



เหตุใดเด็ก เสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน

พัฒนาการมาพร้อมวัย เกณฑ์อายุ บ่งบอกความพร้อมขับ



ความปลอดภัยบนท้องถนนมี 3 องค์ประกอบหลักคือ คน รถ ถนน จากข่าวอุบัติเหตุขี้นรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ หรือบิ๊กไบค์ โดยเด็กอายุ 13 ปี สร้างเสียงวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักโดยเฉพาะตัวผู้ขับขี่ยังเป็นผู้เยาว์ กฎหมายไม่อนุญาตขับขี่ไม่ว่ารถประเภทใด

เฉพาะรถจักรยานยนต์ (จยย.) จะขออนุญาตขับขี่ได้ก็ต้องอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี ซึ่งเป็นแค่ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและใช้รถได้ไม่เกิน 110 ซีซี ต้องอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี จึงมีโอกาสดำเนินการอย่างเต็มตัว

เกณฑ์อายุสำคัญอย่างไรกับการขับขี่ สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวัยเด็กและเยาวชน เป็นตัวชี้วัดสำคัญ

ภาพรวมการเสียชีวิตทางถนนของเด็กและเยาวชนอายุต่ำกว่า

20 ปี ซึ่งส่วนใหญ่มาจากอุบัติเหตุรถ จยย. ในปี 60 พบมีเฉลี่ยเกือบ 3,800 คน ต่อปี โดยเฉพาะ 2 กลุ่มที่พบแนวโน้มสูญเสียเพิ่มขึ้นต่อเนื่องคือ กลุ่มอายุ 10-14 ปี และกลุ่มอายุ 15-19 ปี

จากการรวบรวมข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี (ปี 56 - 60) กลุ่ม

อายุ 10-14 ปี เสียชีวิตรวม 3,058 คน ขณะที่กลุ่มอายุ 15-19 ปี เสียชีวิตรวม 11,203 คน



เฉพาะกลุ่มอายุ 15-19 ปี เมื่อปี 60 มีผู้เสียชีวิต 2,609 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 61.4 คนต่อประชากรแสนคน ซึ่งสูงกว่าช่วงวัยอื่น และมากกว่าค่าเฉลี่ยทุกกลุ่มอายุถึง 2 เท่า

ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะกะทะโทก อาจารย์ภาควิชา วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดเกณฑ์อายุผู้ขับขี่ว่า เป็นเพราะพัฒนาการแต่ละช่วงวัยที่มีความแตกต่าง ยกตัวอย่าง วัยประถมหากสอนเรื่องเหตุผลก็ยังไม่เข้าใจ พัฒนาการเรียนรู้ยังไม่ถึง ขณะที่ช่วงวัยรุ่นถือเป็นช่วงที่มี "ความเสี่ยง" หลายตัว และในจุดนี้เองที่ในต่างประเทศนำมาใช้เป็นเกณฑ์ว่าเมื่อไหร่ถึงให้ขับขี่รถได้ ซึ่งตามหลักจิตวิทยาพัฒนาการที่เป็นปัญหามากของวัยรุ่นคือการพัฒนาการแสวงหาความเสี่ยง สิ่งไหนเสี่ยงก็อยากจะทำ โดยเริ่มมีตั้งแต่อายุ 11 ปีขึ้นไปจนถึงอายุ 20 ปี จะแสวงหาความเสี่ยงน้อยลง และอายุ 30 ปี จะไม่ค่อยชอบความเสี่ยง

อย่างไรก็ตาม อายุ 15 ปี ถือเป็นวัยที่มีความเสี่ยงสูงสุด มักอยากทำเรื่องที่เสี่ยงมาก ๆ ดังนั้น การที่ประเทศไทยกำหนดให้เด็กอายุ 15 ปี เริ่มขับขี่ได้จึงเป็นเรื่องอันตราย ขณะที่ต่างประเทศ

กำหนดให้ช่วงอายุ 18 ปี นำเหมาะสมสุด

นอกจากความเสี่ยง อีกประเด็นที่เป็นปัญหาช่วงวัยรุ่นคือ ความรู้สึกอยากเป็นที่ยอมรับของคนรอบข้าง สังเกตได้ในวัยมัธยม ที่มักเกาะกลุ่มกัน เพื่อนแต่ละคนจะมีผลต่อพฤติกรรม หรือเพื่อนบอกให้ทำอะไรก็ทำ เห็นเพื่อนทำก็อยากทำบ้าง พฤติกรรมเช่นนี้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้หมด

อีกจุดสำคัญคือผู้ปกครองมักมีความเข้าใจว่าการไปฝึกขับขี่ที่สนามแข่งนั้นเพียงพอที่จะมาขับขี่บนถนนจริง ซึ่งผลการศึกษาในต่างประเทศระบุว่า การไปอบรมขับขี่ปลอดภัยแบบสมัครใจไม่ได้ทำให้อุบัติเหตุลดลง แต่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น ด้วยเหตุที่ผู้ผ่านการอบรมมักเข้าใจว่าตัวเองมีความพร้อม และมั่นใจจะขับขี่อย่างไรก็ได้

ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ระบุว่าที่ผ่านมาเคยมีการศึกษาข้อมูลและเห็นควรขยายช่วงอายุที่เริ่มขับขี่ได้เป็น 16 ปี แม้จะห่างจากเกณฑ์ที่เป็นอยู่เพียง 1 ปี แต่อย่างน้อยสามารถลดกลุ่มเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้ 3-4 % ก็ยังดี แต่หากจะตัดเกณฑ์ไปเริ่มต้นที่อายุ 18 ปี ก็เป็นเรื่องยาก เพราะจากการพูดคุยกับชุมชนก็มีปัญหาเรื่องการเดินทางของเด็กที่ต้องไปโรงเรียน แต่ระบบขนส่งไม่ดีพอ ผู้ปกครองไม่สามารถไปรับส่งได้อย่างสะดวก แม้ตามหลักความปลอดภัยจะไม่ควรทำ แต่เพราะไม่มีทางเลือกจึงต้องให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเอง

“สิ่งที่เริ่มเห็นเป็นเทรนด์ในต่างจังหวัดคือโรงเรียนขนาดใหญ่เริ่มย้ายไปอยู่นอกเมืองมากขึ้น ทำให้ผู้ปกครองไปรับส่งยาก จึงต้องให้ลูกเริ่มขับขี่รถไปเอง การขยายตัวของโรงเรียนในเมืองที่มีเนื้อที่ไม่เพียงพอ จนต้องขยับไปนอกเมือง มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงแผนการเดินทางของทั้งเด็กและผู้ปกครอง”

เมื่อข้อเท็จจริงการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กในปัจจุบันสวนทางกับข้อกฎหมาย จะทำอย่างไรกับปัญหานี้...

ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ เห็นว่าสิ่งที่ต้องทำลำดับแรกคือการทำให้เกิดกระบวนการรับรู้ร่วมกันก่อนว่าเหตุใดต้องมีการแก้ไข สิ่งนี้ถือเป็นจุดอ่อนสำคัญเพราะยังไม่เคยเห็นความพยายามที่จะทำให้องค์กรเข้าใจและรับรู้สถานการณ์ ดังนั้น เมื่อมีข้อเสนอใด ๆ ออกไปสุดท้ายก็ไม่สามารถหาจุดร่วมที่เหมาะสมกับทุกฝ่ายได้ แต่หากมองไปที่เป้าหมายต้องการลดความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามที่เคยให้คำมั่นไว้กับองค์การสหประชาชาติ (ยูเอ็น) มาตรการที่ต่างประเทศใช้และทำได้ถูกต้องคือ การทำให้

กลุ่มเสี่ยงสูงไม่สามารถเข้าถึงยานพาหนะที่กระตุ้นให้เกิดความเสี่ยงได้

จากข้อมูลการศึกษาอายุ 13 ปี เป็นช่วงที่มีความเสี่ยง แสวงหาความตื่นเต้น และกำลังเดินทางไปสู่วัยที่ต้องการความเสี่ยงมากที่สุดคือ 15 ปี ซึ่งจะต้องการความรู้ลึกเป็นที่ยอมรับ แต่ยังขาดการเรียนรู้ เป็นช่วงวัยอันตราย ขณะที่อายุ 18 ปี เป็นวัยเหมาะสมในการอนุญาต และอายุ 23 ปี เป็นวัยที่มีวุฒิภาวะเพียงพอ สำหรับการขับขี่รถที่ต้องการความรับผิดชอบสูง เช่น การขับขี่บิ๊กไบค์ รถโดยสารสาธารณะ

สำหรับแนวโน้มสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กที่มีสูงขึ้นทุกปี หากพิจารณาจากยอดขายรถ จยย.ที่เพิ่มขึ้นด้วยก็น่าจะเป็นอีกเหตุผลที่สะท้อนให้เห็นว่าเข้าถึงง่าย มีโปรโมชั่นราคาผ่อน ดาวน์ง่าย

สภาพปัญหาที่ดูเหมือนไม่มีทางออก เพราะการปรับเกณฑ์อายุที่เป็นไปได้ยากขณะที่สัญญาณการเสียชีวิตทางถนนแนวโน้มเพิ่มขึ้น ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ เสนอเพิ่มมาตรการกับภาคอุตสาหกรรมจำหน่ายรถ จยย. ที่เน้นเรื่องความแรง เร็ว ต้องมีความรับผิดชอบการส่งเสริมการขายในลักษณะนี้ โดยพยายามกลั่นกรองการเข้าถึงยานพาหนะให้มากขึ้น ให้เป็นกลุ่มที่มีความรู้ระดับหนึ่ง ในการใช้รถ มีการอบรมอย่างครบถ้วนเพื่อประสิทธิภาพควบคุมและเข้าใจถึงอันตรายบนท้องถนน ปลอดภัยทางถนน.

ทีมข่าวเฉพาะกิจ รายงาน