

## รายงาน

### เวทีวิพากษ์ข้อเสนอเพื่อความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์

วันจันทร์ที่ 20 กันยายน 2553 เวลา 13.45 น.

ณ ห้อง 708 ชั้น 7 อาคารเรียนและปฏิบัติการรวมด้านการแพทย์ คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี

#### ผู้เข้าร่วมวิพากษ์

1. นายปรีชา ชูทรัพย์ (ประธาน) คณะอนุกรรมการสร้างความเข้มแข็งชุมชนด้านป้องกันอุบัติเหตุ และสาธารณสุข กปอ.
2. ดร.เดือนใจ พุกตะ (ประธาน) นักวิจัยอาวุโส มหาวิทยาลัยนิฮอน ประเทศญี่ปุ่น
3. รศ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (ผู้ดำเนินรายการ) หัวหน้าศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก
4. ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล
5. ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
6. นายสมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
7. นายปกรณ์ อนิวัตกุลชัย นักศึกษาปริญญาเอก สถาบัน AIT Asian Institute of Technology
8. พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว อาจารย์คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
9. นายพรหมมิตร กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)
10. นายสุเทพ ชันธโสภาน ผู้จัดการส่วนบริหารทั่วไป บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
11. นายสุรสิทธิ์ ศิลปะงาม ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ
12. นายสุทัศน์ ชูรักษ์ ผช.ผจก.ทั่วไปฝ่ายส่งเสริมขับขี่ปลอดภัย บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า
13. นายไพฑูณ อุปลิทธิ ประธานกรรมการศูนย์เตรียมความพร้อมป้องกันภัยบ้านเนินหัวไร่ จ.พิจิตร
14. พญ.พิมพ์ภา เตชะกมลสุข แพทย์ชำนาญการพิเศษ สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค
15. คุณนงนุช ดันดิธรรม ชำนาญการพิเศษ นักวิชาการสาธารณสุข สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค
16. คุณทัศนีย์ ศิลปบุตร ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร สนข.
17. นายศักดิ์ชาย บุญสุวรรณ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักกิจการพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ

18.นายวิรัช อินทร์ตัน	หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป
19.นายแสวงไทย มีสุนทร	สำนักงานเลขาธิการ สำนักงานการศึกษากรุงเทพมหานคร ชำนาญการพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ
20.พ.ต.อ.ปรีดา เปี่ยมวารี	ผบก.ผก. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
21.พ.ต.ท.วิรัช เสือสืบพันธ์	สว.จร. สน.พญาไท
22.นางสุกัญญา เวชศิลป์	ผู้เชี่ยวชาญด้านเด็ก สำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็ก เยาวชน ผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุ
23.คุณวิยะดา โสภณ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน (ปก.) นิติกรปฏิบัติการ
24.คุณดวงพร เถินบำรุง	สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน (ปก.) นักวิชาการ สำนัก 4 (สสส.)
25.คุณอัญชลี สิทธิกุลธร	พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกัน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดน่านรอง(สอจร.)
26.คุณศิริกุล กุลเลียบ	หัวหน้าแผนกบรรเทา มูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง ผู้ช่วยหัวหน้ากฎหมาย มูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง
27.นายอรรถชัย โศทวอด	Asian Transportation Research Society (ATRANS )
28.นายณัฐวัตร ก้อนทอง	Asian Transportation Research Society (ATRANS )
29.คุณสุวรรณา ฐระพันธ์	นักวิชาการ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
30.คุณนันทพร เนาวรัตน์จำเนียร	ชุมชนซอยสวนเงิน
31.คุณปิ่นรสี ขอนพุดชา	ชุมชนซอยสุเหร่า (เพชรบุรี7)
32.นางสุดา ลาวัฒน์รัตนากุล	ชุมชนซอยสุเหร่า (เพชรบุรี7)
33.นายสุภชัย บุษงาแดง	ชุมชนซอยมันลีน
34.นางพิมพ์ผา แดงเรือง	ชุมชนหลังกรมทางหลวง
35.คุณสุกัญญา จินประพัฒน์	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช
36.นายอวยพร แสงนภา	ชุมชนกองพล 1 รักษาพระองค์
37.คุณอารี ดีเจริญ	ชุมชนซอยแดงบุหงา
38.ร.อ.อนุรักษ์ พิลาสุข	ชุมชนสระแก้ว
39.นายชาญชัย นพรัตน์	ชุมชนวัดมะกอกส่วนหน้า
40.คุณอุไรวรรณ อิศรางกูร ณ อยุธยา	ชุมชนจาร์รัตน์
41.นายเทพพล เครื่องจันทร์	ชุมชน สน.พญาไท
42.คุณวันเพ็ญ แก่นทองแดง	ชุมชนเคหะบางบัว
43.คุณปิยะพร หาดทราย	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กพัชชีวงศ์-ถ้ำเขาคีม
44.นายสุรชัย นุกิจ	
45.คุณชฎาพร วงศ์สระทอง	

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| 46.คุณนภาพร อาชวเจริญ         | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกลุ่มชนสามัคคีคลองสองต้นนุ่น                 |
| 47.คุณบังอร ตงสาลี            | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกุคุด  |
| 48.คุณมารีนา มานวงศ์          | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกลุ่มชนราษฎร์พัฒนา                           |
| 49.คุณกิตติมา มีปัญญา         | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกลุ่มชนร่วมพัฒนาบ้านป่า                      |
| 50.คุณนงนุช อิมามี            | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กคารุสซูนี                                    |
| 51.คุณนาราภัทร งามศักดิ์กุล   | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดศรีบุญเรือง                               |
| 52.นายไพฑูรย์ ศรีแสง          | ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดปากน้ำฝิ่งเหนือ                           |
| 53.นายจตุรงค์ ศิริบรรณาภูล    | แกนนำชมรมเด็กไทยปลอดภัย  |
| 54.คุณรัตติการ วิเชียร        | กอง บก. นิตยสารบันทึกคุณแม่                                    |
| 55.คุณฉัตรรัศมี แก้วมรกต      | จดหมายข่าวสร้างสุข (สสส.)                                      |
| 56.คุณประชา พันธมานิต         | อาจารย์ คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                       |
| 57.คุณภาณุคุณา นิไชโยศ        | พยาบาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                        |
| 58.คุณเนตรนภา รัตนพิบูลย์     | พยาบาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                        |
| 59.คุณวรวรรณ ธีษยากร          | พยาบาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                        |
| 60.นายภูมิกุศล วรรณกรรมพิณิจ  | นักวิชาการศึกษา สข.สป.ศร.                                      |
| 61.คุณรัชฎานันต์ สุรคุปต์     | พยาบาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                        |
| 62.คุณปานทิพย์ จันทร์โชติ     | พยาบาล งานอนามัยโรงเรียน โครงการพัฒนาศักยภาพของประชากรไทย      |
|                               | คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                               |
| 63.คุณกมลรัตน์ กิตติพัฒนานนท์ | พยาบาล งานการพยาบาลอนามัยชุมชน                                 |
|                               | คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาริบัติ                               |
| 64.คุณงามตา รอดสนใจ           | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 65.คุณประจวบ ผลิตผลการพิมพ์   | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 66.คุณกรวิการ์ บุญदानนท์      | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 67.คุณนุจนา กันแก้ว           | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 68.คุณศรีสุภา เพ็ชรจินพะเนา   | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 69.นายเกียรติศักดิ์ แสงสว่าง  | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 70.นายอภิชาติ มหิงสพันธุ์     | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 71.นายวุฒิพงษ์ เพิ่มมณีรัตน์  | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 72.คุณสุพัฒตรา อุประแก้ว      | ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก |
| 73.คุณกรรณิการ์ กาญจนานุกูล   |  |
| 74.คุณอภิรมย์ฤดี สมองอุทัย    |  |
| 75.คุณนฤมล เชื้อนิล           |  |
| 76.คุณเพียงใจ หะวะนิช         |  |
| 77.คุณกานต์ ฉลาดชาญญกิจ       |  |

78.คุณสุวัฒน์ จารุพินทุโสภณ

และผู้เข้าร่วมอีกจำนวน 20 ท่านจากหน่วยงานทางการแพทย์ (เขียนชื่อไม่ชัดเจน จึงไม่สามารถสะกดชื่อที่ถูกต้องได้)

เริ่มการวิพากษ์ เวลา 13.45 น.

## วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งทราบ

1.1 กล่าวเปิดเวทีวิพากษ์ และชี้แจงกำหนดการ

## วาระที่ 2 เรื่องเพื่อทราบ

2.1 บรรยายเรื่องพัฒนาการของเด็กและความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ โดย รศ. นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์

(ได้ส่งสไลด์ประกอบการบรรยายของ รศ.นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ ไปทางอีเมลล์ของผู้เข้าร่วมบางท่านแล้ว หากท่านใดต้องการสไลด์ดังกล่าว โปรดแจ้งอีเมลล์ของท่านมาที่คุณกรวิการ์ [zunsha@hotmail.com](mailto:zunsha@hotmail.com))

2.2 รศ.นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ นำเสนอข้อเสนอเพื่อความปลอดภัยของเด็กในการใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 3 ข้อ พร้อมเห็นด้วยทั้ง 3 ข้อ และนำเข้าสู่การแสดงความเห็นของผู้เข้าร่วม

	ความปลอดภัยขั้นสูง	ความปลอดภัยขั้นต่ำ เพื่อหาจุดลงตัวระหว่างสิทธิความปลอดภัย ในเด็กและความจำเป็นในการดำเนินชีวิต
ทารก : แรกเกิด -1 ปี	<ul style="list-style-type: none"><li>● ไม่อนุญาตให้ทารกและเด็กอายุน้อยกว่า 2 ปีโดยสารรถจักรยานยนต์</li><li>● เพิ่มการวิจัยทางหลักกลศาสตร์เพื่อผลิตนวัตกรรมป้องกันการบาดเจ็บที่เหมาะสมสำหรับเด็กทารกและเด็กอายุน้อยกว่า 2 ปี อันประกอบด้วย หมวกนิรภัย ที่นั่งนิรภัย หรือระบบยึดเหนี่ยวอื่นๆ ร่วมกับการจำกัดความเร็วรถ เพื่อการเดินทางอย่างปลอดภัยของเด็กวัยนี้ในอนาคต</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● ออกแบบรถสามล้อมีที่นั่งเฉพาะสำหรับผู้โดยสาร มีโครงสร้างห้องผู้โดยสารที่ปกป้องผู้โดยสารได้ระดับหนึ่ง และใช้เข็มขัดนิรภัยร่วมกับที่นั่งนิรภัยที่ใช้กับรถยนต์ เป็นระบบยึดเหนี่ยวเด็ก เพื่อป้องกันเด็กหลุดออกจากห้องผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ในกรณีเด็ก 9 เดือนขึ้นไป อาจสวมหมวกนิรภัยจักรยานเป็นอุปกรณ์เสริมเพิ่มเติม)</li></ul>
เด็กเล็ก /เด็กก่อนวัยเรียน : 2-6 ปี	<ul style="list-style-type: none"><li>● ไม่อนุญาตให้เด็กเล็ก /เด็กอายุต่ำกว่า 6 ปี โดยสารรถจักรยานยนต์ โดยมีกฎหมายห้ามโดยสารอย่าง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● เด็กอายุ 2 - 6 ปีให้โดยสารได้เฉพาะเมื่อเด็กสามารถเหยียบบนที่วางเท้าได้ โดยต้องใช้อุปกรณ์เสริมความ</li></ul>

	<p>ชัดเจน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● เพิ่มการวิจัยทางหลักกลศาสตร์ เพื่อผลิตนวัตกรรมป้องกันบาดเจ็บที่เหมาะสมสำหรับเด็กวัยนี้ เช่น หมวกนิรภัย ที่นั่งนิรภัย อย่างไรก็ตามที่นั่งนิรภัยและระบบยึดเหนี่ยวเด็กเพื่อป้องกันการตกจากรถจักรยานยนต์นั้น หากติดตั้งบนรถจักรยานยนต์โดยปราศจากโครงสร้างโลหะแข็งแรง ล้อมรอบผู้โดยสาร อาจทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บมากขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุแบบชนกระแทก เนื่องจากเด็กจะถูกกระแทกด้วยโมเมนตัมที่มากขึ้น (น้ำหนักตัวเด็กรวมกับน้ำหนักรถจักรยานยนต์ที่ยึดติดกันไว้)</li> </ul>	<p>ปลอดภัยที่มีอยู่ทุกครั้งที่โดยสารรถจักรยานยนต์ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หมวกนิรภัย : มีหมวกนิรภัยที่พอดีกับศีรษะของเด็ก</li> <li>- เครื่องแต่งกาย : กางเกงขายาวเป็นสิ่งจำเป็นที่เด็กต้องสวมใส่เพื่อป้องกันบาดเจ็บที่ขาในกรณีเกิดอุบัติเหตุ, ไม่ควรใส่กระโปรงหรือกางเกงขาสั้น</li> <li>- รองเท้า : สวมรองเท้าหุ้มข้อที่ผลิตจากยาง /หนัง เพื่อป้องกันบาดเจ็บที่เท้าในกรณีเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>- มีระบบยึดเหนี่ยวเด็กป้องกันการตก ขึ้นต่ำต้องมีเข็มขัดยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กไว้กับผู้ขับขี่</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ผู้ขับขี่ต้องมีใบขับขี่เฉพาะสำหรับการรับผู้โดยสารเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ซึ่งต้องผ่านการทดสอบการดูแลผู้โดยสารเด็กก่อน</li> </ul>
<p>เด็กอายุ 6 - 15 ปี</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ไม่อนุญาตให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์</li> <li>● ห้ามเด็กที่ไม่สามารถวางเท้าบนที่วางเท้า โดยสารรถจักรยานยนต์</li> <li>● ต้องใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีอยู่ทั้งหมด ได้แก่ หมวกนิรภัย เสื้อแขนยาว กางเกงขายาว รองเท้าหุ้มข้อ</li> <li>● ผู้ขับขี่ต้องมีใบขับขี่เฉพาะสำหรับการรับผู้โดยสารเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ซึ่งต้องผ่านการทดสอบการดูแลผู้โดยสารเด็ก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ต้องติดตั้งที่นั่งที่ออกแบบมาเป็นพิเศษสำหรับเด็กที่เท้าไม่สามารถวางบนที่วางเท้าได้</li> <li>● ออกแบบหลักสูตรการอบรมความรู้ควบคู่ไปกับการฝึกทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย และฝึกการรับรู้ความเสี่ยงที่เหมาะสมในแต่ละช่วงวัย (เช่น ในเด็กอายุ 13 – 15 ปี และ เด็กอายุ 16 - 18 ปี) โดยมีเงื่อนไข ...</li> <li>- มีผู้ควบคุมทุกครั้งในการขับขี่ช่วงแรกๆ ของเด็ก (โดยเฉพาะในช่วง 2-3 เดือนแรกของการขับขี่)</li> </ul>

	ก่อน	<ul style="list-style-type: none"><li>- จำกัดความเสี่ยง (เช่น ถนนที่ขรุขระ, ห้ามขับกลางคืน, ไม่ให้มีเด็ก/เพื่อนซ้อนท้าย)</li></ul> <p>วิธีการดังกล่าวนี้ จะทำให้เด็กและเยาวชนลดความสนใจ และชะลอการเริ่มเป็นผู้ขับขี่ อันจะส่งผลให้ลดอัตราการบาดเจ็บและตายในเด็กกลุ่มนี้</p>
--	------	---

### วาระที่ 3 เรื่องการวิพากษ์โดยผู้เข้าร่วม

3.1 มีผู้แสดงความเห็นจำนวน 19 ท่าน (จากผู้เข้าร่วมทั้งหมด 93 ท่าน)

ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี กล่าวว่า

“ผมขอชื่นชมว่างานนี้กำลังปกป้องผู้อ่อนแอ ผมถือว่าผู้ใช้จักรยานยนต์/บุคคลคนเดินเท้าในประเทศไทยนั้นคือผู้ที่ด้อยโอกาส ไม่ว่า เขาจะรวยหรือจนก็ตาม เพราะเราทราบดีว่าถ้าขึ้นบนหลังจักรยานยนต์เมื่อไหร่แล้วมีโอกาสที่จะตายเป็นร้อยเท่าของพวกที่อยู่บนรถไฟ

ประเด็นที่ 1 ถ้าเราไม่สามารถเปลี่ยนบริบทในแง่ของครอบครัวเดี่ยว **ซึ่งชัดเจนว่าเรื่องนี้เราก็จะต้องไม่ได้** สังคมไม่มีวันที่จะหันไปสูครอบครัวขยายเมื่อเข้ามาสู่ครอบครัวเดี่ยว ในสภาพของระบบการจราจรขนส่งที่ไม่เอื้ออำนวยให้มีระบบโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย คนก็เลยถูกบีบให้ใช้จักรยานยนต์โดยปริยาย รวมทั้งผังเมืองที่ออกแบบมาแล้วส่งเสริมให้คนเดินทางโดยไม่จำเป็น เช่น เด็กๆจะต้องนั่งรถไกลถึง 10 กิโลเมตรเพื่อไปโรงเรียน ในขณะที่ในเมืองนอกแค่ข้ามถนนก็ถึงโรงเรียน เรื่องมลภาวะที่กระทบต่อสุขภาพ เช่น หอบหืด และอื่นๆตามมา ประเด็นเหล่านี้มันนำมาสู่ปัญหาที่ อ.อดิศักดิ์ อยากเห็นการเปลี่ยนแปลง

ประเด็นที่ 2 ถ้าจะเปลี่ยนแปลงไปตามข้อเสนอของ อ.อดิศักดิ์ **ว่าบรรทัดฐานของสังคมขณะนี้ไม่ยอมรับเพราะเรายู่กับสิ่งนี้มานานเหลือเกิน** ถ้าวันนี้ผมถูกห้ามว่าไม่สามารถ นำลูก 2 ขวบขึ้นจักรยานยนต์ได้ ผมก็จะถามรัฐบาลว่ามีทางเลือกอะไรให้ผม? หรือเวลาลูกไม่สบาย ผมก็ต้องนำลูกไปโรงพยาบาล แล้วจะให้ผมทำอย่างไร? ถ้าเราไม่มีคำตอบให้กับสิ่งเหล่านี้ก็จะลำบาก

อ.อดิศักดิ์ เสนอเรื่องกฎหมายทั้งในแง่ของการห้ามและการออกกระบวนการที่จะทำให้การได้ใบขับขี่ง่ายขึ้นเรื่อยๆ **โดยตรรกะแล้วผมเห็นด้วย และโดยหลักฐานจำนวนหนึ่งที่ อ.อดิศักดิ์เสนอผมก็เห็นด้วย** แต่ทุกวันนี้เรารู้ดีว่าหมวกนิรภัยมีปัญหาเรื่องการบังคับใช้ (ยกเว้นในกรุงเทพและเมืองใหญ่ๆ ไม่ก็เมือง ) ซึ่งก็ต้องเห็นใจตำรวจ เพราะเขาอยู่ในบริบทที่พึ่งพาอาศัยกับชาวบ้าน และใช้จับทั้งที่บรรทัดฐานของสังคมไม่ยอมรับ อ.อดิศักดิ์เสนอว่าให้พ่อแม่เป็นคนกำกับดูแลเด็ก ที่ใช้จักรยานยนต์ตอน 13 ขวบ ในหลักการผมเห็นด้วย แต่มองไม่เห็นความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติภายใต้วิถีชีวิตที่ต้องปากกัดตีนถีบในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะของ อ.อดิศักดิ์ **ผมถือว่าเป็นประตูไปสู่สิ่งที่ใหญ่กว่า** หมายถึงว่าถ้าเราสามารถทำให้ข้อเสนอนี้ทำให้เกิดเวทีสาธารณะที่ใหญ่กว่านี้ มีผู้มีส่วนได้เสียมากกว่านี้ มาพูดคุย ไซ้หรือไม่ว่า เพราะผังเมืองของเราไม่เป็นใจ หรือระบบขนส่งสาธารณะของเรามีปัญหา มีงานวิจัยก่อนหน้านี้สัก 30 ปี รพ.วชิระกับ รพ.ศิริราช ร่วมทำการศึกษาใน กทม.พบว่า แม้แต่รถรับส่งนักเรียนที่เราเรียกว่ารถตู้ ก็ยังมีความปลอดภัยมากกว่ารถแท็กซี่พ่อแม่พาไปโรงเรียน (ใน กทม.) ถ้าเราจะส่งเสริมให้ระบบนี้เกิดขึ้นนั้น เรามีข้อเสนอแนะอื่นดีไหม? เช่น รัฐบาลจะต้องเข้าไปอุดหนุนเพื่อให้ผู้ด้อยโอกาสเข้าถึงบริการพวกนี้ ไม่มีกำแพงทางด้านเงินตราเข้ามากีดขวาง ข้อจำกัดของข้อเสนอแนะก็คือ ถ้าเผชิญมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคล้อยตามข้อเสนอแนะของ อ.อดิศักดิ์ เป็นได้หรือไม่ว่าสังคมก็จะถูกหันเหความสนใจไปสู่เรื่องของจักรยานยนต์ เพราะว่ามันแก้ปัญหาลเฉพาะหน้าได้ แต่อย่าลืมเรื่องของผังเมือง และระบบขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ และพวกเราก็ทราบดีว่ากรุงเทพและปริมณฑล โครงการแสนล้านท่วมลงมาที่นี้ แล้วพื้นที่เมืองที่เหลืออีก 76 เมือง ก็อยู่ตามยถากรรม นี่ก็คือความไม่เท่าเทียมกันในสังคม



ประเด็นที่ 3 *ผมชอบเรื่องสามล้อปลอดภัย* ผมว่าเรื่องนี้มีทางเป็นไปได้ในทางการเมือง เพราะว่าเป็นที่ทราบกันดีในเชิงของการท่องเที่ยว สามล้อนั้นคือเอกลักษณ์การท่องเที่ยวของไทย และโดยเทคโนโลยียานยนต์นั้น ผมเชื่อว่าเป็นไปได้ในการควบคุมปรับปรุงความปลอดภัยของเทคโนโลยีนี้ และอุตสาหกรรมจักรยานยนต์มีความเป็นไปได้เช่นกันในการที่จะปรับปรุงทางเทคนิคที่จะลงทุนเพื่อเทียบกับนาโนคาร์ของอินเดีย ผมเชื่อว่าเราสามารถทำสามล้อไทย และอาจจะราคาถูกกว่านาโนคาร์ของอินเดีย และตีตลาดโลกได้ สุดท้ายก็คือการอุดหนุนแท็กซี่ รถมอเตอร์ไซค์ เพื่อให้คนที่มียานยนต์สามารถเข้าถึงได้ นี่เป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ”

ร.อ.อนุรักษ์ พิลาสุข ชุมชนกองพล 1 รักษาพระองค์ กล่าวว่า

*“ข้อแรกผมไม่เห็นด้วย* ในความเป็นจริงเราไม่สามารถที่จะใช้บังคับได้ สิ่งเหล่านี้เมื่อ ออกเป็นกฎหมายแล้วในที่สุดเมื่อไม่ปฏิบัติตาม พอมีความผิดขึ้นมา มันก็จะเกิดปัญหาสองต่อ อย่างแรกเกี่ยวกับกฎหมาย อย่างที่สองการจราจรก็ไม่ดี *เราจะทำอย่างไรที่จะหาวิธีการป้องกันได้ดีกว่าการห้าม* ห้ามไปก็ทำไม่ได้

*ข้อที่ 2 ผมเห็นด้วย ที่เห็นด้วยเพราะสิ่งเหล่านี้มันจะไปรองรับเวลาเกิดอุบัติเหตุขึ้นมา* อย่างที่ อ.อดิศักดิ์พูดว่า มันจะนำไปสู่เรื่องของสินไหมทดแทนและการประกันชีวิต มันจะนำไปสู่การแก้ไขกฎหมายพยายามที่จะให้มีใบอนุญาตขับขี่ตั้งแต่ 13 – 16 ปี แต่ก็ควรคัดกรอง

*ข้อที่ 3 ก็เห็นด้วย* ปัจจุบันนี้เด็กมีพฤติกรรมที่อยากรู้อยากเห็น เรียนรู้จากสิ่งที่ได้ประสบอยู่ แถวหลังคลองมักกะสัน ตอนเย็นจะมีแข่งรถจักรยานยนต์ แล้วเด็กเหล่านี้ก็ไม่มีใบขับขี่ ไม่มีใบอนุญาตอะไรเลย เขา มองเห็นชีวิตของเขาไร้ค่าไร้เงาไม่ทราบ อันนี้เราต้องคลี่คลายไปอีกว่า *สังคมชุมชนเห็นค่าของชีวิตมากน้อยเพียงใด* เราควรเน้นเรื่องความปลอดภัยให้มากขึ้น เพราะเวลาผิดพลาดขึ้นมาจะมีปัญหาหลายอย่าง เพราะถ้าไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ก็ไม่มีสิทธิ์ได้รับการประกัน เพราะฉะนั้นก็เป็นการป้องกันอีกทางหนึ่ง ”

ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ กล่าวว่า

*“ ในสมัยโบราณ เวลาออกศึกเราต้องมีม้าที่ดีที่สุด พวกจอมทัพมีม้าที่ดีที่สุด โองาสรอด มาก* เปรียบเทียบกับคนปัจจุบัน คนชั้นสูงมีสตางค์ก็จะขับรถเก่งยี่ห้อต่างๆ เวลาชนก็จะมีแอร์เบิ้ลออกมาป้องกันไม่ให้เสียชีวิต ในทางกลับกันชนชั้นล่างที่เป็นไพร่หรือพลทหารก็ขี่ลาหรือว่าเดินเท้าก็จะตายก่อน เหมือนกับคนปัจจุบันที่มีรายได้น้อยก็ต้องขี่มอเตอร์ไซค์ก็จะตายก่อนหรือตายมาก

สถิติการขายมอเตอร์ไซค์ในเดือนมกราคมปีนี้ มีมอเตอร์ไซค์ขายอยู่ 150,700 คัน ถ้าขายเท่ากันทุกเดือน ปีหนึ่งๆ จะมีมอเตอร์ไซค์ขายอยู่ 1.8 ล้านคัน คัน หนึ่งประมาณ 40,000 บาท มูลค่าอยู่ที่ 70,000 – 80,000 ล้านบาท มีกำไรเท่าไรลองคิดดู? คนตายจากมอเตอร์ไซค์ประมาณ 8,000 – 9,000 คนต่อปี/ทุกปี บาดเจ็บและพิการจากมอเตอร์ไซค์ประมาณ 8 แสนคนต่อปี/ทุกปี มูลค่าความเสียหายต่อประเทศไทยปีละประมาณ 2 แสนล้านบาท/ทุกปี

ปัญหาเด็กบาดเจ็บ/เสียชีวิตจากมอเตอร์ไซค์ สาเหตุหลักๆก็คือเด็กนั่งมอเตอร์ไซค์ที่ไม่ปลอดภัย เรากำลังพูดถึงว่ามอเตอร์ไซค์ที่ไม่ปลอดภัย ข้อ 3 พูดถึงว่าคนขับไม่ปลอดภัย แต่ 2 ข้อแรกเหมือนว่าตัวรถ มอเตอร์ไซค์ที่ไม่ปลอดภัย เป้าหมายของเราคือการจัดการที่ในการเดินทางของผู้ที่ใช้รถใช้ถนน การจัดการให้มีการเดินทาง ที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน แต่ตอนนี้เราพูดถึงการใช้มอเตอร์ไซค์ เราจะพูดว่าการจัดการที่เป็นการเดินทางที่ปลอดภัย ให้กับรถมอเตอร์ไซค์ปลอดภัยสำหรับเด็กพอ ไหมครับ? **ผมว่าไม่พอ เพราะว่าถ้าเด็กปลอดภัย แต่พ่อแม่ที่ขับตาย หรือเสียชีวิต เด็กอายุ 2 ขวบจะรอด ไหม?** มันเป็นไปได้ที่เราจะดูแลเด็ก 2 ขวบหรือต่ำกว่า 2 ขวบให้ปลอดภัย เพราะถ้าพ่อแม่เสียชีวิต เด็กที่นั่งมามีโอกาสรอดไหม ก็ตายเหมือนกัน

วิธีการมี 3 อย่าง คนขับจะต้องเป็นคนขับที่ดีและปลอดภัย ซึ่ง อ.อดิศักดิ์ ได้พูดแล้วว่าให้มีการฝึก เด็กหรือผู้ใหญ่ เด็กวันนี้อีก 2-3 ปีเขาก็เป็นผู้ใหญ่ ต้องฝึกให้ดี ผมก็เห็นด้วย ยังขาดอีก 2 ตัวคือ **รถมอเตอร์ไซค์ที่ดี มีไหม?** มอเตอร์ไซค์ที่ดีที่คนนั่งและเขาก็ไม่เข้าไปและก็ตัดขาดคนและคนนั่งก็ไม่ล้มลงไป ที่สำคัญที่สุดทั่วโลก กำลังทำเรื่องนี้อยู่คือ **ต้องมีถนนที่ดีและเอาคนขับที่ดีขี่มอเตอร์ไซค์ดีๆ** แต่ดันไปขับที่ข้างรถบรรทุก /รถเก๋งที่ขับ ด้วยความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีโอกาสตายไหม? โอกาสบาดเจ็บแล้วก็ตายสูง ทั้ง 3 อย่างนี้ต้องไปด้วยกัน **เราอย่าเอาแล้วคนขับดีอย่างเดียวไม่ได้ รถมอเตอร์ไซค์ต้องดีและถนนต้องดีด้วย** ผมยกตัวอย่างรัฐบาลลงทุนไป 4 แสนล้าน สร้างถนนเยอะ โครงการไทยเข้มแข็งเราคงจะเคยได้ยิน ถนนก็แข็ง **แต่แค่หารถบรรทุกนักเรียนอนุบาลไป ส่งบ้านเหี่ยวหาไม่ได้ แต่ดันไปสร้างถนนปลอดภัยแทนที่สร้างถนนปลอดภัย** อย่างนี้ถือว่าแก้ไขไม่ถูกจุด ไม่เข้าใจ ประเด็นแรกการมีชีวิตอยู่ เราต้องมีชีวิตอยู่ก่อน ก่อนที่ถนนสะอาดหรือไม่มีฝุ่น **แต่ถ้าเราตายไปถนนไม่มีฝุ่นมัน สำคัญสำหรับเรา ไหม?** ไม่มีประโยชน์ครับ เราจะต้องเอาตามลำดับความสำคัญ คือต้องมีชีวิตอยู่ก่อน แล้วชีวิต ค่อยๆ ดีขึ้นตามมาทีหลัง

**ผมโทรทักข้อแรกไม่เห็นด้วย** เพราะว่าเราจะเดินทางอย่างไร? นี่คือคำถาม ยกเว้นเราไปบอกนายชก อภิสิริว่านายชกนั่งรถเก๋งทุกวัน คุณน่าจะจัดการให้กับสถานรับเลี้ยงเด็กหรือ โรงเรียนอนุบาล ผมเห็นใน ต่างประเทศ ดร.เดือนใจคงจะรู้ที่ญี่ปุ่น/ทุกประเทศเวลาโรงเรียนเลิก เขาจะเอารถโดยสารมารับนักเรียนไฮสคูล อายุ ตั้งแต่ 8-9 ปีไปส่งบ้าน ไม่ต้องเอารถมอเตอร์ไซค์ไปส่ง **ประเทศไทยเราก็ไม่ได้เงิน เพียงแต่เอาเงิน 4-5 แสนล้านไป ทำถนนแข็งๆ มันก็แปลก** แทนที่จะเอามาใช้กับคนจนได้ใช้ถนนอย่างปลอดภัย ใช้รถที่รัฐจัด ถ้าไปรถไฟฟ้ายกแล้วตายก่อน แต่รถตู้หรือรถอะไรที่มันไม่แพงเกิน มันอยู่ในวิสัยที่ทำได้ที่จะจัดรถให้เด็กเล็ก หรือแม้แต่โรงเรียนก็จะ แก้ปัญหาตรงนี้ได้ทันที แต่ในระยะยาวก็ต้องเป็น Solution ของคุณหมอไพบูลย์”

นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) กล่าวว่า

“ผมทำกิจกรรมการรณรงค์มานับ 10 ปี ภายใต้การสนับสนุนของ สสส. ทุกครั้งที่มีการรณรงค์เรามากจะพูดอยู่เสมอว่า สถานการณ์ตอนนี้อยู่ตรงไหน ? ตอนนี้ประเทศเราต้องยอมรับว่าเยาวชนตายมากที่สุด แล้วทุก

ครั้งที่จะทำ media เพื่อโฆษณา **ทุกคนก็ชอบตั้งคำถามว่าสร้างจิตสำนึกได้ ไหม? แต่ไม่มีใครบอกว่าสร้างอย่างไร ?** บอกแต่ทำให้สร้างจิตสำนึกแล้วก็โยนให้ครูว่าให้ดูแลให้ดี ตอนหลังมาบอกให้พ่อแม่สอนให้ดีขึ้น

**เหตุผลที่โหวตให้ทั้ง 3 ข้อผ่านหมด** เพราะว่าผมมีข้อมูลที่จะรับรองเรื่องนี้ เนื่องจากผมทำงาน อยู่ในเครือข่ายกับบุคลากรสาธารณสุขทั่วประเทศ ตัวเลขที่ ดร.พิชัยพูด เรื่องที่มีคนบาดเจ็บปี ละเป็นแสน เจ็บตาย เป็นหลักหมื่นหลักพัน **ผมยังขอยืนยันว่าจะให้ครบถ้วนต้องเอา 3 คุณ** สาเหตุเพราะบาดเจ็บเล็กน้อย ทำน็อก น่อง เป็นแผล เย็บเล็กน้อยที่สถานีอนามัย ไม่ได้เข้าระบบรายงาน อสม.ทำแผลเองที่บ้าน ถ้าเอามาบอกตรงนี้ จะเพิ่มอีก มหาศาล ผมมีประสบการณ์มาแล้วที่ต้องเย็บเท้าหรือเย็บน่องของเด็กที่เข้าไปในรถจักรยานยนต์ ฉะนั้นก็ขอให้เพิ่มเติม จากรายงานสถานการณ์ก็บอกว่าเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีบาดเจ็บมากกว่าแสนราย และต้องนอนโรงพยาบาล มากกว่า 1.31 โดยเฉพาะเด็กที่อายุต่ำกว่า 9 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 440 คนต่อปี

ผมมีข้อเสนอว่า**ผมสนับสนุนประเด็นที่ 1** เพราะว่าเมื่อ 4 เดือนที่แล้ว ผมได้มีโอกาสเอารถไปปรับ หลานออกจากโรงพยาบาล มีท่านใดที่เอารถจักรยานยนต์ไปปรับหลาน **แล้วจิตสำนึกที่ท่านบอกว่าจะให้เอารถ มอเตอร์ไซค์ไปปรับหลาน ท่านกล้าไหม? นั่นคือของขวัญที่ดีที่สุดของลูกหลานเราครับ** แล้วจะให้จิตสำนึกเตือนคน ทั้งประเทศ ผมว่าใช้ช่วงเวลานี้ดีที่สุด เป็นโอกาสที่ทั้งครอบครัวได้ไปปรับหลานด้วยการเอารถยนต์ไปปรับ สำหรับ คนต่างจังหวัดก็ไม่ได้ดูถูกดูแคลนและไม่ได้ร่ำรวยมากมาย แต่คนในชนบทที่บอกว่าไม่มีโอกาส ตอนนี้มีทางออก ครับ ให้เพื่อนๆหรือญาติที่มีรถไปปรับกลับมาถือเป็นการสร้างจิตสำนึกร่วมกัน

**ประเด็นข้อ 2 ก็เห็นด้วย** เพราะว่าทางตัวเลขชัดเจนอยู่แล้ว ทั้งทางทักษะแล้วประสบการณ์ ถ้าสุด ผมไปที่ จ.ระยอง ไปเจอคุณยายท่านหนึ่ง นำหลาน 3 ขวบนั่งรถสามล้อเงินขายทุเรียน โดยคุณยายถือกรง **แต่เด็ก 3 ขวบทำหน้าที่ยึดคันเร่ง นี่หรือประเทศที่ ชาวไปเซ็น ต่สัญญาทั่วโลกว่าอยากจะทำให้ประเทศไทยปลอดภัย** ผมขอ อ้างอิงในมติที่ไปเซ็น ต่ลงนามกับ เขาไว้ที่มอสโก นึกไม่ออกว่าเราจะทำอะไร เพราะคำพูดเป็นคำใหญ่แต่ไม่ สามารถมาลงรายละเอียดได้ ผมยกตัวอย่างข้อหนึ่งในสิ่งที่รัฐบาลไทยได้ไปเซ็น ต่สัญญาไว้ในข้อที่ 4 พัฒนา ตลอดจนการดำเนินการด้านนโยบายและโครงสร้างพื้นฐาน ที่จะให้ความคุ้มครองต่อผู้ที่ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความเสี่ยงมากที่สุดแต่คือโอกาสที่สุดคือใครครับ ในกลุ่มนี้ถ้าไม่ใช่เด็กและผู้ใช้มอเตอร์ไซค์ เขาบอกว่าได้แก่กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน รถมอเตอร์ไซค์ รถสาธารณะที่ไม่มีความปลอดภัย รวมถึงเด็ก ผู้สูงอายุและผู้ พิการ นี่คือข้อความที่ประเทศไทยไปเซ็นต่ลงนามกับทั่วโลกไว้กว่า 150 ประเทศที่มอสโก

ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ปี 2552-2555 ที่รัฐบาลไทยประกาศใช้ไปแล้ว และ ครม.ก็ รองรับแล้ว ผมไม่ได้ลงรายละเอียด ถ้าเราไม่ทำอะไรให้เป็นรูปธรรม ระยะเวลาปีนี้นั้นก็ยิ่งเหมือนเดิม อีก 10 ปีค่อย มาว่ากัน เราได้เอาเรื่องนี้ไปพูดคุยที่เวทีสมัชชาชาติแล้ว เราตั้งวงกับทุกภาคเครือข่ายทั่วประเทศ **มีข้อเสนอแนะ 5 ข้อที่สอดคล้องกับข้อเสนอที่ ๑.อดิศักดิ์เสนอวันนี้**

(ข้อที่ 3) ให้มีการบังคับใช้เรื่องหมวกนิรภัยและงดใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่รื้อยเปอร์เซ็น

(ข้อที่ 4) การเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ในอัตราตามเครื่องยนต์หรือซีซี เหมาะสม สอดคล้องกับเด็กที่จะให้ใช้

(ข้อที่ 5) ให้ยกระดับการออกใบอนุญาตขับขี่ให้มีคุณภาพสอดคล้องกับที่ อ.อดิศักดิ์ได้บอกว่าให้มี 2 ระดับ อันนี้คนทั้งประเทศลงนาม

(ข้อที่ 6) ผลักดันให้เกิดแผนชุมชนด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับแผนที่ให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการนำไปสู่การทำแผนชุมชน

(ข้อที่ 7) ให้มีและใช้หลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนน จะเห็นว่าข้อมูลที่มีความลงความเห็นจากทั้งประเทศก็ตรงกับเราจาก 11 ข้อ

ท้ายสุด การที่เราจะทำให้เรื่องวันนี้เป็นรูปธรรม รัฐบาลไทยได้ประกาศว่าปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ ผมขอแยกคำว่า การบังคับใช้กฎหมายกับคำว่ากฎหมาย มีอยู่ 2 ประเด็นคือ (1) การมีกฎหมาย (2) การบังคับใช้กฎหมาย ถ้าจะให้ดีต้องเป็นกฎหมายที่สามารถปฏิบัติได้ ยกตัว อย่าง กฎหมายที่ดิน กฎหมายเรื่องมรดกทรัพย์สิน เราไม่ต้องมีใครบังคับเราก็สามารถเดินทางเข้าไปที่สำนักงานที่ดินได้ เพราะว่าเป็นการโอน ถือว่าเป็นสิทธิ เป็นการรับรู้ที่เราต้องปฏิบัติ เมื่ออายุครบต้องไป ทำบัตรประชาชน นี่คือสิทธิที่เราดำเนินการตามสิทธิโดยไม่มีใครมาบังคับ เช่นเดียวกัน กฎหมายสามารถออกได้ในกรณีนี้เพื่อให้พ่อแม่ผู้ปกครองที่ยังไม่ได้รับรู้ได้รับรู้ เนื่องจากเด็กเป็นดวงตาดวงใจของท่าน ผมว่าคนไทยทุกคนพร้อม โดยเฉพาะพ่อแม่ยินดีที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย ”

นายภูมิเดชา วรกรรมพินิจ                      สช.สป.ศช.    กล่าวว่

“ **ข้อเสนอข้อ 1 ไม่เห็นด้วย** เพราะว่ามันเป็นความจำเป็น สมมุติว่าเราอยู่ต่างจังหวัด เรามีลูก ลูกจะนั่งรถไปอย่างไร? ความปลอดภัยหรือไม่ปลอดภัยมันอยู่ที่คนขับและคนที่ร่วมใช้ถนน มอเตอร์ไซค์ที่มีปัญหา ก็คือพวกเด็กซึ่งเพราะว่าขับโดยประมาท แต่พวกนี้ไม่ค่อยตาย ปัญหาคือผู้ขับ แต่เด็กที่นั่งมาด้วยมันขึ้นอยู่กับผู้ปกครองว่าขับดีไหม ผมก็เป็นคนหนึ่งที่เป็นผู้ด้อยโอกาส ผมมีปัญหาด้านร่างกายจึงจำเป็นต้องใช้มอเตอร์ไซค์

ส่วนข้อ 2 มันมีความจำเป็น อย่างระบบที่ผมเจอคือเรื่องเด็กเล่นเกมส์ฆ่ากัน แต่ไม่เคยมีเจ้าหน้าที่เข้าไปดู มันก็เกิดปัญหา และระบบขนส่งมวลชนของเราล้มเหลวมาก **มีอยู่ 2 เหตุผลที่ต้องใช้มอเตอร์ไซค์ คือความจำเป็นและชั่วโมงเร่งด่วน สรุปคือมันแก้ไม่ได้เพราะเด็กต้องนั่ง**

**ประเด็นที่ 3 เห็นด้วย** เพราะการออกใบขับขี่ให้มันยากขึ้น เพราะเด็กพวกนี้ไม่มีประสบการณ์ไม่เคยเจ็บ บางทีตายเลยก็มี ที่อยากชี้ให้เห็นคือปัญหาการทำงานพร้อมกัน ไม่มีเจ้าหน้าที่เปลี่ยนเวรทำหน้าที่ โรงเรียนก็เหมือนกัน เปิดเทอมรถติด การเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลาควรแบ่งให้เป็นระบบ ”

นางสุกัญญา เวชศิลป์ สำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็ก เยาวชน ผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กล่าวว่า

“เห็นด้วยทั้ง 3 ข้อ ข้อ 1 เห็นด้วยเพราะเป็นการป้องกันก่อนภัยจะเกิด ทุกคนก็บอกว่าเป็นความจำเป็น เพราะว่าลูก ดิฉันตอนเล็กก็มีเพื่อนบ้านเอาลูกโดยสารรถมอเตอร์ไซค์เล่น แต่ถ้ามองว่ามันเป็นความจำเป็นโดยไม่มองไปถึงอนาคตในการแก้ไขปัญหา **ซึ่งเรามีเด็กพิการเยอะมากขึ้น** หรือเด็กที่เราจะต้องดูแล เห็นด้วยกับเรื่องที่มีระบบอ้างความจำเป็นและเรายังไม่วางเงื่อนไขอะไร ดิฉันคิดว่าสังคมไทยเป็นสังคมที่เอื้ออาทร ถ้าเกิดความจำเป็นจริงๆ เช่น ลูกป่วยแล้วต้องซ้อนมอเตอร์ไซค์ไปก็อาจจะยกเว้นได้ ระบบสวัสดิการทางสังคมก็น่าจะเข้ามาช่วยเหลือประชาชนได้ โดยหน่วยงานของท้องถิ่นจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมด้วย

**ส่วนข้อที่ 2 เห็นด้วย** แต่มีข้อยกเว้นว่าจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกของอุปกรณ์เกิดขึ้น

**ส่วนข้อ 3 ไม่เห็นด้วย** ที่จะออกไปจับจีให้เด็กอายุ 13-15 ปี ”

นายสมหวัง ทองขาว สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กล่าวว่า

“มันเป็นการฝืนสังคมที่จะไม่ให้เด็กอายุต่ำกว่า 2 ปีโดยสารรถมอเตอร์ไซค์ และ **คิดว่ามันเป็นไปไม่ได้** ผมเข้าใจว่าทุกคนอยากให้มีความปลอดภัย แต่จะมีวิธีการที่จะผ่อนให้เบาลงหน่อยได้ไหม? จะทำอะไรให้เด็ก 2-6 ปีไปกับมอเตอร์ไซค์ได้อย่างปลอดภัย รถมอเตอร์ไซค์อาจจะทำ ที่พ่วงข้างรถก็ได้ อาจทำเป็นคอกหรือกรงให้เด็กนั่ง หรือมีอุปกรณ์ที่ป้องกันเด็กไม่ให้ตกจากรถ

ส่วนในข้อ 3 เด็กอายุ 13-15 ปี เดียวนี้ 15 ปีก็ทำใบขับขี่ได้แล้ว แต่ในต่างจังหวัดเด็ก 8-9 ปีจับที่มอเตอร์ไซค์เต็มไปหมด **การออกไปจับจีหลายระดับมันไม่มีประโยชน์ เด็กๆไม่มีทางยอม** ถ้าเราสามารถที่จะทำ ความปลอดภัยเกิดขึ้นได้ ถ้ารัฐบาลว่าทำได้ ใ้หมที่จะให้มีการทำช่องทางเดินรถมอเตอร์ไซค์ทั้งในกรุงเทพและต่างจังหวัด ออกกฏลดความเร็วในการวิ่งรถมอเตอร์ไซค์และรถยนต์ ”

นายไพฑูรย์ ศรีแสง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดปากน้ำฝิ่งเหนือ กล่าวว่า

“**ไม่เห็นด้วยทั้ง 3 ข้อ** ข้อ 1 มันมีความจำเป็นเพราะเป็นครอบครัวเดียว และรตติด แต่เน้นการป้องกันเป็นหลัก เช่น การสวมหมวกนิรภัย มาดูปัญหาเรื่องยาเสพติด /สุราที่เกี่ยวข้องกับมอเตอร์ไซค์ทั้งสิ้น ปัญหาเกิดจากวัยรุ่นอายุไม่ถึง 18 ปี เดียวนี้ขับรถเก่งแ ละดื่มสุรา **ควรปรับอายุผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ให้เป็น อายุ 20 ปี** เพราะมีความรับผิดชอบสูง ผ่านการเกณฑ์ทหาร ควรออกไปจับจีโดยไม่หวังผลการเก็บภาษี ใ้ห้ออกไปจับชียากๆ ส่วนข้อที่ 3 การแข่งขันมอเตอร์ไซค์ของเด็กวัยรุ่นเยอะมาก เราควรจะป้องกันเรื่องนี้อย่างไร ”

**พญ.พิมพ์ภา เตชะกมลสุข** สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข กล่าวว่า

“ การบาดเจ็บการตายที่สูงที่สุดก็คือการบาดเจ็บทางขนส่ง ข้อมูลการบาดเจ็บทั่วประเทศจาก 33 โรงพยาบาลใน 32 จังหวัด มีการวิเคราะห์แล้วเห็นว่าเกิดจากมอเตอร์ไซค์สูงมาก เป็นปัญหาที่ควรได้รับการจัดการ **เห็นด้วยทั้ง 3 ประเด็น** ในประเด็นแรกต้องบอกว่า ¼ ของเด็กทั้งหมดที่ได้รับบาดเจ็บเกิดขึ้นจากมอเตอร์ไซค์ ส่วนเด็กอายุ 6 ปี มีถึง 900 คนที่ได้รับบาดเจ็บ และ 3 % ที่เสียชีวิต ในประเด็นที่ 3 จากข้อมูลคือเด็กที่อายุ 15 ปี หรือต่ำกว่านี้ได้รับบาดเจ็บจากมอเตอร์ไซค์ถึง 6,000 คน แต่ข้อมูลที่เก็บมาได้เก็บมาทั้งหมด 76 จังหวัด แล้วเด็กที่อายุต่ำกว่า 15 ปี แบ่งได้เป็นผู้ซ้อนท้าย 50 % และผู้ขับขี่ 50 % แล้ววิเคราะห์ต่อเรื่องเด็กอายุ 15-18 ปีดื่มแอลกอฮอล์สูงขึ้น 3 % แบบปีต่อปี แล้วถ้าเป็นเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีจะสวมหมวกน้อยกว่าค่าเฉลี่ย แต่เป็นการยากที่จะบังคับขับขี่ในเด็กอายุ 15-18 ปี เพราะความจำเป็นและยาก ต่อการควบคุม แต่การออกไปขับขี่ควรจะให้มีความมาตรฐานที่ดี อยากให้เห็นประเด็นเรื่องความปลอดภัยเป็นหลัก ”

**พ.ต.อ.ปริดา เปี่ยมวาริ** สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กล่าวว่า

“ส่วนใหญ่เราจะพูดถึงผู้ปฏิบัติคือชาวบ้าน **คนที่รับบทหนักคือชาวบ้าน** แต่ถ้าองค์กรประกอบแล้ว คนที่มีส่วนจริงๆ จะมีอยู่ 3 ส่วน คือ ผู้ใหญ่ เจ้าหน้าที่รัฐ และผู้ผลิต **ประเด็นข้อที่ 1 มันเป็นไปได้** เพราะปัจจุบันเป็นครอบครัวเดี่ยว ตอนไปคลอดลูกอาจจะเป็นไปได้ในการเอารถยนต์ไปปรับ แต่การที่ลูกป่วยหรือต้อง ไปฉีดวัคซีน ก็จำเป็นที่จะต้องเอาลูกไปกับพ่อแม่โดยรถมอเตอร์ไซค์ ส่วนประเด็นข้อ 2 เราควรออกกฎหมายให้ผู้ผลิต ผลิตรถมอเตอร์ไซค์ต่ำกว่า 80 ซีซี แล้วลดการออกตัวของมอเตอร์ไซค์ให้ช้ากว่าที่เป็นในปัจจุบัน ให้ใช้เวลาในการออกตัวช้าๆ เพื่อใช้ไปส่งลูกไปโรงเรียนและจับจ่ายซื้อของ และอายุต่ำกว่า 15 ปีก็สามารถใช้ได้ เจ้าหน้าที่ก็ไม่เคร่งครัดในกฎจราจรแถมปฏิบัติผิดเอง น่าจะมีนวัตกรรมใหม่ๆ ในการพ่วงข้าง

**ประเด็นที่ 2 เราไปห้ามไม่ได้** ในการรับส่งเด็กอายุต่ำกว่า 6 ปีไปโรงเรียน และข้อสุดท้ายก็ต้องมองไปที่การผลิตอีก แล้วเราก็ต้องมีการปรับเปลี่ยนภาษีจากเสียน้อยลงเป็นมากขึ้นตาม ซีซีรถ แล้วจะต้องให้ผู้ใหญ่ เจ้าหน้าที่รัฐ และผู้ผลิตมีส่วนในการดูแลและแก้ไขทั้งระบบ ”

**พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว** คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ กล่าวว่า

“ปัจจุบันมีแค่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 3-4 ประเทศเท่านั้น ที่ใช้รถจักรยานยนต์ ทั่วโลกไม่มีใครใช้ ประเด็นที่เสนอก็คือ

1. ) มอเตอร์ไซค์คือ วัฒนธรรมอันตรายของศตวรรษ
2. ) ธุรกิจผลิตมอเตอร์ไซค์ต้องมีส่วนในการผลิตมอเตอร์ไซค์ใหม่ที่ปลอดภัย
3. ) พ่อแม่ต้องรู้ว่ามอเตอร์ไซค์อันตราย แตกต่างจากจักรยาน เหมือนงูเห่าไม่ใช่งูเขียว
4. ) การแก้กฎหมาย ต้องบังคับใช้ได้ เช่น การจับเด็กหรือจับคนขับ

5. ) รถจะต้องเป็น 2 แบบ ประชาชนทั่วไปจำกัดความเร็ว 70 กม./ชม. แบบที่ 2 ของเด็ก 13-18 ปี จำกัดความเร็ว 40 กม/ชม. เหมือนรถไฟฟ้า
6. ) ควรผลักดันมติ ครม.ให้เพิ่มกำลังตำรวจด้วย แล้วจึงบังคับใช้ ”

อ.เนตรนภา ขุนทอง คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี กล่าวว่า

“ ในแง่ของสิทธิเด็กควรได้รับการปกป้อง ในเชิงปฏิบัติก็ต้องมีเงื่อนไข จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องออกมาตราการรองรับ และด้านการเลี้ยงเด็กที่อายุต่ำกว่า 2 ปี ยกตัวอย่าง ทางโรงงานก็ต้องมีการอำนวยความสะดวก จัดหาที่อยู่ให้พ่อแม่ได้อยู่เลี้ยงดูเด็กอย่างใกล้ชิด แล้วพอเกิน 2 ปีขึ้นไปก็เป็นบทบาทในชุมชน โรงเรียน ศพด. **เห็นด้วยทั้ง 3 ข้อ** และต้องผลักดันรัฐบาลให้มีการรองรับในเรื่องการดูแลเป็นมาตรการรองรับ ”

นายแสวงไทย มีสุนทร สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ กล่าวว่า

“ **เห็นด้วยทั้ง 3 ข้อ** เพราะมันออกมาจากความปรารถนาดีที่จะให้เด็กๆ มีความปลอดภัย **แต่คิดที่ข้อ 1 ควรเพิ่มทางเลือก** และกำหนดความเร็วรถมอเตอร์ไซค์ **แต่ถ้าเราไม่เริ่มต้นทำอะไรเลย มันก็จะเป็นอย่างนี้อยู่ต่อไป”**

นายไพฑูณ อุปลิทธิ ชุมชนวังทรายพูน จ.พิจิตร กล่าวว่า

“ในเรื่องไม่ให้เด็ก 2 ขวบโดยสารรถมอเตอร์ไซค์ เห็นด้วย60% ไม่เห็นด้วย40% ที่เห็นด้วยเพราะในวันนี้เรายังพอเห็นช่องทางการปรับปรุงปัญหา เพราะว่ามันเป็นความเคยชินในการ นำเด็กๆซ้อนมอเตอร์ไซค์ ขับจี้รอบบ้านเพื่อให้เด็กไม่แง่ง ถ้ามีมาตรการบังคับใช้แต่ต้องทำความเข้าใจสื่อ /ชุมชนเข้าใจ ถ้าสมมุติว่ามีเหตุฉุกเฉินต้องไปโรงพยาบาล ที่โรงพยาบาลก็จะมีรถฉุกเฉินมารับ แต่ปัญหาคือเจ้าหน้าที่ไม่ได้อยู่ตลอด 24 ชั่วโมง เราควรจัดการระบบให้ดี และในชุมชนผมสังเกตเห็นว่าถ้าชาวบ้านจะไปที่ไกลๆ เขาจะนิยมใช้รถยนต์ แต่ถ้าไปใกล้ๆ เช่น ไปโรงเรียน ไปตลาด ชาวบ้านก็จะใช้มอเตอร์ไซค์ เพราะว่ามันเป็นวิถีชีวิต สร้างความเข้าใจมันก็จะเกิดความเปลี่ยนแปลง แต่ควรมีกรอบบังคับไว้

ข้อที่ 2 ในชุมชนมีน้อยมากที่จะเดินมาเรียน ส่วนมากจะนั่งมอเตอร์ไซค์มาเรียน แล้วพ่อแม่ก็ไปทำงานใน กทม. **ผมจึงไม่เห็นด้วยเพราะมันจำเป็น** แต่ที่ไม่เห็นด้วยก็ต้องมีมาตรการให้ชาวบ้านรับรู้ และปัญหาของรัฐก็คือ รัฐบาลสมัยก่อนกับนายกสมัยใหม่จะไม่ทำ MOU เก่า แต่จริงๆ แล้วเรื่องใดๆ ก็ควรจะเดินต่อ แล้วเรื่องการเดินทางควรมีการดำเนินการต่อโดยจะอย่างไรที่จะทำให้เดินทางอย่างปลอดภัย

ในประเด็นสุดท้าย การทำใบขับขี่ระดับมาตรฐานไม่เท่ากัน ประชาชนสามารถเลือกได้ว่าที่ไหนได้รับใบอนุญาตง่าย และการแก้ระบบขนส่งจังหวัด สังเกตเห็นว่าเด็ก ม .1 และ ม.2 จะใช้รถรับส่งนักเรียน แต่พอ ม.3 เด็กๆ จะเลือกขับรถมอเตอร์ไซค์ไปเองมากกว่า และ **ให้ในแต่ละโรงเรียนเปิดสอนการขับขี่ตามระดับชั้น** ไล่ไปตั้งแต่สอนขับจักรยาน พอโตขึ้นก็ขับมอเตอร์ไซค์ อยู่ในระบบการสอนในโรงเรียน เป็นหลักสูตรการขับขี่ แล้วพอ

โตขึ้นไปก็ไปเข้าสู่ระบบการสอบใบขับขี่ เราสามารถเก็บข้อมูลได้ใหม่ว่าเด็กๆ เสียชีวิตจากรถยนต์หือไต่อมากที่สุด เพื่อกระตุ้นให้บริษัทนั้นปรับปรุงให้ผลิตรถมอเตอร์ไซค์ปลอดภัยมากขึ้น ”

**นายสุทัศน์ ชูรัชย์** ฝ่ายส่งเสริมขับเคลื่อนปลอดภัย บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า กล่าวว่า

“เห็นด้วยทั้ง 3 ข้อ เด็กมีสิทธิได้รับความปลอดภัย การให้ความรู้การขับขี่ควรเริ่มตั้งแต่ อายุ 7 ปีขึ้นไป เอาเรื่องกฎหมายที่เด็กควรรู้ไปสอนเด็ก อยากให้พัฒนาโปรแกรมการสอนการขับขี่มอเตอร์ไซค์ที่ดี ฝากให้ญี่ปุ่นพัฒนาโปรแกรม riding trainer ส่วนเรื่องการเผยแพร่ความรู้ผมก็รับผิดชอบอยู่ เราให้ความรู้ทั่วประเทศดำเนินการมา 8 ปีแล้ว แต่ยังไม่เจอะลิกได้ไม่มาก ถ้าจะส่งคนมาให้ฝึกสอนก็ยินดี ติดต่อ 081- 989 - 1675 ”

**ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์** คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ กล่าวว่า

“พูดถึงบริษัท AP. HONDA ว่า จากรายได้ทั้งหมดก็ควรให้งบประมาณให้ความรู้มากกว่านี้ และควรพัฒนารถมอเตอร์ไซค์ให้ปลอดภัยได้มาก เช่น ทำที่นั่งเด็กให้ปลอดภัย เราควรจะไปคุยตกลงกับผู้ผลิตให้ผลิตให้ได้ เพราะผู้ผลิตคือสิ่งสำคัญที่สุดในเรื่องนี้ ”

**นายสุเทพ ชันชสุภาก** บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กล่าวว่า

“รู้สึกว่าการแก้ปัญหาในเรื่องนี้มันเร็วเกินไป ตอนนี้มีมอเตอร์ไซค์เป็นเหมือนปัจจัยที่ 6 ของคนไทย นอกจากปัจจัย 4 แล้ว ปัจจัยที่ 5 ก็คือ โทรศัพท์ มอเตอร์ไซค์เยอะมากเทียบคือประมาณครึ่งหนึ่งของประเทศ ปัญหาที่มีอยู่ 4 อย่าง คือ คน ถนน หมวกกันน็อก เหตุการณ์ เรามีกฎหมายหมวกกันน็อกแล้ว ถนนเราก็ต้องใช้งบประมาณเยอะ เหตุการณ์เราก็ควบคุมไม่ได้อยู่แล้ว เช่น สภาพอากาศ แต่สิ่งที่เราควบคุมได้คือรถ เราอยู่แล้วบริษัทผลิตไม่ถึง 10 บริษัท ถ้าเราควบคุมเรื่องความปลอดภัยของตัวรถและความเร็วรถ น่าจะทำได้ง่ายและเป็นรูปธรรมได้มากกว่า และทั้ง 10 บริษัทต้องมีมาตรฐานเท่าเทียมกัน รถเล็กคือโตมันน่าจะเกิดขึ้น

ปัญหาในการประกัน ส่วนใหญ่แล้วเกิดจากความเร็วมากกว่าเรื่องความคึกคะนองและดื่มเหล้า ส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดจากเด็กวัยรุ่น ถ้าเราแก้ปัญหาในวงกว้างน่าจะดีกว่าที่จะเน้นในการจำกัดอายุ ถ้าเป็นไปได้อยากให้เน้นการบังคับใช้ ถ้าไม่บังคับเลยอุบัติเหตุก็จะเกิดขึ้น ถ้าบังคับมากไปก็จะหาว่าบังคับกันมากเกินไป ”

**นายปกรณ์ อนิวัตกุลชัย** สถาบัน AIT Asian Institute of Technology กล่าวว่า

“ข้อเสนอที่ 1 และ 2 เป็นข้อเสนอที่ดี แต่ถ้าเป็นทางเลือกทางออกให้กับผู้ขับขี่ และระบบขนส่งสาธารณะ ขอเปลี่ยนเป็น *ไม่เห็นด้วย* เพราะประเทศไทยคงไม่พร้อมที่จะบังคับห้ามโดยสาร และถ้าบตลงโทษไม่มีความรุนแรงเพียงพอ เขาก็ยังฝ่าฝืนอยู่ดี เพราะทั้งหมดคือค่าใช้จ่าย เขาก็เลือกฝ่าฝืนดีกว่า



**ข้อเสนอที่ 3 ไม่เห็นด้วย** เพราะอาจไม่พร้อมทั้งวุฒิภาวะและร่างกาย จากการศึกษาวิจัยการขับขี่ พบว่า 43% ฝึกด้วยตัวเอง 35% ฝึกจากพ่อแม่ และ 67% ฝึกจากสถานที่จริง นั้นหมายความว่าระบบการฝึกฝนยังไม่ดีพอ **เหมือนกับว่าเราส่งเสริมให้บุคคลที่ยังไม่พร้อมขับขี่ เข้าไปเพิ่มจำนวนให้เพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น** เราควรเปิดสอนในโรงเรียน และเรื่องกวดขันของตำรวจอย่างเข้มงวด ”

**นายจตุรงค์ ศิริบรรณากุล** ชมรมเด็กไทยปลอดภัย กล่าวว่า

“ การบังคับมันเกิดขึ้นยาก และเด็กต่างจังหวัดจำเป็นต้องใช้ **กฎจราจรยังไม่เข้ม ผู้ขับขี่จึงไม่เข็ดในการโดนจับ** การบังคับเด็กไม่ให้ใช้รถมันยาก และประเด็นการสอนใบขับขี่ที่แบ่งเป็นระยะมันต้องมีการดำเนินการอย่างดีและเป็นระบบมากขึ้น เพราะถ้ามีแต่กฎบังคับ ยังไงเด็กก็ไม่เชื่อและไม่ทำตาม ”

**ดร.เตือนใจ พุฤตะ** มหาวิทยาลัยนิฮอน ประเทศญี่ปุ่น กล่าวว่า

“ เด็กอายุต่ำกว่า 2 ปี ในญี่ปุ่นห้ามเด็ดขาดไม่ให้เด็กโดยสารรถมอเตอร์ไซค์ และอนุญาตให้ขี่รถจักรยานได้เท่านั้น ในเมืองไทยไม่ยอมให้ทุกคนคิดว่าตัวเองด้อยค่า โดยปัจจุบันคนส่วนใหญ่จะคิดว่าคุณค่าของเวลามีค่ามากกว่าชีวิต ที่ญี่ปุ่นเค้ามี 2 อย่างคือ คุณค่าของชีวิตและคุณค่าของเวลา **ญี่ปุ่นคำนึงคุณค่าของชีวิตมากกว่าคุณค่าของเวลา** หลายคนคิดว่ามันไม่ทันเวลาจะทำอย่างไรได้ถ้าไม่มีมอเตอร์ไซค์กับลูกตาย ถามว่าก่อนจะไปถึงโรงพยาบาลใครจะตายก่อนกัน ตายระหว่างทางหรือตายที่โรงพยาบาล มูลค่าของชีวิตมันสำคัญมากกับการที่เราเอาความคิดของเราเป็นใหญ่ เพราะเราคิดว่าเราเป็นคนทำมาหากิน เลี้ยงลูก แต่จะทำยังไงให้ลูกเราไม่เหมือนเรา เพราะว่าเราลำบาก และเราจะทำยังไงให้ลูกเราได้ดี เราควรคิดในสิ่งดีๆ มองโลกในแง่ดี ทุกคนมีทางเลือก เราจะเลือกให้ลูกเราเป็นเด็กแว้นต์หรือ?

**เราอย่าไปโทษรถมอเตอร์ไซค์อย่างเดียว** มันไม่ถูกต้อง นั่นเป็นทางเลือกที่ 3 มากกว่า มันอยู่ที่เรา เราจะสอนลูกเลยหรือว่า ถ้าลูกอยากตายก็ไปเป็นเด็กแว้น แต่ถ้าอยากให้ลูกเราอยู่กับเราจนแก่เฒ่า เราควรสอนลูกในแบบอื่น **อย่าเอาความกดดันของสังคมมากดดันลูกเรา** มองเมืองไทยตอนนี้กับประเทศญี่ปุ่น เหมือนเรามองย้อนกลับไป 35 ปี รัฐบาล ญี่ปุ่น สอนประชาชนให้มีแนวคิดไปในทิศทางเดียวกัน ให้ความมั่นใจซึ่งกันและกัน ระหว่างประชาชนกับรัฐบาล และปฏิบัติไปในทางเดียวกัน **และคิดถึงอนาคตของเด็กเป็นหลัก** จะทำยังไงให้สังคมไปในทางที่ดีพร้อมกัน แก้ปัญหาพร้อมกัน ต้องมีคำสั่งจากรัฐบาลสั่งให้ผลิตรถมอเตอร์ไซค์ที่ปลอดภัยได้ตามที่ต้องการ

ที่ญี่ปุ่นนักเรียนอายุ 15 ปี จึงจะมีใบขับขี่ที่สามารถขับรถมอเตอร์ไซค์ที่ต่ำกว่า 50 ซีซี และสามารถขับได้ในถนนเส้นรองเท่านั้น ห้ามขับในเวลากลางคืน รถที่ต่ำกว่า 250 ซีซี ห้ามมีผู้โดยสาร และห้ามขึ้นทางด่วน ที่ญี่ปุ่นตำรวจต้องดูแลประชาชน เราพยายามปลูกฝังให้ตำรวจเป็นมิตรกับประชาชน เราควรจะอบรม

ผู้ใหญ่ด้วย ที่ญี่ปุ่น โรงเรียนอนุบาลจะสอนให้นักเรียนเดินข้ามถนน ป.3-ป.5 สอนจักรยาน ป.6 ขึ้นไปสอนให้เด็ก  
จักรยานอย่างไร ให้ปลอดภัย และจะมีตำรวจมาช่วยดูแล สำหรับนักเรียนที่มีใบขับขี่ ในแต่ละอำเภอก็จะมี  
คอสอนการขับขี่มอเตอร์ไซค์ มีจุดให้ความรู้และอบรม อยากให้เมืองไทยเป็นแบบนี้บ้าง

มองดูตัวเองถ้าพ่อแม่ยิ่งห้ามเราก็งงและไม่เชื่อ และเรา ก็ไม่สามารถดูแลความปลอดภัยของเด็กได้ ที่  
ญี่ปุ่นพอเปลี่ยนรัฐบาลใหม่ เขาก็สามารถดำเนินงานต่อเนื่องไปได้ **พูดถึงเรื่องระบบ ฟังเมือง ถ้าเรามัวแต่รอให้  
ระบบการขนส่งพร้อม แล้วเราจะรอไปถึงเมื่อไร?** ก่อนที่จะไปถึงตรงนั้น เราเองสามารถเอามาตรการมารองรับ  
ก่อนได้ ดีกว่าเราไม่ทำอะไรเลย แล้วสิ่งที่เสนอก็เป็นสิ่งดีๆ ที่คิดถึงเรื่องความปลอดภัยของเด็ก และไม่อยากให้เด็ก  
อายุ 13-15ปีได้ขับรถมอเตอร์ไซค์เพราะเด็กยังไม่บรรลุนิติภาวะ การพัฒนาความคิดความอ่าน การตัดสินใจยังไม่ดี  
**ประเด็นข้อ 1 และ 2 เห็นด้วย แต่ข้อ 3 ไม่เห็นด้วย** กับช่วงอายุ 13 – 15 ปีมีใบขับขี่ ”

## วาระที่ 4 เรื่องการลงความเห็น (การโหวต) ต่อข้อเสนอ 3 ประเด็น

4.1 จำนวนผู้โหวต 79 ท่าน ได้ลงคะแนนให้ ...

1. ข้อเสนอนี้ที่ 1 : เด็กอายุต่ำกว่า 2 ปี ห้ามโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ ทั้งสิ้น

- เห็นด้วย จำนวน 48 คะแนนเสียง
- ไม่เห็นด้วย จำนวน 31 คะแนนเสียง

2. ข้อเสนอนี้ที่ 2 : เด็กอายุ 2 – 6 ปี ห้ามโดยสารรถจักรยานยนต์ ยกเว้นถ้ามีการปฏิบัติ (ติดตั้งระบบยึดเหนี่ยวป้องกันเด็กตกจากรถจักรยานยนต์ / สวมหมวกนิรภัยให้เด็กทุกครั้ง / ให้เด็กสวมใส่เครื่องแต่งกายที่เหมาะสมและได้มาตรฐาน เช่น เสื้อหนังแขนยาว กางเกงขายาว รองเท้าผ้าใบหรือยาง)

- เห็นด้วย จำนวน 58 คะแนนเสียง
- ไม่เห็นด้วย จำนวน 21 คะแนนเสียง

3. ข้อเสนอนี้ที่ 3 : ออกใบอนุญาตขับขี่แบบ Graduated driving licence 2 ระดับ คือ ใบขับขี่สำหรับเด็กอายุ 13-15 ปี และ 16-18 ปี โดยมีเงื่อนไข (จำกัดขนาดกระบอกสูบรถ / ช่วงเวลาขับขี่ / ถนนที่ขับขี่ / ผู้ควบคุมการขับขี่ เช่น มีผู้ปกครองโดยสารไปด้วยทุกครั้ง ผู้ปกครองลงนามอนุญาตทุกครั้งที่จะขับขี่ / จำกัดผู้โดยสาร เช่น ห้ามมีเด็กหรือเพื่อนซ้อนท้าย )

- เห็นด้วย จำนวน 65 คะแนนเสียง
- ไม่เห็นด้วย จำนวน 10 คะแนนเสียง
  
- เห็นด้วยเฉพาะเด็กอายุ 16-18 ปี จำนวน 5 คะแนนเสียง
- ไม่เห็นด้วยเฉพาะเด็กอายุ 13-15 ปี จำนวน 5 คะแนนเสียง

นอกจากการลงคะแนนเสียงเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยแล้ว ผู้วิพากษ์ยังได้แสดงผลเพิ่มเติมใน 3 ข้อเสนอดังกล่าว ยกตัวอย่าง ...

ข้อเสนอนี้ที่ 1 : เด็กอายุต่ำกว่า 2 ปี ห้ามโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ ทั้งสิ้น

- **กรณีเห็นด้วย**
  - เป็นอันตรายและไม่สมควรอย่างมากที่อุ้มลูกตัวเล็กๆ นั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์ ไม่มีความปลอดภัย ไม่มีเครื่องยึดเหนี่ยวป้องกันอันตราย

- เด็กต่ำกว่า 2 ปีไม่สามารถดูแลตัวเองได้เลยหากเกิดอุบัติเหตุ อุปกรณ์เสริมลดอุบัติเหตุก็ไม่สามารถช่วยได้
- มองถึงชีวิตเด็กเล็กๆ อย่ามองแต่ความสะดวกสบาย รู้ว่าประชาชนยอมรับยาก แต่ความปลอดภัยในเด็กจะสูงมากๆ ถ้าทำได้
- เพราะอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นเมื่อไรอย่างไรไม่มีใครรู้ เด็กอายุต่ำกว่า 2 ปีนั้นยังเล็กมากในการโดยสารรถ ห้ามเลยถือว่าดีที่สุด
- แต่ควรมีพาหนะให้เด็กสามารถโดยสารได้ โดยเฉพาะในช่วงเวลาฉุกเฉิน
- แต่ต้องพัฒนาระบบสาธารณะที่เข้าถึงชุมชนได้ ไม่เช่นนั้นจะเป็นการลำบากของคนชนบท เพราะไม่มีรถสาธารณะออกมาจากชุมชน
- อย่าเห็นแก่ความสะดวกสบายจนเกินไป เรามีบทเรียนมากมายกับการตามใจตัวเองมากเกินไปแล้วก็นั่งเสียดใจทีหลัง แล้วก็โทษคนอื่น โดยที่ไม่ดูตัวเอง ต่อให้ออกแบบรถปลอดภัยมากๆ คนขับมีทักษะมากๆ แต่ก็ไม่พ้นขับออกไปเจอแต่ความเสียหายที่ไม่ได้ถูกแก้ไข ทำควบคู่ไปกับการสร้างทางเลือกให้พ่อแม่ด้วย ไม่มีคำว่าเป็นไปได้ ถ้ายังไม่คิดจะเริ่ม

○ **กรณีไม่เห็นด้วย**

- อยากจะเห็นด้วย แต่ผู้มีรายได้น้อยที่มีมอเตอร์ไซค์เป็นพาหนะใช้ทุกวันจะทำอย่างไร นั่นคือบริบทความเป็นจริงของชีวิตชาวบ้านในประเทศกำลังพัฒนา รถโดยสารไม่ได้มีให้ตลอดเวลา ในขณะที่ฐานะ/การเดินทางของเขาไม่สัมพันธ์กับเวลารถโดยสาร มันจึงเป็นความคิดบนหอคอย คิดว่าน่าจะทำการวิจัยดีกว่าว่าจะมีระบบยึดเหนี่ยวหรือป้องกันอย่างไร โดยให้ผู้ผลิต / ผู้ใช้ประโยชน์ เป็นผู้ลงทุนวิจัย / ทำการวิจัย เพราะถ้าออกเป็นกฎหมายแล้ว เมื่อทำผิด(เพราะขาดโอกาส) สิ่งที่จะตามมาคือ ผู้มีรายได้น้อยจะเสียซ้ำเสียซ้อน เป็นการบีบความเป็นอยู่ทางสังคมให้กับประชาชนเพิ่มมากขึ้น (ออกเป็นกฎหมายให้อยู่นาน+แก้ไขยาก / ลำบาก เป็นการซ้ำเติมประชาชน) หรืออาจจำกัดเวลาในการขับขี่ เช่น งดกลางคืน
- กรณีฉุกเฉิน การโดยสารรถจักรยานยนต์ยังจำเป็นสำหรับประเทศไทย เพราะพาหนะอื่นๆ ยังไม่ปลอดภัยและเข้าถึงได้ง่าย ควรปรับปรุงระบบบริการสาธารณะของทางรถให้ปลอดภัยก่อน
- ก่อนข้างขัดกับสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน และยังไม่มีการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน
- คนจนที่อยู่ในเมืองต้องใช้มอเตอร์ไซค์
- ควรหาทางเลือกให้พ่อแม่ก่อน

**ข้อเสนอที่ 2 :** เด็กอายุ 2 – 6 ปี ห้ามโดยสารรถจักรยานยนต์ ยกเว้นถ้ามีการปฏิบัติ (ติดตั้งระบบยึดเหนี่ยวป้องกันเด็กตกจากรถจักรยานยนต์ / สวมหมวกนิรภัยให้เด็กทุกครั้ง / ให้เด็กสวมใส่เครื่องแต่งกายที่เหมาะสมและได้มาตรฐาน เช่น เสื้อหนังแขนยาว กางเกงขายาว รองเท้าผ้าใบหรือยาง)

○ **กรณีเห็นด้วย**

- ถ้ามีการใช้เครื่องป้องกันก็ควรยกเว้น เพราะปัญหาเศรษฐกิจที่แต่ละบุคคลไม่สามารถมีรถยนต์ขับได้ ก็ต้องใช้รถจักรยานยนต์
- หากมีอุปกรณ์ป้องกันอย่างปลอดภัย แต่ต้องช่วยกันรณรงค์ให้เป็นรูปธรรมอย่างจริงจัง
- แต่ผู้ที่ตรวจอุปกรณ์ต้องเข้มงวดและไม่เลือกปฏิบัติ
- ซึ่งให้เห็นอันตราย เพราะเด็ก 2-6 ปี ยังควบคุมตัวเองได้ไม่ดี เด็กอาจหลับ ควรมีสื่อทีวี ควรจัดที่นั่งปลอดภัยถ้าจำเป็นต้องซ้อน
- ถ้าใส่หมวกนิรภัยป้องกันและห้ามนั่งด้านหน้า มีที่นั่งนิรภัยที่ปลอดภัย (รถจักรยานยนต์เฉพาะสำหรับการโดยสารสำหรับเด็ก คล้าย car seat แต่เป็น motorcycle seat safe ) และจะต้องมีผู้ดูแลด้านหลังเด็กในการเดินทาง
- พิจารณาการบังคับใช้ในเบื้องต้น ให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

○ **กรณีไม่เห็นด้วย**

- ส่วนใหญ่ผู้ปกครองจะไม่ยอมใส่หมวกนิรภัยให้เด็กเวลานำลูกโดยสารรถจักรยานยนต์ ด้วยคิดว่าไม่เป็นอะไร เพราะเดินทางใกล้ๆ
- เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้ผู้ขับขี่
- เพราะเด็กเล็กจะต้องเดินทางไปกลับกับผู้ปกครอง เช่น ไปโรงเรียน ผู้ใหญ่ต้องไปทำงาน แต่การป้องกันได้คือ ผู้ขับขี่ควรต้องเป็นคนมีอายุ 20 ปีขึ้นไป จะมีความรับผิดชอบได้ดีกว่า เพราะมีประสบการณ์มากกว่า

**ข้อเสนอที่ 3 :** ออกใบอนุญาตขับขี่แบบ Graduated driving licence 2 ระดับ คือ ใบขับขี่สำหรับเด็กอายุ 13-15 ปี และ 16-18 ปี โดยมีเงื่อนไข (จำกัดขนาดกระบอกระเบิด / ช่วงเวลาขับขี่ / ถนนที่ขับขี่ / ผู้ควบคุมการขับขี่ เช่น มีผู้ปกครองโดยสารไปด้วยทุกครั้ง ผู้ปกครองลงนามอนุญาตทุกครั้งที่จะขับขี่ / จำกัดผู้โดยสาร เช่น ห้ามมีเด็กหรือเพื่อนซ้อนท้าย)

○ **กรณีเห็นด้วย**

- ต้องเป็นเด็กอายุ 16 ปีขึ้นไป ที่เขามีความรับผิดชอบและมีความระมัดระวังในเรื่องความปลอดภัย

- การกำหนดให้ออกใบอนุญาตต้องมีการอบรมสอนการขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่จะได้ขับขี่อย่างมีคุณภาพและถูกต้อง ฝึกว่าขับขี่เองอย่างทุกวันนี้
- ส่วนใหญ่ถ้ามีเงินก็จะมีการทำใบอนุญาตขับขี่ได้ง่าย แล้วพ่อแม่เห็นลูกขับรถได้ก็ยอมซื้อรถให้ และกฎหมายบ้านเราไม่บังคับใช้อย่างจริงจัง พร้อมการปฏิบัติจริง มีการขับโชว์เพื่อน
- ถ้าปฏิบัติได้จะเป็นการลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน
- เห็นด้วยเฉพาะเด็ก 16-18 ปี ส่วนเด็ก 13-15 ปียังไม่ควรให้มีใบขับขี่
- ต้องมีการฝึกสอนและปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากดูเรื่องความสามารถในการขับขี่แล้ว ต้องศึกษาพฤติกรรม เรื่องสุขภาพจิต แนวคิด และจิตวิทยาในเด็ก เพื่อออกไปรับรองการขับขี่
- ในเด็ก 13-15 ปี ห้ามการขับขี่หลังเวลา 20.00 น. ถ้าฝ่าฝืนเกิน 2 ครั้ง ยึดใบขับขี่ / ห้ามขับขี่ 2 ปี อายุ 16-18 ปี ห้ามขับขี่หลัง 22.00 น. เวลาที่เหมาะสม เพราะว่าเด็กอยู่ในวัยแรงงาน ควรใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ด้านการใช้หมวกนิรภัย ฝ่าฝืนห้ามการขับขี่นาน 2 ปี

○ **กรณีไม่เห็นด้วย**

- ใบขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ควรให้คนอายุ 20 ปีขึ้นไปเท่านั้น
- ยังขาดความรับผิดชอบเพราะยังเป็นเด็ก ข้อเสนอควรมีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีขึ้นไป หรือผ่านการเป็นทหารมาแล้ว
- (13-15 ปี) ยังไม่ควรให้ขับขี่โดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ หรือขับขี่ได้แต่จำกัดความแรงของมอเตอร์ไซค์ เช่น ไม่เกิน 90 ซีซี หรือรถที่จำกัดความเร็วไม่เกิน 60 (หมายความว่าไม่จำกัดเพราะอาจทำให้มีแรงด้านจากทั้งฝ่ายผู้บริโภคนและผู้ผลิต แต่ทำให้มีความยุ่งยากมากขึ้น หรือมีเงื่อนไขอื่นๆ เช่น ต่ออายุใบขับขี่ทุก 6 เดือน โดยผ่านการอบรมทุกครั้ง ฯลฯ

ปิดการวิพากษ์ เวลา 16.45 น.



ผู้บันทึก นส.ภัทรนันท์ โสดาจันทร์ และ นายอภิชาติ มหิงส์พันธุ์

ผู้สรุป นส.กรวิการ์ บุญตานนท์

ผู้ตรวจ รศ.นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์