

## หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก...ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่

เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม ค.ศ. 1896 หรือเมื่อประมาณ 658 ปีที่แล้ว นับเป็นวันที่มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นครั้งแรกในโลก...

เหยื่ออุบัติเหตุจราจรรายแรกของโลกเป็นชาวอังกฤษ ชื่อ นางบริดเจ็ต ดริสคอลล (Bridget Driscoll) อายุ 44 ปี เธอถูกรถชนขณะร่วมชมขบวนแห่รถของบริษัท Anglo-French Motor Carriage Company ที่นำรถมาจัดแสดงบริเวณ the Crystal Palace in London โดยรถที่วิ่งชนเธอใช้ความเร็วเพียง 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น นี่คือนักเหยื่ออุบัติเหตุจราจรรายแรกของโลก และแน่นอนว่านี่ไม่ใช่เหยื่อรายสุดท้าย...

### อุบัติเหตุจราจร : หายนะแท้จริงของคนทั่วโลก

จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (WHO) ชี้ว่า ทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1.18 ล้านคน หรือเฉลี่ยวันละ 3,242 คน ซึ่งนับว่ามีจำนวนมากกว่าผู้เสียชีวิตในสงครามทุกครั้งรวมกัน และประเมินว่าทั่วโลกมีเหยื่ออุบัติเหตุที่กลายเป็นผู้พิการเพิ่มขึ้นอีกปีละ 20-50 ล้านคน

สำหรับความสูญเสียทางเศรษฐกิจมีการประเมินว่า มีมูลค่าสูงถึง 158 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GNP : Gross National Product) ของแต่ละประเทศประมาณ ร้อยละ 1-2 โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา

### อุบัติภัยทางถนนคร่าชีวิตประชากรแซงหน้าโรคเอดส์

องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า ปี พ.ศ. 2573 หรืออีก 19 ปีข้างหน้า หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติภัยทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ซึ่งทำให้อันดับสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขยับสูงขึ้นจากอันดับ 9 ในปี พ.ศ. 2547 เป็นอันดับ 5 นำหน้าโรคร้ายหลายโรค รวมถึงโรคเอดส์ และโรคมะเร็ง

ในปี พ.ศ. 2547 องค์การอนามัยโลกยังได้จัดลำดับสาเหตุของการเสียชีวิตของคนในช่วงวัยต่างๆ ซึ่งพบว่า อุบัติเหตุจราจรคือ สาเหตุอันดับ 1 ที่คร่าชีวิตกลุ่มวัยรุ่นซึ่งมีอายุระหว่าง 15-29 ปี และเป็นสาเหตุอันดับที่ 2 ที่ทำให้เด็กอายุระหว่าง 5-14 ปี ต้องตายก่อนวัยอันควร อีกทั้งเป็นสาเหตุอันดับที่ 3 ในบรรดาโรคต่างๆ ที่ทำให้คนกลุ่มวัยแรงงาน อายุระหว่าง 30-44 ปี เสียชีวิต

### หลีกเลี่ยงบนท้องถนน

ความเสี่ยงอันตรายของการคมนาคมบนถนนมีหลายประเภท ตั้งแต่การเดินถนนไปจนถึงความเสี่ยงภัยจากการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนไม่ว่าจะเป็นจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ฯลฯ มีการวิจัยพบว่าในประเทศที่พัฒนาแล้วมีแนวโน้มเสียชีวิตจากการขับรถยนต์มากที่สุด ในขณะที่ประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มเสียชีวิตจากการขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ส่วนประเทศที่มีรายได้น้อย กลุ่มผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวมากที่สุดคือ คนเดินเท้า

## ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบสาเหตุการตายระหว่างปี พ.ศ. 2547 และ 2573

2547			2573		
ลำดับที่	สาเหตุ	ร้อยละ	ลำดับที่	สาเหตุ	ร้อยละ
1	โรคหัวใจขาดเลือด	12.2	1	โรคหัวใจขาดเลือด	12.2
2	โรคหลอดเลือดสมอง	9.7	2	โรคหลอดเลือดสมอง	9.7
3	โรคติดเชื้อไวรัสในระบบทางเดินหายใจส่วนล่าง	7.0	3	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง	7.0
4	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง	5.1	4	โรคติดเชื้อไวรัสในระบบทางเดินหายใจส่วนล่าง	5.1
5	ท้องร่วง	3.6	5	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถ	3.6
6	เอชไอวี/เอดส์	3.5	6	หลอดเลือด, มะเร็งหลอดเลือด, มะเร็งปอด	3.5
7	วัณโรค	2.5	7	โรคเบาหวาน	2.5
8	หลอดเลือด, มะเร็งหลอดเลือด, มะเร็งปอด	2.3	8	โรคหัวใจโตจากโรคความดันโลหิตสูง	2.3
9	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถ	2.2	9	มะเร็งกระเพาะอาหาร	2.2
10	น้ำหนักแรกเกิดต่ำ	2.0	10	เอชไอวี/เอดส์	2.0

ที่มา: Global Status Report on Road Safety Time for Action, 2004 World Health Organization.

### ย้อนมองอุบัติเหตุจากรถเมืองไทย

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในหลายประเทศทั่วโลกที่กำลังเผชิญกับผลกระทบจากอุบัติเหตุจากรถอย่างหนักหน่วง ทำให้รัฐบาลต้องยกให้ปัญหาดังกล่าวเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้ปี 2554-2563 ให้ทุกภาคส่วนดำเนินโครงการทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

เมื่อย้อนกลับไปมองอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจากอดีตจนถึงปัจจุบัน พบว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนน ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตในแต่ละช่วงเวลาแตกต่างกันไป โดยสามารถจำแนกพัฒนาการการเกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้

**ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2529 ช่วงเศรษฐกิจตกต่ำ** พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับที่ไม่สูงมาก เฉลี่ยปีละ 18,000-25,000 ราย โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 2,000-4,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 3.9-5.7 ต่อแสนประชากร และผู้บาดเจ็บปีละ 8,000-9,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราผู้บาดเจ็บ 17.2 ต่อแสนประชากร

**ช่วงที่ 2 พ.ศ. 2530-2535 ช่วงเศรษฐกิจฟื้นตัว** ปริมาณอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2 เท่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นปีละ 40,000-60,000 ราย จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มถึง 3 เท่า เฉลี่ยปีละ 8,000-9,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 7.4-16.0 ต่อแสนประชากร ส่วนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 2 เท่า เฉลี่ยปีละ 20,000-25,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 24.0-43.9 ต่อแสนประชากร

**ช่วงที่ 3 พ.ศ. 2536-2539 ช่วงเศรษฐกิจฟองสบู่** ตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บเพิ่มทวีคูณขึ้นไปอีก 2 เท่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นมากถึงปีละ 80,000-100,000 ราย ผู้เสียชีวิต 14,000-16,000 ราย หรือคิดเป็น

อัตราการเสียชีวิต 16.3-28.2 ต่อแสนประชากร และผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 40,000-50,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 43.4-85.6 ต่อแสนประชากร

**ช่วงที่ 4 พ.ศ. 2540-2544 ช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ** เป็นช่วงที่สังคมไทยเผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจอย่างหนัก ส่งผลให้สัดส่วนอุบัติเหตุเกิดขึ้นลดลง เหลือปีละ 70,000-80,000 ราย ผู้เสียชีวิต 12,000 รายต่อปี หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 20.0-22.7 ต่อแสนประชากร แต่จำนวนผู้บาดเจ็บกลับเพิ่มสูงขึ้นเฉลี่ยปีละ 48,000-52,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 77.5-86.9 ต่อแสนประชากร

**ช่วงที่ 5 พ.ศ. 2545-2550 ช่วงเศรษฐกิจฟื้นตัว** ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุกลับมาเพิ่มมากขึ้น อุบัติเหตุเกิดขึ้นเฉลี่ยปีละ 90,000-125,000 ราย ผู้เสียชีวิต 12,000-14,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 20.0-22.7 ต่อแสนประชากร และผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 60,000-95,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 110.8-151.72 ต่อแสนประชากร

**ช่วงที่ 6 พ.ศ. 2551-2552 ช่วงเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก** สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุลดลงเกือบเทียบเท่าช่วงปี 2540-2544 ซึ่งเป็นช่วงวิกฤตเศรษฐกิจไทย จำนวนการเกิดอุบัติเหตุปีละ 85,000-90,000 ราย ผู้เสียชีวิต 10,000-11,000 รายต่อปี หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 18 ต่อแสนประชากร จำนวนผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 60,000-70,000 ราย หรือคิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 98-112.41 ต่อแสนประชากร

หากพิจารณาพัฒนาการของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนเมืองไทยในแต่ละช่วงเวลา พบว่าสภาวะเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยตรง โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เศรษฐกิจเติบโตสูงสุดในช่วงปี 2536-2539 ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บกระโดดเพิ่มขึ้นเป็น 2-3 เท่า

ทางตรงกันข้าม ช่วงเวลาที่เศรษฐกิจตกต่ำทั้งช่วงวิกฤตเศรษฐกิจไทยและช่วงวิกฤตเศรษฐกิจโลก อัตราการเกิดอุบัติเหตุในประเทศมีแนวโน้มลดน้อยลง จึงกล่าวได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงตามสภาวะเศรษฐกิจของประเทศเป็นสำคัญ

ในขณะที่นานาประเทศต่างเดินหน้าสู่นโยบายพัฒนาเศรษฐกิจกันขนานใหญ่... แล้วเราจะรับมือกับอุบัติเหตุบนท้องถนนที่จะตามมากับการเปลี่ยนแปลงนี้อย่างไร นี่คือโจทย์ที่ทำให้สังคมต้องตระหนักถึงและร่วมกันหาทางป้องกันอย่างหนัก

*ที่มา: สิริกร คำภูไทย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ*

*สืบค้นได้จาก บทความมองโลกกับการตายด้วยอุบัติเหตุจราจร และการสาธารณสุขไทย พ.ศ. 2551-2552*

*ใน [www.hiso.or.th](http://www.hiso.or.th)*