

# รายงาน สถานการณ์ โลกด้าน ความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2558



© องค์การอนามัยโลก 2015

สงวนลิขสิทธิ์ สิ่งพิมพ์ขององค์การอนามัยโลกเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ขององค์การอนามัยโลก ([www.who.int](http://www.who.int)) หรือสั่งซื้อจากสำนักพิมพ์องค์การอนามัยโลก (WHO Press) ที่อยู่ 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland (โทรศัพท์ +41 22 791 3264; โทรสาร +41 22 791 4857; อีเมล: [bookorders@who.int](mailto:bookorders@who.int))

การขออนุญาตทำซ้ำหรือแปลเอกสารขององค์การอนามัยโลก ไม่ว่าเพื่อการจำหน่ายหรือการแจกจ่ายโดยไม่มีจุดประสงค์เชิงพาณิชย์ ให้ส่งเรื่องไปที่สำนักพิมพ์องค์การอนามัยโลก โดยผ่านทางเว็บไซต์ขององค์การอนามัยโลก ([www.who.int/about/licensing/copyright\\_form/en/index.html](http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html))

การระบุข้อมูลและการนำเสนอสิ่งต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ไม่ถือเป็นการแสดงความเห็นใดๆ ขององค์การอนามัยโลก อันเกี่ยวข้องกับสถานะทางกฎหมายของประเทศดินแดน เมืองหรือพื้นที่ใดๆ หรือเขตอำนาจของประเทศใดๆ หรือเกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตแดนหรือพรมแดน เส้นไข่ปลาและเส้นขีดยาวที่ปรากฏบนแผนที่เป็นการแสดงเส้นพรมแดนโดยประมาณการเท่านั้น เส้นพรมแดนดังกล่าวอาจยังไม่เป็นที่เห็นชอบร่วมกันก็ได้

การระบุชื่อของผลิตภัณฑ์ของบริษัทแห่งใดแห่งหนึ่งหรือผู้ผลิตรายใดรายหนึ่งไม่ได้หมายความว่าองค์การอนามัยโลกรับรองหรือแนะนำว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีความเหนือกว่าผลิตภัณฑ์อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน ซึ่งไม่ได้ระบุชื่อไว้ ทั้งนี้ จะใช้ตัวอักษรพิมพ์ใหญ่กับชื่อผลิตภัณฑ์ที่มีลิขสิทธิ์เพื่อแยกให้เห็นความแตกต่าง ยกเว้นกรณีที่เกิดข้อผิดพลาดหรือมีการทดแทน

องค์การอนามัยโลกใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ในการตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ในเอกสารฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม การเผยแพร่เอกสารฉบับนี้ไม่มีการรับรองประการใดๆ ไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยนัย เป็นความรับผิดชอบของผู้อ่านในการตีความและการใช้ประโยชน์จากเอกสารนี้ องค์การอนามัยโลกไม่รับผิดชอบประการใดๆ ต่อความเสียหายอันเกิดจากการนำเอกสารฉบับนี้ไปใช้

เรียงพิมพ์โดย บริษัท สแกนดิ-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
พิมพ์ในประเทศไทย

# เป้าหมายความปลอดภัยทางถนน กับเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน

เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ผู้นำรัฐบาลของหลายประเทศได้เข้าร่วมการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ และได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 (2030 Agenda for Sustainable Development) ซึ่งถือเป็นหน้าประวัติศาสตร์ที่สำคัญ หนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) (ข้อ 3.6) คือ ลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563

การกำหนดให้ลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนน อันสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับมากขึ้นว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี (รูปภาพประกอบ 1) อีกทั้ง อุบัติเหตุการจราจรทางถนนยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว ดังนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุการจราจรทางถนนกับวาระด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในภาพกว้าง จึงเป็นประเด็นสำคัญของเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

การกำหนดเป้าหมายที่จะลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นการยอมรับหลัก

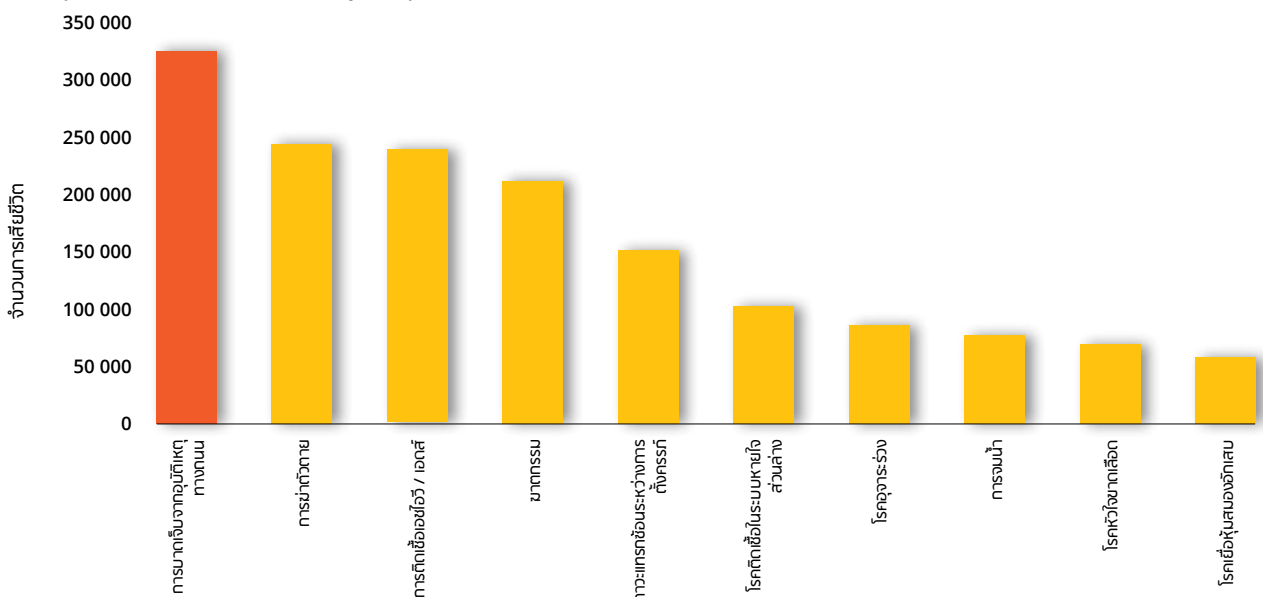
ฐานทางวิทยาศาสตร์ ที่หนักแน่นเกี่ยวกับแนวทางในการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน รวมทั้งหลักฐานที่แสดงถึงมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประเทศต่างๆ ที่ดำเนินมาตรการเหล่านี้จนประสบความสำเร็จสามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนได้จริง ดังนั้น การเผยแพร่มาตรการต่างๆ เหล่านี้ไปทั่วโลกจึงเป็นโอกาสสำคัญที่จะช่วยบรรเทาความสูญเสียและการเสียชีวิตในอนาคต

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) กำหนดให้ประเทศต่างๆ ดำเนินมาตรการที่ได้รับการยอมรับระดับสากลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติมอบหมายให้องค์การอนามัยโลกติดตามความก้าวหน้าเรื่องนี้ผ่านทางชุดเอกสารขององค์การอนามัยโลกที่เรียกว่า “รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน” (Global Status Report on Road Safety) โดยรายงานฉบับนี้ (รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558) เป็นรายงานฉบับที่ 3 ของชุดเอกสารดังกล่าว และได้กล่าวถึงภาพรวมของสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ให้ความสำคัญกับสิ่งที่ยังเป็นข้อบกพร่องต่างๆ และกระตุ้นให้ประเทศและประชาคมระหว่างประเทศตระหนักถึงความจำเป็นในการดำเนินมาตรการที่จริงจังและรวดเร็วยิ่งขึ้น

**การพัฒนาอย่างยั่งยืน  
มีเป้าหมายที่จะลดจำนวน  
ผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บ  
จากอุบัติเหตุการจราจร  
ทางถนนให้ได้ร้อยละ 50  
ภายในปี 2563**

## ภาพประกอบ 1

10 สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของผู้มีอายุ 15-29 ในปี 2555



แหล่งข้อมูล : งบประมาณการด้านสาธารณสุขโลก องค์การอนามัยโลก 2557 (World Health Organization, Global Health Estimates, 2014)

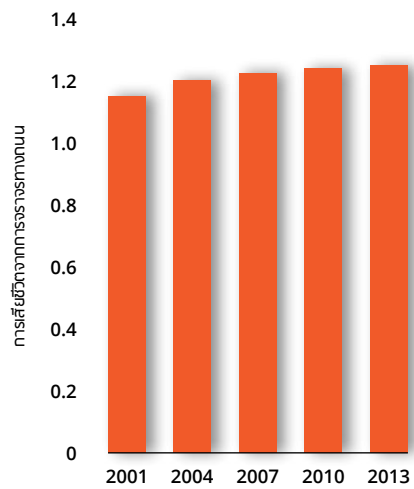
# สถานการณ์ปัจจุบันด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก

**การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนมีจำนวนคงที่ แม้ว่าจำนวนประชากรโลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 และการใช้รถยนต์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 แสดงให้เห็นว่ามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้ดำเนินการไปในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้**

## การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน มีจำนวนค่อนข้างคงที่มาตั้งแต่ปี 2550

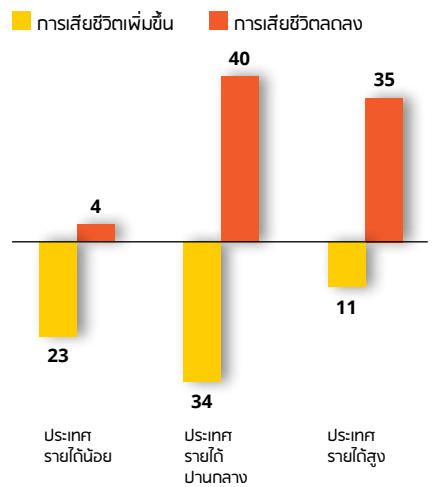
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีจำนวนคงที่ โดยในปี 2556 มีผู้เสียชีวิต 1.25 ล้านคน (ดูภาพประกอบ 2) การมีจำนวนคงที่ดังกล่าวสวนทางกับจำนวนประชากรและการใช้รถยนต์ของโลกที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ในช่วงปี 2553 ถึง 2556 และจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ในช่วงเวลาเดียวกัน ซึ่งชี้ให้เห็นว่ามาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการไปในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาส่งผลให้ถนนทั่วโลกปลอดภัยขึ้น และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง

**ภาพประกอบ 2**  
จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนทั่วโลก

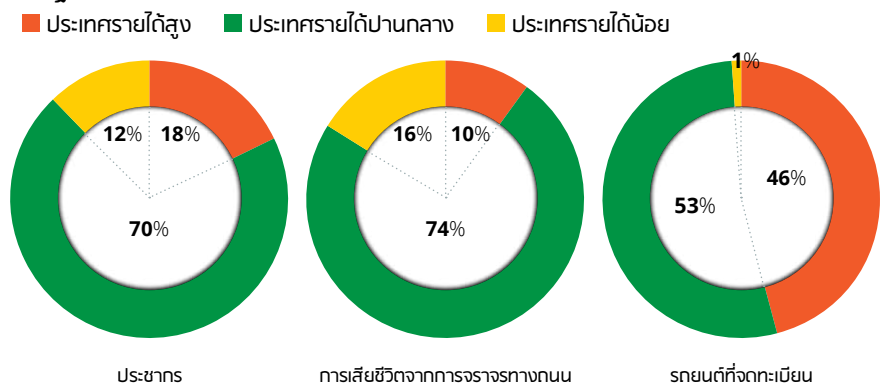


รายงานฉบับนี้ระบุว่า ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเพิ่มขึ้นใน 68 ประเทศ โดยร้อยละ 84 เป็นประเทศรายได้ต่ำหรือปานกลาง ขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนใน 79 ประเทศมีจำนวนลดลงชัดเจน โดยร้อยละ 56 เป็นประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง (ดูภาพประกอบ 3) อย่างไรก็ตาม ประเทศรายได้ต่ำมีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าประเทศรายได้สูงถึง 2 เท่า อีกทั้งยังพบความไม่สัมพันธ์กันระหว่างอัตราการเสียชีวิตกับจำนวนการใช้รถยนต์ กล่าวคือ ร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำหรือประเทศรายได้ปานกลาง ทั้งๆ ที่ประเทศเหล่านี้มีรถยนต์รวมกันเพียงร้อยละ 54 ของจำนวนรถยนต์ทั้งโลกก็ตาม (ดูภาพประกอบ 4)

**ภาพประกอบ 3**  
จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ที่เปลี่ยนแปลงไปในประเทศต่างๆ ปี 2553-2556 จัดกลุ่มตามฐานะรายได้ของประเทศ



**ภาพประกอบ 4**  
จำนวนประชากร การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน และรถยนต์ที่จดทะเบียน จัดกลุ่มตามฐานะรายได้ของประเทศ



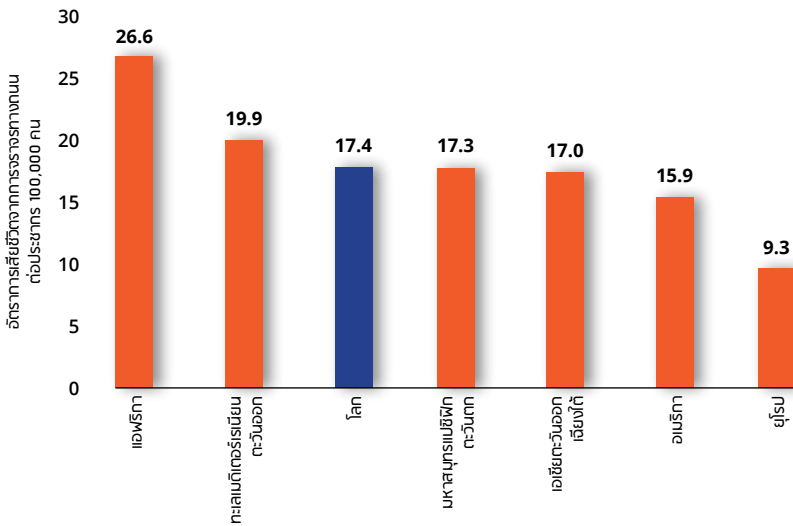
## ภูมิภาคแอฟริกา มีอัตรา การเสียชีวิตจากการจราจร ทางถนนสูงสุด

ภูมิภาคแอฟริกายังคงมีอัตราการเสียชีวิตจาก  
การจราจรทางถนนสูงสุด (ดูภาพประกอบ 5)

ขณะที่ภูมิภาคยุโรป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศ  
รายได้สูงในยุโรป มีอัตราการเสียชีวิตจากการ  
จราจรทางถนนต่ำที่สุด เนื่องจากประสบความสำเร็จ  
ในการลดอัตราการเสียชีวิต แม้ว่าจะมีการใช้รถยนต์  
มากก็ตาม

### ภาพประกอบ 5

อัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนต่อประชากร 100,000 คน (ปี 2556) จัดกลุ่ม  
ตามภูมิภาคขององค์การอนามัยโลก



ประเทศรายได้  
ต่ำและปานกลาง  
มีอัตราการเสียชีวิต  
จากการจราจรทางถนน  
สูงเป็น 2 เท่าของ  
ประเทศรายได้สูง



## เกือบครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตทั้งหมดจากการจราจรทางถนนเกิดกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์

เกือบครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตทั้งหมดจากการจราจรทางถนนในโลกเกิดกับคนที่ป้องกันตัวได้น้อยมาก เช่น คนขี่จักรยานยนต์ (ร้อยละ 23) คนเดินเท้า (ร้อยละ 22) และคนปั่นจักรยาน (ร้อยละ 4) อย่างไร

ก็ดี คนขี่จักรยานยนต์ คนเดินเท้า และคนปั่นจักรยาน ในแต่ละภูมิภาคมีความเสี่ยงจะเสียชีวิตบนถนนในอัตราแตกต่างกัน

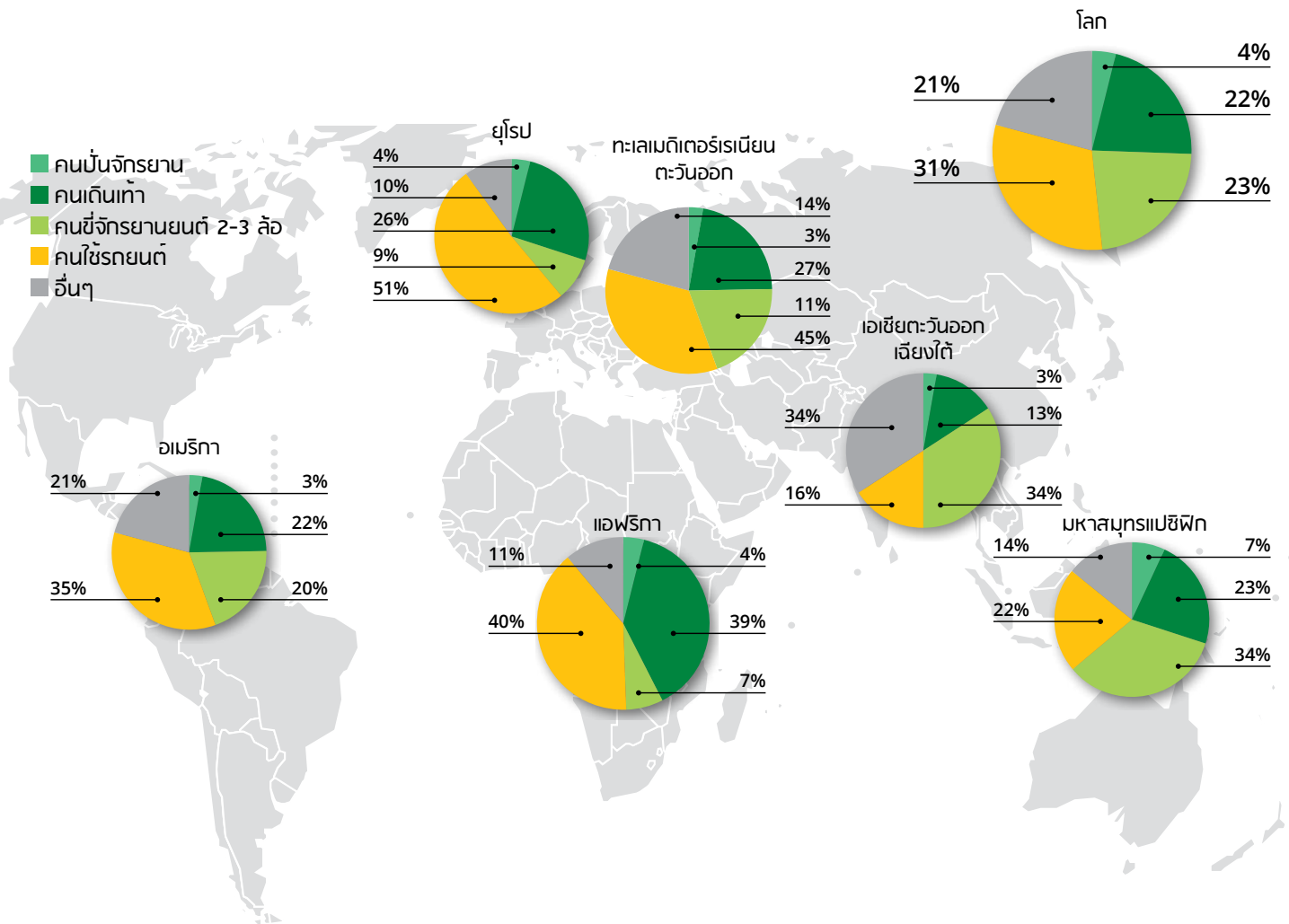
กล่าวคือ พบว่า คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยานในภูมิภาคแอฟริกาเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนสูงถึงร้อยละ 43 ของการเสียชีวิตทั้งหมดที่เกิดจากการจราจรทางถนน แต่อัตราดังกล่าวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ค่อนข้างต่ำ (ดูภาพประกอบ 6) ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนให้เห็นภาพส่วนหนึ่งเกี่ยวกับระดับของมาตรการความปลอดภัยที่นำมาใช้ป้องกันผู้ใช้ถนน

กลุ่มต่างๆ และรูปแบบการเดินทางที่เป็นที่นิยมในแต่ละภูมิภาค

### ภาพประกอบ 6

การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน แบ่งตามประเภทผู้ใช้ถนน จัดกลุ่มตามภูมิภาคขององค์การอนามัยโลก



# ประเทศต่างๆ ต้องเพิ่มความเข้มงวดของกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมดีขึ้น และลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎหมายเกี่ยวกับ 5 บังคับเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ความเร็ว มาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ปัจจุบันมี 17

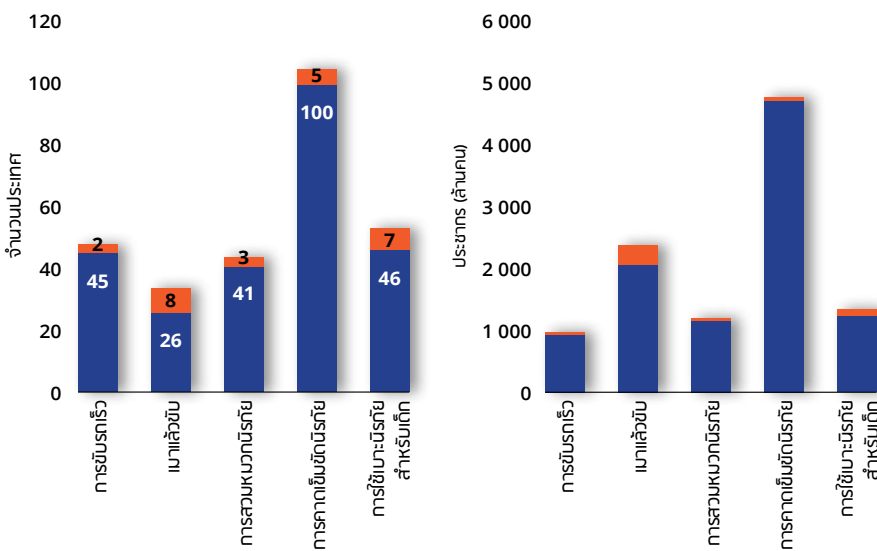
ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 409 ล้านคน) ได้ดำเนินการในเรื่องนี้ โดยได้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับบังคับเสี่ยงดังกล่าวในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี ภาพประกอบ 7 แสดงจำนวนประเทศที่ได้แก้ไขกฎหมายในประเทศของตน โดยจัดกลุ่มตามบังคับเสี่ยง และจำนวนประชากรรวมกันของประเทศที่ได้รับการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ทั้งนี้

การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้ง ความตระหนักของประชาชนจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมเปลี่ยนไปในเชิงบวกได้มากที่สุด

## ภาพประกอบ 7

การเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวกับบังคับเสี่ยงเชิงพฤติกรรม ปี 2554-2557 (จำนวนประเทศและจำนวนประชากรรวมกัน)

- ประเทศใหม่ ๆ ซึ่งมีกฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี
- กฎหมายที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี

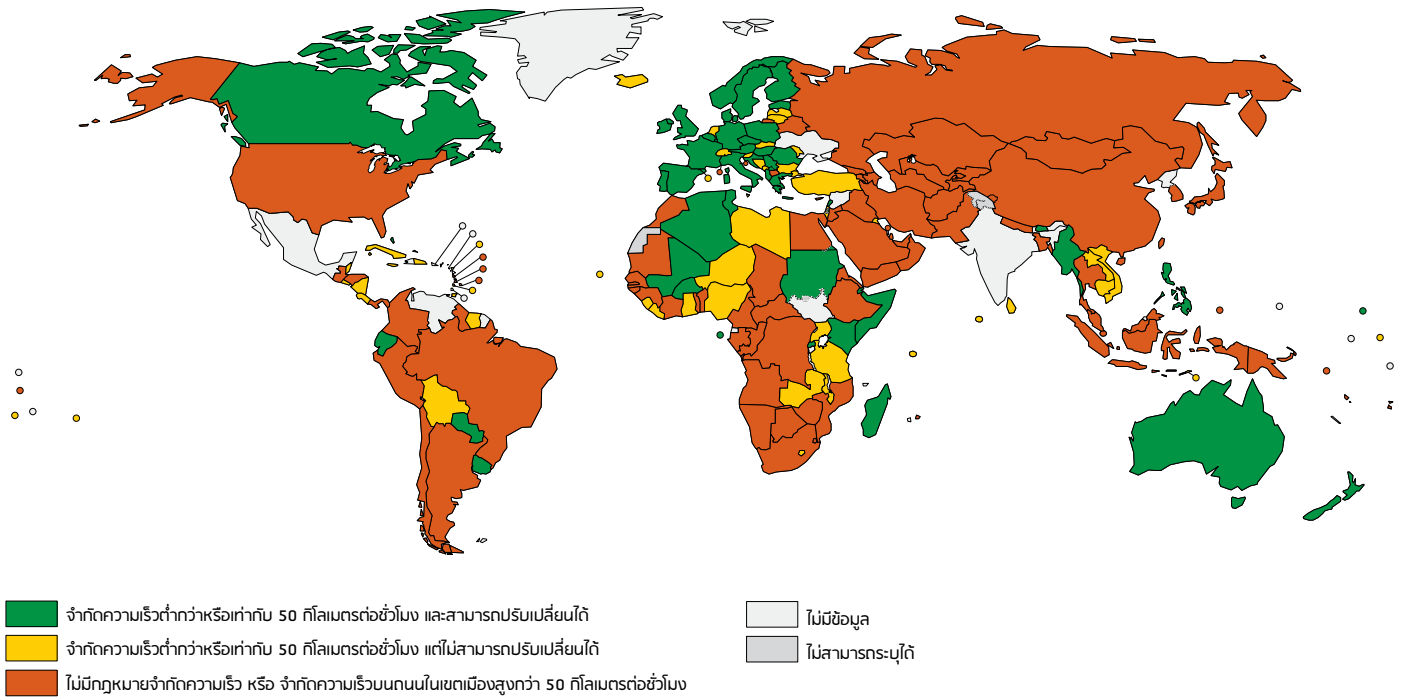


ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มี 17 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกัน 409 ล้านคน ได้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับบังคับเสี่ยงสำคัญต่างๆ ที่เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี



## ภาพประกอบ 8

กฎหมายว่าด้วยความเร็วในเขตเมือง จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



**ถ้ารถยนต์ที่ขับด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คนคนเดินเท้า ซึ่งอยู่ในวัยผู้ใหญ่ โอกาสเสียชีวิตจะต่ำกว่าร้อยละ 20 แต่ถ้าถูกชนที่ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเสี่ยงจะเสียชีวิตจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 60**

### การลดความเร็วในการขับขี่

เมื่อขับขี่ด้วยความเร็วสูง ย่อมมีโอกาสมากขึ้นที่จะประสบอุบัติเหตุและความสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความสูญเสียที่เกี่ยวกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ ดังนั้น ประเทศที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยควบคู่กับการจัดการความเร็วในการขับขี่มักจะประสบความสำเร็จในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้

การจำกัดความเร็วสูงสุดเป็นแนวทางสำคัญในการลดความเร็วในการขับขี่ ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองควรต่ำกว่าหรือเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นควรมีอำนาจตามกฎหมาย ในการลดความเร็วสูงสุด โดยพิจารณาปัจจัยท้องถิ่นประกอบ เช่น โรงเรียนหรือพื้นที่ที่ผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายอยู่รวมกันจำนวนมาก

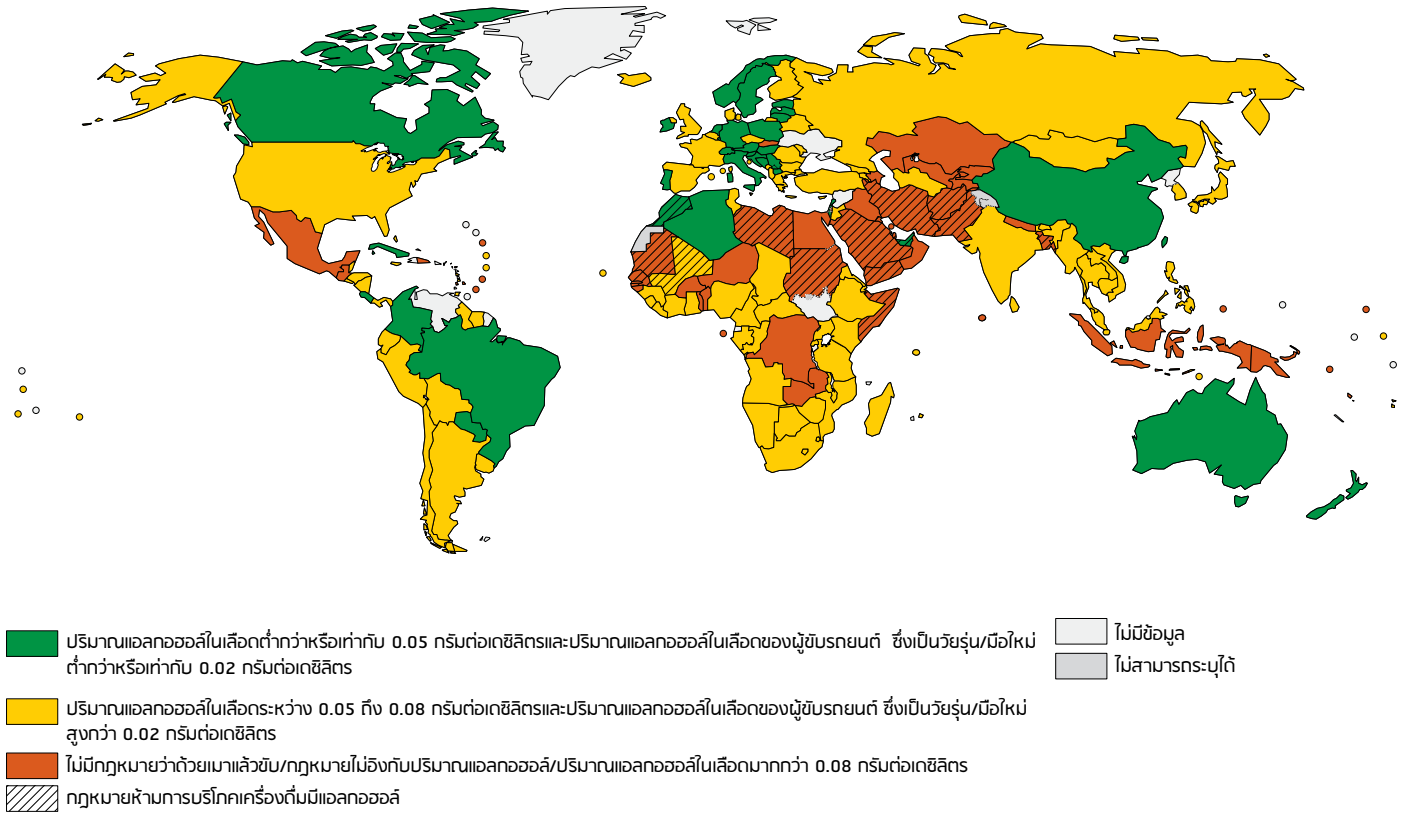
อย่างไรก็ดี มีเพียง 47 ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 950 ล้านคน) เท่านั้น ที่ดำเนินการตามหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการความเร็วในเขตเมือง โดยจำกัดความเร็วสูงสุดในเขตเมืองไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นมีอำนาจพิจารณาลดความเร็วสูงสุด เพื่อให้มั่นใจว่าความเร็วอยู่ในระดับที่ปลอดภัยต่อพื้นที่นั้นๆ (ดูภาพประกอบ 8)

แม้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจะเป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในการจำกัดความเร็ว แต่มีเพียง 27 ประเทศเท่านั้น ที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความเร็วในประเทศของตนใน “ระดับดี” (ได้ 8 คะแนนหรือมากกว่าจากช่วงคะแนน 0 ถึง 10) ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า หากการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดความเร็วยังไม่ต่อเนื่องและชัดเจน ก็คงเป็นเรื่องยากที่กฎหมายดังกล่าวจะประสบความสำเร็จในการลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก



## ภาพประกอบ 9

กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับ จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



### การลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ

พฤติกรรมเมาแล้วขับเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน อันเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรง ดังนั้น การตราและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร จะช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ มีนเมาจากการดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ จะมีความเสี่ยงสูงมากที่จะประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุและประสบการณ์มากกว่า นอกจากนี้ ถ้ากฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ในระดับต่ำ (ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร) ก็จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชนได้

แม้ว่ามี 8 ประเทศที่ได้ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา แต่พบว่ากฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับ ซึ่งกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร และผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร มีบังคับใช้อยู่ 34 ประเทศทั่วโลกเท่านั้น (ภาพประกอบ 9) โดย 21 ประเทศจาก 34 ประเทศดังกล่าวเป็นประเทศในภูมิภาคยุโรป ดังนั้น จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ทั่วโลกดำเนินการตามหลักปฏิบัติที่ดีเช่นนี้ให้มากขึ้น ทั้งนี้ แม้ว่าการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับอย่างเข้มงวดจะช่วยให้การกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในทั้ง 2 กรณีดังกล่าวเป็นไปได้ อย่างมีประสิทธิภาพ แต่มีเพียง 46 ประเทศเท่านั้น ที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับในประเทศของตนใน “อันดับดี”

**มีเพียง 34 ประเทศ  
ซึ่งมีประชากรรวมกัน  
2.1 พันล้านคน ที่บังคับใช้  
กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรม  
เมาแล้วขับอันสอดคล้องกับ  
หลักปฏิบัติที่ดี**

## การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และการพัฒนาคุณภาพหมวกนิรภัย

การใช้จักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายประเทศทำให้มีคนขี่จักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากขึ้นตามไปด้วย การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้เกือบร้อยละ 40 และความเสี่ยงในการบาดเจ็บสาหัสได้ประมาณร้อยละ 70

ควรมุ่งมั่นใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยกับคนที่จักรยานยนต์ทุกคน (รวมทั้งเด็ก) และกำหนดมาตรฐานคุณภาพหมวกนิรภัย อย่างไรก็ตาม กฎหมายซึ่งครอบคลุมประเด็นต่อไปนี้ คือ บังคับใช้กับคนที่จักรยานยนต์ คนนั่งซ้อนท้าย ถนน และประเภทเครื่องยนต์ กำหนดให้ต้องรัดสายรัดหมวกนิรภัย และวางมาตรฐานหมวกนิรภัยไว้เฉพาะ มีบังคับใช้ใน 44 ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 1.2 พันล้านคน) เท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศรายได้สูงในภูมิภาคยุโรป (ดูภาพประกอบ 10) ทั้งนี้ ประเด็นที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก คือ 2 ภูมิภาคนี้มีอัตราการเสียชีวิตจากการใช้จักรยานยนต์สูงมาก ขณะที่ในภูมิภาคอเมริกา พบว่าในช่วงปี 2553-2556 คนขี่จักรยานยนต์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 20 การบังคับใช้กฎหมายมีความสำคัญยิ่งต่อประสิทธิภาพของกฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย แต่มีเพียง 68 ประเทศเท่านั้นที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวก

นิรภัยในประเทศของตนในระดับ “ดี” (8 คะแนนหรือมากกว่า จากช่วงคะแนน 0 ถึง 10) ดังนั้น สิ่งสำคัญเร่งด่วน คือ ทำให้หมวกนิรภัยได้มาตรฐานและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

## การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย

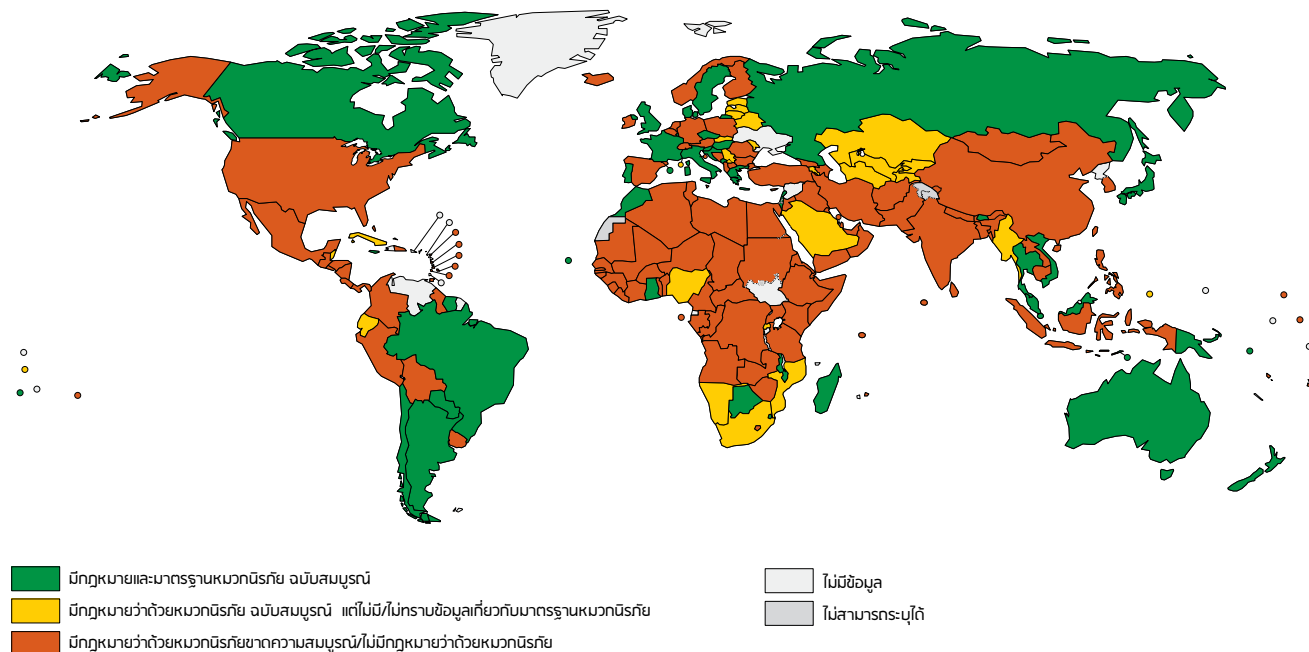
การคาดเข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงที่คนขับและคนนั่งเบาะหน้าจะเสียชีวิตได้ร้อยละ 45-50 และลดความเสี่ยงจะได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยและสาหัสได้ร้อยละ 20-45 ตามลำดับ ส่วนคนนั่งเบาะหลัง การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความเสี่ยงจะเสียชีวิตและได้รับการบาดเจ็บสาหัสได้ร้อยละ 25 และลดความเสี่ยงจะได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยได้สูงถึงร้อยละ 75

ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมามีความก้าวหน้าในการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยในหลายประเทศ กล่าวคือ มี 5 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกัน 36 ล้านคน ได้ปรับปรุงให้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยให้สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี อีกทั้ง ปัจจุบันมี 105 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกันร้อยละ 65 ของประชากรโลก บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยฉบับสมบูรณ์ โดยกำหนดให้ทุกคนในรถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย (ดูภาพประกอบ 11) แม้ว่าจะปรับปรุงกฎหมายแล้ว แต่ยังคงจำเป็นต้องปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยให้ดียิ่งขึ้น เพราะว่ามีเพียง 52 ประเทศเท่านั้น ที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยในประเทศของตนในระดับ “ดี”

มีเพียง 44 ประเทศ  
ซึ่งมีประชากรรวมกัน  
1.2 พันล้านคน  
ที่บังคับใช้กฎหมายว่าด้วย  
หมวกนิรภัยอันสอดคล้องกับ  
หลักปฏิบัติที่ดี

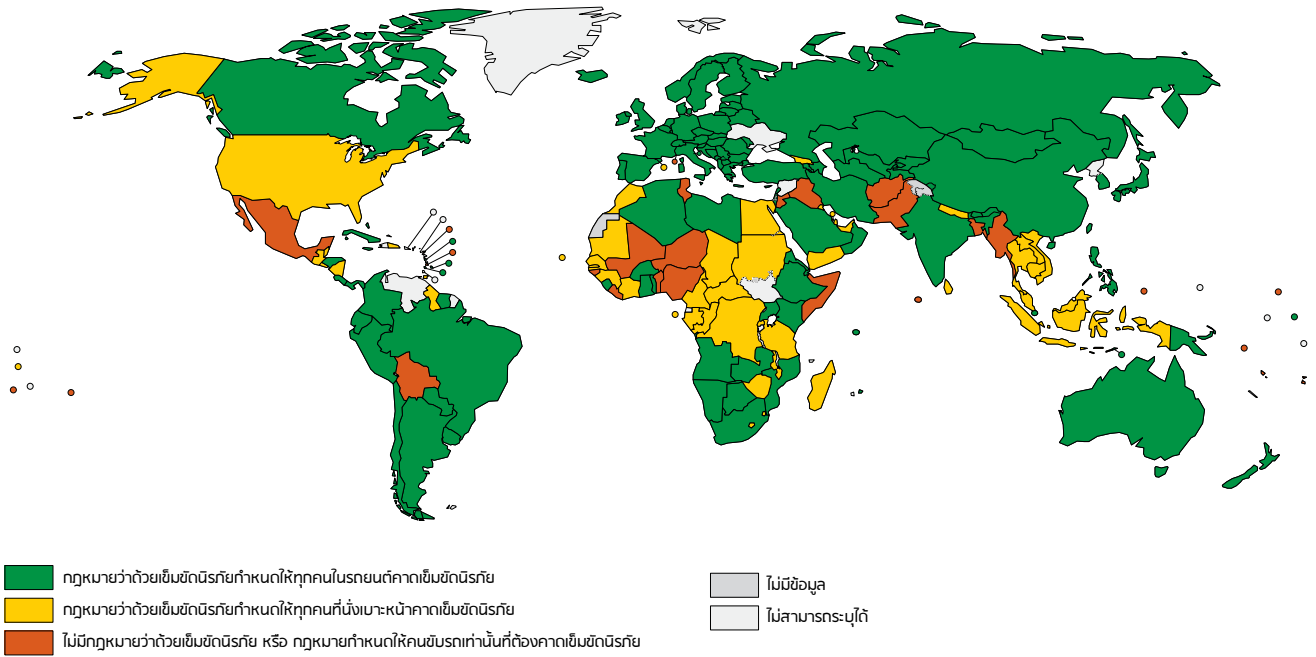
### ภาพประกอบ 10

กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยสำหรับจักรยานยนต์และมาตรฐานหมวกนิรภัย จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่



**ภาพประกอบ 11**

**กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่**



**การส่งเสริมให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์**

เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ช่วยลดโอกาสที่ทารกจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ประมาณร้อยละ 90 และประมาณร้อยละ 54 ถึง 80 ถ้าเป็นเด็กเล็ก นอกจากนี้ การให้เด็กนั่งเบาะหลังจะปลอดภัยกว่าการให้เด็กนั่งเบาะหน้า

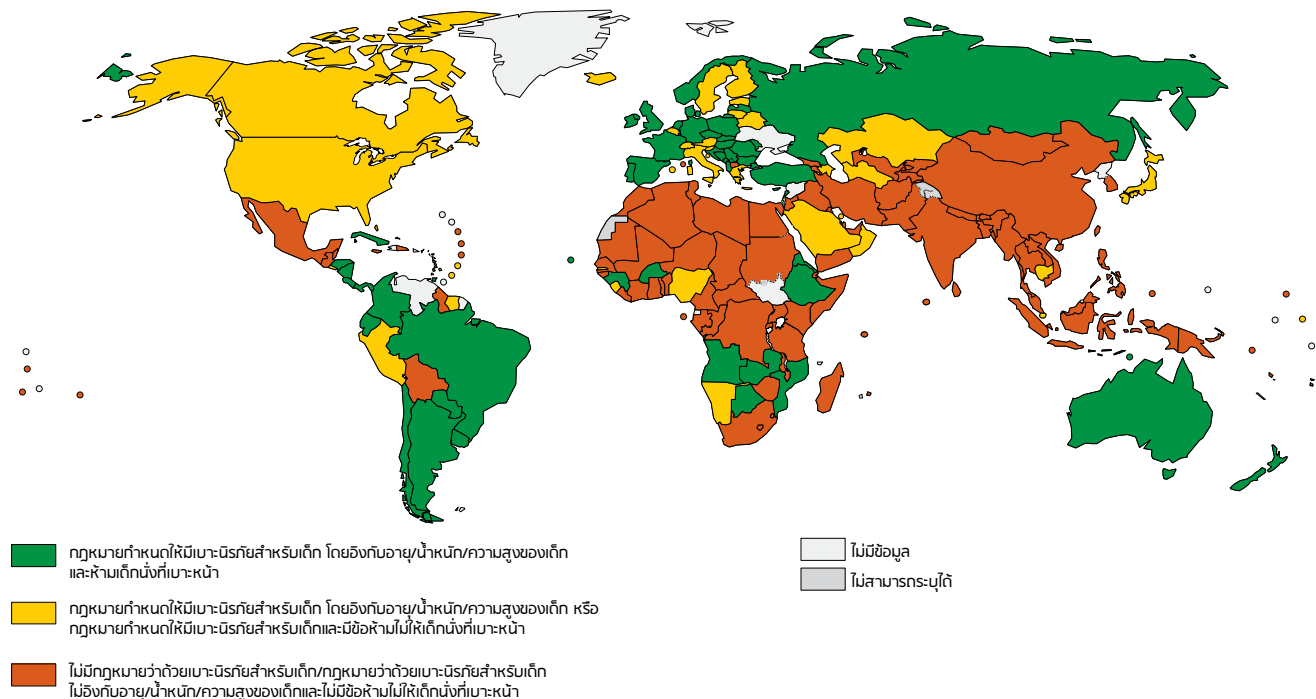
มีเพียง 53 ประเทศ (มีประชากรรวมกัน 1.2 พันล้าน

คน) เท่านั้นที่มีกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ โดยอิงกับอายุ ความสูง หรือน้ำหนัก และกำหนดอายุและความสูงของเด็กที่จะสามารถนั่งเบาะหน้าได้ (ดูภาพประกอบ 12) แม้ว่ากฎหมายจะมีส่วนสำคัญที่จะส่งเสริมให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์มากขึ้น แต่ยังคงพบว่ามีปัญหาในการปฏิบัติตามกฎหมายนี้ แม้แต่ในประเทศรายได้สูงก็พบปัญหาเช่นเดียวกัน เพราะว่าหลายครอบครัวไม่มีเงินซื้อเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพของกฎหมายในที่สุด นอกจากนี้ การ

บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์มักไม่เข้มงวด โดยมีเพียง 22 ประเทศเท่านั้นที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ในประเทศของตนในระดับ "ดี" (8 คะแนนหรือมากกว่าจากช่วงคะแนน 0 ถึง 10) ดังนั้น การเข้าถึงและราคาของเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ เป็นปัญหาหนึ่งที่ต้องแก้ไขเพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายนี้มากขึ้น

**ภาพประกอบ 12**

**กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก จัดกลุ่มตามประเทศ/พื้นที่**



# ผู้วางนโยบายต้องทำให้ยานพาหนะและถนนปลอดภัยขึ้น

## ประเทศโดยส่วนใหญ่ไม่ได้นำมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำของสหประชาชาติมาใช้กับรถยนต์ใหม่

รถยนต์จดทะเบียนในโลกมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา โดยถนนทั่วโลกมีรถยนต์ส่วนบุคคลใหม่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ถึง 67 ล้านคัน ใน พ.ศ. 2557 เกือบร้อยละ 50 ของรถยนต์จำนวนดังกล่าวผลิตในประเทศรายได้ปานกลาง

ยานพาหนะที่ปลอดภัยมีส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและลดโอกาสจะได้รับการบาดเจ็บร้ายแรง ทั้งนี้ ข้อบังคับด้านกฎระเบียบต่างๆ และความต้องการของผู้บริโภคในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้รถยนต์ในประเทศรายได้สูงมีความปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางซึ่งมีความเสี่ยงสูงสุดที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน รวมทั้ง การที่รถยนต์จำนวนมากผลิตในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ ทุกประเทศจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำของรถยนต์

มีการดำเนินการระหว่างประเทศเพื่อให้ระบบข้อกำหนดต่าง ๆ มีความสอดคล้องกัน ในการนี้ คณะทำงานแห่งสหประชาชาติเพื่อประสานข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ (UN World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) เป็นองค์กรหลักของโลกในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ส่วนบุคคล กฎระเบียบของคณะทำงานชุดนี้กำหนดกรอบกฎหมายที่ครอบคลุมมาตรฐานยานพาหนะในหลายด้าน ซึ่งถ้าประเทศต่าง ๆ นำไปใช้เป็นมาตรฐานการผลิตรถยนต์ ก็จะช่วยลดจำนวนการเสียชีวิตได้ ทั้งนี้ รายงานฉบับนี้ให้ความสำคัญกับข้อแนะนำ 7 ข้อ ซึ่งสำคัญต่อความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยปัจจุบันมีเพียง 40 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศรายได้สูง ที่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านมาตรฐานยานพาหนะทั้ง 7 ข้อ

เนื่องจากจำนวนการผลิตรถยนต์ในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่เพิ่มขึ้น และประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงมาก รัฐบาลของประเทศเหล่านี้จึงต้องดำเนินการต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการผลิตรถยนต์ภายในประเทศ

ยานพาหนะที่จำหน่าย  
ในร้อยละ 80 ของประเทศ  
ทั่วโลกไม่เป็นไปตามมาตรฐาน  
ความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน



ของตนเป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำ ไม่ว่าจะผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศหรือเพื่อส่งออกก็ตาม ดังนั้นรัฐบาลจึงมีความรับผิดชอบในการทำให้ประชาชนมั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนใช้นั้นมีความปลอดภัย

## ประเทศรายได้สูงกำลังศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งอย่างยั่งยืน

แม้ว่าถนนจะสร้างประสิทธิภาพสูงสุดซึ่งเศรษฐกิจและการเดินทาง แต่ต้องแลกด้วยความปลอดภัย (โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ใช้ถนนที่ไม่ได้ใช้รถยนต์) ทั้งนี้ การใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นทั่วโลกทำให้การเดินทางและการปั่นจักรยานลดลงและอันตรายขึ้น อีกทั้ง การจราจรในลักษณะปะปนกันหลายประเทศทำให้คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยานเสี่ยงจะได้รับอันตรายจากการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง

ดังนั้น จึงต้องมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้การสัญจรของคนและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพสูงสุด และคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ ประเทศอุตสาหกรรมหลายประเทศเริ่มการเปลี่ยนแปลงไปบ้างแล้ว โดยเริ่มจากระดับท้องถิ่น โดยชุมชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะและการขนส่งโดยไม่ใช้รถยนต์ รวมทั้ง มีมาตรการส่งเสริมการเดินทางเท้าและการปั่นจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการระดับโลกเพื่อต่อสู้โรคอ้วนและลดจำนวนผู้ป่วยโรคไม่ติดต่อ (เช่น โรคหัวใจและโรคเบาหวาน) รวมทั้ง ทำให้คุณภาพชีวิตของผู้อาศัยในเมืองใหญ่ดีขึ้น

รายงานฉบับนี้ชี้ว่า มี 92 ประเทศที่มีนโยบายส่งเสริมการเดินทางเท้าและการปั่นจักรยาน (ร้อยละ 49 เป็นประเทศรายได้สูง) อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวอาจเป็นเหตุให้การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนเพิ่มจำนวนขึ้น ถ้าไม่ดำเนินการควบคุมมาตรการอื่นๆ เช่น การจัดการอย่างมีประสิทธิภาพกับความเร็วในการขับขี่ และการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน ดังนั้น การแยกประเภทการใช้ถนนจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะสร้างระบบการจราจรที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน แต่ปัจจุบันมีเพียงครึ่งหนึ่ง (91 ประเทศ) ของประเทศทั้งหมดในโลก ที่มีนโยบายแยกคนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายจากการจราจรที่ใช้ความเร็วสูง

ถ้ามีการจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นอย่างดี การขนส่งในรูปแบบที่ยั่งยืนย่อมส่งผลเชิงบวกในหลายด้าน เช่น การออกกำลังกายมากขึ้น การปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และระดับมลภาวะทางเสียงน้อยลง ปัญหาคาราจรจรที่ติดขัดลดลง และเมืองมีความน่าอยู่มากขึ้น



## ระบบถนนที่ปลอดภัยต้องคำนึงถึงความจำเป็นของผู้ใช้ถนนทุกคน

การคำนึงถึงมาตรการความปลอดภัยระหว่างการออกแบบโครงการก่อสร้างถนนจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ใช้ถนนในแง่ของความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การออกแบบและการซ่อมถนนด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) รองรับความผิดพลาดอันเกิดจากมนุษย์ โดยใช้โครงสร้างต่างๆ จัดการกับการใช้ความเร็วในการขับขี่ และลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ (เช่น ทำให้ถนนกว้างขึ้นหรือเพิ่มทางข้ามคนเดินเท้า) และใช้วิธีต่างๆ บรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ (เช่น ใช้เครื่องกีดขวางริมถนน และสร้างวงเวียน) สิ่งเหล่านี้ล้วนช่วยลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้

ปัจจุบันมี 147 ประเทศกำหนดให้ถนนตัดใหม่ต้องผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit) แต่การตรวจสอบดังกล่าวในแต่ละประเทศยังคงต่างกันค่อนข้างมาก ทำให้การตรวจสอบมีคุณภาพแตกต่างกัน นอกจากนี้ ควรประเมินความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่เดิมอย่างสม่ำเสมอ โดยให้ความสำคัญกับถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุดที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ในปัจจุบันมี 138 ประเทศที่ได้ทำการประเมินความปลอดภัยของส่วนต่างๆ ของโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิม

**มี 91 ประเทศ  
ที่มีนโยบายแยกผู้ใช้ถนน  
ที่มีภาวะเสี่ยงอันตราย  
ออกจากการจราจร  
ที่มีการขับขี่ด้วยความเร็วสูง**

# สรุปและข้อแนะนำ

รายงานฉบับนี้ชี้ว่าทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1.25 ล้านคนต่อปี และตัวเลขนี้ค่อนข้างคงที่มาตั้งแต่ปี 2550 แม้ว่าการใช้รถยนต์จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนค่อนข้างคงที่ ทำให้เห็นถึงความก้าวหน้าของสิ่งที่ได้ดำเนินการไป อย่างไรก็ตาม ถ้าต้องการบรรลุเป้าหมายของวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 แน่ใจว่าสิ่งที่ดำเนินการขณะนี้เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังถือว่าไม่เพียงพอ

ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้ประสบความสำเร็จและได้ผลในระยะยาว หลายประเทศเลือกใช้แนวทางกว้างๆ ในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีหลายมิติ ดังนั้น สิ่งที่ทำภายในขณะนี้ คือ ทำอย่างไรจึงจะนำความสำเร็จของประเทศที่สามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ในประเทศอื่นให้ได้ผลสำเร็จเหมือนกัน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า แม้ว่าเจตนาารมณ์ทางการเมืองจะมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่างๆ แต่การดำเนินการในประเด็นต่างๆ ที่มีความเฉพาะตัวก็เป็นสิ่งจำเป็น ดังนี้

- กฎหมายที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงสำคัญๆ จะช่วยลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ความก้าวหน้าในเรื่องนี้ คือ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มี 17 ประเทศ (มีประชากรรวมกันร้อยละ 5.7 ของประชากรโลก) ได้แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญๆ ให้สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่อย่างไรก็ตาม มีหลายประเทศที่ยังไม่ได้ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

- การขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังมักเป็นเหตุให้กฎหมายมีประสิทธิภาพน้อยลงในการลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น ต้องดำเนินการให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

- ความต้องการของคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ ไม่ได้ได้รับความสนใจมากเท่าที่ควร แม้ว่าคนกลุ่มนี้จะมีอัตราการเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 49 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ดังนั้น การทำให้ถนน ทั่วโลกปลอดภัยคงไม่อาจเป็นไปได้ ถ้าการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนไม่คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้ นอกจากนี้ การสร้างความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้าและการปั่นจักรยานยังมีประโยชน์เชิงบวกในด้านอื่นอีกเช่นกัน กล่าวคือ ถ้าการเดินเท้าและการปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่ไม่ต้องใช้รถยนต์ เป็นที่นิยมแพร่หลาย จะทำให้มีการออกกำลังกายมากขึ้น ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ และเกิดประโยชน์ต่อสุขภาพ

- การทำให้รถยนต์มีความปลอดภัยมากขึ้นมีความสำคัญต่อการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ ร้อยละ 80 ของประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศรายได้ต่ำและปานกลางยังไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐาน สากลขั้นพื้นฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะได้ นอกจากนี้ การที่ประเทศรายได้ปานกลาง (ซึ่งกลายเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่มากขึ้นเรื่อยๆ) ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว อาจ

ส่งผลเสียต่อการดำเนินการของโลกเพื่อให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลของประเทศต่างๆ จึงต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้ประกอบการรถยนต์ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากลขั้นพื้นฐาน รวมทั้ง ห้ามนำเข้า หรือจำหน่ายรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานในประเทศต่างๆ

ประเทศต่างๆ ต้องแก้ไขกฎหมายต่างๆ เพื่อให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น เช่น ปรับปรุงข้อมูลการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนให้ดีขึ้นและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล การมีหน่วยงานหลักที่มีอำนาจและทรัพยากรในการพัฒนายุทธศาสตร์แห่งชาติด้านความปลอดภัยทางถนน โดยหน่วยงานนี้ทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว และปรับปรุงคุณภาพการดูแลรักษาผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้อมูลเหล่านี้เป็นสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วง 3 ปีแรกของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน แม้ว่าจะได้ดำเนินการต่างๆ ไปบ้างแล้ว แต่ประเด็นความปลอดภัยทางถนนยังเป็นที่น่าสนใจอย่างมาก ทำให้เกิดการสูญเสีย ชีวิต การบาดเจ็บที่ส่งผลกระทบระยะยาว และแรงกดดันต่อบริการสาธารณสุข ดังนั้น การที่เป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืนต้องการให้จำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนลดลงครึ่งหนึ่งภายใน ค.ศ. 2020 ถือเป็นความสนใจของนานาชาติที่มีต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนและเป็นโอกาสทองในการดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็น และประเทศต่างๆ จะพลาดโอกาสดังกล่าวไม่ได้ ดังนั้น เป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืนจะช่วยให้การดำเนินการต่างๆ ก้าวหน้าเร็วขึ้น และบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก



องค์การอนามัยโลก  
แผนกการจัดการด้านการป้องกันโรคไม่ติดต่อ  
ความพิการ ความรุนแรง และการบาดเจ็บ

20 ถนน อัมพฟีย์  
1211 กรุงเจนีวา 27  
ประเทศสวิตเซอร์แลนด์  
โทรศัพท์ +41 22 791 2881  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention](http://www.who.int/violence_injury_prevention)



ดาวน์โหลดรายงานฉบับเต็มได้ที่  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/)

ได้รับทุนสนับสนุนในการจัดพิมพ์จากกองทุน Bloomberg Philanthropies

