

ขับซิปลอดภัย ... ตั้งใจอย่างเดียวไม่พอ



การตั้งสถาบันสอนกฎจราจรแห่งแรกในประเทศไทย เป็นเรื่องน่าชื่นชมในความตั้งใจของกระทรวงศึกษาธิการกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล เพราะเป็นที่รู้กันมานานว่าพฤติกรรมเสี่ยงคือสาเหตุใหญ่ของอุบัติเหตุ การที่เลี้ยงเด็กเป็นกลุ่มเป้าหมาย คงสะท้อนความเชื่อของผู้รับผิดชอบว่า การสอนกฎจราจร ตั้งแต่เยาว์วัยจะนำไปสู่การลดพฤติกรรมเสี่ยงได้ในระยะยาว เข้าทำนอง คิด "ไม่อ่อนดัดง่าย ไม่แก่ดัดยาก"

ถ้าความเชื่อนั้นถูกต้อง ก็แปลว่าในระยะสั้น เด็กที่ผ่านการสอนของสถาบันนี้จะข้ามถนนเดินถนนถูกกฎในระยะยาวเมื่อโตขึ้นมีรถขับ จะขับรถด้วยความ ปลอดภัยตามกฎจราจร อนุমানต่อไปว่า เมื่อเป็นเช่นนี้ เด็กที่ผ่านการสอนจะประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าเด็กทั่วไป เมื่อโตขึ้นจะประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่น้อยกว่า คนรุ่นเดียวกันที่ไม่ผ่านการสอน

ผู้เขียนก็อยากเอาใจช่วยให้เป็นไปในทางที่ดี แต่เมื่อไปสำรวจความรู้ที่ผู้เชี่ยวชาญรวบรวมสังเคราะห์ไว้ ก็อดเป็นห่วงไม่ได้ว่า ชะรอยความเชื่อข้างต้นจะ ไม่มีหลักฐานที่เชื่อถือได้สนับสนุน

ดร.เมย์ฮิว แห่งมูลนิธิเพื่อการวิจัยการบาดเจ็บทางถนน ประเทศแคนาดาได้ตีพิมพ์บทสังเคราะห์องค์ความรู้ใน วารสาร Injury Prevention ฉบับที่ 8 ปีพ.ศ.2545 รวบรวมความรู้ เกือบสามสิบปี ตั้งแต่ปีพ.ศ.2518-2545 สรุปใจความสำคัญได้ว่า โครงการฝึกอบรมหรือสอนขับซิปรถยนต์/จักรยานยนต์ทั้งหลายล้วนล้มเหลวในการส่งเสริมพฤติกรรมขับซิปปลอดภัย

ข้อสรุปนี้สอดคล้องกับผลการสังเคราะห์ความรู้ก่อนหน้าของนักวิชาการหลายกลุ่ม เช่น จากมหาวิทยาลัยจอร์เจีย สถาบัน Transport South Australia ประเทศออสเตรเลีย กลุ่มCochrane Injuriesในสหราชอาณาจักร ฯลฯ ซึ่งเสนอผลงานในระหว่างปีพ.ศ.2543-45

ซ้ำร้ายกว่านั้น งานวิชาการหลายชิ้นยังสรุปด้วยว่า การสอนขับซิปชักนำให้ผู้เรียนได้ใบขับซิปมาเร็วกว่าคนวัยเดียวกันที่ไม่ได้ผ่านการสอน เลยออกถนนเร็วกว่า และประสบอุบัติเหตุมากกว่าเพื่อน

ในรายงานชิ้นหนึ่งแสดงตัวเลขให้เห็นว่า ในบรรดานักเรียนชั้นมัธยมปลาย 16,388 คน เมื่อจำแนกเป็นสามกลุ่ม สองกลุ่มแรกผ่านการอบรมการขับซิปหลักสูตร 72 ชั่วโมง และ24 ชั่วโมง ได้ใบขับซิปร้อยละ 88.4 และ 86.2 ตามลำดับ

ในขณะที่กลุ่มที่สามไม่ได้ผ่านการอบรมได้ใบขับซิป ร้อยละ 84.3 เมื่อติดตามต่อมาพบอัตราการประสบอุบัติเหตุในสองกลุ่มแรกเท่ากับร้อยละ 28.6 และ 26.5 ตามลำดับ และ ในกลุ่มที่สาม พบร้อยละ26.7



ถึงตรงนี้ เชื่อว่าท่านผู้อ่านคงรู้สึกลำบากใจที่จะยอมรับข้อสรุปที่ออกจะสวนทางกับสามัญสำนึกทั่วไป ผู้เขียนจึงขอขยายความต่อไปว่า มีเหตุผลอันใดที่อยู่เบื้องหลังความล้มเหลวเช่นนั้น

1. การสอนฯ ละเลยหรือไม่ให้น้ำหนักเพียงพอต่อการปลูกฝังความรู้และทักษะที่จำเป็นยิ่งต่อการขับขี่ปลอดภัย ตัวอย่างเช่น ทักษะในการประเมิน ความเสี่ยงบนถนน ผู้เรียนอาจไม่ถูกฝึกให้ตระหนักและสามารถประเมินความเสี่ยงของการขับขี่ยามค่ำคืน การขับขี่ขณะถนนลื่น การขับขี่จักรยานยนต์บนช่อง ทางที่ใช้ความเร็วสูง เป็นต้น
2. การสอนฯ ไม่สามารถปลูกฝังเจตคติที่ดีในการขับขี่ปลอดภัย ทำให้ผู้เรียนไม่ใส่ใจที่จะนำทักษะและความรู้ไปใช้ในชีวิตจริง ความจริงที่อาจมองข้ามคือ ในชีวิตจริงมีสิ่งเร้าให้ผู้เรียนขับขี่ไปในทางที่เสี่ยงภัย เช่น โฆษณายานยนต์และผลิตภัณฑ์ที่ใช้ความแรง ความเร็วเป็นจุดขาย ภาพยนตร์แนวแอ็คชั่นที่ตัวละครแสดงลีลาผาดโผนขณะขับขี่ เพื่อนฝูงที่มีค่านิยมความเร็วและแรงในการขับขี่ ฯลฯ สิ่งเร้าเหล่านี้มักมีแรงชักจูง(ในทางเสื่อม) มากกว่าเจตคติขับขี่ปลอดภัย ที่หลักสูตรปลูกฝังไว้
3. การสอนฯ สร้างความเชื่อมั่นเกินจริงในความสามารถของตนเอง มีหลักสูตรจำนวนไม่น้อยฝึกให้ผู้เรียนขับขี่สามารถประกอบรถในสภาพการณ์ที่สิ้นเปลือง แต่ในชีวิตจริง โอกาสที่จะเผชิญสถานการณ์นี้มีน้อย ทำให้ทักษะที่เรียนมาเสื่อมถอยไป โดยที่ผู้เรียนไม่ทันรู้ตัว เลยหลงผิดว่าตนยังมีความสามารถนั้นอยู่ จึงชะล่าใจ ปล่อยให้ตนเองเข้าสู่สถานการณ์สิ้นเปลืองโดยไม่จำเป็น ถ้าหันมาเน้นการฝึกสอนให้ผู้เรียนรู้จักและตระหนักในขีดจำกัดของตนเองอยู่ตลอดเวลา ก็จะลดความฮึกเหิม ลดความชะล่าใจนั้นได้ จะสังเกตเห็นว่า คนดาบอดและคนพิการอื่นๆมักระมัดระวังตัวในการเดินมากกว่าคนปกติ เพราะตระหนักขีดจำกัดของตนเองตลอดเวลา
4. การสอนฯ ไม่สามารถช่วยให้ผู้เรียนจัดการกับสิ่งเร้าใจให้สมเสี่ยงได้ มีการวิจัยมากมายที่แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุกับสิ่งเร้า ใจให้สมเสี่ยง เช่น การทำหายของเพื่อนให้แข่งรถ ตัวแบบในภาพยนตร์ การโฆษณาที่เย้ายวนด้วยค่านิยมโฉบเฉี่ยว เร็วแรง ฯลฯ สิ่งเร้าในทางเสี่ยงเหล่านี้ รมเร้าสังคมอยู่ทุกเมื่อเชื่อวัน ในขณะที่การสอนขับขี่ส่วนใหญ่มองข้ามการฝึกทักษะ ฝึกการครองสติให้เผชิญกับสิ่งเร้าอย่างมีวิจารณญาณ
5. การสอนฯ ส่วนใหญ่มักมีหลักสูตรประเภทตัดเสื้อโหลแจกคือ ไม่คำนึงถึงพื้นเพทางสติปัญญา ทักษะ ความรู้ จิตใจ และร่างกายที่หลากหลาย จึงอาจจะไม่สามารถเติมเต็มในส่วนขาดที่สำคัญของแต่ละบุคคล คนที่ดาบอดสื่อผ่านการสอนโดยไม่ได้รับการพัฒนาทักษะในการแยกแยะสัญญาณไฟจราจร ทำให้อาจตีความสัญญาณไฟผิดพลาด จนฝ่าไฟแดงและเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

ที่กล่าวมานี้ ไม่ได้เจตนาให้ผู้่านตีความว่า ควรยกเลิกการสอนขับขี่ทุกรูปแบบ แต่ต้องการชี้ให้เห็นว่า ยังมีโอกาสพัฒนาอีกมากรออยู่ หากการลงทุนทั้งของภาครัฐและเอกชนในเรื่องนี้จะก่อประโยชน์สูงสุด และคุ้มค่า

กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนภาคธุรกิจที่สนใจเรื่อง นี้ควรระดมสมอง และสังเคราะห์องค์ความรู้ให้รอบด้านเพื่อคิดค้นรูปแบบวิธีการจัดการกระบวนการเรียนรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมที่สุดสำหรับสังคมไทย โดยมีการวิจัยประเมินผล คอยกำกับตรวจสอบว่า สิ่ง ที่ออกแบบและดำเนินการเป็นไปตามความคาดหวังหรือไม่ ยังมีส่วนใดต้องปรับปรุง ผู้เขียนเชื่อว่า เส้นทางแห่งการพัฒนาคุณภาพกระบวนการเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัยเป็นเส้นทางที่ไม่มีจุดจบ กระนั้นก็ตามหากจะริเริ่มให้สง่างาม พึงตั้งมั่นอยู่กับการใช้ความรู้ที่รอบด้าน

โดย นพ.ไพบุลย์ สิริยะวงศ์ไพศาล
ผู้จัดการหน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย(จรบ)
คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี