

ความปลอดภัยทางถนน: ข้อเท็จจริงเบื้องต้น



© Panos / Jacob Silberberg

ความปลอดภัยทางถนนและการรายงานของสื่อ

อุบัติเหตุทางถนนมักปรากฏเป็นข่าวในสื่อในลักษณะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น จึงไม่ถูกมองว่าเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตและทรพยากรบุคคล สุขภาพ และเศรษฐกิจ ดังนั้น หากความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นเชิงสาธารณสุขและการพัฒนา ประกอบกับการให้ข้อมูลเชิงลึก ก็จะทำให้ผู้สื่อข่าวสามารถนำเสนอข่าวที่ช่วยปรับพฤติกรรมและทัศนคติของสาธารณชน ส่งผลต่อระดับนโยบาย ตลอดจนช่วยรักษาชีวิตผู้คนเอาไว้ได้

ทำไมอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นประเด็นด้านสาธารณสุข?

อุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนท้องถนนส่งผลกระทบต่อคนรุ่นแรกต่อบุคคล ชุมชน และประเทศ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการรักษาผู้บาดเจ็บจำนวนมากนั้นสร้างภาระหนักต่อระบบสุขภาพ ทำให้ต้องใช้เตียงที่มีอยู่อย่างจำกัดของโรงพยาบาล ใช้ทรัพยากรต่างๆ และส่งผลให้สูญเสียกำลังการผลิตและเป็นอุปสรรคต่อความเจริญของประเทศ ทำให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อสังคมและเศรษฐกิจ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่งชี้ว่า นี่คือวิกฤติด้านสาธารณสุขและการพัฒนาที่คาดว่าจะเป็นรุนแรงกว่าเดิมหากไม่ได้รับการแก้ไข

ข้อมูลเพิ่มเติม: การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

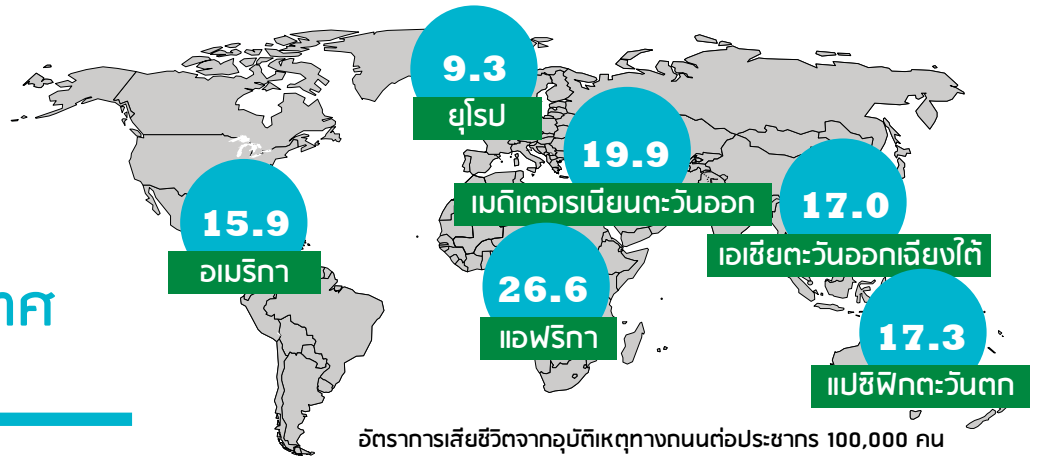
1.25 ล้านคนต่อปี



1 สาเหตุอันดับ 1 ของการเสียชีวิตในกลุ่มอายุ 15-29 ปี

ตัวเลขการเสียชีวิตทั่วโลกนำมาสู่วิกฤติด้านสาธารณสุขโดยเฉพาะในกลุ่มผู้ที่มีอายุน้อย

โอกาสการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนขึ้นอยู่กับประเทศที่คุณอาศัยอยู่



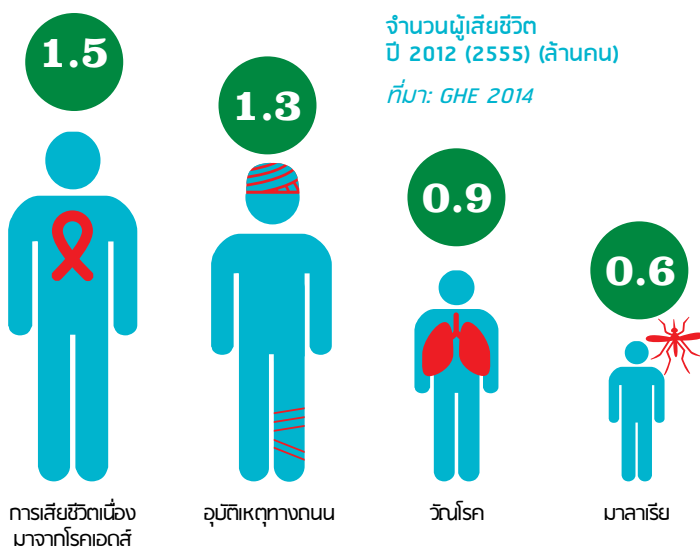
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน

การแปลความหมายของตัวเลขเหล่านี้

- อย่างไรก็ตาม การนับจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด มีประโยชน์ในการสื่อสารขนาดของปัญหา เพื่อให้เกิดมาตรการป้องกัน และประมาณความจำเป็นในการใช้ทรัพยากรสุขภาพ
- ในการเปรียบเทียบระหว่างภูมิภาคหรือประเทศ (หรือภายในประเทศในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ) การใช้อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จะมีความแม่นยำมากกว่าในการสะท้อนให้เห็นถึงขนาดของปัญหาดีกว่าการใช้จำนวนที่แท้จริง การใช้จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดเพียงอย่างเดียวอาจทำให้เข้าใจผิดได้เนื่องจากการเปรียบเทียบในกลุ่มที่มีจำนวนประชากรไม่เท่ากัน

ขนาดของปัญหา

- แต่ละปีมีประชากรประมาณ 1.25 ล้านคนทั่วโลก เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน หรือกว่า 3,400 คน ต่อวัน
- เกือบครึ่งหนึ่งของผู้ที่เสียชีวิตบนท้องถนนถึงกล่าวเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บ เช่น คนเดินถนน นักปั่นจักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตทั่วโลกในกลุ่มประชากรอายุ 15-29 ปี
- จากสถิติทั่วโลก เพศชายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงเกือบ 3 เท่า



เพื่อให้เห็นภาพมุมมองกว้างขึ้นของมิตการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ภาพกราฟฟิคนี้แสดงการเปรียบเทียบสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญทั่วโลก



- ปัจจัยเสี่ยงหลัก 5 ประการของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ เมาแล้วขับ การขับขี่รถเร็วเกินกำหนด การไม่ใช้หมวกกันน็อคเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย และการไม่ใช้เบาะนิรภัยในรถสำหรับเด็ก
- มากกว่า 90% ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางถึงแม้ว่าประเทศเหล่านี้จะมีจำนวนยานพาหนะเพียงครั้งหนึ่งของยานพาหนะทั่วโลกก็ตาม
- หากไม่มีการดำเนินการใดๆ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในแต่ละปีคาดว่าจะกลายเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 7 ภายในปี ค.ศ. 2030

ความสูญเสียด้านเศรษฐกิจ

อุบัติเหตุทางถนนไม่เพียงแต่ทำให้เกิดความเศร้าโศกและทุกข์ทรมานเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประชากรหลายร้อยล้านคน และประเทศชาติในภาพรวมด้วย โดยทำให้ประเทศสูญเสียเฉลี่ยแต่ละปีเท่ากับ 3% ของ GDP โดยความสูญเสียดังกล่าวอาจสูงถึง 5% ในประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง นอกจากนี้ ควรรวมมูลค่าความเสียหายทางอ้อม เช่น การสูญเสียกำลังการผลิต ความเสียหายต่อยานพาหนะและทรัพย์สิน คุณภาพชีวิตที่ตกต่ำ และปัจจัยอื่นๆ เข้าไปในมูลค่าความเสียหายที่แท้จริงต่อสังคมด้วย

หมายเหตุ: หลายมาตรการถูกนำมาใช้เพื่อศึกษามูลค่าความเสียหายในระดับประเทศ ซึ่งอาจไม่จำเป็นต้องใช้ค่าการเปรียบเทียบระดับโลก อย่างไรก็ตาม ในระดับประเทศนั้น ควรจะเน้นให้เห็นถึงผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนต่อภาคส่วนต่างๆ ซึ่งจะช่วยโน้มน้าวให้ผู้กำหนดนโยบายยอมลงทุนเพื่อให้เกิดมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก

“การประเมินข้อมูลเฉพาะและข้อมูลเปรียบเทียบในรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ได้ยืนยันให้เห็นว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นหนึ่งในความท้าทายของสังคมในปัจจุบัน”

ดร. มากาเร็ต ซาน ผู้อำนวยการองค์การอนามัยโลก ปี 2015

ประมาณทุกๆ 2 ปี องค์การอนามัยโลกได้จัดทำรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกโดยรายงานประจำปี 2013 ได้รายงานเกี่ยวกับ

- นำเสนอข้อมูลของ 180 ประเทศ ซึ่งรวมถึงภาคผนวกที่เป็นข้อมูลและสถิติของแต่ละประเทศ
- ใช้วิธีการมาตรฐานเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบได้ระหว่างประเทศ และเปรียบเทียบในประเทศเดียวกันในช่วงเวลาต่างๆ
- วิเคราะห์ประสิทธิภาพของมาตรการความปลอดภัยทางถนนของแต่ละประเทศ และวิเคราะห์ว่าแต่ละประเทศมีกลยุทธ์ระดับประเทศโดยมีเป้าหมายเพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอย่างไร
- วิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงหลักทั้ง 5 ประการกับเกณฑ์เฉพาะสำหรับหลักปฏิบัติที่ดี และ
- ข้อเสนอแนะว่าการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งสำคัญในการลดการเสียชีวิต ดังนั้น ต้องเร่งให้มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย และเน้นถึง 17 ประเทศที่ได้เปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงอย่างน้อยหนึ่งข้อใน 5 ประการให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศตั้งแต่ปี ค.ศ. 2011

รายงานฉบับเต็ม: รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกปี 2015 http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/
ข่าวสำหรับหนังสือพิมพ์ <http://www.who.int/mediacentre/news-releases/2015/road-safety-report/en/>

การเปลี่ยนแปลงสามารถเกิดขึ้นได้

องค์การอนามัยโลกได้แนะนำให้ประเทศต่างๆ แก้ไขเรื่องความปลอดภัยทางถนนในระยะยาว โดยให้เน้นที่ “การดำเนินการในภาพรวม” ซึ่งเป็นการดำเนินการที่ครอบคลุมภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ผู้ใช้ท้องถนน และสภาพท้องถนน อย่างไรก็ตาม ในระยะสั้นสามารถบรรลุผลบางประการได้ด้วยมาตรการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ เช่น การผ่านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย และสนับสนุนการจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อเพิ่มความตระหนักต่อสาธารณะ

ทศวรรษแห่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนระหว่างปี 2011-2020 (2554-2563)

แผนระดับโลกมีเป้าหมายที่ประเทศสมาชิก โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยได้กำหนด “5 เสาหลัก” หรือประเด็นเพื่อการป้องกันไว้ดังนี้

1. การจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. ถนนและการคมนาคมที่ปลอดภัยมากขึ้น
3. ยานพาหนะที่ปลอดภัยมากขึ้น
4. ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น
5. การตอบสนองหลังการชน

ทศวรรษแห่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนระหว่างปี 2011-2020

ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ

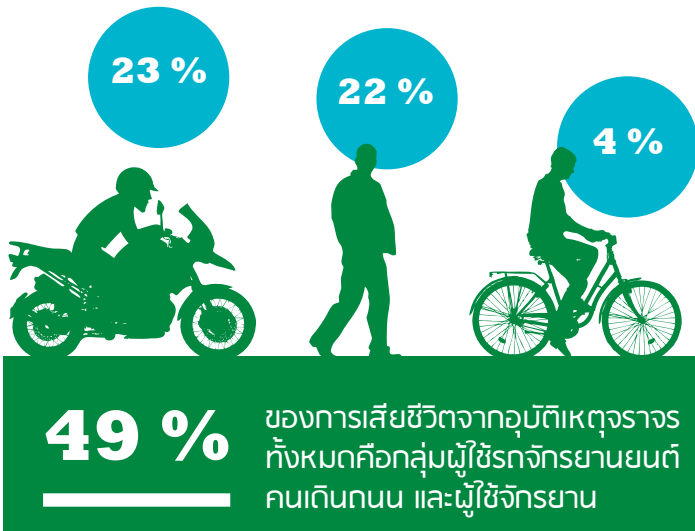
องค์การอนามัยโลกให้การรับรองการจัดการในองค์รวมเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่เรียกว่า การจัดการความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ โดยตระหนักว่าเนื่องจากร่างกายมนุษย์นั้นได้รับการบาดเจ็บได้ง่าย และมนุษย์ทำความผิดพลาดเสมอ ดังนั้น จึงต้องปรับปรุงความปลอดภัยของทุกส่วนในระบบ (เช่น ผู้ใช้ถนน ยานพาหนะ และถนน) เพื่อช่วยลดผลกระทบของความผิดพลาดดังกล่าว วัตถุประสงค์ของการจัดการความปลอดภัยอย่างเป็นระบบคือการสร้างระบบคมนาคมขนส่งที่รองรับความผิดพลาดของมนุษย์ และพิจารณาความเปราะบางของร่างกายมนุษย์แทนที่จะเน้นที่ความผิดพลาดของมนุษย์เพียงอย่างเดียว ประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านความปลอดภัยทางถนนได้นำแนวคิดนี้ไปใช้งาน ดังตัวอย่างเช่น การจัดทำแผนระดับโลกที่มีเสาหลัก 5 เสา ได้รับการออกแบบมาเพื่อลดความผิดพลาดของมนุษย์ด้วยการแก้ไขความปลอดภัยทางถนนที่เผชิญหน้าอยู่ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา:

เป้าหมายเป็นศูนย์: เป้าหมายที่ท้าทายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและการจัดการความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ

ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บ

- การลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรนั้นจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อความต้องการของคนเดินถนน คนใช้จักรยาน และจักรยานยนต์ ที่มีจะถูกละเลยอย่างมากในการวางแผน และนโยบายการคมนาคมขนส่ง
- การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยของการเดินและ การปั่นจักรยานนั้น ทำให้ รัฐบาลสามารถลดมลพิษทางอากาศ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกและ ความหนาแน่นของการจราจร และ ยังทำให้สุขภาพของประชาชนดีขึ้นเนื่องจากมีกิจกรรมมากขึ้นอีกด้วย



ข้อมูลเพิ่มเติม

องค์การอนามัยโลก: เดินอย่างปลอดภัย

องค์การอนามัยโลกและพันธมิตร: ความปลอดภัยของคนเดินถนน คู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจและผู้ปฏิบัติ

องค์การอนามัยโลก: ความปลอดภัยสำหรับเยาวชนและท้องถนน

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา: การปั่นจักรยาน สุขภาพและความปลอดภัย

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา: คณะทำงานเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้เดินเท้า

เรื่องราวความสำเร็จเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

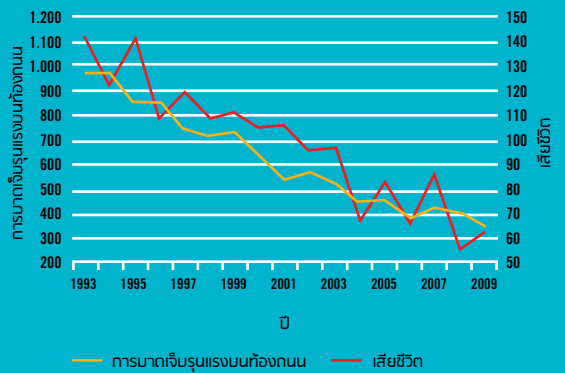
“เจตจำนงทางการเมืองในระดับสูงสุดของรัฐบาลนั้นจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อนำไปสู่กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดที่ทุกคนต้องปฏิบัติตาม ไม่เช่นนั้นครอบครัวและชุมชนก็จะต้องเผชิญกับความเศร้าโศก และระบบสุขภาพจะต้องแบกรับภาระของการบาดเจ็บและพิการเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนต่อไป”

ดร. มากาเร็ต ซาน ผู้อำนวยการองค์การอนามัยโลก ปี 2013

กรณีศึกษา: ประเทศเนเธอร์แลนด์

เป็นระยะเวลาหลายทศวรรษมาแล้ว ที่ประเทศเนเธอร์แลนด์สามารถลดอัตราการเสียชีวิตของผู้เดินเท้าและการบาดเจ็บบนท้องถนนในประเทศลง มาตรการการออกแบบถนน เช่น ก่อสร้างโซนการขับขี่ด้วยความเร็ว 30 กม./ชม. และยกระดับทางข้ามทำให้สามารถมองเห็นได้ง่ายและเป็นแบบเดียวกัน มาตรการด้านพาหนะ เช่น ด้านหน้ารถยนต์ที่เป็นมิตรต่อคนเดินถนน และมาตรการด้านข้อมูลและการศึกษาด้านพฤติกรรม เช่น บุคคลที่มาแล้วขับ และขับรถเร็วเกินกำหนด จะส่งผลดีมากขึ้นต่อความปลอดภัยของคนเดินถนน นอกจากนี้ การให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความต้องการเฉพาะของเด็กและคนชรา ยังส่งผลทำให้ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของคนเดินถนนได้ ประชากรของประเทศเนเธอร์แลนด์ที่ถ้อยยอมรับและสนับสนุนประเทศเพื่อสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย และความก้าวหน้าในการคุ้มครองชีวิตของคนเดินถนนถึงจะเห็นได้จากการมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยทั่วทั้งชุมชน

จำนวนคนเดินเท้าที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิต (ฐานข้อมูลของตำรวจ)



ที่มา: สถิติของประเทศเนเธอร์แลนด์ และสถาบัน SWOV เพื่อการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศเนเธอร์แลนด์

ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน:

ข้อมูลเกี่ยวกับทรัพยากร

องค์การอนามัยโลก: รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกปี 2013

องค์การอนามัยโลก/ธนาคารโลก: รายงานระดับโลกเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา: ฐานข้อมูลการจราจรและอุบัติเหตุระหว่างประเทศ สภาเศรษฐกิจยุโรปสหประชาชาติ: ฐานข้อมูลสถิติ

องค์การอนามัยโลกขอขอบคุณการสนับสนุนด้านการเงินจากมูลนิธิบิลมิลเลอร์ในการผลิตสื่อนี้

