

### สังคมสุภาพ

ชาติชาย มุกสง  
kchatichai@yahoo.com  
ศูนย์ศึกษานโยบายสาธารณะ  
คณะสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์  
มหาวิทยาลัยมหิดล

# การลดอุบัติเหตุใหญ่ขึ้น ต้องลดการสร้างสังคมแห่งความเสี่ยง

**ก**ารดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมที่ทางหน่วยงานทางราชการใช้มาโดยตลอดในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน และยังเพิ่มมากขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวตามประเพณี ที่คนจำนวนมากจะต้องเดินทางกลับบ้าน ก็คือการณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร เน้นการณรงค์ผ่านสื่อมวลชนต่างๆ และก็ยังตีบและเข้มข้นมากขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมาเห็นมีเป้าหมายที่จะลดการสูญเสียไม่ให้มากกว่าปีก่อนด้วยการเอาสถิติมาสะท้อนให้เห็นถึงความน่ากลัวของการสูญเสียที่เกิดขึ้น

ถ้าจะว่าไปแล้ว การแก้ปัญหาด้วยวิธีการรณรงค์ซึ่งได้ใช้เป็นวิธีการแก้ปัญหาหลักมาโดยตลอดนั้น นอกจากจะไม่ได้เป็นความพยายามจะเข้าไปแก้ที่ต้นตอหรือรากเหง้าที่แท้จริงของปัญหาแล้ว ยังเป็นการเน้นการแก้ปัญหาไปที่ระดับพฤติกรรมของบุคคลผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก ซึ่งเป็นวิธีการที่หลักประกันที่แน่นอนไม่ได้ว่าจะสามารถแก้เฉพาะตรงปลายเหตุเช่นนี้แล้วปัญหาจะลุกลาม เพราะถ้ามีผู้ออกมาให้รถใช้ถนนกันเป็นจำนวนมาก เช่นเดิม ก็ยังต้องเสี่ยงภัยจากอุบัติเหตุอยู่เช่นเดิม

อันที่จริงถ้าพิจารณาให้ลึกลงไปแล้ว ปัญหาอุบัติเหตุก็เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงสภาพสังคมไทยโดยรวมได้อย่างชัดเจน เพราะปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากปัจจัยที่หลากหลาย และซับซ้อน และยังแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาประเทศที่บิดเบี้ยวได้เป็นอย่างดี ดังจะยกมาให้เห็นคือ

**ประการแรก** ความพิกลพิการและความไม่เท่าเทียมกันของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม ที่เน้นให้ภาคเมืองเป็นแหล่งศูนย์กลางที่ครอบครองทรัพยากรและความเจริญเอาไว้จำนวนมาก จนต้องดูดซับเอาผู้คนและแรงงานให้ต้องตั้งถิ่นฐานและภูมิภาคห่างไกลไปเป็นกลไกสำคัญในการผลิตในฐานะแรงงาน เพื่อแบ่งแย่งเอาทรัพยากรเหล่านั้นเพื่อดำรงชีพ รวมทั้งยังดึงกลุ่มชนกึ่งชนบทที่ยังอยู่ในชนบท หลังจากล้มเหลวในการผลิตภาคเกษตรซึ่งที่เคยเป็นวัฒนธรรมการผลิตที่เขามีความสัมพันธมามาก่อน

**ประการที่สอง** การพัฒนาระบบขนส่งของชาติที่พัฒนา โดยล่าเอียงให้ประชาชนส่งทาง

ถนนเป็นเส้นทางหลักขึ้น เพื่อให้คนใช้รถยนต์ส่วนตัว ในขณะที่เดียวกันไม่ได้พัฒนาระบบขนส่งมวลชนแบบอื่นๆ ให้เป็นทางเลือกแก่ประชาชน เช่น ไคร่ๆ ก็ทราบบว่ารถไฟเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่ชนคนได้มาก ถูกกว่า สะดวกกว่า และปลอดภัยกว่ารถยนต์

แต่ถ้าไปดูประวัติศาสตร์การพัฒนาการคมนาคมในเมืองไทยที่ผ่านมา จะพบว่าทางรถไฟหลังจากที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๕-๖ แล้ว ก็มีการสร้างเพิ่มขึ้นน้อยมาก ในขณะที่ถนนในช่วงแรกๆ ก็มีไม่มากนัก แต่ในช่วงหลังการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติในทศวรรษ ๒๕๐๐ เป็นต้นมา ประเทศไทยมีการตัดถนนเป็นจำนวนมากและเป็นแหล่งการหารายได้ของนักการเมืองทั้งระดับท้องถิ่นและระดับชาติกันตลอดมา

ซึ่งนี่ก็อาจจะเป็นแรงจูงใจทางนโยบายที่สำคัญซึ่งทำให้เหล่านักการเมืองเก่งกันมากในการคิดหาอภิสิทธิ์ในการสร้างถนนและสะพานแล้วก็ตั้งบริษัทขึ้นมารับเหมานั้นไป ลองไล่ดูในสภาไทยก็จะพบว่าที่ติดตั้งเดิมของทางผู้ทรงเกียรติหลายท่านล้วนมาจากเจ้าแคว้นมาทั้งสิ้น แล้วอย่างนี้จะมียุทธศาสตร์หรือโครงการไหนจะไปหาเรื่องยุบสภาสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นให้เป็นทางคู่หรือขยายให้ทั่วถึงทุกจังหวัดไปทำไม ในเมื่อธุรกิจนี้ใครที่หากินอยู่ไปกันไม่ได้เลยกับกิจการรถไฟ และที่สำคัญการสร้างถนนจะสามารถขยายรถยนต์และขายน้ำมันได้กำไรเพิ่มขึ้นอีกอ้อ แล้วนักธุรกิจการเมืองที่ไหนเขาจะไม่เห็นล่ะ ในเมื่อชาวบ้านอย่างเรายังมองไม่เห็นเลย

นี่อาจเป็นปัจจัยที่อธิบายด้วยเหตุผลทางการเมืองและนโยบายที่สำคัญของการคมนาคมไทย ที่เราไม่ค่อยจะให้ความใส่ใจกันมากนัก

**ประการที่สาม** เป็นการพิจารณาในมิติของวัฒนธรรมซึ่งได้เคยเสนอผ่านคอลัมน์นี้ไปแล้ว หลังสงครามที่ผ่านไปผ่านมาแล้ว วัฒนธรรมเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างไร (ดูในชาติชาย มุกสง, (๒๕๕๗) "การรณรงค์ 'เมาไม่ขับ' ยังไม่เพียงพอต่อการสร้างสังคมสุภาพชนบทท้องถนน", สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์, ปีที่ ๕๑ ฉบับที่ ๔ วันที่ ๑๕-๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๗) แต่ที่อยากเพิ่มเติมก็คือ

ว่า วัฒนธรรมการบูชาวัตถุในสังคมบริโภคนิยมทุกวันนี้ วัตถุหลายอย่างได้กลายเป็นเครื่องแสดงฐานะทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้คนอย่างเห็นได้ชัด ไม่เว้นแม้แต่รถยนต์ซึ่งนอกจากประโยชน์ใช้สอยแล้ว ยังเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงความร่ำรวยและทันสมัยมีรสนิยมของผู้ขับที่อีกด้วย โดยเฉพาะในสังคมชนบทถ้าขับรถราคาแพง กลับบ้านก็เป็นการเซ่นไหว้ทางที่ต่อตัวเองและญาติพี่น้องไม่น้อยทีเดียว เมื่อรวบรวมกับความสะดวกสบายในการเดินทางและไม่ต้องไปเบียดเสียดกับคนแปลกหน้าแล้ว มีใครบ้างที่ไม่อยากขับรถส่วนตัวกลับบ้าน ยังมีทางหลวงดีๆ เช่นทุกวันนี่ด้วยแล้ว

ด้วยเหตุปัจจัยดังกล่าว ผลที่ออกมามีจริงก็คือว่า เมื่อถึงเทศกาลวันหยุดยาวที่ผู้คนหลั่งไหลกันกลับภูมิลำเนา ผนวกกับพื้นที่ขงเที่ยวที่เบียดเมืองกรุงและชีวิตการทำงานที่เคร่งเครียด ที่ต่างก็ใช้พาหนะเป็นรถยนต์หลากหลายขนาดและยี่ห้อ เพราะรถไฟนอกจากไม่เคยปรับปรุงการบริการ แต่คนก็ยังเบียดเสียด กันกลับบ้านแน่นอนก็เพราะรถน้อย และต้องใช้รางเดียวที่สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ๖๐ พรรษาที่ทำได้จริงที่สร้างไว้ให้ ก็ยังไม่มีการปล่อยเช่าเพิ่มเติม ไม่ว่าจะเจริญขึ้นอย่างไรก็ตาม ถ้าดูข่าวที่จังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามันประสบวินาศภัยเมื่อเร็วๆ นี้ ก็สะท้อนว่าแม้แต่จังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญที่ผู้คนหลั่งไหลไปเที่ยวจำนวนมากในแต่ละปี ก็ไม่มีทางรถไฟไปถึงเลย จึงไม่สามารถขนส่งทางรถไฟได้เลยเมื่อฉุกเฉินเช่นนั้น นำแปลกใจใหม่ครับ

เมื่อสังคมได้กำหนดโครงสร้างและระบบการขนส่งให้ถนนและรถยนต์เป็นระบบหลักของการคมนาคมขนส่งเช่นนี้ ก็เท่ากับว่าสังคมได้ออกแบบสังคมไทยให้กลายเป็น "สังคมแห่งความเสี่ยง" (Risk Society) แล้วก็ให้ชาวบ้านเผชิญชะตากรรมเอาเองว่าใครจะดวงดีกว่าใคร หรือใครจะมีพระศิวะช่วยคุ้มครองเพราะอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากคนแก่อย่างเดียว ยังมีสาเหตุอื่นอีกมาก

สรุปก็คือ สังคมไทยได้กลายเป็นสังคมแห่งความเสี่ยงในการเดินทางคมนาคมสัญจร ทั้งนี้ก็เป็นเพราะสังคมเราได้สร้างปัจจัยเสี่ยงอันเป็นผลจากนโยบายสาธารณะ

(หรือพูดตรงๆ ก็คือการเมืองนั่นเอง) มาโดยตลอด และไม่เคยมองคิดทางแก้ปัญหาตรงรากเหง้าที่แท้จริงเลย

พูดถึงที่สุดแล้ว ผมก็ยอมรับในความเอาใจจริงและความตั้งใจทุ่มเทของทีมงานการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรและผู้มีส่วนรวมรวมทั้งทุกคนในระบบสุขภาพเองว่ามีความหวังดีที่จะแก้ปัญหาอย่างจริงจัง แต่อยากจะทำให้พยายามพิจารณาปัญหาให้ลึกซึ้งรอบคอบมากขึ้น เพราะการแก้ปัญหาด้วยกระบวนการที่คนตีผิดผลัดแล้วไม่เปลี่ยนแปลงกระบวนการหรือใช้สมมติฐานที่อาจจะไม่นำไปสู่การแก้ปัญหาที่แท้จริงได้สำเร็จก็ได้

การแก้ปัญหาจราจรดีด้วยการรณรงค์อย่างเดียวจึงอาจยังไม่เพียงพอ แต่จะต้องลดความเสี่ยงของผู้คนในสังคมด้วยการสร้างทางเดินเท้าทางคนเดินคนขี่จักรยาน ซึ่งต้องเน้นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่ขนส่งคนได้ดีละมกๆ อย่างสะดวกปลอดภัยแบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีผลดีต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย อย่างที่ญี่ปุ่นและยุโรปทำได้อย่างแพร่หลาย และอาจจะต้องกล่าวในที่นี้ด้วยว่าในกรุงเทพฯ และปริมณฑลเองระบบการขนส่งที่เหมาะสมที่สุดก็คือรถไฟไม่ผ่านดิน ใต้ดิน หรือลอยฟ้าได้ทั้งหมด

ถ้าทำได้อย่างจริงจังการเกิดอุบัติเหตุกันถึงแม้จะเป็นไปได้สูง แต่ก็อาจมีสาเหตุอื่นๆ ที่หลายประการที่อุบัติเหตุไม่เกิดขึ้นเลยนั้นย่อมเป็นไปได้

