

ชีวิตโครมเตอร์ไซค์ทำหล่น



**ดุลยภาพ
ดุลยพินิจ**

มิ่งสรรพ์ ขาวสอาด

มูลนิธิสถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ

สำหรับคนที่ใช้ชีวิตอยู่ในกรุงเทพฯ ปฏิเสธไม่ได้ว่ามอเตอร์ไซค์เป็นที่พึ่งสำคัญสำหรับการเดินทาง ผู้ที่ใช้บริการมอเตอร์ไซค์ในกรุงเทพฯ มีอยู่หลายกลุ่มด้วยกัน กลุ่มแรกคือมนุษย์เงินเดือนที่ต้องไปทำงาน กลุ่มที่สองคือมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และกลุ่มที่สามซึ่งกำลังเติบโตก็คือกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับส่งสินค้า

ทำไมมอเตอร์ไซค์จึงกลายเป็นพาหนะที่สำคัญสำหรับคนเมืองกรุง จากการศึกษาเกี่ยวกับการขับขี่มอเตอร์ไซค์ในกรุงเทพฯ ของอาจารย์เปี่ยมสุข สนิท นักวิจัยใน

โครงการคนเมือง 4.0 : อนาคตชีวิตเมืองในประเทศไทย ของแผนงานคนไทย 4.0 ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) พบว่าเหตุผลสำคัญน่าจะเป็นเรื่องเศรษฐกิจ เนื่องจากคนจำนวนมากไม่สามารถซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลได้นอกจากนั้น รถจักรยานยนต์ยังประหยัดพลังงานมีความคล่องตัว จอดรถง่ายสามารถซอกแซกซิกแซกประหยัดเวลาในการเดินทาง อีกทั้งผังเมืองของประเทศไทยมีแนวคิดหลักต้องการให้เมืองใช้รถยนต์เป็นพื้นฐาน โดยการสร้างถนนสายหลักรอบนอกที่เดินทางเข้ามาในเมืองให้ใหญ่ลักษณะนี้นอกจากส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มเร็วมากแล้วการเพิ่มของประชากรก็พุ่งตามไปด้วย กรุงเทพฯ จึงขาดถนนสายรอง จะมีก็แต่การพัฒนาถนนสายหลัก กรุงเทพฯ จึงมีขอยลิกๆ ที่ไม่ติดต่อกัน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเมื่อ

เมืองขยายตัวไป

ปัจจุบันประเทศไทยมีการจดทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์เพิ่มมากขึ้นโดยเฉลี่ยปีหนึ่งกว่า 100,000 คัน ในเดือนมกราคม พ.ศ.2561 มีรถมอเตอร์ไซค์จดทะเบียนถึง 167,039 คัน ทำให้มียอดรวมรถมอเตอร์ไซค์สะสมใน กทม.กว่า 4.7 ล้านคัน ในขณะที่ในปีเดียวกันนั้น มีจำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่จดทะเบียนเพียง 6 หมื่นกว่าคัน มียอดรวมรถยนต์สะสม 3.7 ล้านคัน สูงกว่ารถยนต์ถึง 1 ล้านคัน ส่วนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่วิ่งในกรุงเทพฯ คันหนึ่งๆ วิ่งวันละ 20-30 เที่ยว หมายความว่ามียอดมอเตอร์ไซค์วิ่งอยู่ในกรุงเทพฯ ถึง 2-3 ล้านเที่ยวต่อวัน

เมื่อพิจารณาสถิติอุบัติเหตุบนถนนที่ปรากฏ พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากมอเตอร์ไซค์นั้นสูงที่สุดเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่นๆ กล่าวคือ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ



ละ 60 เป็นผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ คิดเป็นประมาณ 15 คนต่อวัน เป็นเด็กถึง 2 คนต่อวัน และประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงที่สุดในโลกสำหรับผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ที่สวมหมวกกันน็อกก็มีเพียงร้อยละ 53 ในกลุ่มซ้อนมอเตอร์ไซค์จะสวมหมวกกันน็อกเพียงร้อยละ 19 เท่านั้น (สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2018)

นอกจากการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์จะมีความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุสูงแล้ว การเดินทางด้วยมอเตอร์ไซค์ยังมีผลต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่เองด้วยงานวิจัยของวิจิตร ระวีวงศ์ และคณะ (2549) พบว่ามอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นอาชีพที่ทำงานหนัก ถึงแม้จะมีความมั่นคงมีรายได้ และความมั่นคงพอสมควร แต่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง เนื่องจากสถานที่ประกอบอาชีพส่วนใหญ่ไม่ใส่ใจเรื่องสุขภาพ ไม่มีเวลาออกกำลังกาย ดื่มสุรา สูบบุหรี่เป็นประจำ คนเหล่านี้มักจะมีโรคประจำตัวด้านทางเดินอาหารและตาต่อ

อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้างบนทางเท้าทำให้คนเดินเท้าร้อยละ 25 รู้สึกไม่ปลอดภัยและไม่อยากเดิน และยิ่งในกรณีที่ผู้ขับขี่รถไม่ถูกต้องตามกฎหมายด้วยแล้ว ก็จะเกิดปัญหาเรื่องประกันภัยไม่คุ้มครองทั้งผู้โดยสารและผู้ขับขี่

ข้อมูลจากสำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่าอายุผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมอเตอร์ไซค์เป็นวัยรุ่นคืออายุอยู่ระหว่าง 15-19 ปี เป็นจำนวนมากและจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐานได้แก่ มรณบัตร ประกันภัยและตำรวจ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 21 ในปี พ.ศ.2552 มาเป็นร้อยละ 25 ในปี พ.ศ.2557 ถือว่าเป็นการสูญเสียกำลังของชาติไปอย่างน่าเสียดาย การศึกษาของ ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่าพ่อแม่ที่ลูกเรียนอยู่ใกล้บ้านสอนให้ลูกขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ซาฟต์เหย้ง/ถึงพื้น คือ ประมาณ 10-11 ขวบ เพื่อ

ให้ลูกสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเองได้เพราะรู้สึกว่าคุณกว่าที่จะต้องไปจ่ายค่ารถรับจ้าง แต่เมื่อเด็กมีมอเตอร์ไซค์แล้วก็จะมือสระเสรี กลับบ้านดึก กลายเป็นเด็กแว้น พัวพันกับอาชญากรรม พกอาวุธ ยกพวกตีกันและมีความสัมพันธ์ทางเพศอย่างฉาบฉวย ปลายทางชีวิตของเด็กเหล่านี้เกือบทั้งหมดก็จะมีโอกาสประสบอุบัติเหตุ บาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ดังนั้น การให้ของขวัญลูกเป็นรถจักรยานยนต์ก่อนวัยอันควรเป็นการเชิญชวนความทุกข์มาสู่ครอบครัวอย่างไม่รู้ตัวชีวิตที่มอเตอร์ไซค์ทำหล่นนั้น นอกจากผู้ขับขี่เองแล้วยังมีชีวิตลูกหลานและคนใกล้ตัวของเราเอง

การศึกษาของ พญ.ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ ยังพบอีกว่าสเปกของรถจักรยานยนต์รุ่นครอบครัว (Family type) ที่ขายเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยมีความปลอดภัยต่ำกว่าสเปกที่ขายกันในประเทศของบริษัทแม่ เช่น มีเบาะนั่งยาวกว่า นับเป็นการสนับสนุนให้ผู้ซ้อนท้ายเกินกว่าหนึ่งคนสอง วงล้อกว้างกว่า ช่วยส่งเสริมการสร้างเด็กแว้นมากกว่าความปลอดภัย นอกจากนี้ หน้ายางก็ยิ่งแคบกว่าทำให้พลิกคว่ำง่าย เพราะหน้ายางกว้างจะทำให้รถจักรยานยนต์จะมีเสถียรภาพสูงกว่า ควบคุมทิศทางในขณะที่เคลื่อนที่ได้ดีกว่าเพราะมีพื้นที่ยางล้อที่สัมผัสกับผิวถนนมากกว่าเกิดแรงเสียดทานมากขึ้นและยึดถนนได้ดีกว่า (ข้อมูลจากการศึกษาของ ผศ.ดร. จุฑามาศ ลักษณะกิจ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2562)

ถึงแม้กรมสรรพสามิตจะบังคับใช้อัตรภาษีรถมอเตอร์ไซค์ขนาดไม่เกิน 150 ซีซีใหม่ โดยเพิ่มจากเดิมร้อยละ 2.5 เป็นร้อยละ 3 เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค.2563 เป็นต้นไปแล้วก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ควรพิจารณาทบทวนนโยบายและเลิกผ่อนปรนการให้เด็กอายุยังไม่ถึง 18 ปี มีใบขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ซึ่งในปัจจุบันอายุของผู้ที่สามารถทำใบขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ที่มีเครื่องยนต์ต่ำกว่า 110 ซีซี คือ 15 ปี หรือหากยังจะคงการผ่อนปรนอยู่ก็

ควรกำหนดช่วงเวลาที่สามารถขับขี่มอเตอร์ไซค์ตั้งแต่ 05.00-19.00 น. และห้ามมีคนซ้อนท้าย เป็นต้น ตำรวจจะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด พ่อแม่เองก็ต้องเลิกให้ของขวัญลูกเป็นรถจักรยานยนต์ ที่สำคัญควรจะมีการปรับเปลี่ยนมาตรฐานส่วนประกอบของจักรยานยนต์ให้อย่างน้อยก็เท่ากับมาตรฐานที่ใช้ในประเทศพัฒนาแล้วของบริษัทแม่ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร แม้แต่สื่อมวลชนก็ควรส่งเสริมการมีพฤติกรรมเสี่ยงจากรถจักรยานยนต์ และหากจะต้องมีก็ควรมีตัววิ่งเตือนผู้ชมให้ระมัดระวัง

เมื่อเห็นข้อมูลอย่างนี้แล้วก็ถึงเวลาที่จะต้องลงมือทบทวนนโยบายอย่างจริงจังเพื่อลดสถิติผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซค์ปีละหลายพันคนต่อปีกันเสียทีละ