554 - 2563 ซึ่งในภาพรวม เรา เห็นถึงความเสียหาย หรือความสูญเสียที่จะตามมา ก็ให้เห็นหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ให้ความสำคัญ นำเอานโยบายนี้ไปเผยแพร่ **ที่สำคัญอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นโดยที่เราไม่คาดคิดเสมอ** วิธีที่ดีที่สุดสำหรับทุกคนที่ขับขี่มอเตอร์ไซด์ก็คือ การ ป้องกันเอาไว้ก่อน เช่นนี้แล้ว การฝึกสวมหมวกนิรภัยให้ เป็นนิสัยจึงเป็นสิ่งที่ควรทำที่สุด

ทว่าในความเป็นจริง เรายังเห็นผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์อีกจำนวน มากที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อก ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นความ เคยชินเฉพาะบุคคลที่ไม่ชอบสวมหมวกฯ แม้จะรู้ว่าถ้าเจอตำรวจจราจรอาจ ถูกจับและถูกปรับ หรืออาจเกิดอันตรายถึงแก่ชีวิตได้ ซึ่งความเคยชินของ คนเราในหลายๆเรื่องเป็นสิ่งที่เปลี่ยนยาก อาจต้องใช้เวลาลักษณะเพื่อ

ศ.นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม
ประธานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

เครือข่ายลดอุบัติเหตุ (Accident Prevention Network)

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)
ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุน
สนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

สำนักงาน :

ชั้น 1 อาคารราชประชาสมาสัย
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
ถนนติวานนท์ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000
โทรศัพท์ 0-2588-3769
โทรสาร 0-2580-0518

ผู้อำนวยการสำนักงาน :

พรหมมินทร์ กัณธิยะ

ผู้ประสานงาน :

กษิต ชันธรัตน์
เพ็ญพิชญ์ ประเสริฐลาภ
ชัชฎาภรณ์ ธรรมพานิช

ก้าวต่อไปของการณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 %

การซื้อรถจักรยานยนต์หรือรถมอเตอร์ไซด์ โดยปกติก็ถือว่ามีความเสี่ยงมากอยู่แล้ว เพราะปัจจุบันถนนสายต่างๆ เต็มไปด้วยรถราจำนวนมาก หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด ก็มีโอกาสจะเสียชีวิตได้ง่าย แต่ถ้าสวมหมวกกันน็อก อย่างน้อยยังสามารถผ่อนหนักให้เป็นเบาได้



การสวมหมวกอาจรู้สึกอึดอัดรำคาญบ้างนิดหน่อย แต่ถ้าเทียบกับผลดีต่อสุขภาพ (ทั้งเรื่องสายตา และศีรษะที่อาจกระทบกับพื้นหรือของแข็ง) และความปลอดภัยต่อชีวิตของตัวเองแล้ว ก็น่าจะฝืนทนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกันดีกว่า ชีวิตของเรา เราก็ควรจะต้องรับผิดชอบตัวเองอย่างเต็มที่ ไม่ควรจะต้องให้ใครมาตักเตือน หรือถึงขั้นออกกฎหมายบังคับ แต่ก็นั่นแหละ วันนี้ถึงแม้จะมีการออกกฎหมายมาบังคับให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์และผู้ขี่จักรยานต้องสวมหมวกฯ และรัฐบาลได้ประกาศเป็นนโยบายเร่งด่วนในการรณรงค์สวมหมวกกันน็อกทั่วประเทศมาหนึ่งปีเต็มแล้ว (2554) แต่เรายังเห็นคนขี่รถมอเตอร์ไซด์อีกมากที่ไม่สวมหมวกฯ โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นคนคะนอง ชาวบ้านทั่วไป พ่อบ้านแม่บ้านที่ขี่รถรับส่งลูกไปโรงเรียน ฯลฯ

ถ้าถามว่าพวกเขาทั้งหลายที่ขี่รถมอเตอร์ไซด์ (ไม่ใส่หมวก) กลัวตาย หรือกลัวเกิดอุบัติเหตุกันบ้างไหม...ก็กลัวนะ แต่ส่วนใหญ่มักจะล้าใจว่าคงไม่เป็นไร คงไม่มีอะไรหรอก โดยลืมความจริงไปข้อหนึ่งว่า “สิ่งที่แน่นอนที่สุดก็คือความไม่แน่นอน” อุบัติเหตุหรือสิ่งไม่คาดคิดสามารถเกิดขึ้นกับทุกคนได้ตลอดเวลา แต่ผู้ที่ตั้งรับหรือเตรียมพร้อมอยู่เสมอ (ปฏิบัติตามกฎ กติกา มารยาทสังคม) ย่อมมีความเสี่ยงต่ออันตรายบนท้องถนนน้อยกว่าคนที่ประมาทและความประมาทนี่เองที่เป็นหนทางนำไปสู่ความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินมากมายแล้ว

ดังนั้น สามัญสำนึกในเรื่องความปลอดภัย จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ควรมีอยู่ในใจของผู้ขับขี่และผู้ที่ใช้รถใช้ถนนทุกคน เพราะเราต่างก็ประจักษ์แก่ใจแล้วว่าไม่มีกฎหมาย

บังคับให้สวมหมวกฯ แต่เมื่อไม่ยอมสวม ไม่ยอมทำตามกติกา ก็จะหาวิธีเลี่ยงไปได้เสมอ ทั้งที่ความจริงแล้วสิ่งที่กฎหมายบังคับนั้น ก็เพื่อรักษาชีวิตของผู้ขี่รถมอเตอร์ไซด์เอง แต่พวกที่ชอบฝ่าฝืนกฎก็มักจะคิดว่าทำไมตำรวจจราจรต้องมาบังคับพวกเขาด้วย ซึ่งหากทุกคน (หรือคนส่วนใหญ่) มีจิตสำนึกและมีวินัยในตัวเองแล้ว กฎหมายใดๆ ก็ไม่สำคัญหรือไม่ต้องมีกฎหมายเลยก็ได้ (แต่สิ่งนี้อาจเป็นไปได้ในสังคมไทย ที่คนไทยมีนิสัยชอบทำอะไรตามใจตัวเอง)

ที่ผ่านมา ทุกองค์กรและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต่างก็พยายามช่วยกันล้อมรั้ว เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ต้องบาดเจ็บล้มตายจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากความประมาทในเรื่องต่างๆ (เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ฯลฯ) แต่ถึงวันนี้ที่การรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 % อย่างเข้าสู่ปีที่ 2 แล้ว สิ่งที่น่าคิดคือ จะทำอย่างไรให้กลุ่มเป้าหมายเหล่านี้เกิดจิตสำนึกที่ดีเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยให้ได้มากที่สุด

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในรายละเอียดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถมอเตอร์ไซด์จะเกิดจากหลายปัจจัย แต่เมื่อสรุปให้สั้นที่สุดแล้วก็คงหนีไม่พ้นเรื่องของ “ความประมาท และขาดสติ” และหากเราต้องการแก้ปัญหาที่ไม่ใช่เรื่องปลายเหตุ ก็ต้องเริ่มกันตั้งแต่ต้นเหตุคือความคิดและทัศนคติของคนนั่นเอง ซึ่งนอกจากกระบบการศึกษา การให้ความรู้ การบอกกล่าวผ่านสื่อ ผ่านชุมชนแล้ว สิ่งที่หลายคนมองข้ามก็คือเรื่องของศาสนา ที่สอนให้คนเข้าใจโลก เข้าใจชีวิต จนสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ไม่ดีต่างๆ ได้ และในปี 2555 นี้ ก็เป็นปีแห่งการฉลองพุทธชยันตี 2600 ปีแห่งการตรัสรู้ของพระสัมมาสัมพุทธเจ้า ก็น่าจะนำเอาคำสอนในศาสนาและการปฏิบัติบูชามาร่วมแก้ปัญหาในเรื่องนี้ได้ด้วย เพราะเป้าหมายของศาสนาพุทธเน้นในเรื่องสติและสมาธิที่จะรู้ทันจิตใจหรือความคิดตัวเอง

การฝึกในเรื่องสติ และการปลูกฝังในเรื่องความไม่ประมาท เชื่อว่าจะช่วยแก้ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนได้มาก และเป็นการแก้ที่ตรงจุดและได้ผลยั่งยืนกว่าการออกกฎหมายต่างๆ มากมายมาบังคับแน่นอน

ศปก. เตรียมพร้อม...ลดอุบัติเหตุช่วงสงกรานต์



ใกล้ถึงช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่เร นอกจาก ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านสังคม ด้าน ความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งหลัง ทุกคนจะนึกถึงความสุขสนุกสนานแล้ว อีกด้าน วิศวกรรมจราจร ด้านการประชาสัมพันธ์ และด้าน จากนั้น ศปก.จะได้นำร่างแผนฯ เสนอต่อที่ประชุมคณะ หนึ่งก็จะมีข่าวของอุบัติเหตุมากมายที่ทำให้เศร้า บริการการแพทย์ฉุกเฉิน โดยมีเป้าหมายที่จะลด รัฐมนตรีเห็นชอบ และประสานให้หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางดำเนินงานลดอุบัติเหตุทาง

เมื่อวันที 14 มีนาคม พ.ศ.2555 นายขวัญชัย จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ ให้เหลือน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกัน ถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2555 อย่างเป็นเอกภาพ

วงศนิติกโร รองปลัดกระทรวงมหาดไทย หัวหน้ากลุ่ม ของเทศกาลสงกรานต์ปี 2554 นายขวัญชัย กล่าวต่อว่า ศูนย์อำนวยการ การกิจด้านสาธารณสุขและพัฒนาเมือง ประธาน สำหรับแนวทางการดำเนินงาน จะแบ่งเป็น ความปลอดภัยทางถนน โดยกรมป้องกันและ การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความ 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงเตรียมความพร้อม (15 มีนาคม - 10 บรรเทาสาธารณภัย จะได้บูรณาการความร่วมมือกับ ปลอดภัยทางถนน (ศปก.) ครั้งที่ 2/2555 เปิดเผยว่า เมษายน 2555) โดย ศปก.จะประสานงานไปยังจังหวัด หน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อดำเนินการตามแนวทาง ช่วงเทศกาลเทศกาลสงกรานต์จะมีสถิติอุบัติเหตุทาง ต่างๆ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการจังหวัดและแบ่งมอบ และมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

ถนนสูงกว่าปกติ ทั้งนี้ จากการรวบรวมสถิติในรอบ การกิจอย่างชัดเจน ช่วงปฏิบัติการเข้มข้น (11 - 17 สงกรานต์ ปี 2555 นั้นคือการบังคับใช้กฎหมาย 3 ปี (พ.ศ.2552 - พ.ศ.2554) พบว่า เกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย เมษายน 2555) จะมีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกัน อย่างเคร่งครัดกับผู้กระทำความผิดกฎจราจร โดย วันละ 510 ครั้ง ผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 48 คน ดังนั้น และลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในส่วนกลาง ณ กรม เฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และรถกระบะ เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วง ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และระดับจังหวัด ที่บรรทุกผู้โดยสารเล่นน้ำสงกรานต์ เพื่อควบคุม

เทศกาลสงกรานต์ปี 2555 มีประสิทธิภาพและลดความ อำนวย และจัดตั้งด่านตรวจ จุดตรวจร่วมแบบ พฤติกรรมเสี่ยงหลัก 3 ด้าน ได้แก่ เมาสุรา ขับรถ สูญเสียได้มากที่สุด ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย บูรณาการ บนเส้นทางสายหลัก สายรอง และถนน เร็ว และไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของ ทางถนน (ศปก.) จึงได้จัดทำร่างแผนบูรณาการ ในเขตชุมชน รวมทั้งจัดตั้งจุดสกัด จุดเตือน ประจำ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วง การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วง

ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล หมู่บ้านและชุมชน โดยเน้นหนักการควบคุมผู้ที่มี เทศกาล

สงกรานต์ปี 2555 ประกอบด้วยมาตรการลด พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจัดตั้งหน่วย

อุบัติเหตุ 6 ด้าน ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการ สนับสนุนและบริการประชาชนในพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวก

เราคงจะได้เห็นกันว่าถ้ากฎหมายเอา

จริง(จริงๆ) จะลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ไม่น้อย

<http://www.dailynews.co.th/thailand/17216>

อัญเชิญพระราชดำรัส “ในหลวง” เตือนสติคนเดินทางช่วงสงกรานต์



เทศกาลวันหยุดยาว เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงเวลาแห่งความสุขสนุกสนานนั้น อีกด้านหนึ่งก็เป็นช่วงเวลาแห่งโศกนาฏกรรมในสังคมไทย(มาหลายปีแล้ว)ด้วยเช่นกัน เพราะจะมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมากจากอุบัติเหตุการเดินทาง แม้จะมีความพยายามในการป้องกันหลาย ด้านแล้ว แต่จำนวนผู้เสียชีวิตก็ยังนับว่ามากอยู่

นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ ให้สัมภาษณ์กับสื่อมวลชนว่า เทศกาลสงกรานต์ปีนี้มีวันหยุดติดต่อกันถึง 5 วันคือ วันที่ 13 - 17 เมษายน แต่คาดการณ์กันว่า ประชาชนจะเริ่มทยอยออกจากกรุงเทพฯ ตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน เท่ากับมีวันหยุดยาวนานถึง 9 วัน ซึ่งสิ่งที่มูลนิธิเมาไม่ขับห่วงอย่างยิ่งคืออุบัติเหตุด้านการจราจรที่เกิดขึ้น เพราะจากสถิติสงกรานต์ในปี 2553 มีคนไทยเสียชีวิตทั้งสิ้น 361 คน บาดเจ็บ 3,802 คน สาเหตุใหญ่เกิดจากเมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ว่งแล้วขับ และขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด

ดังนั้น เทศกาลสงกรานต์ปีนี้ ทางมูลนิธิจึงเชิญชวนคนไทยร่วมกันหยุดความตายจากอุบัติเหตุจราจรด้วยการส่งไปรษณียบัตรหยุดความตายไปยังคนที่คุณห่วงใย

“ที่ผ่านมา เราหวังพึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจและการณรงค์ โดยมีความเชื่อว่าลดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลได้ แต่มาตรการดังกล่าวคงไม่เพียงพอเสียแล้ว เพราะอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องของคนไทยทุกคนต้องร่วมมือกัน การที่เราทำดี เคารพกฎจราจร ลด พฤติกรรมเสี่ยงเพียงฝ่ายเดียวคงไม่พอ เพราะผู้อื่นยังเมา ว่งแล้วขับ คนดีๆ ก็อาจเป็นศพต่อไปบน

ท้องถนนได้ ปีนี้มูลนิธิจึงขอให้ทุกคนร่วมณรงค์ด้วยอีก แรง จะได้ไม่มีคนตายในสงกรานต์นี้”

นพ.แท้จริง กล่าวว่า มูลนิธิเมาไม่ขับได้ร่วมกับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และภาคีเครือข่ายรณรงค์ลดอุบัติเหตุภาครัฐ ภาค เอกชน จัดทำไปรษณียบัตร โดยอัญเชิญพระราชดำรัส ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ความว่า “ไม่ประมาท และมีสติอยู่เสมอ” อยู่ที่ด้านหน้าของไปรษณียบัตร เพื่อ เป็นการเตือนสติผู้ขับขี่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ส่วน ด้านหลังมีข้อความว่า “สงกรานต์ปลอดภัย ทำได้ด้วยตัวคุณ” โดยจะมีช่องทั้งหมด 6 ช่อง เช่น เมาไม่ขับ ว่งไม่ขับ โทรไม่ขับ และช่องว่างอีก 2 ช่องเพื่อให้ผู้ส่งไปรษณียบัตร เลือกกาเอาเอง เพื่อส่งข้อความห่วงใยไปยังคนที่รัก ญาติ หรือเพื่อน ผู้สนใจเข้าร่วมโครงการ ติดต่อขอรับ ไปรษณียบัตรได้ที่...มูลนิธิเมาไม่ขับ 28/12 ซอยสุขุมวิท 19 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 และที่ สถานีขนส่งหมอชิต ในวันที่ 11 เมษายน 2555 และสถานี รถไฟฟ้าหัวลำโพง วันที่ 12 เมษายน 2555

ก็เป็นอีกหนึ่งแนวทาง อีกหนึ่งความปรารถนาดี ที่จะช่วยกันป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



เสนอ “เฉลิม” ออกกฎหมาย “เมาไม่เป่า” แก่ปัญหานักดื่มหัวหมอ

ว่ากันว่าคนไทยเป็นคนฉลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เปรียบเทียบปรับเพียง 1,000 บาท ช้อหาขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน

ยัง ฉลาดในการเลี่ยงกฎหมาย เพื่อจะได้ทำความผิด จากช่องว่างของกฎหมายดังกล่าว ก่อให้เกิดกระแสเมาไม่เป่าขึ้นในหมู่นักเที่ยวราตรีเป็นอย่างมาก

ได้ตามใจที่อยากทำ บ้านเราเลยมีกฎหมายมากมาย ที่มาก แม้ว่าในทางกฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถรวบรวมพยานหลักฐาน เช่น พยานบุคคล พยานออกมาเพื่อล้อมรั้วคนทำผิดที่ไม่ยอมถอยกลับการถูกลงโทษ วัตถุคลิกวิดีโอ คลิปเสียงส่งพนักงานอัยการ เพื่อส่งฟ้องศาลขอหมายมาแล้วจับได้ แต่ในทางปฏิบัติก็เกิด

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2555 นายสุรสิทธิ์ ศิลปงาม ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ เปิดเผยว่า มูลนิธิเมาไม่ขับได้ ปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้ถือว่าเมา จึงเป็นเรื่องที่รัฐบาลต้องเร่งดำเนินการโดยด่วน ทั้งนี้ ยืนยันสื่อถึงร้อยละตำรวจเอกเฉลิม อยู่บำรุง รองนายกรัฐมนตรี เพื่อเป็นการปกป้องชีวิตประชาชนผู้สัญจรบนท้องถนนให้เกิดความปลอดภัย

รัฐมนตรี ในฐานะที่กำกับดูแลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ เปิดเผยว่า รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภา ก่อนเข้ารับบริหารประเทศ

เพื่อให้ผลักดันร่างแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2554 ว่าจะลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด

ด้วยการปฏิเสธการตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้ถือว่าเมา ซึ่ง และความจริงแล้ว รองนายกรัฐมนตรี ร้อยตำรวจเอกเฉลิม อยู่บำรุง ท่านรู้เรื่องเกี่ยวกับเมาแล้วจับได้

เป็นกฎหมายที่ตกค้างมาตั้งแต่สมัย นายสมัคร สุนทรเวช เพราะสมัยที่ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยมหาดไทย เมื่อปี 2540 ก็เคยมีนโยบายปราบผู้เมาแล้วขับมา

ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายเมา แล้ว มูลนิธิเมาไม่ขับก็หวังว่ากฎหมายเมาไม่เป่าฉบับนี้ จะได้รับการผลักดันให้มีการแก้ไขเพื่อประกาศ

ไม่ขับในปัจจุบันมีช่องว่าง ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเรียก ใช้เป็นกฎหมายโดยเร็ว

ผู้ขับขียนพาหนะตรวจแอลกอฮอล์แล้วหลายคนปฏิเสธที่จะทำการตรวจวัด ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้แค่ดำเนินคดี

ข้อเสนอนี้จะได้รับการผลักดันต่อหรือไม่อย่างไร ก็คอยติดตามข่าวกันต่อไป

<http://www.thairath.co.th/content/region/242407>

สรุปยอดอุบัติเหตุ “7 วันอันตราย” ปีใหม่ 2555

เราคงจะได้เห็นการรายงานตัวเลขเหล่านี้ไปอีกนาน จนกว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะลดลงเหลือน้อยที่สุด

เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2555 นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในฐานะประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้เปิดเผยสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วง 7 วันอันตราย (วันที่ 29 ธันวาคม 2554 - วันที่ 4 มกราคม 2555) ดังนี้

- เกิดอุบัติเหตุรวม 3,093 ครั้ง
- ลดลง 404 ครั้ง (จากปี 2554 / 3,497 ครั้ง) หรือ ร้อยละ 11.55
- ผู้เสียชีวิตรวม 335 คน
- ลดลง 23 คน (จากปี 2554 / 358 คน) หรือ ร้อยละ 6.42
- ผู้บาดเจ็บรวม 3,375 คน
- ลดลง 375 คน (จากปี 2554 / 3,750 คน) หรือ ร้อยละ 10
- จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เชียงราย 115 ครั้ง
- จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ นครสวรรค์ และบุรีรัมย์ (18 คน)
- จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด ได้แก่ เชียงราย 121 คน
- จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตในช่วง 7 วัน รวม 10 จังหวัด ได้แก่ สุโขทัย ตาก หนองคาย อุดรธานี ศรีสะเกษ นนทบุรี ตรัง สตูล ยะลา และปัตตานี

แม้วันนี้ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจะไม่ใช่เรา แต่หากยังมีความประมาทในการขับขี่ สักวันก็อาจเป็นเราหรือคนในครอบครัวก็ได้

<http://fb.kapook.com/hiligh-66161.html>



“มหากัยรถตู้”

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซ้ำซาก

เมื่อไรจะแก้ปัญหานี้ได้เด็ดขาด

รถตู้โดยสารสาธารณะ เป็นอีกตัวเลือกหนึ่งของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและความรวดเร็ว ซึ่งเมื่อความต้องการมากขึ้น ปริมาณรถก็มากตาม พร้อมกับข่าวเรื่องอุบัติเหตุก็มากขึ้นด้วย เมื่อเกิดเหตุการณ์ใหญ่ๆ ขึ้นมาครั้งหนึ่ง ก็มีคนเสนอแนวทางแก้ไข ปัญหามากมาย แต่ในทางปฏิบัติข้อเสนอแนะเหล่านั้นไม่ได้ถูกนำมาใช้มากนัก หรือแม้จะถูกเพิกเฉยจากตัวผู้ขับ ที่สำคัญคือถูกเพิกเฉยจากผู้บังคับกฎหมายเอง

หากมองย้อนกลับไป 5 ปีที่ผ่านมา เกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะประเภท “รถตู้” บ่อยครั้ง ทั้งโศกนาฏกรรมสะเทือนสังคม และอุบัติเหตุเล็กๆ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวัน อันเนื่องจากการขับที่ขาดจิตสำนึกของผู้ให้บริการเอง เพราะต้องการทำเวลาและทำเงินให้มากที่สุดในแต่ละวัน แน่แน่นอนว่าสังคมไทยจะสะสมและโหมตัวกันขึ้นมาทีหนึ่ง ก็เมื่อเกิดอุบัติเหตุใหญ่ที่มีผู้เสียชีวิตมากมาย แล้วมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงออกมาตักเตือนคาคาโทษ พร้อมทั้งเสนอแนวทางในการกำกับดูแลและบังคับกฎหมายอย่างเด็ดขาด แต่พอกระแสสังคมเงียบหายไม่มีการกล่าวถึง ก็จะไม่ค่อยมีอะไรเกิดขึ้น เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก เราลองมาย้อนดูกันสักหน่อยว่า 5 ปีที่ผ่านมา รถตู้ได้ก่อเหตุก่อคดีสะเทือนขวัญ สังคมไทยอย่างไรบ้าง และผู้มีอำนาจรับผิดชอบออกมาพูด และวางมาตรการอะไรกันไว้บ้าง

พ.ศ. 2551 “รถตู้ชิงฟ้าสายฝน

ตกคลองพระราม 2 บาดเจ็บ 5 ราย”

วันที่ 19 ตุลาคม 2551 เกิดอุบัติเหตุรถตู้โดยสารพลิกคว่ำบริเวณถนนพระราม 2 ช่วงซอยพระราม 2 แยก 82 พบสภาพรถตู้โดยสารสีขาวไม่ทราบหมายเลขทะเบียน พลิกตะแคงจมคูน้ำข้างทาง พบผู้โดยสารในรถได้รับบาดเจ็บ 5 ราย จากการสอบสวนเบื้องต้นพบว่า **รถตู้คันดังกล่าววิ่งมาด้วยความเร็วสูง** ในช่วงทางด่วน จากนั้นได้ถูกรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อเบียด รวมทั้งฝนตกถนนเปียกทำให้รถเสียหลัก ไม่สามารถควบคุมรถได้จนมีผู้ได้รับบาดเจ็บดังกล่าว

มาตรการเร่งด่วน “วุ่นวายล้อมคอก” นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ รักษาการอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้สั่งผู้ตรวจการออกกวดขันจับกุมรถตู้โดยสารผิดกฎหมาย ที่วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัด หรือการนำรถตู้ส่วนบุคคลมาให้บริการ พร้อม**ประกาศจะกวาดล้างและลงโทษรถตู้เถื่อน** โดยให้ประชาชนช่วยเป็นหูเป็นตา แจ้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยเชื่อว่าในอนาคตปัญหานี้จะทุเลาลง เพราะการมาได้กวดขันอย่างเต็มที่ โดยมีโทษตามกฎหมายคือ ปรับระหว่าง 20,000-100,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

พ.ศ. 2552 “รถตู้โดยสาร หัวหิน-อนุสาวรีย์ชัย

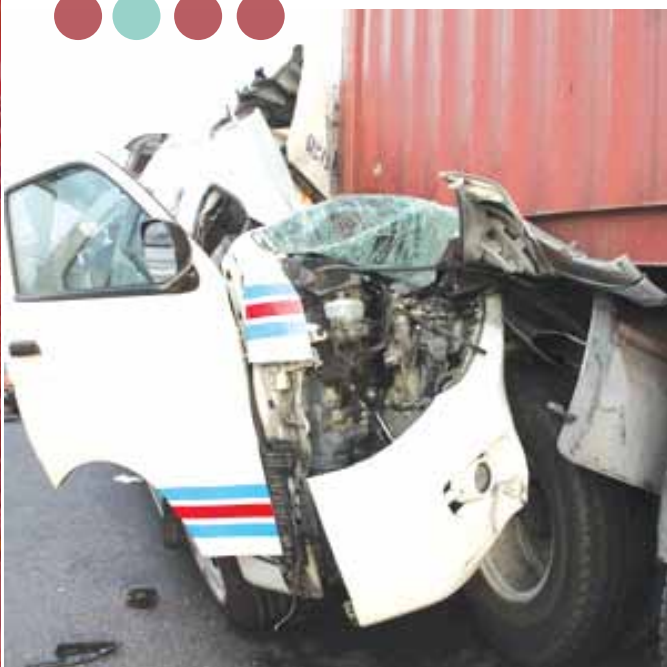
ซึ่งเสียหลักชนเสาไฟฟ้าใกล้สนามบินหัวหิน

อย่างสดผู้โดยสาร 2 ศพ”

วันที่ 28 ตุลาคม 2552 รถตู้โดยสารกรุงเทพฯ-หัวหิน ประสบอุบัติเหตุพลิกคว่ำรวมทั้งคัน ด้านหน้ารถพังยับเยินโดยมีสายไฟฟ้าแรงสูงหลายเส้นขาดลงมาพาดกับหลังคารถตู้ ทำให้มีประกายไฟจนเกิดไฟลุกไหม้รถตู้และเสาไฟฟ้า เคาร่างผู้ติดอยู่ในซากรถบริเวณด้านหน้าคนขับ และในท้องโดยสาร เหตุจากคนขับขับด้วยความเร็วสูง

มาตรการเร่งด่วน “วุ่นวายล้อมคอก” นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวว่า มีผู้โดยสารส่วนมากมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารเถื่อนทั่วประเทศกว่า 6,000 คัน ใน 60 เส้นทาง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น **เพื่อเป็นการจัดระเบียบ จึงกำหนดให้เจ้าของรถที่วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารอย่างไม่ถูกต้องกว่า 6,000 ราย เข้ารับฟังนโยบาย และร่วมให้ข้อมูล** เพื่อหาแนวทางจัดระเบียบเดินรถให้ถูกต้อง โดยในระยะแรกจะพิจารณากรณีที่วิ่งจากกรุงเทพมหานครไปต่างจังหวัดในระยะทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร ให้สามารถประกอบการขนส่งและจดทะเบียนรถเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะที่ถูกต้อง





อุบัติเหตุรถตู้พุ่งชนรถพ่วง 18 ล้อ บนถนนมอเตอร์เวย์ ผู้โดยสารดับสยอง 4 เจ็บอีก 6

ต่อมาเกิดอุบัติเหตุรถชนกันมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก บนถนนทางหลวงหมายเลข 7 หรือมอเตอร์เวย์ตอน 2 ขาออก โดยมีรถตู้โตโยต้าพุ่งเสียบเข้ากลางลำ จานทองคนขับมุดเข้าไปติดอยู่ใต้ท้องรถพ่วง ทำให้คนขับและผู้โดยสารเสียชีวิตคาที่ 4 ราย และยังมีผู้บาดเจ็บสาหัสอีก 6 ราย

มาตรการเร่งด่วน “วินัยล่อมคอก” นายเทียนโชติ จงพิรเพียร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ออกมาแถลงข่าวว่า จากการที่มีอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารสาธารณะที่วิ่งบนทางด่วนแต่ละครั้ง สร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพความไม่พร้อมสมบูรณ์ของตัวรถ และความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ที่มักขับรถบนทางด่วนด้วยความเร็วสูงเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงจัดอบรมเสริมสร้างวินัยการขับขี่แก่ผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการบนทางด่วนทุกเส้นทางจำนวนกว่า 200 คน เพื่อกระตุ้นจิตสำนึกด้านความปลอดภัยและใส่ใจการบริการ นอกจากนี้ ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมา 1 ชุด เพื่อลงพื้นที่ตรวจสอบรถตู้ตามต่างๆ ว่าได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้หรือไม่

ด้าน นายธานีพร พานิชชีวะ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า สำหรับมาตรการรักษาความปลอดภัยบนทางด่วนอยู่ระหว่างการพิจารณา โดยร่วมกับกรมการขนส่งทางบกที่จะนำระบบ SMART RFID มาใช้กับเครื่องหมายการเสียภาษีหรือป้ายวงกลมเพื่อตรวจสอบข้อมูลของรถ เพื่อทำการตรวจจับความเร็วของรถให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยจะนำร่องกับทางด่วนโกลด์เวย์ก่อน โดยจะติดตั้งเครื่องอ่าน (Reader) ซึ่งมีรูปแบบคล้ายกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (ซีซีทีวี) บนโกลด์เวย์ 8 จุด โดยมีแผนจะเสร็จเรียบร้อยภายในกลางปี

พ.ศ.2553 รถตู้ซึ่งตกทางด่วนพระราม 6 จนถึงแก่อสัญกรรมผู้โดยสารเสียชีวิต 9 ศพ เจ็บอีกนับสิบ



เหตุการณ์นี้เป็นที่กล่าวถึงกันมาก โดยเมื่อ วันที่ 31 ตุลาคม 2553 พนักงานสอบสวน (สบ 2) งานควบคุมจราจรทางด่วน 2 ได้รับแจ้งว่ามีอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร ตัดป้ายโรงเรียนปัญญานะวิทย์ สมุทรปราการ ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารจากปากน้ำ จังหวัดสมุทรปราการ มุ่งหน้าไปหมอชิต ตกจากทางด่วนพระราม 6 ซึ่งก่อนเกิดเหตุผู้โดยสารได้กลิ่นแก๊สรั่วในรถ คนขับจึงพยายามชะลอรถ แต่เมื่อมาถึงทางแยกตัววายซึ่งเป็นทางกึ่งของเส้นทางตรงและจุดทางลงทางด่วนพระราม 6 คนขับพยายามจะเบรกเพื่อเข้าช่องซ้าย แต่ระหว่างนั้นมีรถขับตามมาจึงเบรกไม่ทัน จึงพลัดตกลงในช่องทางรูปตัววาย แล้วตกลงมาด้านล่างจนรถระเบิดในที่สุด สภาพรถตู้ดังกล่าวถูกไฟไหม้เหลือแต่โครงเหล็กจากแรงระเบิด ทำให้มีผู้เสียชีวิตอยู่ในรถหลายศพ และอีกจำนวนหนึ่งพยายามตะเกียกตะกายหนีตายออกมาจนรอด

มาตรการเร่งด่วน “วินัยล่อมคอก” นายสมชัย ศิริวัฒน์โชติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ออกมาให้สัมภาษณ์ว่า จากเหตุการณ์รถตู้โดยสารขับเร็วสูงจนประสบอุบัติเหตุครั้งนี้ ตนได้เรียกผู้บริหาร ขสมก. และ บขส. เข้ามาหารือเพื่อชี้แจงแนวทางการป้องกันปัญหา เนื่องจากทั้ง 2 หน่วยงานเป็นผู้กำกับดูแลรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยกรมจะเริ่มใช้มาตรการขั้นเด็ดขาดตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน (ในปีนั้น) เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุในช่วงสงกรานต์ โดยจะเพิ่มโทษปรับอีก 10 เท่า จากเดิมรถตู้โดยสารที่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถูกจับและปรับ 500 บาท จะถูกเพิ่มโทษปรับเป็น 5,000 บาท แต่หากมีการทำผิดซ้ำจะเพิกถอนใบอนุญาตทันที

ขณะที่กระทรวงคมนาคม ก็เตรียมจะออกมาตรการจำกัดความเร็วของรถโดยสารประจำทาง และรถตู้โดยสารไม่ให้วิ่งเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจะติดตั้งระบบล็อกความเร็วอัตโนมัติไว้ พร้อมกันนี้จะบังคับไม่ให้รถขับแข่งกัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเข้าป้ายเพื่อแย่งผู้โดยสาร ส่วนเรื่องอายุของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะนั้น กระทรวงคมนาคมจะนำกฎหมายเดิมที่อนุญาตให้บุคคลอายุ 25 ปีขึ้นไป จึงจะสามารถขับรถสาธารณะได้กลับมาใช้ใหม่ และยกเลิกมาตรการผ่อนผันให้ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 23 ปี ขึ้นไปก็สามารถขับรถสาธารณะได้



ทินผียาว 17 ขับซึก ชนรถตู้บนทางยกระดับอุตราภิมุข

วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.2553 ก็เกิดเรื่องร้ายขึ้นอีกครั้ง เมื่อรถยนต์ยี่ห้อฮอนด้า ซิดขับโดย อรรถ เทพหัสดิน ณ อยุธยา หรือแพรวา โสโธวอายุ 17 ปี แล่นรถมาด้วยความเร็ว แล้วพุ่งเข้าชนรถตู้สาธารณะ (ที่วิ่งระหว่างมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ถึงสถานีหมอชิต) ที่บรรทุกผู้โดยสารมา 14 คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นเหตุให้รถตู้คันดังกล่าวพาดกับขอบทางอย่างแรง ทำให้ผู้โดยสารกระเด็นออกจากรถ บางส่วนตกลงคลองของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ขณะที่อีกบางคนติดอยู่ในรถตู้ จนทำให้มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

มาตรการเร่งด่วน “วินัยล่อมคอก” ในเรื่องนี้เอง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ถึงกับออกกฎการให้บริการรถตู้โดยสารที่มีสถานีรับส่งผู้โดยสารในมหาวิทยาลัย โดยกำหนดว่าผู้ให้บริการรถตู้ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ต้องจัดให้ผู้โดยสารทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย ถ้ามีผู้โดยสารไม่คาด ห้ามออกรถเป็นอันขาด รวมทั้งกำหนดความเร็วรถและเส้นทางของรถ ห้ามพนักงานที่เมา เมาค้าง อ่อนเพลีย หรือไม่พร้อมทำหน้าที่ ตลอดจนกำหนดให้ติดเลขหมายโทรศัพท์ของรองอธิการบดีฝ่ายบริหารทั่วไปไว้ในรถทุกคัน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้บริการร้องเรียนได้โดยตรง โดยประกาศนี้ให้ใช้บังคับทันทีในช่วงเวลานั้น

ด้านกรมขนส่งฯ ก็มีดำริ (อีกครั้ง) ที่จะออกกฎกระทรวงเพื่อบังคับให้ผู้โดยสารรถตู้และรถประจำทางสาธารณะทั่วประเทศ ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกคนเหมือนเหตุการณ์ที่แล้วๆ มา ขณะที่ทาง นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต ประธานคณะกรรมการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขอให้กระทรวงคมนาคม ทบทวนให้ตี โดยเกรงว่าหากเกิดกรณีเพลิงไหม้ผู้โดยสารอาจตายคารถ เพราะปลดเข็มขัดไม่ทัน โดยเห็นว่าควรส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มากกว่าคอยออกกฎระเบียบ

ศาลฎีกาสั่ง ชสมก. รถเมล์ 207 จ่าย 10 ล้าน

เหตุทำผู้โดยสารพลัดตกรถจนเสียชีวิต เมื่อปี 2547

บ่อยครั้งที่เราได้ยินข่าวรถเมล์เหยียบซ้ำผู้โดยสารที่พลัดตกลงมาจนถึงแก่ชีวิต หรือกระชากผู้โดยสารจนพลัดตกรถเสียชีวิต คิดความจะเป็นอย่างไร ผู้ทำผิดหรือผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบอะไรบ้าง แล้วคิดความจบลงตรงไหน เราแทบไม่ค่อยได้เห็นความคืบหน้ากรณีเช่นนี้ผ่านสื่อมวลชนเลย คดีนี้จึงเป็นคดีตัวอย่าง ที่คงจะช่วยลดความประมาทของคนขับรถเมล์ได้บ้าง

เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2555 ที่ศาลแพ่ง ถนนรัชดาภิเษก ศาลอ่านคำพิพากษาศาลฎีกา ในคดีที่ นายนำ และนางลักขณา โชติมนัส สามีภรรยา ร่วมกันเป็นโจทก์ฟ้อง นายทวิม แสงเดช พนักงานขับรถเมล์สาย 207 นายธนสิทธิ์ วรโชติศิริคุณ นายจ้างพนักงานขับรถ นายฤกษ์ชัย เรืองกิตติยศ เจ้าของรถ บริษัท 207 เติมรต จำกัด นายเชาวน กระแสชล เจ้าของสัมปทานเดินรถ และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นจำเลยที่ 1-6 ตามลำดับฐานละเมิด กรณี น.ส.ปิยะธิดา โชติมนัส หรือน้องหุยนักศึกษามหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ พลัดตกจากรถเมล์สาย 207 ซึ่งวิ่งระหว่าง ม.รามคำแหง 1-ม.รามคำแหง 2 เสียชีวิต เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ.2547 เรียกค่าสินไหมทดแทน 12 ล้านบาทเศษ คดีนี้ ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์พิพากษาให้จำเลยร่วมกันใช้เงิน 10,747,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 นับแต่วันละเมิด และยกฟ้อง นายฤกษ์ชัย จำเลยที่ 3 เพราะเป็นเพียงผู้มีชื่อเป็นเจ้าของรถอยู่เดิมนั้น คดีนี้ จำเลยที่ 1 กับจำเลยที่ 5 ขาดนัดพิจารณาและไม่ยื่นฎีกา

ศาลฎีกาพิพากษาใจความว่า ศาลพิเคราะห์แล้ว เห็นว่า จำเลยที่ 1 เป็นพนักงานขับรถเมล์สาย 207 วิ่งระหว่างรามคำแหง-หัวหมาก ถึง รามคำแหง-บางนา จำเลยที่ 1 ยอมรับในคดีอาญา ว่ากระทำโดยประมาทจริง ศาลอาญาลงโทษจำคุก 1 ปี 6 เดือน คดีถึงที่สุดแล้ว คดีแพ่งจึงจำต้องอาศัยข้อเท็จจริงส่วนอาญา ฟังว่า ในคดีแพ่งจำเลยกระทำโดยประมาทด้วยเห็นว่า จำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ เห็นว่า นายทวิม จำเลยขับรถเมล์ อันเป็นยานพาหนะเดินเครื่องจักรกลตามกฎหมาย ป.แพ่งมาตรา 437 ย่อมต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดความเสียหายกลับปล่อยปละไม่ปิดประตูรถเมล์ จำเลยที่ 2, 4, 6 เป็น



นายจ้าง ต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง และแม้พยานจำเลยอ้างว่าผู้เสียหายมีส่วนผิด ก้าวเท้าพลาดตกไปเองก็ตาม แต่ศาลเห็นว่าประตูรถเมล์เป็นสิ่งป้องกันมิให้เกิดอันตราย เมื่อรู้ว่าประตูเสียกลับไม่ซ่อมแซม และไม่ปิดประตูรถ ทำให้ผู้ตายพลัดตกไปตาย จึงเป็นความประมาทของจำเลยที่ 1 และจำเลยอื่นๆ ทุกคน ต้องรับผิดชอบผลแห่งละเมิดด้วย ซึ่งเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าขาดผู้ไร้อุปการะเป็นเวลา 20 ปี ซึ่งเป็นค่าสินไหมทดแทน

พิพากษาว่า จำเลยที่ 1, 2, 4, 5, 6 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งสิ้น 9,856,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันละเมิด และให้ออกหมายบังคับคดี ค่าบังคับคดี ไปยึดทรัพย์จำเลย มาชำระหนี้แก่โจทก์ต่อไป

นายนำ บิดาผู้เสียชีวิต เปิดเผยว่า ในฐานะพ่อ ได้ต่อสู้เรื่องนี้มานาน และตลอด 7 ปีที่ผ่านมา ก็ยังมีข่าวอุบัติเหตุที่ทำให้คนเจ็บคนตายแทบทุกวัน จนเมืองไทยแทบจะเป็นที่ 1 ในประเทศที่มีอุบัติเหตุสูงสุด จึงขอฝากให้กระทรวงคมนาคม ระมัดระวังการออกใบอนุญาตใบขับขี่สาธารณะให้เข้มงวด และต้องหมั่นระมัดระวังผู้ขับรถ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะถึง และบรรดาผู้ขับรถต้องหมั่นตรวจตรารถให้อยู่ในสภาพปลอดภัย ใครที่เคยมีประวัติขับรถเมล์ รถโดยสารชนคนตาย หรือประสบอุบัติเหตุร้ายแรง ก็ให้ยึดใบอนุญาตอย่าปล่อยไปขับอีก ส่วนรถที่เพิ่งเกิดอุบัติเหตุก็ไม่นำออกมาใช้วิ่งรับส่งผู้โดยสารอีกเหมือนอย่างปัจจุบัน ผมหวังว่าการตายของลูกสาวผม จะเป็นข้อเตือนใจให้ผู้ขับขี่ยรถต้องพึงระมัดระวัง รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพราะหากใช้ความระมัดระวัง ซ่อมแซมอุปกรณ์ที่บกพร่อง ก็ไม่ต้องมาจ่ายค่าสินไหมจำนวนมากเช่นนี้ แม้ลูกสาวผมจะตายไปแล้ว แต่ก็ไม่อยากให้ลูกใครต้องมาประสบเคราะห์กรรมอย่างเดียวกันอีก นายนำ กล่าว

หวังว่า “คดีตัวอย่าง” นี้ คงจะทำให้บรรดารถร่วมทั้งหลาย และบรรดาพนักงานขับรถเมล์ของ ชสมก.เอง ได้สำนึก ได้ตั้งสติ และลดความประมาทลงได้จริงๆ เพราะคนที่เคยใช้บริการเหล่านี้มาแล้วจะซาบซึ้งว่าขนส่งมวลชนไทยนั้นสุดยอดในด้านใดบ้าง

<http://www.manager.co.th/Crime/ViewNews.aspx?NewsID=9550000030714>



ฝรั่งเศสออกกฎหมายบังคับรถทุกคันติดเครื่องวัดแอลกอฮอล์

ฝรั่งเศสเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีประชาชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 31 % ประธานาธิบดีนิโกลาส์ ซาร์โกซี ผู้นำฝรั่งเศส ซึ่งเข้าสู่อำนาจในปี 2550 ถึงกับถือเป็นหนึ่งในนโยบายหลัก ตั้งเป้าลดอัตราการเสียชีวิตรายปีจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เหลือไม่เกิน 3,000 ราย ภายในปี พ.ศ. 2555 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2555 สำนักข่าวเอเอฟพี รายงานจากกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ว่ารัฐบาลฝรั่งเศส



ออกกฎหมายฉบับใหม่ กำหนดให้รถยนต์ที่วิ่งบนถนนทุกคัน รวมถึงรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ต้องมีเครื่องเป่าวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากลมหายใจติดไว้ในรถทุกคัน ตามมาตรการลดการดื่มสังสรรค์ขณะขับ ยวดยานพาหนะ ซึ่งเป็น 1 ใน 3 สาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนถนนทั่ว ฝรั่งเศส เจ้าหน้าที่ด้านความมั่นคงของฝรั่งเศสรายหนึ่งเปิดเผยว่า กฎหมายใหม่ในรูปแบบรัฐบัญญัติ ที่ตีพิมพ์เผยแพร่ในเอกสารราชการในวันนี้ กำหนดให้รถยนต์ทุกคันต้องมีเครื่องเป่าวัดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ยังไม่ผ่านการใช้และสามารถใช้งานได้ทันที โดยจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคมเป็นต้นไป ส่วนผู้ที่ฝ่าฝืน จะถูกปรับเป็นเงินครั้งละ 11 ยูโร (หรือประมาณ 455 บาท) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2555

ก็เป็นมาตรการที่แต่ละประเทศพยายามหาวิธีลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อันเนื่องมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แต่จะได้ผลมากน้อยแค่ไหน คงต้องติดตามข่าวกันต่อไป

<http://www.dailynews.co.th/world/15222>

จีนรณรงค์“ดื่มไม่ขับ”ปล่อยแคมเปญ “ดื่มแล้วขับคือฆาตกรรม”



เป็นความจริงที่ประจักษ์กันทั่วไปแล้วว่า ดื่มแล้วขับรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ไม่เพียงแต่ตัวเองที่ได้รับอันตราย ส่วนใหญ่จะเป็นเหตุให้ผู้ร่วมทางคนอื่นพลอยเดือดร้อน บาดเจ็บ และเสียชีวิตไปด้วยเป็นจำนวนมาก และดูเหมือนว่าประเทศจีนจะมีมาตรการในการลงโทษ “นักดื่ม” ที่ก่อเหตุ อย่างเข้มงวด จริงจัง

รายงานข่าวกล่าวว่า จากข้อมูลของสำนักงานชินหว่า พบว่าในช่วงเดือน พฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ที่ผ่านมามีรายงานจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการดื่มสุราแล้วขับรถ ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันเมื่อปีก่อน(2553) โดยมีจำนวนอยู่ที่ 17,700 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิต 231 คน

รายงานจากสำนักงานบริหารการจราจรจีน ระบุว่า หลังจากที่ทางการบังคับใช้กฎหมายอาญาเอาโทษอย่างจริงจังกับคนดื่มแล้วขับ จำนวนอุบัติเหตุและผู้กระทำความผิดฐานดื่มสุราแล้วขับชียานพาหนะเริ่มลดลงมาต่อเนื่อง ทั้งนี้กฎหมายอาญาจีนที่ปรับปรุงเพิ่มเติมล่าสุด ได้ระบุว่า การขับชียานพาหนะอันน่า จะก่อให้เกิดอันตราย อันได้แก่ ดื่มสุราแล้วขับ ขับแข่งบนถนน คือความผิดอาญาที่ไม่อาจยอมความฯ ขณะที่ก่อนหน้านี้กฎหมายดื่มแล้วขับ ยังไม่ใช้ความผิดอาญาจนกว่าจะเกิดความเสียหายต่อร่างกายและชีวิตผู้อื่นก่อน

และเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ ที่ตระหนักถึงปัญหาการดื่มสุราแล้วขับว่าเป็นภัย สาธารณะประเภทหนึ่ง ซึ่งนอกจากการบังคับใช้กฎหมายจริงจังแล้ว ยังได้มีการรณรงค์

กระตุ้นจิตสำนึกกับผิชอบในวงกว้าง และพยายาม สื่อสารผ่านสื่อมวลชน เพื่อให้พฤติกรรมเหล่านี้อ ลดหายไป ล่าสุดรัฐบาลจีนก็ได้ออกแคมเปญรณรงค์ชุด “ดื่มแล้วขับ คือฆาตกรรม” ผ่านสื่อทีวี และสื่อสิ่งพิมพ์ ซึ่งภาพผลงานของบริษัทเดนสึ (ปักกิ่ง) ที่ได้รับเลือกให้ ใช้ในการรณรงค์ครั้งนี้มี 2 ภาพ ได้แก่ “กฎแฉมืด” ซึ่งสามารถสื่อถึงการฆ่าโดยตรงที่สามารถเข้าใจในทันที ทุกครั้งที่หยิบกุญแจสตาร์ทเครื่องยนต์ เช่นเดียวกับ ภาพ “คนหรือใคร หลังพวงมาลัย” ที่สะท้อน พฤติกรรมอันขาดสติ ปล่อยเสือผ่านเคทไทม์หลุ่ร้ย หลังเมาเมายสุราและขับรถกลับบ้าน

เป็นการสื่อสาร บอกกล่าว ดึงเตือน ที่ชัดเจน ตรงประเด็น ไม่ต้องอ้อมค้อมเกรงใจคนที่จะทำผิด ที่สำคัญคือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง (ที่ถึงขั้นประหารชีวิตก็เคยมีมาแล้ว) ที่น่าเอาเป็นเยี่ยงอย่าง เพราะการที่ยังมีคนทำความผิดมากอยู่ นั้น แสดงว่าคนบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ

<http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9540000155567>

พบสื่อมวลชน

เมื่อวันที่ 26 – 27 ธันวาคม พ.ศ.2554 นายพรคมินทร์ ทันธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ(สคอ.) พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สำนักงาน ได้เข้าพบสื่อมวลชน ทั้งวิทยุ โทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์ต่างๆ เพื่อประชาสัมพันธ์การรณรงค์ลดอุบัติเหตุ พร้อมมอบชุดข้อมูลประกอบการดำเนินงานรณรงค์เฝ้าระวังป้องกันอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่ 2555 และชุดสื่อรณรงค์ ไว้เป็นที่ระลึก



เข้าพบ
นายสุระ เกษณะศิลา
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน)



เข้าพบ
คุณจินตนา จันทรไพบุลย์
บรรณาธิการข่าว
บริษัทสยามรัฐ จำกัด



เข้าพบ
นายจุติ ไกรเลิศ
ผู้อำนวยการฝ่ายประชาสัมพันธ์
บริษัทสยามสปอร์ต ซินดิเคท
จำกัด (มหาชน)



เข้าพบ
คุณพรอัปสร นิลจินดา
ผู้อำนวยการส่วนจัดและ
ควบคุมรายการ
สถานีวิทยุโทรทัศน์
แห่งประเทศไทย



เข้าพบ
นายณฤทัย เสกธีระ
รองบรรณาธิการบริหาร
หนังสือพิมพ์มติชน



เข้าพบ
คุณวuthินี กัททอง
ผู้สื่อข่าว
หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ



เข้าพบ
**ตัวแทนของหนังสือ
พิมพ์บ้านเมือง**



เข้าพบ
นายชัย ปทะคามินทร์
บรรณาธิการข่าวประจำวัน
บริษัท สี่พระยาการพิมพ์ จำกัด
(เดลินิวส์)



เข้าพบ
คุณศติพร ดลกิจ
ผู้ช่วยหัวหน้าข่าว
บริษัท ข่าวสด จำกัด



เข้าพบ
นายวันชัย วงศ์มีชัย
บรรณาธิการอาวุโส
บริษัท หนังสือพิมพ์แนวหน้า จำกัด

สคอ.ร่วมโครงการ "บ้ายบายแอลกอฮอล์"

วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555 นายกษิต วัชรรัตน์ ผู้จัดการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สำนักงานเข้าร่วมกิจกรรมและจัดบูธนิทรรศการในโครงการ "คนรุ่นใหม่ใส่ใจกฎหมาย บ้ายบายแอลกอฮอล์" ซึ่งจัดโดยสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ณ วิทยาลัยอาชีวศึกษานครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม นอกจากบูธนิทรรศการให้ความรู้แล้ว ยังมีการบรรยายพิเศษ โดย พ.อ.นพ.พงศ์ศักดิ์ ตั้งคณา ด้วย



"ก้าวต่อไปของการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%"

วันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2555 นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ นายกษิต วัชรรัตน์ ผู้จัดการสำนักงานฯ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สำนักงาน ได้เข้าร่วมกิจกรรม "ก้าวต่อไปของการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%" ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีนายยุทธ วัชยดิษฐ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน พร้อมกับการปล่อยขบวนรถจักรยานยนต์กว่า 200 คัน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานรณรงค์สวมหมวกนิรภัย และการลงนามบันทึกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง





สคอ.ร่วมงานแถลงข่าวการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

วันที่ 5 มกราคม 2555 นายกษิต วัชรรัตน์ ผู้จัดการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ได้เข้าร่วมงานแถลงข่าวสรุปผลอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ ของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมี นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน

สคอ.ร่วมพิธีเปิดศูนย์อำนวยการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ.2554 นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) และ นายกษิต วัชรรัตน์ ผู้จัดการฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรม พิธีเปิดศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2555 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมี นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานในพิธี



พิธีปล่อยแถวระดมพลรองรับเทศกาลปีใหม่ 2555

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2554 นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) และเจ้าหน้าที่สำนักงาน ได้เข้าร่วมกิจกรรม และจัดบุญนิตกรการ ในพิธีปล่อยแถวระดมพลรองรับเทศกาลปีใหม่ 2555 ณ ลานพระราชวังดุสิต โดยมี พลตำรวจเอกเปริยวพันธ์ ดามาพงศ์ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นประธานในพิธี ซึ่งภายในงานมีการจัดนิทรรศการจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อบริการประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัย ในการเดินทางกลับภูมิลำเนาช่วงเทศกาล โดยการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาต่างๆ ที่จะตามมาได้มาก



ข้อควรรู้ก่อนใช้ก๊าซ LPG หรือ NGV

นาทีนเชื่อว่าคนที่ใช้รถยนต์ คงแบกภาระค่าน้ำมันกันหนักอึ้ง เพราะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับสูงขึ้นทุกวัน ทำให้หลายคนเริ่มมองหาทางออกเพื่อประหยัดรายจ่าย และหนึ่งในทางเลือกที่คนส่วนใหญ่กำลังสนใจกันไม่น้อย ก็คือการเปลี่ยนมาใช้ก๊าซที่มีราคาถูกกว่ามาก แต่ก็มักมีคำถามตามมาในเรื่องความปลอดภัย เพราะเราจะเห็นขีวารถที่ใช้ก๊าซระเบิดอยู่บ่อย ก็เลยอยากรนำเอาข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ก๊าซอย่างปลอดภัยมาฝากกัน

ก๊าซแอลพีจี คืออะไร?

ก๊าซแอลพีจี (Liquefied Petroleum Gas: LPG) หรือ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว คือพลังงานธรรมชาติประเภทหนึ่งที่ชาวบ้านทั่วไปรู้จักกันในนาม “ก๊าซหุงต้ม” เป็นก๊าซที่ไม่มีสี ไม่มีกลิ่น เบากว่าน้ำ แต่หนักกว่าอากาศ จึงลอยอยู่ในระดับต่ำ มีการสะสมและลุกไหม้ได้ง่าย ดังนั้นเมื่อมีการนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ จึงมีข้อกำหนดให้เติมสารมีกลิ่น เพื่อเป็นการเตือนภัย หากเกิดการรั่วไหลขึ้น

ในบ้านเราก๊าซหุงต้มหรือแอลพีจี ได้มาจากการกลั่นน้ำมันและบ่อก๊าซธรรมชาติ ในสัดส่วนที่เท่ากัน (ปตท.ยังมีเหลือจัดส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศด้วยนะ) ก๊าซหุงต้มมีคุณสมบัติอย่างหนึ่งที่สามารถนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ได้ก็คือ เป็นก๊าซที่มีค่าออกเทนสูงโดยธรรมชาติ มีสถานะคือ มีสภาพเป็นก๊าซและเป็นของเหลว ซึ่งก๊าซแอลพีจีจะถูกบรรจุเป็นของเหลวใส่ถังภายในใต้แรงดันสูง (แต่ยังต่ำกว่าเอ็นจีวี) เพื่อให้ขนถ่ายง่าย เมื่อนำไปใช้งานจะกลายเป็นไอ ซึ่งนอกจากจะนิยมใช้แอลพีจีในครัวเรือนแล้ว ปัจจุบันยังมีการนำก๊าซแอลพีจีมาใช้แทนน้ำมันเบนซิน ในรถยนต์ เนื่องจากราคาถูกกว่าและมีค่าออกเทนสูงถึง 105 ทำให้เมื่อนำมาใช้กับรถยนต์แล้วมีประสิทธิภาพสูง สมรรถนะทัดเทียมกับรถที่ใช้ระบบน้ำมันเดิม จนผู้ขับที่ไม่มีความรู้สึกแตกต่างระหว่างการใช้น้ำมันหรือก๊าซแอลพีจี



คุณสมบัติของก๊าซแอลพีจี

1. ก๊าซแอลพีจี อยู่ในรูปของเหลว และมีความดันต่ำ ถึงก๊าซแอลพีจีมีความหนาแน่นมากกว่าน้ำมันเบนซินมาก ทำให้โอกาสที่จะเกิดการระเบิดจากถังเนื่องจากการชนเป็นไปได้น้อย
2. ก๊าซแอลพีจี ไม่ก่อให้เกิดสารตกค้างใด ทำให้การจุดระเบิดสะอาดหมดจด และยืดอายุการใช้งานได้
3. ก๊าซแอลพีจี มีออกเทนสูงกว่าน้ำมันเบนซิน จึงส่งผลให้การสตาร์ทและการทำงานของเครื่องยนต์มีความสมบูรณ์มากขึ้น
4. ราคาต่าก๊าซถูกกว่าน้ำมันเบนซินหรือดีเซล ทั้งปัจจุบันและอนาคต
5. ช่วยป้องกันปัญหาที่เรียกว่ารถกินน้ำมันเครื่องเพราะการสึกหรอของชิ้นส่วนเมื่อใช้ก๊าซมีน้อยกว่า
6. ยืดอายุการใช้งานของเครื่องยนต์
7. เครื่องยนต์เดินได้ราบเรียบกว่าในรถที่ต่ำกว่า ถ้าหากได้รับการติดตั้งอย่างถูกต้อง



ข้อควรระวังสำหรับการใช้ LPG ในรถยนต์

1. ต้องรู้ว่าก๊าซหุงต้มคือก๊าซที่หนักกว่าอากาศ เมื่อมีการรั่วซึมจะเกาะกลุ่มกันอยู่บนพื้นในระดับต่ำ
2. ควรจะต้องตรวจเช็คการรั่วซึมตามจุดต่างๆ อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
3. ก่อนที่จะมีการถอดชิ้นส่วนอุปกรณ์ในระบบก๊าซ จะต้องปิดวาล์วที่ถังก๊าซให้สนิท
4. จะต้องไม่เติมก๊าซมากกว่าร้อยละ 80 ของความจุของถัง
5. ในการเติมก๊าซทุกครั้งอาจจะมีการรั่วซึมออกมาเล็กน้อยตรงหัวเติมก๊าซ ให้ระวังประกายไฟในขณะนั้น
6. การจอดรถหลังเลิกใช้งาน เมื่อจอดรถในที่จอด เช่น โรงรถ ควรจะปิดวาล์วที่ถังแก๊ส
7. โรงจอดรถถ้าเป็นไปได้ควรจะเป็นที่ๆ มีอากาศถ่ายเทได้สะดวก โดยเฉพาะในระดับพื้นดินต้องโปร่งและโล่ง
8. ถ้านำรถที่ใช้ก๊าซเข้าตรวจเช็คสภาพรถยนต์ตามปกติ ควรจะให้มีก๊าซในถังเหลือน้อยที่สุด
9. ในรถรุ่นที่ต้องปรับตั้งลิ้นไอดีโอเสียแบบกลไก ก็จะต้องมีการปรับตั้งระยะห่างของลิ้นตามปกติอย่างเข้มงวด
10. LPG จะถูกเผาไหม้ช้ากว่าน้ำมันเบนซิน การปรับตั้งไฟจุดระเบิดจึงต้องปรับตั้งล่วงหน้าเพื่อเผาไหม้ได้หมดจด
11. LPG ต้องใช้ประกายไฟจากหัวเทียนเข้มข้นกว่าที่ใช้ในน้ำมันเบนซิน จึงต้องเลือกใช้หัวเทียนให้ถูกต้องกับค่าความร้อน
12. LPG มีค่าออกเทนประมาณ 91- 125 ดังนั้นรถที่จะติดตั้งก๊าซหุงต้ม ควรจะมีอัตราส่วนกำลังอัดตั้งแต่ 10:1 ขึ้น

ทั้งนี้ รถยนต์ที่ใช้ LPG ถ้าวัดเคราะห์กันในเรื่องของความปลอดภัยแล้ว มีความปลอดภัยไม่น้อยกว่ารถใช้น้ำมันเบนซิน โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนทั้งด้านหน้าหรือท้ายรถ เพราะวาล์วนิรภัยจะทำการปิดล็อกทันทีโดยอัตโนมัติ เมื่อมีก๊าซรั่วไหลออกจากถังในอัตราที่ผิดปกติจากการใช้งาน ในขณะที่ถังน้ำมันเบนซินเมื่อถูกชน ยังมีโอกาสแตกรั่วทำให้น้ำมันรั่วไหลลงพื้น

ดังนั้น ก่อนจะนำรถที่ใช้แก๊สอยู่เป็นประจำไปติดตั้งแก๊สแอลพีจี ควรจะปรับปรุงเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ที่สุดเสียก่อน ถึงแม้เครื่องยนต์ทุกวันนี้จะถูกพัฒนาให้ทันสมัยด้วยเทคโนโลยีที่สูง แต่อุปกรณ์ในการติดตั้งแก๊สและกรรมวิธีในการติดตั้ง ก็ได้รับการพัฒนาให้ตามทันกับการพัฒนาของรถยนต์เช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นการติดตั้งในระบบดูด หรือในระบบฉีด ก็ไม่มีปัญหาสำหรับการใช้งานอีกต่อไป เพราะฉะนั้น การวิตกกังวลเรื่องการสึกหรอของเครื่องยนต์เมื่อใช้แก๊ส จึงไม่ใช่ปัญหาที่จะต้องนำมาขบคิดกันแล้ว เพราะปัจจุบันในหลายๆภูมิภาคของโลก มีรถยนต์ที่ติดตั้งแก๊ส LPG ที่ใช้ร่วมกับน้ำมันเบนซินมากนับล้านคัน โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศยุโรปที่เข้มางดวดขันในเรื่องของสิ่งแวดล้อม เพราะแก๊ส คือพลังงานที่สะอาด และประหยัด

แก๊สเอ็นจีวีคืออะไร?

แก๊สเอ็นจีวี (Natural Gas for Vehicle: NGV) มีภาษาเชิงวิชาการว่า แก๊สซีเอ็นจี (Compressed Natural Gas: CNG) คือแก๊สธรรมชาติที่มี "มีเทน" เป็นส่วนประกอบหลักและถูกอัดจนมีความดันสูง ซึ่งในบางประเทศเรียกว่า "แก๊สธรรมชาติอัด" (ซีเอ็นจี) ซึ่งถูกอัดที่แรงดัน 200 bar หรือ 3,000 psi และถูกกักเก็บไว้ในถังบรรจุแก๊สธรรมชาติอัดที่ถูกผลิตขึ้นมาเป็นพิเศษให้สามารถรองรับแรงดันได้ โดยมีสภาพเป็นแก๊สหรือไอที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศ โดยมีค่าความถ่วงจำเพาะต่ำกว่าอากาศ จึงเบากว่าอากาศ เมื่อเกิดการรั่วไหลจะฟุ้งกระจายไปตามบรรยากาศอย่างรวดเร็ว จึงไม่มีการสะสมลุกไหม้บนพื้นราบ

คุณสมบัติของแก๊สเอ็นจีวี

1. อุณหภูมิติดไฟของแก๊สเอ็นจีวีนั้นสูงกว่าเชื้อเพลิงอื่นๆ ติดไฟยาก ทำให้ลดความเสี่ยงของการเกิดไฟไหม้เมื่อแก๊สรั่วหรือเกิดอุบัติเหตุ
 2. แก๊สเอ็นจีวี ถูกจัดเก็บอยู่ในรูปไอซึ่งมีแรงดันสูง จึงทำให้ไม่อาจเข้าไพลสม จึงไม่ก่อให้เกิดการผสมกันระหว่างแก๊ส จึงลดโอกาสในการติดไฟและระเบิดได้
 3. แก๊สเอ็นจีวี ก่อให้เกิดการเผาไหม้ที่สะอาดหมดจด และไม่ก่อให้เกิดการสกปรกของน้ำมันเครื่อง จึงสามารถยืดอายุการใช้งานของน้ำมันเครื่องได้
 4. แก๊สเอ็นจีวี ไม่ก่อให้เกิดสารตกค้างใด ทำให้การจุดระเบิดสะอาดหมดจด และยืดอายุการใช้งานได้
 5. แก๊สเอ็นจีวี ไม่ส่งผลเสียต่อลูกสูบและกระบอกสูบ ทำให้เกิดการหล่อลื่นที่มีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้อายุการใช้งานยาวนานขึ้น
 6. แก๊สเอ็นจีวี มีออกเทนสูงกว่าน้ำมันเบนซิน จึงส่งผลให้การสารถและการทำงานของเครื่องยนต์มีความสมบูรณ์มากขึ้น
 7. แก๊สเอ็นจีวี ก่อให้เกิดการเผาไหม้ที่สะอาดหมดจด ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น จึงช่วยลดมลพิษ และส่งผลต่อการลดมลพิษในอากาศโดยตรง
 8. มีสัดส่วนของคาร์บอนน้อยกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่นและมีคุณสมบัติเป็นแก๊ส ทำให้การเผาไหม้สมบูรณ์มากกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น และปริมาณไอเสียที่ปล่อยออกจากเครื่องยนต์ใช้แก๊สธรรมชาติ มีปริมาณต่ำกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น
 9. เป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่ก่อให้เกิดควันดำหรือสารพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน จึงสามารถลดปัญหามลพิษทางอากาศ ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น
 10. เป็นเชื้อเพลิงที่สามารถผลิตได้ในประเทศ จึงมีราคาถูกกว่าน้ำมัน และสามารถประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการลดการนำเข้าน้ำมันดิบ
 11. เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ที่มีความปลอดภัยมากที่สุด เพราะมีคุณสมบัติเบากว่าอากาศ ดังนั้นเมื่อเกิดรั่วไหล แก๊สเอ็นจีวีจะไม่สะสมอยู่บนพื้นดินจนเกิดการลุกไหม้เหมือนเชื้อเพลิงอื่นๆ และอุณหภูมิที่จะทำให้อากาศสามารถติดไฟในอากาศเองได้ก็ต้องสูงถึง 650 องศาเซลเซียส
- อย่างไรก็ตาม รถยนต์ที่จะใช้แก๊สเอ็นจีวีได้ต้องเป็นรถที่มีเครื่องยนต์ ซึ่งสร้างขึ้นมาก่อนเพื่อรองรับการใช้งานแก๊สเอ็นจีวีโดยเฉพาะ หรือไม่ก็ต้องเป็น "เครื่องยนต์ระบบเชื้อเพลิงสองระบบ" หรือ "เครื่องยนต์ระบบเชื้อเพลิงร่วม" ที่ผ่านการดัดแปลงและติดตั้งอุปกรณ์พิเศษ ที่ทำให้เครื่องยนต์ใช้ได้ทั้งน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล และแก๊สเอ็นจีวี ปัจจุบันอุปกรณ์สำหรับการดัดแปลงเครื่องยนต์ดังกล่าวต้องนำเข้าจากต่างประเทศ จึงมีราคาค่อนข้างสูง ซึ่งอุปกรณ์ใช้แก๊สเอ็นจีวีระบบ "เครื่องยนต์ระบบเชื้อเพลิงร่วม" (ดีเซล-เอ็นจีวี) มีราคาสูงถึง 400,000-500,000 บาท และอุปกรณ์ใช้แก๊สเอ็นจีวีระบบ "เครื่องยนต์ระบบเชื้อเพลิงสองระบบ" (เบนซิน-เอ็นจีวี) มีราคา 30,000-50,000 บาท นอกจากนี้ รถเอ็นจีวีจะมีกำลัง "ต่ำ" กว่ารถทั่วไปตามท้องตลาด แต่ถ้าวิ่งในเมืองปัญหาคือจะไม่ผลกระทบบมากนัก

จุดเด่นของแอลพีจี

1. ค่าติดตั้งถูกกว่า ขึ้นอยู่กับอุปกรณ์ ถ้าเป็นระบบดูดแก๊ส (Mixer) มีค่าใช้จ่าย 15,000-28,000 บาท ส่วนระบบฉีดแก๊ส (Injection) มีค่าใช้จ่ายราวๆ 35,000-43,000 บาท
 2. มีความจุแก๊สมากกว่า กล่าวคือ ถังแก๊สที่มีขนาดเท่ากัน แต่แอลพีจีสามารถบรรจุปริมาณแก๊สได้มากกว่า
 3. มีสถานบริการมากกว่า
- ### ข้อด้อยแอลพีจี
1. เป็นแก๊สที่ติดไฟง่ายกว่าเอ็นจีวี มีราคาสูงกว่า
 2. ภาครัฐมีแผนที่จะปล่อยราคาก๊าซให้ลอยตัวเป็นไปตามกลไกตลาด ซึ่งจะส่งผลให้แก๊สแอลพีจี มีราคาสูงขึ้นอีกในอนาคต

จุดเด่นของแก๊สเอ็นจีวี

1. ภาครัฐให้การสนับสนุน มีนโยบายในเรื่องของการกำหนดราคา ทำให้ราคาอยู่ในการควบคุม
 2. มีรถยนต์ที่ใช้เอ็นจีวี ประกอบจากโรงงานโดยตรง
 3. ปลอดภัยกว่า ทั้งในแง่คุณสมบัติของถังเองที่เบากว่าอากาศ เมื่อเกิดการรั่วไหล ก็จะฟุ้งกระจายไปบนอากาศ อย่างรวดเร็ว และอยู่ที่ระดับติดตั้งเอ็นจีวี ผ่านการรับรองจาก ปตท.
- ### ข้อด้อยแก๊สเอ็นจีวี
1. สถานบริการมีจำนวนน้อย
 2. ค่าติดตั้งค่อนข้างสูง โดยระบบดูดแก๊สจะมีค่าใช้จ่าย 38,000-43,000 บาท ส่วนระบบฉีดแก๊ส เป็นระบบที่มีข้อเสีย ควบคุมการจ่ายแก๊สตามลำดับการจุดระเบิดของเครื่องยนต์จะมีค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 58,000-63,000 บาท

ได้รับข้อมูลเบื้องต้นกันไปแล้ว ต่อไปก็เป็นหน้าที่ของคุณๆ ที่จะต้องตัดสินใจกันเองแล้วว่า จะเลือกพลังงานทางเลือกชนิดใด และมีข้อควรระวังอะไรบ้าง

นำร่องตำรวจจราจรหญิง หวังลบภาพ“รัดไถ่ ใบสั่ง”

ในความรู้สึกของผู้ใช้รถใช้ถนน ดูเหมือนส่วนใหญ่จะมีความรู้สึกด้านลบกับตำรวจจราจร และภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในมุมมองของประชาชนทั่วไป ก็คือคนที่ชอบรัดไถ่เงินจากผู้ทำผิดกฎหมาย ทั้งที่ในอีกมุมหนึ่ง ตำรวจจราจรเป็นอาชีพที่ต้องใช้ความอดทน เหน็ดเหนื่อย และเสี่ยงชีวิตอยู่ตลอดเวลา ท่ามกลางการจราจรที่แออัดบนถนน

ด้วยเหตุนี้ จึงได้เริ่มมีโครงการนำร่องตำรวจจราจรหญิงขึ้นมา เพื่อสร้างภาพพจน์ใหม่ในแวดวงตำรวจจราจร โดยเมื่อวันที่ 23 มกราคม พ.ศ.2555 ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล พล.ต.ท.วินัย ทองสอง ผบ.ชน. และ พล.ต.ต.วรศักดิ์ นพสิทธิพร รอง ผบ.ชน. ซึ่งดูแลรับผิดชอบด้านการจราจร ได้เล่าถึงที่มาของโครงการว่า เนื่องกำลังพลในการทำงานจากเจ้าหน้าที่ตำรวจชายที่มีอยู่ยังมีไม่เพียงพอ ก็เริ่มหันมามองดูตำรวจหญิงที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก จึงคิดไปทำการฝึกอบรมเรื่องจราจรให้ความรู้เบื้องต้นกับตำรวจหญิงซึ่งมีอยู่ 95 คน แล้วถามความสมัครใจว่าใครต้องการเป็นตำรวจจราจรหญิงบ้าง ซึ่งก็มีผู้อาสาสมัครมาจำนวน 18 คน จึงนำมาฝึกอบรมเรื่องของทฤษฎีเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการปฏิบัติเกี่ยวกับหน้าที่จราจรเป็นเวลา 1 เดือน ส่วนเรื่องข้อบังคับการยานยนต์นั้นทุกคนเป็นอยู่แล้วไม่ต้องฝึกอะไรมาก

พล.ต.ท.วินัย กล่าวว่า ชุดปฏิบัติการพิเศษจราจรหญิงนี้มีความสามารถทัดเทียมเท่ากับตำรวจชาย และเชื่อว่าจะทำให้ภาพลักษณ์การกวดขันวินัยจราจร การออกไปสั่งของตำรวจมีความนุ่มนวลมากขึ้น ขณะเดียวกันก็มีความอ่อนน้อมถ่อมตนด้วย เบื้องต้นจะมีการทดลองปฏิบัติหน้าที่ 2 เดือน หากได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ก็จะให้ทุกกองบังคับการตำรวจนครบาลส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจหญิงเข้ามาฝึกอบรม เพื่อจะได้มีตำรวจจราจรหญิงออกปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับตำรวจชาย ในการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนต่อไป ซึ่งตำรวจจราจรหญิงชุดนี้ก็ได้ออกปฏิบัติหน้าที่เป็นครั้งแรกในงานเทศกาลตรุษจีนที่เยาวราช โดยนำขบวนเสด็จพระราชดำเนินของสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ซึ่งเสด็จพร้อมด้วยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

“สำหรับภาพพจน์ด้านลบของตำรวจจราจรที่มีการรัดไถ่เงินจากประชาชนบนท้องถนนนั้นทางเราเชื่อว่าเจ้าหน้าที่ของเราชุดนี้ จะปฏิบัติหน้าที่อย่างสุดความสามารถในทางที่ดีขึ้นได้” ตำรวจจราจรหญิงคนหนึ่งยืนยัน

การใช้รถใช้ถนน หากผู้ขับขี่ทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดก็คงไม่มีปัญหาอะไร แต่สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามแล้วถูกจับ ได้รับโทษปรับหรือใบสั่งนั้นก็สิ่งที่ถูกต้องแล้ว แต่หากทำความผิดแล้วไว้วางใจไม่พอใจ นี่ก็ไม่ใช่ว่าสิ่งที่ถูกต้องเช่นกัน

อ่านรายละเอียดที่ : <http://thaipost.net/x-cite/240112/51530>

