

มาประชาวิวัฒน์ความปลอดภัย ของชีวิต(เด็ก)คนไทยกันเสียที!!



ดุลยภาพดุลยภาพ

สวัสดีปีใหม่ และขอแสดงความยินดีด้วยคะ สำหรับท่านที่เดินทางไปต่างจังหวัดในช่วงเทศกาลปีใหม่ เพราะในที่สุดทุกท่านที่อ่านบทความนี้ ก็ได้ผ่านพ้นเทศกาลปีใหม่อย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ

ตามสถิติของทางการปรากฏว่าในช่วงวันระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2553 ถึง 4 มกราคม 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3,497 ครั้ง มีจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุ 358 คน บาดเจ็บ 3,750 คน เทียบกับสถิติช่วง 7 วันอันตรายของปีที่แล้วที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 3,534 ครั้ง มีจำนวนผู้เสียชีวิต 347 คน บาดเจ็บ 3,827 คน

โดยรวมแล้วจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บน้อยกว่าปีที่แล้ว แต่เมื่อนับจำนวนผู้เสียชีวิตแล้วดูเหมือนว่าปีนี้จะมียุติเหตุน่าเศร้าขึ้น 11 ราย!!

สำหรับครอบครัวที่ส่งท้ายปีใหม่ด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์ เช่น กรณีรถตู้ถูกเยาวชนชิงชนดับ ก็ต้องขอแสดงความเสียใจอย่างลึกลับ ซึ่งเราคงต้องมาพิจารณาดูว่านโยบายสาธารณะของเรามีส่วนในการจัดการ (หรือละเว้น) ความปลอดภัยทางถนนของคนไทยอย่างไร

ผู้เขียนเห็นว่านโยบายสาธารณะขนส่งของไทยมีไว้เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหลัก

เราเน้นการสร้างถนนมากกว่า รถไฟ รถราง หรือเรือ แล้วเราก็ประสบความสำเร็จเพราะตลาดยานยนต์ภายในของเราขยายตัวจนสามารถรองรับอุตสาหกรรมชิ้นส่วน และประกอบยานยนต์ปีคอัพ เรากำลังจะกลายเป็นดีทรอยท์แห่งเอเชีย

แต่การมีอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ก้าวหน้าต้องมีระบบกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยที่ก้าวหน้าตามไปด้วย ชีวิตคนไทยถึงจะปลอดภัย

สำหรับยานยนต์แล้ว ระบบกฎหมายที่มีอยู่และระบบความปลอดภัยของรถยนต์นั้นค่อนข้างจะดีเทียบเท่าอารยประเทศ เพราะอานิสงส์ของการกำกับโดยบริษัทข้ามชาติซึ่งต้องส่งออก

จุดอ่อนของนโยบายยานยนต์น่าจะอยู่ที่การบังคับใช้ในประเทศของเราเอง เช่น การที่ยังปล่อยให้คนเมาจำนวนมากมาขับรถจนเกิดอันตรายต่อผู้อื่นหรือการปล่อยให้เด็กไม่มีใบขับขี่สามารถขับขี่ยานยนต์ได้

ในเรื่องนี้ผู้ประกอบการจะต้องขอใช้ให้กับพ่อแม่ที่สูญเสียลูกหลาน โดยการคำนวณรายได้ตลอดชีวิตของผู้เสียชีวิต แล้วคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน

แต่ถ้าเราอยากจะทำประเทศไทยสูญเสียเท่าไร ก็ให้เอามูลค่าความสูญเสียของพ่อแม่บวกกับการอุดหนุนของรัฐด้านการศึกษา การรักษาพยาบาลและอื่นๆ รวมเข้าไปด้วย

ความสูญเสียเหล่านี้ผู้ก่อเหตุหรือผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบ รวมทั้งมีโทษปรับมูลค่าสูงๆ สำหรับผู้ประกอบการที่ปล่อยลูกออกมาแข่งรถยามวิกาล

แต่นโยบายด้านความปลอดภัยของมอเตอร์ไซค์

ยังอ่อนอยู่มาก เราไม่มีมาตรการความปลอดภัย มีแต่มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม และเราไม่มีระบบดูแลความปลอดภัยของประเทศพัฒนาแล้วมาใช้มอเตอริไซค์น้อยมาก และมักเป็นมอเตอริไซค์สำหรับไฮโซไว้ใช้เล่น

ข้อมูลจากผู้รู้ คุณศิริวรรณ สันติเจริญกุล ให้มาว่ามอเตอริไซค์ที่ผลิตในประเทศไทยมีสเปคที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยต่ำกว่าประเทศแม่ เช่น หน้ายางแคบกว่า แต่ขับขี่ได้เร็วกว่า

หมายความว่าความปลอดภัยน้อยกว่า แต่สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคไม่มีใครดูแลความปลอดภัยของสินค้าตัวใหญ่นี้แม้แต่คนเดียว!!

ในประเทศไทยกำลังพัฒนา มอเตอร์ไซค์มีส่วนแบ่งการถือครองเป็นสัดส่วนเปอร์เซ็นต์ที่สูงสำหรับยานยนต์ สำหรับประเทศไทยจำนวนมอเตอร์ไซค์คิดเป็น 65% ของยานยนต์ทั้งหมด

ในปัจจุบันคนไทยเสียชีวิตเพราะมอเตอร์ไซค์ชั่วโมงละ 1 คน เด็กไทยอายุต่ำกว่า 15 ตายจากมอเตอร์ไซค์วันละ 1.5 คน คิดเป็น 4-7 เท่าของการตายของเด็กจากไข้เลือดออก ปีใหม่ที่ผ่านมา ผู้ใช้มอเตอร์ไซค์บาดเจ็บจากการไม่สวมหมวกกันน็อคสูงสุด

ปัญหาอีกประการหนึ่งเกี่ยวกับมอเตอร์ไซค์ก็คือ มอเตอร์ไซค์กลายเป็นพาหนะสำคัญสำหรับเด็กในชนบทใช้ขับไปโรงเรียน บ่อยครั้งเราจะเห็นเด็กเล็กซ้อนท้ายเด็กที่โตกว่าแต่อายุประมาณ 12-13 ปี

ไปโรงเรียน เพราะเราไม่มีรถโรงเรียนในชนบท เรื่องแปลกแต่จริงก็คือ เรามีรถเมล์ฟรีให้คนกรุงเทพฯ รวมทั้งผู้มีรายได้น้อย แต่เราไม่มีรถสาธารณะให้เด็กไปโรงเรียน

ที่จริงแล้วสำหรับเด็กชนบทที่อยู่ห่างไกล ค่าเดินทางไปโรงเรียนคิดแล้วแพงกว่าค่าเล่าเรียนเสียอีก

ผู้เขียนเห็นว่า สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งเป็นแกนนำด้าน

สุขภาพและความปลอดภัยของชีวิตคนไทยน่าจะมีโครงการรณรงค์การขับซื้อมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยในชุมชน สสส. อาจเริ่มมีรางวัลให้ อบต.ที่มีการจัดการส่งรถปลอดภัยโดยการให้รางวัล อบต. ที่มีมาตรการขนส่งปลอดภัยสูงสุดและต้นทุนต่ำสุดสำหรับนักเรียน รวมทั้งสนับสนุนเชิงวิชาการให้มีระบบขนส่งสาธารณะสำหรับเด็กภายใน อบต.หรือเทศบาล

ล่าสุด กรมได้มีมติให้ปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกกันน็อค 100% โดย รมต. มหาตไทยเป็นผู้เสนอกำหนดให้พื้นที่ราชการเป็นพื้นที่สวมหมวกกันน็อค 100% ก็ขอปรบมือให้ท่าน รมต.

นี่เป็นเรื่องน่ายินดี และหวังว่าจะสามารถ นำนโยบายนี้ไปปฏิบัติได้อย่างเข้มงวด โดยเฉพาะในมหาวิทยาลัย ขณะนี้เรามีมหาวิทยาลัยที่มีคณะนิติศาสตร์ แต่นักศึกษา (รวมทั้งนักศึกษาคณะนิติศาสตร์) ก็ทำผิดกฎหมายโดยไม่สวมใส่หมวกกันน็อค!

เพื่อสนับสนุนมติ กรมนี้ ผู้เขียนเสนอว่า หากภายใน 3 ปี หลังจากนั้น ถ้ามหาวิทยาลัยไหนยังปล่อยปละละเลยไม่กวดขันให้นักศึกษาทุกคนสวมหมวกกันน็อค ก็ให้ สสส.งดให้ทุนวิจัยกับอาจารย์ในมหาวิทยาลัยนั้นไปเลย

ขณะนี้ การสูญเสียชีวิตของคนไทยจากมอเตอร์ไซด์น่าจะสูงกวารถยนต์แล้ว แต่ยังไม่มีการคิดคำนวณว่าการปล่อยปละละเลยที่จะบังคับใช้นโยบายสาธารณะที่ดีมีต้นทุนเท่าไรสำหรับประเทศไทย และมีผู้เสนอว่า การขับขีโดยใช้ยานยนต์ที่มความปลอดภัยต่ำทำให้เกิดผลเสียต่อผู้อื่นและสังคม น่าจะมีภาษีที่สูงต่ำตามความปลอดภัยของรถที่เรียก

กันว่า ภาษีความเสี่ยง

ผู้เขียนยังเห็นว่า ภาษีจะมีผลแค่ทำให้ยานยนต์แพงขึ้นเท่านั้น แต่ถ้านโยบายขนส่งสาธารณะยังจำกัดอยู่แค่ กทม. มอเตอร์ไซด์ก็ยังคงสำคัญสำหรับคนชนบทอยู่นั่นเอง

นโยบายสาธารณะที่ดีนอกจากจะมีผลทางความปลอดภัยแล้วยังอาจพลิกโชคชะตาทางการเมืองได้อีกด้วย ผู้เขียนเคยแปลกใจอยู่ว่า อะไรนะที่ทำให้นโยบายประชานิยมของทักษิณโดนใจประชาชนขนาดนั้น ทั้งๆ ที่รัฐบาลก่อนหน้านั้น ก็มีนโยบายช่วยเหลือประชาชนมาตลอด และผู้เขียนมาได้คำตอบก็ตอนฟังการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงชนบทไทยของนักมานุษยวิทยาของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่กำลังทำการวิจัยให้กับแผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี (นสธ.) ที่ได้รับทุนสนับสนุนจาก สสส.อยู่

ผลจากการศึกษาพบว่า ชาวบ้านที่ไม่ไกลปืนเที่ยงนักได้ปรับจากการผลิตที่ใช้ที่ดินเป็นหลัก เป็นการผลิตที่อาศัยทุนเป็นหลัก

นโยบายทุนนิยมในระดับหมู่บ้านจึงสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงชนบทไทย ทุนที่ชาวบ้านนิยมจึงไม่ใช่แค่ 500 หรือ 1,000 บาท ในคืนหมาหอน นักวิจัยยังพบอีกว่า ชาวบ้านลงทุนในด้านการศึกษาของบุตรหลานสูงมาก และต้นทุนในการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กในชนบทไทยก็อยู่ในอัตราสูง และอาจสูงกว่าค่าเล่าเรียนเด็กเสียอีก

หากรัฐจะปรับนโยบายการเรียนฟรีให้เฉพาะเจาะจงกลุ่มมากขึ้น ยกเลิกประชานิยมที่แจกไม่เลือก แล้วเอางบประมาณที่เหลือไปจัดการด้านรถโรงเรียนสาธารณะแทน หากพรรคการเมืองใดที่จะใช้นโยบายนี้ก็คงจะเริ่มโดนใจคนไทยมากขึ้น ไหนๆ ก็ประชานิยมกันแล้ว ขนส่งนักเรียนประถมและมัธยมในชนบทก็ฟรีเสียเลยดีมั๊ย? ขออย่างเดียวอย่าใช้มอเตอร์ไซด์ที่ชื่ออย่างไม่ปลอดภัย มารับส่งเด็กก็แล้วกัน!!

มิ่งสรรพ ชาวสอาด

สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่