

ความเข้าใจผิดทั่วไป 9 ประการ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน



© Panos / Chris Stowers

ในการรายงานข่าวความปลอดภัยทางถนน สื่ออาจรายงานบนพื้นฐานของความเข้าใจผิด ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้เกิดความไม่ถูกต้องในการรายงานเท่านั้น แต่ยังสามารถเบนความสนใจจากข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องและประเด็นสำคัญของความปลอดภัยทางถนนได้ นอกจากนี้ ข้อความที่ทำให้เข้าใจผิดอาจทำให้สาธารณะสับสนได้ และอาจส่งผลต่อการเพิ่มพฤติกรรมเสี่ยงในที่สุด ข้อมูลสรุปย่อฉบับนี้อธิบายถึงความเข้าใจผิดข้างต้นไว้ด้านล่างเพื่อช่วยให้สื่อแยกแยะข้อเท็จจริงออกจากความเข้าใจผิดได้

ความเข้าใจผิดประการที่ 1

ในการรายงานข่าวรถชนไม่จำเป็นต้องมีสถิติความปลอดภัยบนท้องถนนและข้อเท็จจริง เนื่องจากการชนเป็นเพียงเหตุการณ์ที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์เท่านั้น

ข้อเท็จจริง

การชนที่ทำให้เสียชีวิตไม่อาจสรุปได้ทันทีว่าเกิดจากพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง อันที่จริงการเสียชีวิตดังกล่าวมักเกิดจากช่องโหว่และความผิดพลาดของระบบจราจรบนท้องถนน (ดู: การจัดการระบบอย่างปลอดภัย ข้อมูลสรุปย่อฉบับที่ 1) ที่ไม่ได้รับการพิจารณาเพื่อลดความน่าจะเป็นของความผิดพลาดของมนุษย์ เมื่ออุบัติเหตุการชนได้ถูกรายงานโดยปราศจากข้อมูลที่ต้องการ จึงกลายเป็นเพียงเรื่องราวเกี่ยวกับเหตุการณ์หนึ่งๆ ในทางตรงกันข้าม หากมีการรายงานพร้อมข้อมูลที่ถูกต้อง การชนที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บสามารถสร้างความตระหนักเชิงสาธารณสุขและการพัฒนาในวงกว้างที่จำเป็นต้องเอาใจใส่อย่างเร่งด่วนได้



ความเข้าใจผิดประการที่ 2

การพัฒนาของประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง คือ สิ่งที่ต้องแลกมาด้วยการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาเช่นเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูง

ข้อเท็จจริง

การเพิ่มขึ้นของการเสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางนั้นเชื่อมโยงกับการพัฒนาและการใช้ยานยนต์ แต่เกิดขึ้นโดยมากนั้นเนื่องจากปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่ไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเพียงพอ เท่าเทียมกับการพัฒนาระบบขนส่ง ในขณะที่การขนส่งทางถนนมีความสำคัญต่อการพัฒนาของประเทศ การเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดของระบบขนส่งทางถนนโดยไม่ใส่ใจเรื่องความปลอดภัยอย่างเพียงพอส่งผลให้สูญเสียชีวิต สุขภาพ และความมั่งคั่ง ใน 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศที่มีรายได้สูงได้เรียนรู้บทเรียนสำคัญนี้ ดังนั้นบทเรียนเหล่านี้ควรนำมาใช้เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อนชีวิตของมนุษยชาติจากการเพิ่มการใช้ยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น

ความเข้าใจผิดประการที่ 3

ในประเทศที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า ผู้คนจะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากถนนมากขึ้น

ข้อเท็จจริง

ไม่จำเป็น เนื่องจากการเปรียบเทียบจำนวนรวมของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างประเทศเพียงอย่างเดียวอาจทำให้เกิดความเข้าใจผิดได้ เนื่องจากจำนวนประชากรที่มีขนาดไม่เท่ากัน นอกจากประเทศที่มีประชากรน้อยแล้ว อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คนสะท้อนถึงความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากถนนได้อย่างถูกต้องมากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิต ดังนั้นอัตราผู้เสียชีวิตโดยรวมจากอุบัติเหตุทางถนนจึงช่วยให้ทราบถึงขนาดของปัญหาในประเทศ การคำนวณทรัพยากรและบริการที่จำเป็นในการแก้ไขปัญหานั้น สามารถทำการเปรียบเทียบข้อมูลในแต่ละช่วงเวลาได้



ความเข้าใจผิดประการที่ 4

ประเทศที่มีรายได้สูงสามารถบริหารจัดการให้มีความปลอดภัยทางถนนได้ในเวลาอันสั้น

ข้อเท็จจริง

ออสเตรเลีย อเมริกาเหนือ และหลายประเทศในยุโรปที่ใช้มาตรการความปลอดภัยที่ครอบคลุม (“การจัดการแบบระบบอย่างชาญฉลาด”) สามารถลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางรถได้เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อผ่าน “การดำเนินการแบบองค์รวม” เป็นเวลาหลายทศวรรษ โดยทั่วไปมักคาดกันว่าในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางซึ่งการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่อ่อนแอกว่าอาจใช้เวลาและความพยายามเท่าๆ กันเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ในลักษณะเดียวกัน แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าความบาดเจ็บและเสียชีวิตจะไม่สามารถลดลงได้ในระยะเวลาอันสั้น ที่จริงแล้วบทเรียนจากประเทศที่มีรายได้สูงแสดงให้เห็นว่าการลงทุนในการป้องกันที่คุ้มค่าสามารถส่งผลเชิงบวกได้ในระยะสั้น หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม สามารถศึกษาได้จากชุดข้อมูลสรุปเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน: ข้อเท็จจริงพื้นฐาน

ความเข้าใจผิดประการที่ 5

จำนวนรถบนถนนที่เพิ่มขึ้น หมายถึงจำนวนการตายบนถนนที่เพิ่มขึ้น

ข้อเท็จจริง

ไม่เสมอไป เพราะเมื่อประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางมีการใช้ยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วย่อมส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการใช้มาตรการด้านความปลอดภัย และส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การเสียชีวิตของผู้เดินถนน และผู้ใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บอื่นๆ เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม หากประเทศมีการลงทุนอย่างเพียงพอในด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนยานพาหนะ และจำนวนผู้เสียชีวิตก็จะไม่มีความสัมพันธ์กันที่ชัดเจนอีกต่อไป ในความเป็นจริงประเทศที่มีรายได้สูงยังคงมีการใช้ยานยนต์ต่อไป แต่ด้วยความใส่ใจต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ จึงสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้

ความเข้าใจผิดประการที่ 6

แต่ละประเทศควรมีข้อมูลการจราจรบนท้องถนนเพียงชุดเดียว

ข้อเท็จจริง

มันผิดที่คำตอบคือไม่ใช่ ในประเทศใดๆ ก็ตาม ข้อมูลการจราจรบนท้องถนนสามารถมาจากหลายแหล่ง (เช่น ภาคนาฬิกาจราจร ตำรวจ องค์การเอกชนไม่แสวงผลกำไร ภาคนักการศึกษา) โดยหลักการ ระบบข้อมูลควรเชื่อมโยงและมีตัวเลขเดียวกัน แต่ในทางปฏิบัติการประสานงานที่เกิดขึ้นได้ยาก นอกจากข้อมูลที่ได้จากแหล่งต่างๆ ในประเทศ องค์การอนามัยโลกยังได้จัดทำรายงานสถานการณ์ทั่วโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแสดงค่าประมาณการของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยรายงานดังกล่าวประกอบด้วยข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทางการของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจรายงานต่ำกว่าความเป็นจริง รวมถึงค่าประมาณการในแต่ละประเทศขององค์การอนามัยโลก โดยข้อมูล 2 ชุดนี้มักแตกต่างกัน

ความเข้าใจผิดประการที่ 7

การให้ความรู้กับผู้ใช้ที่อันตรายซึ่งเป็นปัญหาหลักคือทางออกสำคัญ

ข้อเท็จจริง

อุบัติเหตุรถชนนั้นมิใช่สาเหตุหลายประการและโดยทั่วไปมักมีความซับซ้อน ในประเทศที่ดำเนินการได้ดีเยี่ยมในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นตระหนักถึงสิ่งนี้ และมุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงความปลอดภัยของทุกส่วนในระบบ (สภาพถนน ยานยนต์ และผู้ใช้ถนน) เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ซึ่งตรงข้ามกับการเน้นที่การให้ความรู้กับผู้ใช้ที่อันตรายนั้น

ความเข้าใจผิดประการที่ 8

การรายงานข่าวเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยทางถนนเชิงสร้างสรรค์ไม่จำเป็นต้องอาศัยข้อเท็จจริงมากมาย

ข้อเท็จจริง

องค์การอนามัยโลกเรียกร้องให้ผู้สื่อข่าวตรวจสอบการรายงานข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนกับข้อเท็จจริงและหลักฐานต่างๆ โดยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลหรือสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ เพราะแม้การจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนด้วยนวัตกรรมเป็นสิ่งจำเป็น แต่จะต้องประกอบไปด้วยหลักฐานที่ชัดเจน เคารพศักดิ์ที่ปัจจุบันมีหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนว่าวิธีการใดได้ผลหรือไม่ได้ผลจำนวนมาก ยกตัวอย่างเช่น แม้ความคิดริเริ่มในการให้พนักงานขับรถประจำทางเข้าเรียนโยคะจะเป็นเรื่องที่น่าสนใจ แต่ก็ไม่มีการศึกษาที่รับรองว่ามาตรการนี้มีประสิทธิภาพในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บบนท้องถนน

ความเข้าใจผิดประการที่ 9

กล้องตรวจจับความเร็วเป็นเพียงเครื่องมือทำเงินให้กับตำรวจและรัฐเท่านั้น

ข้อเท็จจริง

จริงๆ แล้ว กล้องตรวจจับความเร็วเป็นเครื่องมือการบริหารจัดการความเร็วที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า สามารถช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ป้องกันผู้ฝ่าฝืน และลดความจำเป็นในการใช้กำลังตำรวจ เพราะไม่ต้องทำการปรับ ณ จุดเกิดเหตุ อีกทั้งยังช่วยลดโอกาสคอร์รัปชันในการบังคับใช้กฎหมายได้อีกด้วย นอกจากนี้ ประเทศที่มีใช้กล้องตรวจจับความเร็วอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ยังสามารถจัดสรรงบประมาณส่วนหนึ่งจากค่าปรับที่ได้เพื่อใช้ในการทำให้ท้องถนนของประเทศมีความปลอดภัยมากขึ้นได้อีกต่อไป