

เมื่อสิทธิมนุษยชนและสุขภาพจิตเชื่อมโยงเป็นหนึ่ง เดียวกับความปลอดภัยทางถนน



ความปลอดภัยทางถนนในฐานะที่เป็นเรื่องของสิทธิมนุษยชนเริ่มเป็นรูปเป็นร่างได้ไม่นานมานี้ แม้ว่าขนาดของปัญหาจะใหญ่ระดับมากกว่าปีละ 1 ล้านชีวิตที่ตายทางถนน โดยมีการพูดว่าเป็นสิทธิมนุษยชนครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2017[i] ซึ่งเน้นเรื่องสิทธิการเข้าถึงการรักษาพยาบาลที่มีคุณภาพหลังประสบอุบัติเหตุ โดย Jean Todt ประธานสหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ (FIA) ซึ่งว่าทั่วโลกมีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนวันละ 3,500 คน ในจำนวนนี้เป็นเด็ก 500 คนที่ตายในแต่ละวัน และ Zeid Ra'ad Al Hussein หนึ่งในข้าหลวงใหญ่สิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติในขณะนั้นได้เล่าว่าเขารอดชีวิตมาได้เพราะเข้าถึงการรักษาพยาบาลคุณภาพดีและมีคนดูแลหลังจากนั้น แล้วทั้งสองได้ประกาศว่า “การยื่นหยัดเพื่อความปลอดภัยทางถนน คือการยื่นหยัดเพื่อสิทธิมนุษยชน”

นอกจากนั้น Al Hussein ยังกล่าวว่าทุกวันนี้กฎหมายระหว่างประเทศ[ii] กำหนดให้ทุกรัฐในโลกนี้มีภารกิจที่ต้องทำทุกอย่างที่มีเหตุผลเพื่อปกป้องสิทธิที่จะมีชีวิต สิทธิที่จะมีความปลอดภัย สิทธิที่จะมีสุขภาพที่ดี และสิทธิที่จะได้รับการพัฒนาของประชาชนทุกคน

เดือน ก.พ. 2019 มีการย้ำอีกครั้งโดย Michelle Bachelet ข้าหลวงใหญ่สิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ[iii] เขาชี้ว่าแม้จะมีการดำเนินการหลายอย่างเพื่อความปลอดภัยทางถนน แต่ยังมีห่างไกลจากความสำเร็จ ต้องอาศัยการรักษา

พันธสัญญาอย่างแข็งขัน เขาเน้นย้ำอีกครั้งว่า ความปลอดภัยทางถนนโดยตัวเองเป็นคำถามด้านสิทธิมนุษยชน และเขายังกระตุ้นเตือนด้วยว่า การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2020 ซึ่งเป็นหนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) เป้าหมายที่ 3.6 ปัจจุบันเราไม่ได้อยู่ในเส้นทางนั้นเลย แม้ว่าจะมีการกำหนดให้ทศวรรษนี้เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ปี 2011 แล้ว[iv] ทว่ารายงานของ WHO ปี 2013 ระบุว่าทั่วโลกมีคนตายทางถนน 1.24 ล้านคนต่อปี ปี 2015 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ระดับ 1.25 ล้านคนต่อปี ปี 2018 เพิ่มขึ้นมาเป็น 1.35 ล้านคน[v]

หมวกกันน็อก-รถรับส่งนักเรียน : สิทธิของเด็กที่รัฐต้องคุ้มครอง

ในประเทศไทยนานๆ ครั้งที่มีการพูดเรื่องความปลอดภัยทางถนนว่าเป็นสิทธิมนุษยชน แต่เป็นการนำเสนอแบบกว้าง ๆ มาแล้วเกือบสิบปี แต่ก็คล้ายคลึงกับสถานการณ์ระดับโลกว่าอาจยังไม่สามารถคาดหวังผลในทางปฏิบัติได้ โดยในปีนี้ตั้งแต่เดือน ม.ค. พบการพูดถึงแบบเฉพาะเจาะจงในเรื่องการต้องสวมใส่หมวกกันน็อกให้เด็กที่ซ้อนมอเตอร์ไซค์รวมถึงเรื่องรถรับ-ส่งนักเรียน[vi]

ในเรื่องหมวกกันน็อก หากให้เด็กซ้อนโดยเด็กไม่ได้สวมหมวกกันน็อก ถือเป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนของเด็ก อย่างไรก็ตามยังไม่เป็นที่ชัดเจนว่ามีการลงโทษผู้ที่ละเมิดสิทธิของเด็กอย่างการบังคับใช้กฎหมายมากกว่าก่อนมีการประกาศนี้หรือไม่ ทั้งนี้เรื่องหมวกกันน็อกและรถรับ-ส่งนักเรียน รวมถึงมาตรการอื่น ๆ ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนน เป็นเรื่องที่ต้องพึ่งพาอำนาจรัฐมาก ซึ่งยังขาดความทั่วถึงและความรวดเร็วในการแก้ปัญหา ตัวอย่างเช่น จำนวนการตายทางถนนของไทย 5 จังหวัดแรกที่ตายมากที่สุดยังไม่เคยเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ปี 2560[vii] ได้แก่ กรุงเทพฯ ชลบุรี นครราชสีมา เชียงใหม่ อุตรดิตถ์ โดยปีนี้ 5 จังหวัดดังกล่าวเพียง 9 เดือนก็คิดเป็น 1 ใน 10 ของการตายทั้งประเทศต่อปีที่ผ่านมา ๆ มา

อย่างไรก็ดี มิใช่ว่าสิทธิมนุษยชนในฐานะประเด็นที่แพร่หลายในสังคมจะประยุกต์ใช้กับความปลอดภัยทางถนนได้เพียงเรื่องสิทธิเด็กและสิทธิการเข้าถึงการรักษาพยาบาลคุณภาพดี จากสถิติเรื่อง 5 จังหวัดข้างต้น ยังมีพื้นที่ให้นำเรื่องสิทธิมนุษยชนมาประยุกต์ใช้กับความปลอดภัยทางถนนอยู่ อย่างเรื่องสุขภาพจิตกับสิทธิมนุษยชนซึ่งเป็นการเชื่อมโยงที่แพร่หลายกว่าความปลอดภัยทางถนนมาก และการแก้ปัญหาอาจไม่ต้องพึ่งพารัฐเสมอไป ประชาชนดูแลกันเองได้

“ความทุกข์ใจ” เพิ่มความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุทางถนน

สาเหตุหนึ่งที่สำคัญอันเป็นเหตุให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน แต่ยังไม่ได้รับการพูดถึงมากนักคือเรื่องสุขภาพจิต เนื่องจากมีผลให้เกิดการตัดสินใจที่ไม่ดีจนเกิดอุบัติเหตุ มีงานศึกษาปี 2017 ในประเทศออสเตรเลียโดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุของมหาวิทยาลัยโมนาช[viii] ซึ่งชี้ว่า ความเข้าใจยังมีไม่มากกว่าสุขภาพจิตส่งผลต่อพฤติกรรมขับขี้อันตรายหรือผิดกฎหมายอันเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในออสเตรเลีย การศึกษาชิ้นนี้จึงเกิดขึ้น

โดยใช้แบบสอบถามเพื่อทราบข้อมูลจากผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนแล้วบาดเจ็บสาหัสในรัฐวิกตอเรีย 1,365 คน โดยรายงานการศึกษาที่สรุปว่า “ความทุกข์ทางจิตใจ” ส่งผลให้ตัดสินใจผิดพลาด (errors) เหม่อลรอย (lapses) ข้นขี้ผิดกฎหมาย (violations) ข้นขี้ผิดกฎหมายอย่างอันตราย (aggressive violations) อย่างมีนัยยะสำคัญ โดยไม่พบความแตกต่างของผลการศึกษาในเรื่องอายุของผู้ขับขี่ เพศ หรือประสบการณ์การขับขี่ กล่าวคือ ความทุกข์ทางจิตใจเพิ่มความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเท่าเทียมกัน

ความทุกข์ใจ ในฐานะที่นำไปสู่ “การตัดสินใจ” ที่ “แย่”

ถ้านับการฆ่าตัวตายว่าเป็นการตัดสินใจที่แย่ที่สุดจากความทุกข์ทางจิตใจ เรายังมีเรื่องความทุกข์ใจที่ไม่ถึงขั้นฆ่าตัวตายมาพิจารณา ทั้งนี้การระบุตัวเลขที่แน่ชัดยังทำได้ยาก แม้ว่าสถิติของกรมสุขภาพจิตจะแสดงให้เห็นว่ามีผู้เข้ารับบริการด้านสุขภาพจิตเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในแต่ละปี แต่ปัจจัยอย่างการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตมากขึ้นและเนื้อหาเกี่ยวกับสุขภาพจิตที่ถูกผลิตออกมามากขึ้น ยังไม่ได้รับการวิเคราะห์มากพอว่าส่งผลให้ผู้คนเข้ารับบริการสุขภาพจิตมากขึ้นหรือไม่อย่างไร ในที่นี้จึงจะใช้สถิติเรื่องการฆ่าตัวตายเป็นฐาน

จากการสืบค้นพบว่า คนที่ฆ่าตัวตายที่เป็นผู้ป่วยทางจิตเวช พบสูงสุดเพียงประมาณ 20% จากจำนวนคนฆ่าตัวตายทั้งหมด นั่นคือที่เหลืออีก 80% ไม่ใช่ผู้ป่วย แต่เป็นผู้มีความทุกข์ทางใจ ทั้งนี้ปี 2561[ix] มีคนไทยฆ่าตัวตายสำเร็จ 4,137 ราย ปีที่ผ่าน ๆ มากี่เปลี่ยนแปลงในระดับที่ไม่มากนัก โดยเป็นเพศชายถึง 80% สัมพันธ์กับสัดส่วนการเสียชีวิตทางถนนที่เป็นเพศชาย 75%[x] โดยจำนวนคนฆ่าตัวตายมากกว่า 4 พันคนนี้ 20% ที่เป็นผู้ป่วย คิดเป็นเพียง 827 ราย ที่เหลืออีก 80% (3,310 ราย) เป็นผู้มีความทุกข์ใจแต่ยังไม่ป่วย

แล้วคนที่มีความทุกข์ใจแต่ยังไม่ฆ่าตัวตายจะมีอีกมากเพียงใด? แม้ว่าไม่มีตัวเลขที่ชัดเจน แต่ในระดับประชาชนคนกันเองสามารถสังเกตคร่าวๆว่าพวกเขาที่มีความทุกข์ใจอยู่หรือไม่ แล้วดูแลซึ่งกันและกัน อย่างน้อยเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน

รายงานพิเศษชิ้นนี้ผลิตโดย LIMIT 4 LIFE ภายใต้โครงการ Champions for Change to Achieve Safer Road Use in Thailand ดำเนินงานโดย Internews ภายใต้การสนับสนุนของ Global Road Safety Partnership (GRSP) มีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนการผลักดันนโยบายการลดอัตราการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยพลังของสื่อมวลชน

อนึ่ง LIMIT 4 LIFE เป็นช่องทางสื่อของ ‘โครงการส่งเสริมการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย’ ที่นำเสนอเรื่องราวด้านคมนาคม ทั้งประเด็นความปลอดภัยบนท้องถนน การเข้าถึงขนส่งสาธารณะอย่างเท่าเทียม และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ผลักดันให้เกิดการ ‘ใช้ชีวิตอย่างจำกัด’ เพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัยอย่างถ้วนหน้าในสังคม ด้วยสโลแกน “เพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย” (FOR THE ACCESS OF FAIR AND SAFE TRANSPORTATION) เข้าชมเว็บไซต์และเฟสบุ๊คได้ที่ limit4life.org | facebook.com/LIMIT.4.LIFE

อ้างอิง

[i] https://www.youtube.com/watch?v=I_PkmIHDHcE

[ii] https://www.standup4humanrights.org/en/highlights_14.html

[iii] <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=24231&LangID=E>

UN Launches First UN-Wide Road Safety Strategy

[iv] http://www.roadsafetythai.org//content_hotissue-ประเด็นเด่น-180.html

[v] https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

[vi] <http://www.nhrc.or.th/NHRCT-Work/Statements-Press-Releases-Open-Letters/Press-Releases/กสม-ร่วมมูลนิธินิเมาไม่ขับ-จัดเวทีถกความปลอดภัยในการ.aspx>

[vii] <https://prachatai.com/journal/2019/10/84915>

[viii] https://acrs.org.au/files/papers/arisc/2017/Liu_00183_EA.pdf

[ix] <https://news.thaipbs.or.th/content/283373> , https://dmh.go.th/report/suicide/stat_prov.asp

[x] <https://www.isranews.org/isranews-scoop/78759-scoop00-78759.html>