



จดหมายข่าวเพื่อการเท่าทันสถานการณ์สุขภาพ
โดย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ
และ โครงการศูนย์วิชาการ สสส.

31

ฉบับที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2554

หยุดอุบัติเหตุ บนถนนทั่วโลก... ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่

เปิดประตูสู่สภาวะ

- อุบัติภัยจราจร, เหตุป้อนทำลายเศรษฐกิจชาติ
- “คน” ต้นเหตุหายนะอุบัติเหตุจราจร
- เมกแล้วขับ! มีแต่เจ็บกับตาย
- ของสองสิ่งที่จะช่วยชีวิตคุณได้!





Hi5 Hiso

นพ.พินิจ ฟ้าอำนาจผล
สำนักงานพัฒนา
ระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ

ก้าวสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

ถื่นคึก

2



จดหมายข่าว “ถื่นคึก” รายเดือน

เจ้าชอง

สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ
ที่ปรึกษา

นพ.พินิจ ฟ้าอำนาจผล,
เบญจมาภรณ์ จันทร์พัฒน์

กองบรรณาธิการ

หน่วยประสานวิชาการ
สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ,
ถื่นคึก

สนับสนุนโดย

โครงการศูนย์วิชาการ
สำนักงานกองทุนสนับสนุน-
การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ
ห้อง A3 ชั้น 3 อาคาร 4 PLUS Building
เลขที่ 56/22-24 ซ.งามวงศ์วาน 4 ถ.งามวงศ์วาน
ต.บางเขน อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000

ติดต่อ

ตู้ ปณ. 2 ปณฝ. ประดิพัทธ์ กรุงเทพฯ 10404
โทรศัพท์ 02-668-2854 โทรสาร 02-241-0171
อีเมล info@tonkit.org

สมัครสมาชิกจดหมายข่าว “ถื่นคึก”
รายสัปดาห์และรายเดือนฉบับอิเล็กทรอนิกส์
เพื่ออ่านก่อนใครได้ฟรี และติดตามกิจกรรม
ที่น่าสนใจที่ www.tonkit.org
ข้อมูลทั้งหมดจากชุดสื่อ “ถื่นคึก” สืบค้นได้
จาก เว็บไซต์สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูล
ข่าวสารสุขภาพ www.hiso.or.th หรือ

www.hiso.or.th/hiso/tonkit/tonkit_index.php

พิมพ์ที่ บริษัท ทิคิวที จำกัด

ปี 2554 รัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นปีเริ่มต้นทศวรรษ
ความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายว่าเมื่อสิ้นสุด
โครงการในปี 2563 ประเทศไทยจะมีจำนวนผู้เสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุทางถนนลดลงครึ่งหนึ่ง หรือน้อยกว่า 10 คนต่อ
แสนประชากร ซึ่งที่ผ่านมาอัตราการเสียชีวิตตั้งแต่ปี 2541-
2552 เฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อแสนประชากร

นี่คือโจทย์ที่ทำทายเป็นอย่างยิ่ง เพราะนอกจากตัวเลข
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่ค่อนข้างสูงแล้ว ไทยยังเป็น
ประเทศที่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไม่ผ่านมาตรฐาน
ขององค์การอนามัยโลกเลยแม้แต่ข้อเดียว ไม่ว่าจะเป็น
การขับรถเร็ว เมาแล้วขับ การใช้หมวกนิรภัย การคาดเข็มขัด
นิรภัย และการใช้ที่นั่งเด็กนิรภัย ทำให้ไทยตกไปอยู่ในอันดับ
106 ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์อยู่อันดับ 6
กัมพูชาอันดับ 44 และเวียดนามอันดับ 87

ถื่นคึกฉบับนี้จึงขอเปิดประเด็นใหญ่ด้วย **ก้าวสู่
ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน** โดยขยายภาพอุบัติเหตุ
จรรยาจรที่เป็นปัญหาใหญ่ของคนทั่วโลก เพราะนอกจากการ

สูญเสียทรัพย์สินจำนวนมหาศาลแล้ว ยังเป็นสาเหตุของ
การเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการอีกหลายสิบล้านคน รวมถึง
ย้อนมองพัฒนาการของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทย
ซึ่งสะท้อนถึงปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจรรยาจรที่ผ่านมา
ได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นที่เกี่ยวข้องจากอุบัติเหตุจรรยาจร
ที่น่าสนใจอีกหลายเรื่องติดตามได้ใน วิถีเสี่ยง **อุบัติเหตุ
จรรยาจร เหตุบ่อนทำลายเศรษฐกิจชาติ** และบทความเรื่อง
“คน” ต้นเหตุหายนะอุบัติเหตุจรรยาจร ต่อด้วยบทความเรื่อง
เมาแล้วขับ มีแต่เจ็บกับตาย

ส่วน **วิถีสุข** เป็นเรื่องอุบัติเหตุในแง่ของการป้องกันภัย
ที่ใกล้ตัว **บองสองสิ่งที่จะช่วยชีวิตคุณได้!** ส่งท้ายด้วย
คอลัมน์ใหม่ **ข่าวล่ำหน้าสุดท้าย** ซึ่งจะนำเสนอประเด็นข่าว
สุขภาพที่น่าสนใจมาฝากกัน

แล้วพบกันฉบับหน้า ว่าด้วย “โรคแห่งความรัก”





ต้นคิดเรื่องเด่น

หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก... ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่

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

เหยื่ออุบัติเหตุจรวดรายแรกของโลกเป็นชาวอังกฤษ ชื่อนางบริดเก็ต ดริสคอลลี (Bridget Driscoll) อายุ 44 ปี เธอถูกรถชนขณะร่วมชมขบวนแห่รถของบริษัท Anglo-French Motor Carriage Company ที่นำรถมาจัดแสดงบริเวณ the Crystal Palace in London โดยรถที่วิ่งชนเธอใช้ความเร็วเพียง 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น นี่คือนิยามอุบัติเหตุจรวดรายแรกของโลก และแน่นอนว่านี่มิใช่เหยื่อรายสุดท้าย...

อุบัติเหตุจรวด : หายนะแก๊งริ๊งของคนทั่วโลก

จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรวด 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

อุบัติเหตุทางถนนคร่าชีวิตประชากรชนหน้าโรคเอดส์

องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า ปี พ.ศ.2573 หรืออีก 19 ปีข้างหน้า หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ซึ่งทำให้อันดับสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขยับสูงขึ้นจากอันดับ 9 ในปี พ.ศ. 2547 เป็นอันดับ 5 นำหน้าโรคร้ายหลายโรค รวมถึงโรคเอดส์และโรคมะเร็ง

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	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	3.6
6	เอชไอวี/เอดส์	3.5	6	หอบหืด, มะเร็ง	3.5
7	วัณโรค	2.5	7	โรคเบาหวาน	2.5
8	หอบหืด, มะเร็ง	2.3	8	โรคหัวใจโตจากโรคความดันโลหิตสูง	2.3
9	การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	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.

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

หากภัยเสี่ยงบนท้องถนน

ความเสี่ยงอันตรายของการคมนาคมบนถนนมีหลายประเภท ตั้งแต่การเดินถนนไปจนถึงความเสี่ยงภัยจากการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนไม่ว่าจะเป็นจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ฯลฯ มีการวิจัยพบว่า ในประเทศพัฒนาแล้วมีแนวโน้มเสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์มากที่สุด ในขณะที่ประเทศกำลังพัฒนามีแนวโน้มเสียชีวิตจากการขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ส่วนประเทศที่มีรายได้น้อย กลุ่มผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวมากที่สุดคือ คนเดินเท้า

ย้อนมองอุบัติเหตุจราจรเมืองไทย

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในหลายประเทศทั่วโลกที่กำลังเผชิญกับผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรอย่างหนักหน่วง ทำให้รัฐบาลต้องยกให้ปัญหาดังกล่าวเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้ปี 2554-2563 ให้ทุกภาคส่วนดำเนินโครงการทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

เมื่อย้อนกลับไปมองอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจากอดีตจนถึงปัจจุบัน 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 ต่อ

แสนประชากร 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 หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 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 ส่งผลให้สัดส่วนอุบัติเหตุเกิดขึ้นลดลงเหลือปีละ 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 สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุค่อยๆ ลดลงเกือบเทียบเท่าช่วงปี 2540-2544 ซึ่งเป็นช่วงวิกฤต



เศรษฐกิจไทย 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 พบว่า สภาวะเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยตรง โดยเฉพาะช่วงเวลาที่เศรษฐกิจเติบโตขึ้นสูงในช่วงปี 2536-2539 ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บกระโดดเพิ่มขึ้นเป็น 2-3 เท่า

ทางตรงกันข้าม ช่วงเวลาที่เศรษฐกิจตกต่ำทั้งช่วงวิกฤตเศรษฐกิจไทย และช่วงวิกฤตเศรษฐกิจโลก อัตราการเกิดอุบัติเหตุในประเทศมีแนวโน้มลดน้อยลง จึงกล่าวได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุภัยจราจรสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงตามสภาวะเศรษฐกิจของประเทศเป็นสำคัญ

ในขณะที่นานาประเทศต่างเดินทางสู่นโยบายพัฒนาเศรษฐกิจกันขนานใหญ่... แล้วเราจะรับมือกับอุบัติเหตุบนท้องถนนที่จะตามมากับการเปลี่ยนแปลงนี้อย่างไร นี่คือนโยบายที่ท้าทายให้สังคมต้องตระหนักถึงและร่วมกันหาทางป้องกันอย่างหนัก **สจร**



อุบัติเหตุภัยจร

เหตุบ่อนทำลายเศรษฐกิจชาติ

จากการศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน ระบุว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทยเฉลี่ยมากถึงปีละ 75,000 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บไม่น้อยกว่าปีละ 900,000 ราย และผู้เสียชีวิตปีละ 13,000 ราย

นี่คือความสูญเสียร้ายแรงที่เกิดขึ้นต่อชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน ยังไม่นับรวมมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สินและงบประมาณแผ่นดินอีกนับแสนล้านบาท...

ความเสียหายแซงหน้ามูลค่าสร้างสนามบิน!

นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนระบุว่า มูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุ ปี 2550 มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 232,855 ล้านบาท ซึ่งหากนำไปเทียบเคียงกับงบประมาณในการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิที่ใช้งบประมาณ 100,000 ล้านบาท พบว่าความเสียหายจากอุบัติเหตุมีมูลค่าสูงกว่าเท่าตัว

นอกจากนี้ ยังพบว่าความเสียหายจากอุบัติเหตุยังมีมูลค่าเกือบเท่ากับการสร้างรถไฟฟ้า ปี 2551 ถึง 6 เส้นทาง มูลค่า 259,000 ล้านบาท

จีดีพี ร้อยละ 2.81 สูญไปกับอุบัติเหตุ

นักวิชาการยังประเมินอีกว่ามูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2550 ทำให้ประเทศไทยเสียหายประมาณ ร้อยละ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (GDP) และยังไม่รวมถึงค่าความสูญเสียที่ยากต่อการประเมินค่าอีกมากมาย อาทิ ภาวะค่ารักษาพยาบาล ความทุพพลภาพ และภาระต่อการดูแลครอบครัว เป็นต้น

หากนำตัวเลขความเสียหายที่เกิดบนท้องถนนไปใช้ในการพัฒนาด้านการศึกษาพบว่า สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา (สพฐ.) สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่างๆ ได้ถึง 83,096 เขตเลยทีเดียว

เกินครึ่งหนึ่งเป็นความเสียหายที่เกี่ยวกับ “คน”

มูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุ ปี 2550 จำนวน 232,855 ล้านบาท จำแนกเป็นมูลค่าความเสียหายในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ถึง ร้อยละ 60.57 หรือประมาณ 141,025.97 ล้านบาท ความเสียหายในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินจำนวน 52,002.82 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 22.33 และความเสียหายในกลุ่มค่าใช้จ่ายทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการขนจำนวน 39,826.18 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 17.10 (ดังตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 รายละเอียดมูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย ปี พ.ศ.2550

มูลค่าความสูญเสีย	ประเทศไทย		กรุงเทพฯ		จังหวัดในภูมิภาค	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ รวม	141,025.97	60.57	11,430.17	33.29	129,595.80	65.28
- ค่าสูญเสียความสามารถในการผลิต	41,090.84	17.65	3,769.92	10.98	37,320.92	18.80
- ค่าสูญเสียในเชิงคุณภาพชีวิต	88,453.38	37.99	7,130.74	20.77	81,322.64	40.96
- ค่าการรักษาพยาบาล	5,282.09	2.27	260.24	0.76	5,021.85	2.53
- ค่าใช้จ่ายของหน่วยแพทย์ฉุกเฉิน	298.55	0.13	18.05	0.05	280.50	0.14
- ค่าดูแลรักษากระยะยาว	5,901.11	2.53	251.22	0.73	5,649.89	2.85
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหายรวม	52,002.82	22.33	5,295.81	15.43	46,707.01	23.53
- ค่ายานพาหนะเสียหาย	51,531.74	22.13	5,257.96	15.32	46,273.78	23.31
- ค่าทรัพย์สินอื่นเสียหาย	471.07	0.2	37.85	0.11	433.22	0.22
กลุ่มค่าใช้จ่ายทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการชนรวม	39,826.18	17.10	17,604.99	51.28	22,221.19	11.20
- ค่าการจัดการประกันภัย	2,753.61	1.18	260.46	0.76	2,493.15	1.26
- ค่าการจัดการตำรวจ	449.55	0.19	138.51	0.40	311.04	0.16
- ค่าการดำเนินการศาล	1,074.08	0.46	155.30	0.45	918.78	0.46
- ค่าใช้จ่ายหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน	67.86	0.03	3.48	0.01	64.38	0.03
- ค่าความล่าช้าในการเดินทาง	35,481.07	15.24	17,047.03	49.66	18,434.04	9.29
รวมทั้งหมด	232,854.96	100.00	34,330.97	100.00	198,523.99	100.00

ที่มา : การศึกษาอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบทในจังหวัดปริมณฑล, 2553. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 5 มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี วันที่ 12-14 พฤษภาคม 2553

เมื่ออุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ช่วยกันป้องกันได้ เหตุใดเราต้องเสี่ยงประมาทมหาศาลให้กับความสูญเสียบนท้องถนนกันอีก... 



“คน” คือต้นเหตุสำคัญ

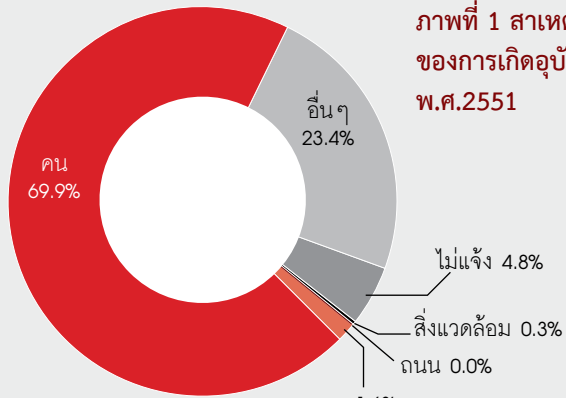
คงไม่มีใครอยากให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับตนเอง คนใกล้ตัว หรือแม้แต่คนที่เราไม่รู้จัก
ทว่า “คน” นี้แหละกลับเป็นต้นตอสำคัญที่นำหายนะมาสู่คนด้วยกันเอง

สาเหตุอุบัติเหตุกว่าครึ่งหนึ่งเกิดจากคน

จากการศึกษาปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2551 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบุว่า สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากคน ร้อยละ 69.9 และเกิดจากปัจจัยอื่นๆ เพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยจำแนกเป็นเกิดจากรถ ร้อยละ 1.6 และ ร้อยละ 0.3 เกิดจากสิ่งแวดล้อม (ดังภาพที่ 1)

ขับรถเร็ว : เหตุหลักของอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2552 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบุอันดับแรกคือ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ร้อยละ 16.33 อันดับสองคือ ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 15.18 อันดับสามคือ ตามกระชั้นชิด ร้อยละ 8.82 โดยมีสาเหตุอื่นอีกมากมายซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ อาทิ เมาสุรา แข่งรถผิดกฎหมาย ไม่ให้สัญญาณไฟ ขับรถผิดช่องทาง หรือฝ่าฝืนป้ายหยุด เป็นต้น (ดังภาพที่ 2)



ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ อ้างใน การสาธารณสุขไทย 2551-2552

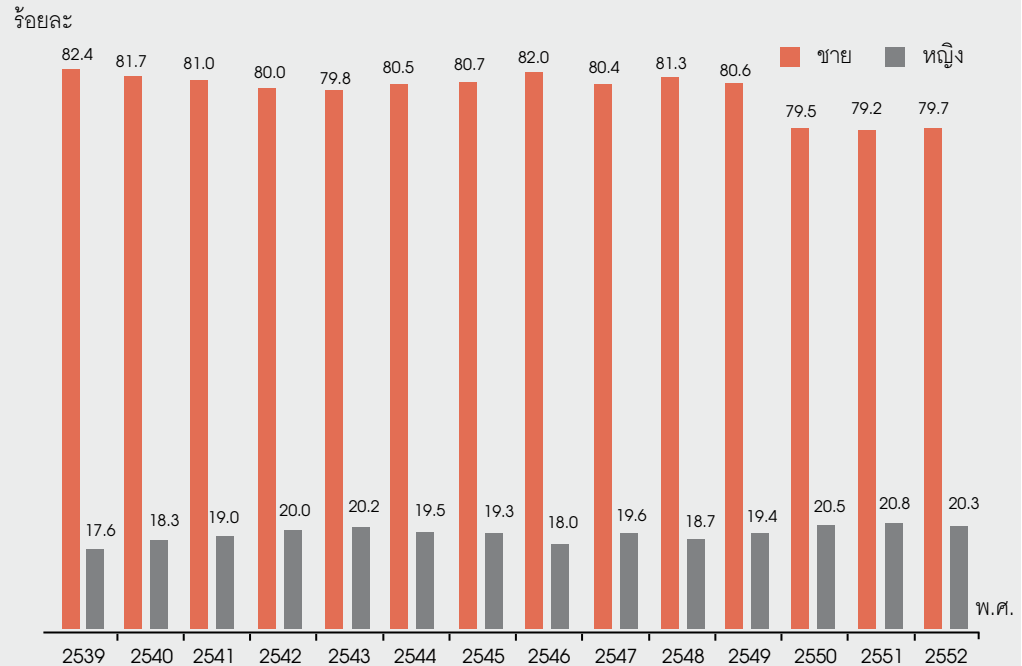
ชายตายเพราะอุบัติเหตุมากกว่าหญิง

จากการเก็บข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ตั้งแต่ปี 2539-2552 พบว่า สัดส่วนของเพศชายที่เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงมาโดยตลอด และมีสัดส่วนที่มากกว่าอย่างเห็นได้ชัด

แต่หากพิจารณาเปรียบเทียบแนวโน้มกลับพบว่า ผู้ชายมีสัดส่วนที่ลดน้อยลงเรื่อยๆ ในขณะที่ผู้หญิงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (ดังภาพที่ 3)

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นครั้งแล้วครั้งเล่า “คน” คือสาเหตุที่สำคัญที่สุด ดังนั้น โศกนาฏกรรมคงมีอาจปิดฉากลงไปได้หากคนยังใช้รถใช้ถนนด้วยความประมาท **อย่า**

ภาพที่ 3 สัดส่วนการตายด้วยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกจำแนกตามเพศ พ.ศ.2539 - พ.ศ.2552



ที่มา : สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข อ้างใน การสาธารณสุขไทย พ.ศ.2551-2552

ภาพที่ 2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามชนิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ.2552



ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ อ้างใน การสาธารณสุขไทย พ.ศ.2551-2552



เมาแล้วขับ... มีแต่เจ็บกับตาย

เป็นที่ทราบกันดีว่าการดื่มสุราหรือแอลกอฮอล์ทุกประเภททำให้การครองสติลดลง ยิ่งดื่มมากสติก็ยิ่งน้อยลง หลายหน่วยงานจึงช่วยกันรณรงค์ให้สังคมตระหนักถึงผลเสียที่จะเกิดขึ้นตามมา โดยเฉพาะ “เมาแล้วขับ”

จากข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยชี้ว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กว่า 30 ราย โดย ร้อยละ 40 มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาเกี่ยวข้อง

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กว่าครึ่งหนึ่งเกิดจาก “เมา”

รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย โดยสำนักกระบวนศึกษา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ระบุว่าสัดส่วนของผู้บาดเจ็บขั้นรุนแรงจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่ดื่มแอลกอฮอล์มากกว่า ผู้ที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ (ดังภาพที่ 1)

สัดส่วนคดีมาแล้วขอเพิ่มชั้น

จากการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มสุรา ตั้งแต่ปี 2538-2552 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า ปี 2552 มี 4,561 คดี เพิ่มขึ้นจากปี 2551 ซึ่งมีจำนวน 3,571 คดี หรือคิดเป็น ร้อยละ 28 (ดังภาพที่ 2)

สัญญาณที่ดี

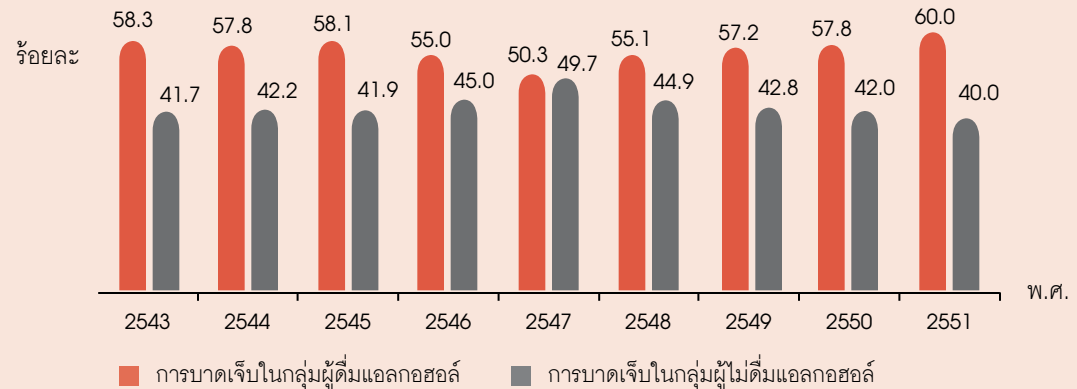
คนเจ็บ-ตายน้อยลง

ส่วนสถิติของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุตั้งแต่ปี 2538-2552 พบว่า ตั้งแต่ปี 2548 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยปี 2548 มีผู้บาดเจ็บจำนวน 94,364 ราย ผู้เสียชีวิตจำนวน 12,858 ราย ขณะที่ในปี 2552 มีผู้บาดเจ็บจำนวน 61,996 ราย ผู้เสียชีวิตจำนวน 10,717 ราย

“เมาไม่ขับ” เริ่มต้นจากการเตือนตัวเองทุกครั้งที่ขับขี ก็จะช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อตนเองและคนรอบข้างได้อย่างแน่นอน

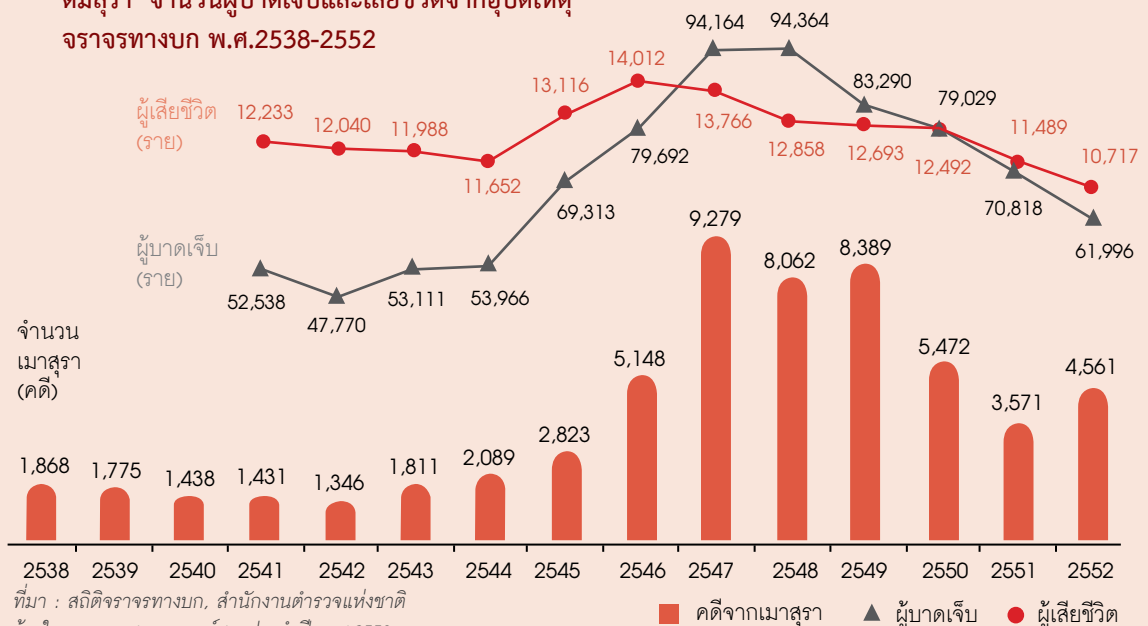


ภาพที่ 1 สัดส่วนของผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามสภาพการใช้แอลกอฮอล์ พ.ศ.2543 - พ.ศ.2551



ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย, สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค อ้างใน การสาธารณสุขไทย พ.ศ.2551-2552

ภาพที่ 2 แสดงจำนวนคดีอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มสุรา จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ.2538-2552



ที่มา : สถิติจราจรทางบก, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ อ้างใน รายงานสถานการณ์สุราประจำปี พ.ศ.2553



7 วันอันตราย

เรื่องเศร้ารับปีกระต่าย

ถนัด

12



อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา ทำให้ปีใหม่ของคนไทยกลายเป็นวาระที่หน่วยงานความปลอดภัยต้องออกเตือนภัยให้ประชาชนระมัดระวังเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด และเพื่อเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นในเทศกาลฉลองปีใหม่

ในปี 2554 รัฐบาลได้ออกมาตรการ 3 ม. 2ข. 1ร. คือ มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ ไบอัญญาตขับขี่ เข็มขัดนิรภัย และความเร็วไม่เกินกำหนด โดยมีมาตรการดูแลอย่างกวดขันมากขึ้น อาทิ การเตือนถึงจุดเสี่ยงที่เกิดอันตรายหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างทันที่

ทว่า อุบัติเหตุก็ยังคงเกิดขึ้นบนถนนสายต่างๆ ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่...

ตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

จากการศึกษาของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระบุว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ช่วง 7 วัน อันตราย (วันที่ 29 ธันวาคม 2553-วันที่ 4 มกราคม 2554) มีจำนวนทั้งสิ้น 358 ราย เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปี 2553 มีจำนวนเพิ่มขึ้น 11 ราย หรือ ร้อยละ 3.17

พื้นที่ 3 จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด ได้แก่ ลพบุรี จำนวน 13 ราย และประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 12 ราย ส่วน นครราชสีมา ราชบุรี และสุรินทร์ เป็น 3 จังหวัดที่มีจำนวนเท่ากัน คือ 11 ราย

จำนวนอุบัติเหตุ-คนเจ็บลดลง

ส่วนจำนวนการเกิดอุบัติเหตุพบว่า มีจำนวนลดลงจากปีที่แล้ว โดยปี 2554 มีจำนวน 3,497 ครั้ง และปี 2553 มีจำนวน 3,534 ครั้ง ลดลง 37 ครั้ง หรือลดลง ร้อยละ 1.05

ส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บมีจำนวนลดลงด้วยเช่นกัน โดยปี 2554 มีจำนวน 3,750 ราย และปี 2553 มีจำนวน 3,827 ราย หรือ ลดลง ร้อยละ 2.01

เมาแล้วขับ ต้นเหตุการเสียชีวิตอันดับหนึ่ง

สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 อันดับหนึ่งคือ เมาสุรา ร้อยละ 41.24 อันดับสอง ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 20.42 รองลงมาคือ จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 16.52 ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 14.76 ทัดสนวิสัยไม่ดี ร้อยละ 8.21 และไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 6.52 (ดังภาพที่ 1)

จักรยานยนต์ครองแชมป์เสี่ยงที่สุด

สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลคือ รถจักรยานยนต์ มีสัดส่วนถึง ร้อยละ 83.24 รองลงมาคือ รถกระบะ ร้อยละ 7.70 และรถยนต์/รถแท็กซี่ ร้อยละ 3.28

หากเปรียบเทียบปี 2554 กับ ปี 2553 พบว่ายานพาหนะที่มีสัดส่วนประสบอุบัติเหตุการประสบอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป และรถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป (ดังภาพที่ 2)


วัยแรงงานเจ็บ-ตายมากที่สุด

ในประเด็นของกลุ่มอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตพบว่า เป็นกลุ่มวัยแรงงานมากที่สุด ร้อยละ 58.03 รองลงมาคือ กลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 24.78 และกลุ่มอายุ 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.19 (ดังภาพที่ 3)

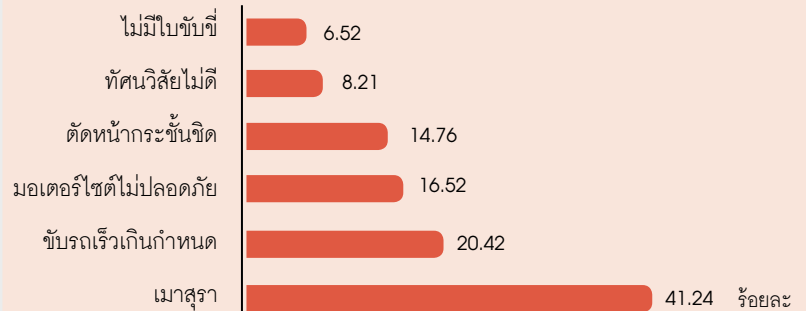
จากการศึกษาปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

- ถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ถนนทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 36.15 รองลงมาคือ ถนนในหมู่บ้าน/ อบต. ร้อยละ 32.74 ซึ่งถนนทั้งสองประเภทมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุที่ใกล้เคียงกันมาก
- ทางตรงเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมากที่สุด มีสัดส่วนมากกว่า ร้อยละ 50
- ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดคือ 16.01-20.00 น. ร้อยละ 29.94
- ส่วนเรื่องที่น่ายินดีคือ คนไทยใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นบ้างเล็กน้อย

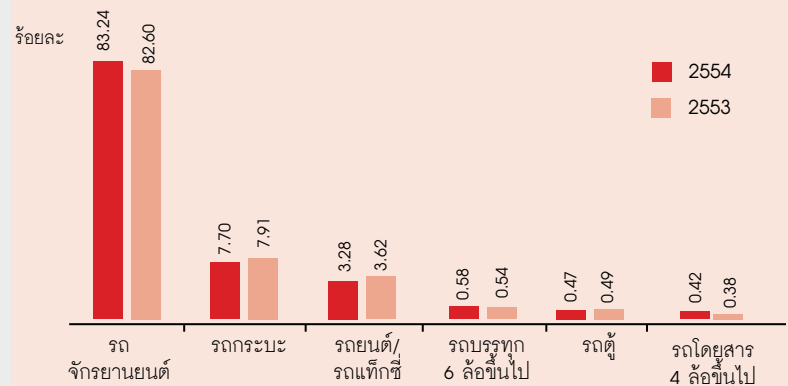
จะเห็นได้ว่าสาเหตุและปัจจัยต่างๆ ของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ

ดังนั้น เทศกาลปีใหม่ปีต่อไปหรือเทศกาลสงกรานต์ที่กำลังจะมาถึงจะกลายเป็นวาระแห่งความสุขหรือเศร้าอยู่ที่การใช้รถใช้ถนนด้วยสติและความระมัดระวัง 

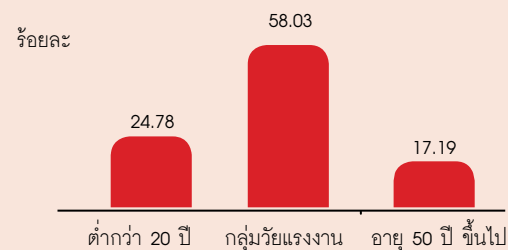
ภาพที่ 1 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2554



ภาพที่ 2 เปรียบเทียบประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลปี 2553 และ ปี 2554



ภาพที่ 3 ช่วงอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต



ที่มา : สรุปลผลการดำเนินการตามมาตรการ (3ม 2ข 1ร+4) ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2554 (29 ธันวาคม 2553 - 4 มกราคม 2554) ประจำวันที่ 4 มกราคม 2554 ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



ของสองสิ่ง ที่ช่วยชีวิตคุณได้!

“ไม่เป็นไรนะ...ไปแค่นี้เอง”

คำพูดที่ติดปากคนไทยและมักได้ยินอยู่เสมอในเวลาที่ต้องเดินทางไปไหน ทำให้อุปกรณ์นิรภัยคู่ชีพสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารอย่าง “เข็มขัดนิรภัย-หมวกนิรภัย” ถูกละเลยและมองข้ามอยู่เสมอ...

ครึ่งหนึ่งของผู้ใช้รถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

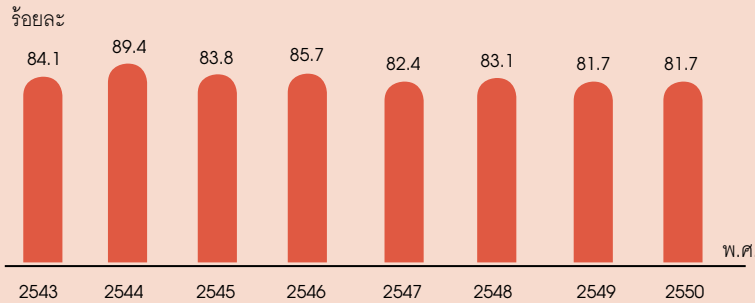
จากการสำรวจของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยพบว่า มีผู้ใช้รถยนต์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเพียง ร้อยละ 55 โดยเฉพาะผู้โดยสารที่นั่งด้านหลังมีการใช้เข็มขัดนิรภัยเพียง ร้อยละ 9 เท่านั้น

เข็มขัดนิรภัย สิ่งที่เกิดมากับความปลอดภัย

ปี ค.ศ.1960 ได้มีการนำเข็มขัดนิรภัยไปทดลองใช้ครั้งแรก และพบว่าเป็นอุปกรณ์ความปลอดภัยทางรถยนต์ที่สามารถช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้จริง ต่อมาในปี 1971 ประเทศออสเตรเลียออกกฎหมายบังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย

สำหรับประเทศไทยมีการศึกษาถึงประสิทธิผลของการใช้เข็มขัดนิรภัยเช่นกัน โดยสำนักบรรดาวิชา กรมควบคุมโรค ชี้ว่า กว่า ร้อยละ 80 ของผู้ที่บาดเจ็บรุนแรงเป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (ดังภาพที่ 1)

ภาพที่ 1 สัดส่วนการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรที่เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ระหว่างปี พ.ศ.2543 - 2550



ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย, สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค อ้างใน รายงานการสาธารณสุขไทยปี 2551-2552

คาดเข็มขัดนิรภัยโอกาสรอดชีวิตเกือบ 2 เท่า

องค์การอนามัยโลกชี้ว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บถึง ร้อยละ 40-50 ลดอาการบาดเจ็บสาหัสได้ ร้อยละ 43-65 รวมถึงการบาดเจ็บถึงชีวิต ร้อยละ 40-60

ทั้งนี้ ประสิทธิภาพของเข็มขัดนิรภัยขึ้นอยู่กับลักษณะการชน อาทิ กรณีรถพลิกคว่ำสามารถช่วยลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ถึง ร้อยละ 77 หรือกรณีรถชนจากด้านหน้า สามารถช่วยลดความเสี่ยงดังกล่าวได้ ร้อยละ 43 เป็นต้น (ดังตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 แสดงผลในการลดการบาดเจ็บของเข็มขัดนิรภัยจากการชนกันของรถยนต์ในหลายลักษณะ

ชนิดของการชนกัน	อัตราการชนกันทั้งหมด (ร้อยละ)	ประสิทธิภาพของเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ)
ชนจากด้านหน้า	59	43
ชนจากด้านข้าง	14	27
ด้านที่ไม่ได้ถูกชน	9	39
ด้านท้าย	5	49
พลิกคว่ำ	14	77

ที่มา : World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004. World Health Report.

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยยังเผยด้วยว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ถึง ร้อยละ 34 และพบว่าผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากถึง 1.52 เท่า

รถจักรยานยนต์ครองแชมป์อุบัติเหตุจราจร

จากข้อมูลการจดทะเบียนสะสมของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงานกรมการขนส่งทางบก พบว่ายานพาหนะที่คนไทยใช้กันมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ จากจำนวนรถทุกประเภทที่มีการจดทะเบียนทั้งหมด 28 ล้านคัน เป็นรถจักรยานยนต์ถึง 17,156,712 คัน

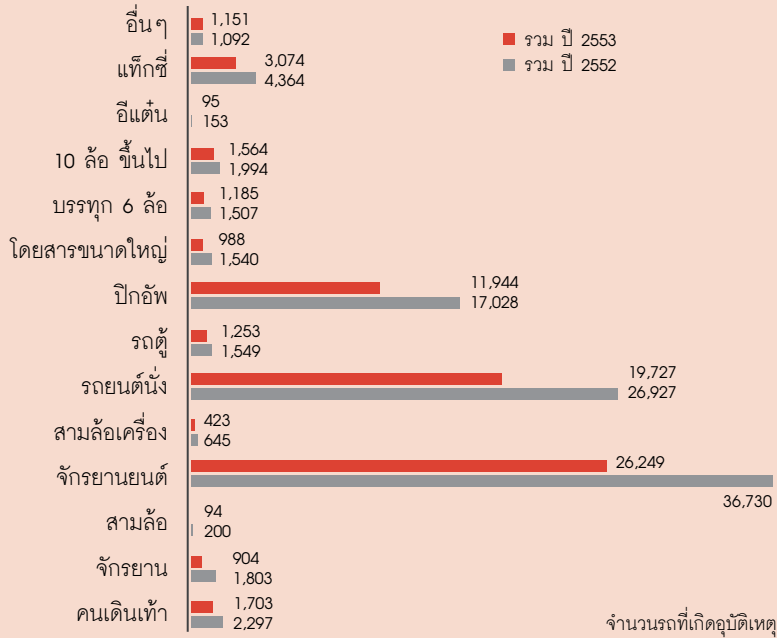
หรือมีสัดส่วนมากกว่าครึ่งของรถทุกประเภท

ในขณะเดียวกัน รถจักรยานยนต์ยังคงครองอันดับยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุด



จากการศึกษาของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี 2553 มีจำนวนลดลงจากปี 2552 ทว่า จักรยานยนต์ยังเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด โดยในปี 2553 มีจำนวน 36,730 ครั้ง และปี 2552 จำนวน 26,249 ครั้ง (ดังภาพที่ 2)

ภาพที่ 2 แสดงสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ราชอาณาจักร จำแนกตามยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเปรียบเทียบปี 2553 และ ปี 2552



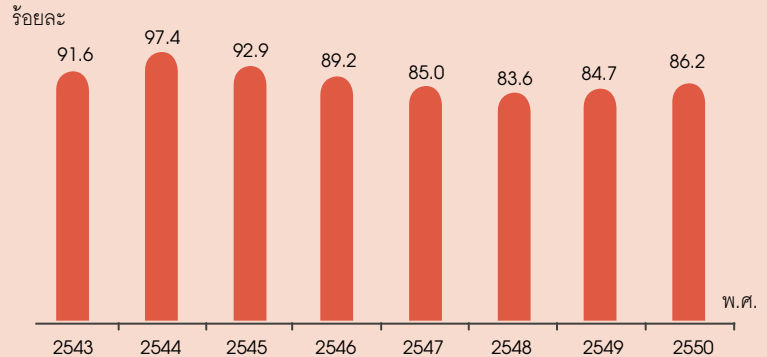
ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

มากกว่า ร้อยละ 80 เจ็บหนัก เพราะไม่ใช่หมวกนิรภัย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยสำรวจพฤติกรรมของผู้ที่รถจักรยานยนต์พบว่า ร้อยละ 32 ของผู้ขับขี่ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย ซึ่งถือเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่นำไปสู่การบาดเจ็บตั้งแต่เล็กน้อยจนถึงขั้นรุนแรงถึงชีวิต

ข้อมูลจากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย สำนักงานระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ตั้งแต่ปี 2543-2550 ชี้ว่า มากกว่า ร้อยละ 80 ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรไม่สวมหมวกนิรภัย (ดังภาพที่ 3)

ภาพที่ 3 สัดส่วนการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรที่เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พ.ศ. 2543 - พ.ศ. 2550




ที่มา : รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย, สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค อ้างในรายงานการสาธารณสุขไทย 2551-2552

นานาชาติยืนยันความปลอดภัย

จากการศึกษาวิจัยประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยทั้งในประเทศและต่างประเทศระบุว่า หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะการบาดเจ็บทางสมอง อย่างประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บทางสมองได้ ร้อยละ 67 และการศึกษาของ Deuterman (2004) ยังระบุด้วยว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 37

ประเทศไทยมีข้อมูลการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าวที่น่าสนใจ ดังนี้

- วีระ กสานติกุล (2002) พบว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสบาดเจ็บทางสมองสูงกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 6 เท่า
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยวิเคราะห์ว่า การใช้หมวกนิรภัยสามารถช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ถึง ร้อยละ 57
- ในทางตรงกันข้าม หากไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีอัตราเสี่ยงที่จะเสียชีวิตได้ถึง 2.3 เท่า

ประสิทธิผลของการใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัยได้พิสูจน์ทั้งด้านการศึกษาวิจัยและหลายกรณีเป็นตัวอย่างเชิงประจักษ์... แล้วเราจะไม่รักชีวิตตัวเองกันอีกหรือ... 

ดร.จันทวรรณ ปิยะวัฒน์ กับการจัดการความรู้ ใน Gotoknow.org

การจัดการความรู้เริ่มเข้ามาในสังคมไทยเมื่อประมาณ 6 ปีที่แล้ว และปัจจุบันเป็นที่ยอมรับในหลากหลายองค์กรและชุมชน อีกทั้งยังได้ถูกบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ โดยเฉพาะเมื่อสังคมโลกถูกหลอมรวมเป็นหนึ่งและการสื่อสารง่ายดายส่งผลให้การจัดการความรู้สามารถขยายวงได้กว้างกว่าแค่ในองค์กร

www.Gotoknow.org เป็นหนึ่งในเว็บไซต์ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงผู้คนบนโลกออนไลน์ ที่สนใจในสิ่งเดียวกันมาร่วมแลกเปลี่ยนแบ่งปันจนก่อเกิดเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้

ดร.จันทวรรณ ปิยะวัฒน์ ผู้จัดการโครงการระบบออนไลน์การจัดการความรู้สุภาพะ “กูรู” ผู้บุกเบิกการจัดการความรู้ในเว็บไซต์นี้ได้ช่วยชี้ช่องให้เห็นว่า เทคโนโลยีกับการจัดการความรู้มันไปด้วยกันได้อย่างไร

ทำไมต้องการจัดการความรู้

การจัดการความรู้เป็นการจัดการสินทรัพย์ตัวหนึ่งที่ไม่มียวันหมด นั่นคือความรู้ ยิ่งเราแลกเปลี่ยนเรียนรู้มากเท่าใด ความรู้ก็จะยิ่งเพิ่มพูน ถ้าเราไม่จัดการความรู้ที่เรามี เราจะเข้าข่ายเอาตัวไม่รอด คิดอย่างเดียวไม่ทำ หรือทำอย่างเดียวไม่ประสบความสำเร็จ เราจึงต้องมาคิดว่าทำอย่างไรจึงจะทำได้ ต้องจัดการความรู้ในตัวเองก่อน แล้วดึงความรู้เหล่านั้นออกมาใช้ให้เกิดประโยชน์ เป้าหมายคือ ต้องการให้เป็นวัฒนธรรมในองค์กร นั่นคือความสำเร็จ

เราจะเริ่มต้นจัดการความรู้อย่างไร

เราต้องมีความรู้ ต้องกำหนดวิสัยทัศน์ก่อน (Knowledge Vision) จากนั้นก็มาถึงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ (Knowledge Sharing) ซึ่งต้องเป็นคนหน้างาน เป็นคนปฏิบัติงานจริงแลกเปลี่ยนเรียนรู้กัน และทุกครั้งที่มีการแลกเปลี่ยนต้องมีการจัดเก็บข้อมูลความรู้นั้นๆ เช่นทุกครั้งที่มีการประชุมและจดบันทึกทุกครั้งว่าเป็นอย่างไร อะไรที่จะสัมฤทธิ์ผล อะไรที่ไม่สัมฤทธิ์ผล

เราจะขยายผลความรู้นั้นได้อย่างไร

ตรงนี้ต้องนำเทคโนโลยีมาช่วย สิ่งสำคัญคือความโปร่งใส สิ่งที่เราทำกิจกรรมแต่ละวันมาเชื่อมโยงลงไป เขียนลงไป ให้ประชาชนรับรู้ และให้



การจัดการความรู้เป็นการจัดการสินทรัพย์ตัวหนึ่งที่ไม่มียวันหมด นั่นคือความรู้ ยิ่งเราแลกเปลี่ยนเรียนรู้มากเท่าใด ความรู้ก็จะยิ่งเพิ่มพูน

ประชาชนมีพีดีแบคกลับมาได้ด้วย ซึ่งเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยจะมีหลายรูปแบบ หากใครมีชุมชนออนไลน์อยู่แล้วก็สามารถนำเอาเทคโนโลยีการจัดการความรู้เข้ามาพัฒนาชุมชนหรือกลุ่มชนได้ เรียกว่าชุมชนแนวปฏิบัติ หรือ Community of people ซึ่งกระบวนการจัดการความรู้จะมีเรื่องการวิเคราะห์ นำมาเรียบเรียง ปรับปรุง และการนำไปใช้ ที่สำคัญคือ กระบวนการแลกเปลี่ยนความรู้กันสำคัญมาก ๆ

เทคโนโลยีที่ช่วยสร้างชุมชนแนวปฏิบัติ ที่รู้จักดีคือ Social Network เครือข่ายทางสังคม เป็นไอเดียของการค้นหาความสัมพันธ์ที่ถูกต้องในโลกของความเป็นจริง เช่น เรายุ่จักใครสักคน แต่เมื่อเกิดเทคโนโลยีการจัดการความสัมพันธ์ขึ้นมา ทำให้คุณรู้ว่า Who know who, who know what มันไม่ได้เป็นการจัดการในตัวความรู้แต่เป็นการจัดการความสัมพันธ์ของความรู้ของตัวเอง

เพราะนอกจากจะช่วยให้เรารู้ว่า Who know who ใครรู้จักใคร, who know what ใคร

รู้อะไรแล้ว ก็ยังมีไอเดียในเรื่องของการเชื่อมโยงด้วย Social Network มี Social Web มากมาย นับไม่ถ้วน เป็นหมื่น ๆ เช่น Twitter Photo Sharing, You Tube เป็น Video Sharing, Facebook, Bookmark ให้เรา Add สิ่งที่เราชอบ แล้วเราก็รู้ว่าคนอื่นชอบด้วยไหม

🌸 Social Network ช่วยในการจัดการความรู้อย่างไร

ขั้นแรกเรามีคน มีทักษะ มีความรู้ สิ่งเหล่านี้มันช่วยในการจัดการความรู้ในเรื่อง ระบบ Profile หรือระบบประวัติของคน เช่น ใน Facebook ต้องใส่ชื่อจริง นามสกุลจริง และรูปถ่ายจริง เพราะต้องการความจริงใจ มันมาพร้อมกับทักษะเรื่องการเขียน อีกอันหนึ่งเป็นการค้นพบความรู้ เทคโนโลยีคือ Bookmark, Like/ Dislike เป็นการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ ช่วยสร้างการจัดการความรู้ นอกจากนี้ ยังต้องเจอและจัดกิจกรรมทาง offline ด้วย เพื่อผูกพันกันมากขึ้น และขยายต่อ

🌸 สิ่งที่ยากพอกถึงพู่่าน

อยากให้ช่วยสร้างพัฒนาความรู้ให้กับประเทศ ด้วยการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ ทั้งการทำงานและชีวิตประจำวัน เผยแพร่ทักษะความรู้ที่มีต่อกันมากๆ ตัวอย่าง บล็อกของกลุ่มเริ่มต้นคือมีคนสนใจการจัดการความรู้เมื่อ 6 ปีที่แล้ว มารวมตัวกัน ยกย่องความรู้ ยกย่องกิจกรรม เป็นชุมชนแนวปฏิบัติ เช่น องค์กร TOT มีกลุ่มคนปลูกผักกินได้ กลุ่มเครือข่ายเบาหวาน กลุ่มเครือข่ายโรงเรียนแพทย์ กลุ่มเครือข่าย HA กลุ่มเครือข่าย กศน. เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าความรู้ที่สกัดมาแล้ว อาจจะไม่ใช่ความรู้ 100 เปอร์เซ็นต์ เพราะเกิดจากบริบทที่แตกต่างกันไป แต่เป็นบทเรียนของความสำเ็จ ไม่ต้องไปอ่านหนังสือเรียน เพราะนี่ไม่ใช่ความรู้สำเร็จรูป ต้องนำไปใช้และนำมาแลกเปลี่ยนต่อยอดกันอีกครั้ง



เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยังรุกคืบสื่อโฆษณา

จากการศึกษาสถานการณ์การรับรู้ การปฏิบัติตามกฎหมาย การเข้าถึงผลิตภัณฑ์ การโฆษณา และการส่งเสริมการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หลังพระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้

1 ปี โดย ABAC Poll และศูนย์วิจัยปัญหาสุราชี้ว่า มีประชาชนมากกว่าครึ่งหรือ ร้อยละ 56.2 พบเห็นหรือได้ยินสื่อโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในรอบ 1 วัน โดยเห็นสื่อจากโทรทัศน์มากที่สุด

ร้อยละ 47.5 รองลงมาคือ ร้านค้าและป้ายกลางแจ้ง ร้อยละ 17.1 และ 15.4 ตามลำดับ **📉**

ที่มา : รายงานสถานการณ์สุรา พ.ศ.2552 โดย ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. สืบค้นจาก : <http://info.thaihealth.or.th/situation/risk/12563>

ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้เด็กต่ำกว่า 20 ปี...ฝ่าฝืนเพียบ!

แม้ว่ากฎหมายได้บังคับห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี ทว่าจากการศึกษาโครงการสถานการณ์การรับรู้ การปฏิบัติตามกฎหมาย การเข้าถึงผลิตภัณฑ์

การโฆษณา และการส่งเสริมการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หลังพระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้ 1 ปี โดย ABAC Poll และศูนย์วิจัยปัญหาสุราระบุว่าสามารถซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ทุกครั้ง

ที่ไปซื้อในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมาถึง ร้อยละ 79.6 ซื้อได้บางครั้ง ร้อยละ 15.4 และซื้อไม่ได้ทุกครั้ง เพียง ร้อยละ 5.0 เท่านั้น **📉**

ที่มา : รายงานสถานการณ์สุรา พ.ศ.2552 โดย ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. สืบค้นจาก <http://info.thaihealth.or.th/situation/risk/12551>



ยิ้มก่อนอ่าน

ทุกคนในโลกต้องการสิ่งเดียวกันคือ **ความสุข**

ทุกคนในโลกต้องการสิ่งเดียวกันคือ **ความสุข**
แต่น้อยคนที่สนใจศึกษาเรื่องความสุขอย่างละเอียด
ส่วนมากเรามักจะเชื่อกิเลสตัวเอง
หรือค่านิยมของสังคม
ว่าสิ่งที่ต้องการนั้นเป็นอย่างไร
ทุกวันนี้คนเราชอบสับสนระหว่างความสุข
และความตื่นเต้น
สิ่งใดกระตุ้นความรู้สึกได้มาก
ก็ถือว่าสิ่งนั้นนำความสุขมาให้
แต่ความสุขนั้นยังซ่อนอยู่
ความสุขทางเนื้อหนังนั้นยิ่งเข้มข้น

ก็ยิ่งชวนให้เราติด
ติดแล้วอาจจะเป็นเหตุให้เบียดเบียนคนอื่น
หรือทำอะไรผิดกฎหมายเพื่อจะให้ได้มา
อย่างน้อยก็ทำให้เราไม่เป็นตัวของตัวเอง

ความสุขที่ขึ้นอยู่กับสิ่งนอกตัวเรา
ไม่สามารถระงับความพร่องที่อยู่ในใจของมนุษย์ได้
อย่างมากก็ได้แค่กลบเกลื่อนชั่วคราว
ความสุขที่ได้จากรูป เสียง กลิ่น รส
และการสัมผัสทางกายนั้น
นับว่าคับแคบและไม่ไปไหน คือ ก็ปีก็ปีก็เหมือนเดิม

ก็ภพก็ชาติก็แค่นั้นแหละ
อายุเรามากขึ้น สุขภาพร่างกายอ่อนโรยลง
มีโรคประจำตัวเพิ่มมากขึ้น
โอกาสจะได้ความสุขจากสิ่งนอกตัวก็น้อยลง
สุดท้ายน่ากลัวจะเหมือนนกกระเรียนแก่
ซบเซาอยู่ที่เปลือกตมไร้ปลา ดังที่กล่าวไว้ในธรรม

พระพุทธองค์ให้เราเห็นว่าการช่วยคนอื่น
การดำเนินชีวิตภายในกรอบของศีล
การขัดเกลานิสัย การฝึกสมาธิ และการพัฒนา ปัญญา
เป็นทางไปสู่ความสุขที่แก่กว่า และมีจุดเด่น

ที่มา : <http://www.teenee.com>

สืบค้นจาก http://www.hiso.or.th/hiso/ghealth/ghealth6_49.php