



# รายงานสถานการณ์โลกด้าน ความปลอดภัยทางถนน 2015

ดร. เอเทียน ครูก

แผนกป้องกันโรคไม่ติดต่อ ทุพพลภาพ  
ความรุนแรง และการบาดเจ็บ

องค์การอนามัยโลก  
กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์





WHO



# วาระการพัฒนาอย่างยั่งยืน 2030

## เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ 3

ส่งเสริมสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ที่ดีให้กับประชากรทุกกลุ่มอายุ:

3.6. ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2020

## เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ 11

ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานครอบคลุมประชากรทุกกลุ่ม มีความปลอดภัย ยืดหยุ่น และยั่งยืน:

11.2. ทุกคนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งที่ปลอดภัย ประหยัด และยั่งยืน ซึ่งช่วยปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยการขยายการขนส่งสาธารณะที่ให้ความสำคัญต่อความต้องการของกลุ่มประชากรที่มีความเปราะบาง สตรี เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุภายในปี 2030



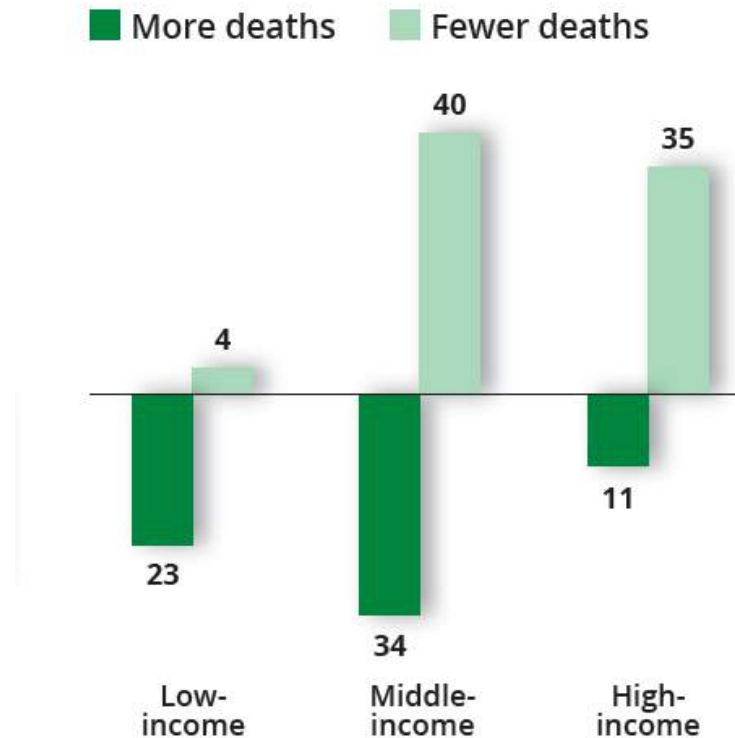
## วัตถุประสงค์ของรายงาน

- อธิบายถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศต่างๆ
- ระบุถึงช่องว่างและกระตุ้นให้เกิดการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
- ติดตามความก้าวหน้าของแต่ละประเทศในการดำเนินมาตรการตามที่กำหนดไว้ในแผนทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2011-2020)
- ให้ข้อมูลฐานในการติดตามนโยบายระหว่างประเทศอื่นๆ ที่กำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน



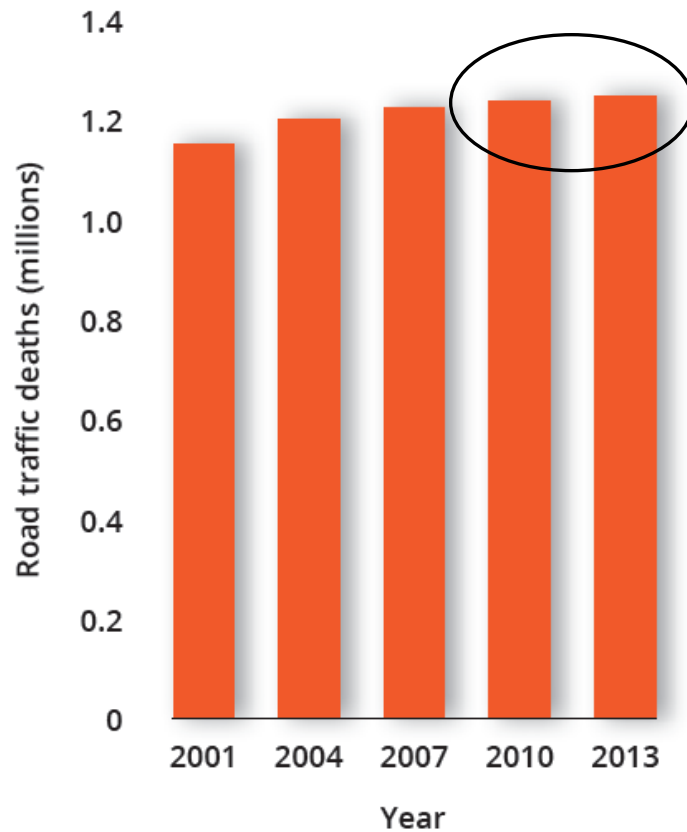


# ตั้งแต่ปี 2010 อัตราการเสียชีวิตลดลงใน 79 ประเทศและเพิ่มขึ้นใน 68 ประเทศ





# ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเริ่มมีจำนวนคงที่





# พฤติกรรมผู้ใช้ถนน

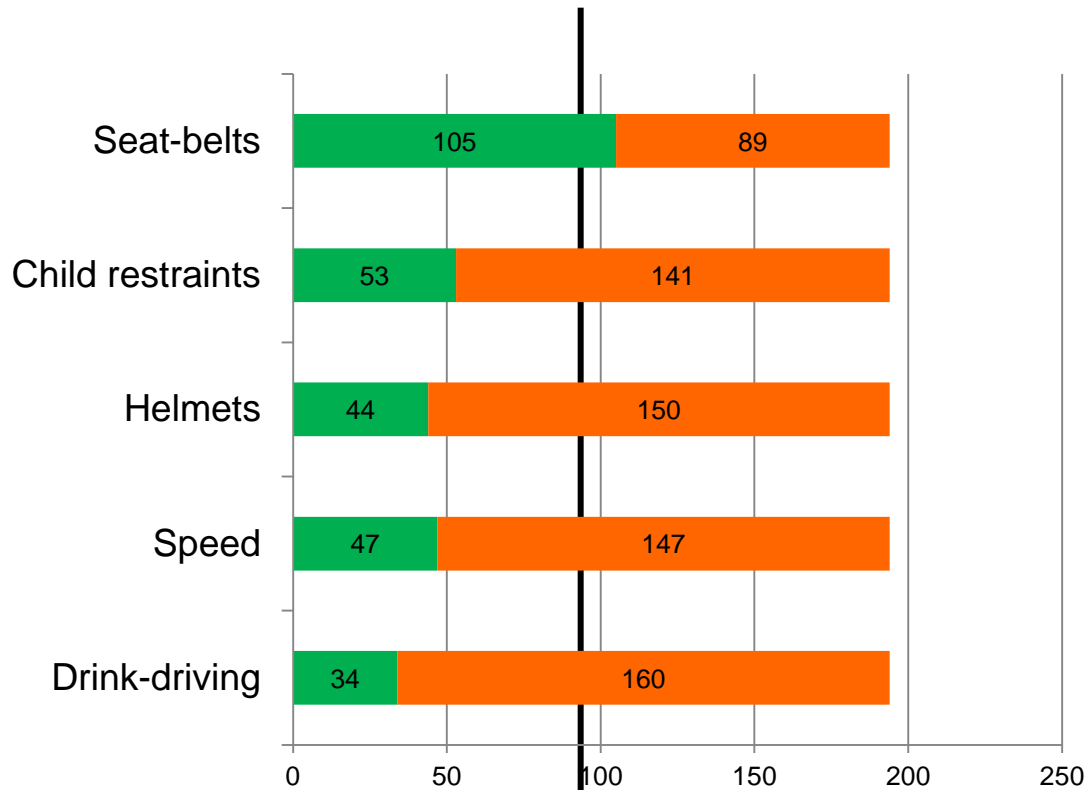
- กฎหมาย
- การบังคับใช้

สามปีที่ผ่านมา มี **17 ประเทศ** ซึ่งมี ประชากรรวมกัน **409 ล้านคน** ได้ แก้ไขกฎหมายอย่างน้อยหนึ่งข้อซึ่ง เกี่ยวข้องกับการ บาดเจ็บจากการจราจรให้ สอดคล้องกับหลัก ปฏิบัติที่ดี

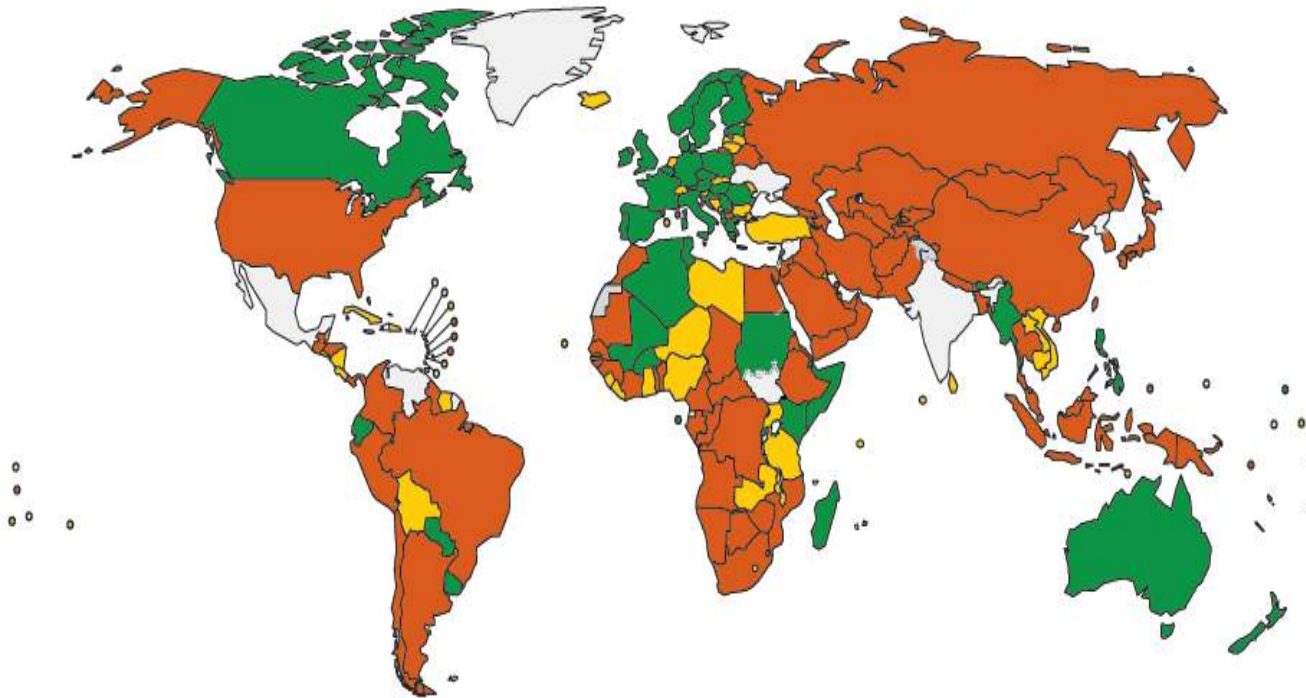




# ความคืบหน้าต่อเป้าหมายลดอัตรา การเสียชีวิตลง 50%



# กฎหมายว่าด้วยความเร็วในเขตเมือง (47 ประเทศสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี)



- Speed limits on urban roads  $\leq 50$  km/h and can be modified
- Speed limits on urban roads  $\leq 50$  km/h but cannot be modified
- No speed law or speed limit on urban roads  $> 50$  km/h
- Data not available
- Not applicable

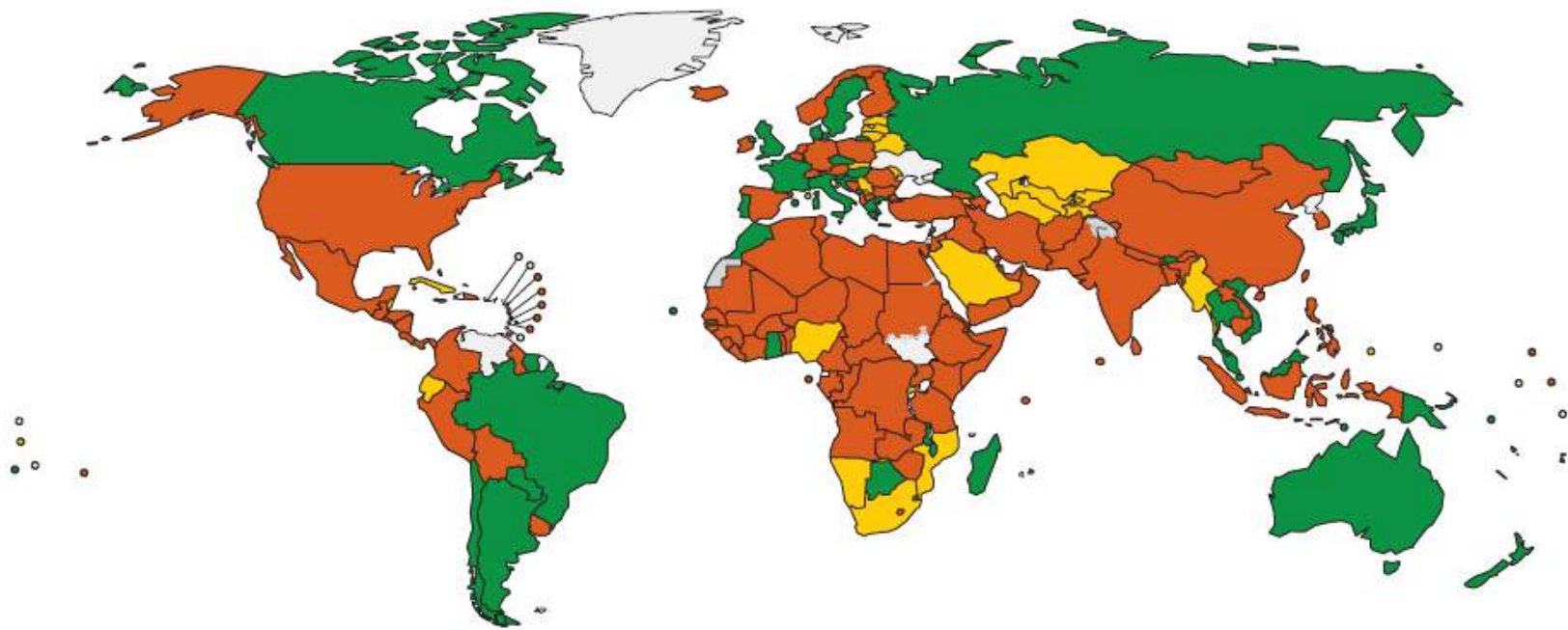






WHO

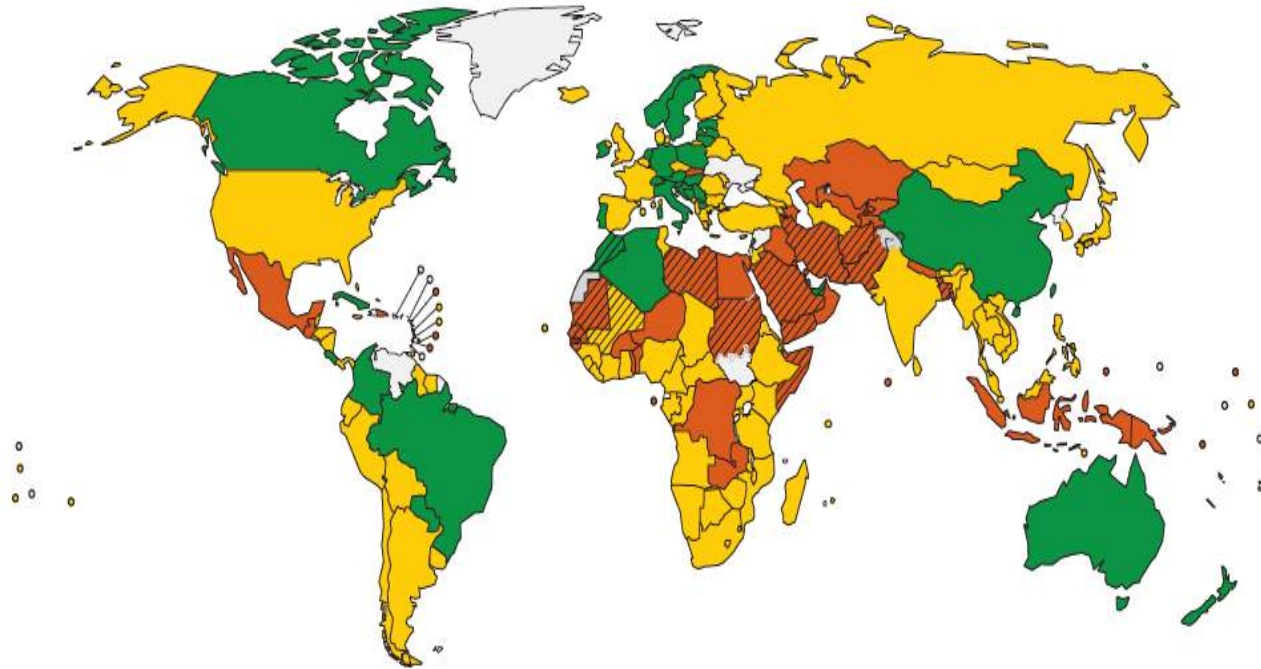
# หมวกนิรภัย (44 ประเทศสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี)









- Comprehensive helmet law and standard
- Comprehensive helmet law but no/unknown standard
- Helmet law not comprehensive/no law
- Data not available
- Not applicable



# เมาแล้วขับ (34 ประเทศสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี)



-  BAC  $\leq$  0.05 g/dl and BAC for young/novice drivers  $\leq$  0.02 g/dl
-  BAC between 0.05 g/dl and 0.08 g/dl or BAC for young/novice drivers  $>$  0.02 g/dl
-  No drink-driving law/Law not based on BAC/ BAC  $>$  0.08 g/dl
-  Alcohol consumption legally prohibited

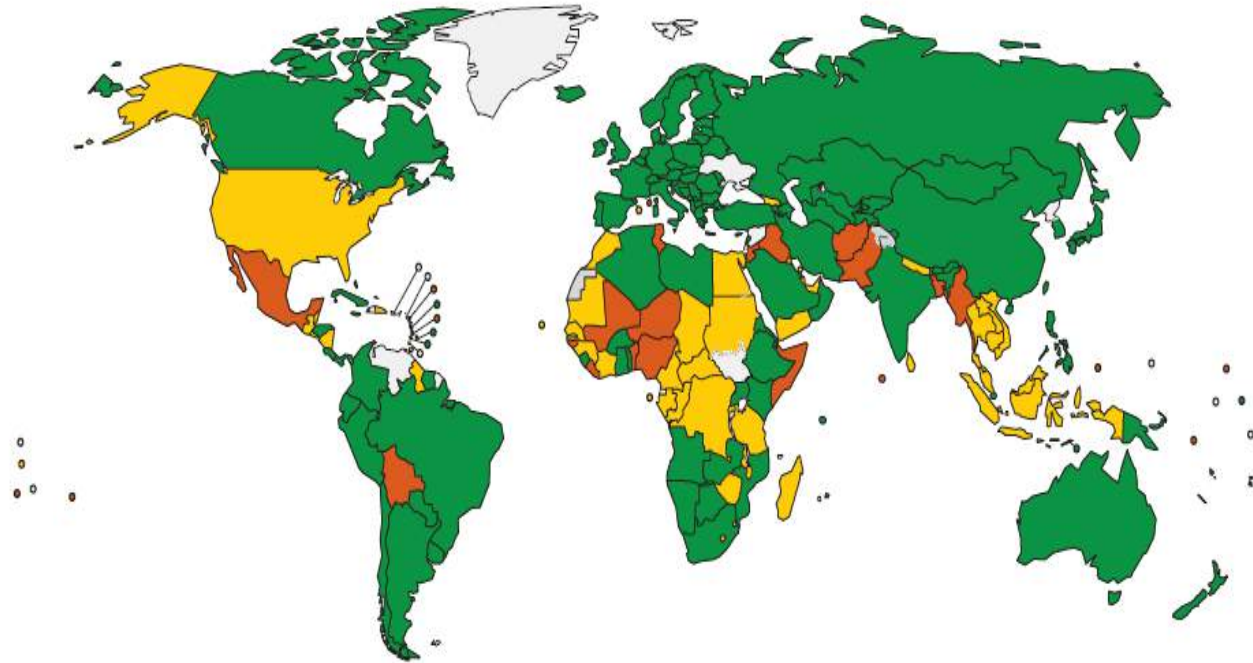
-  Data not available
-  Not applicable





WHO

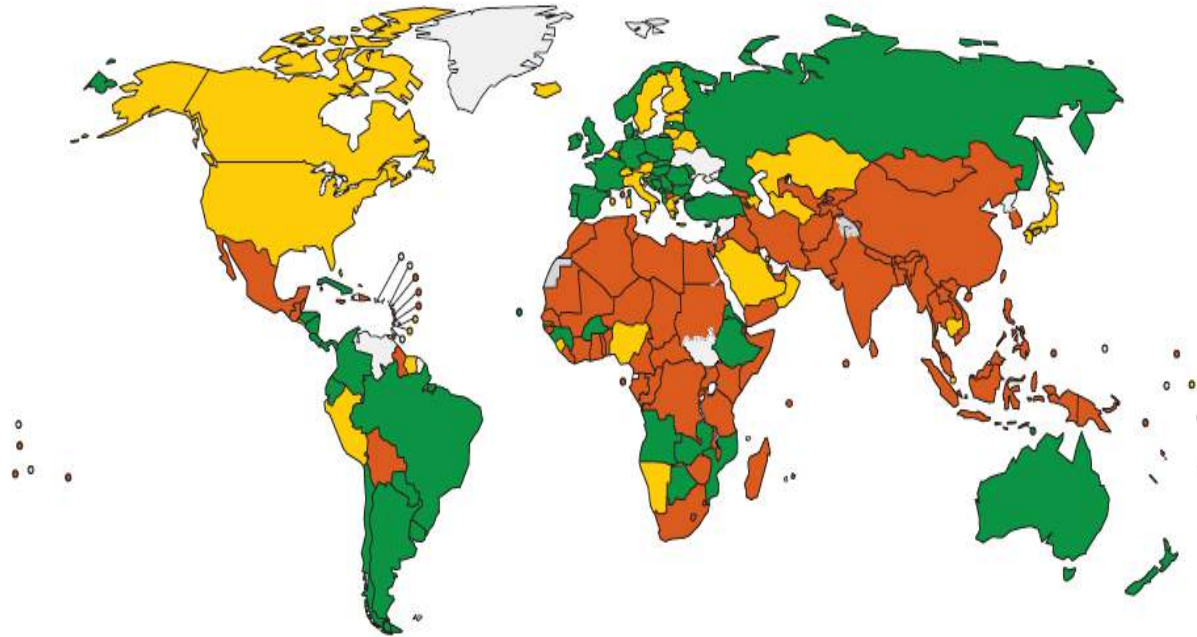
# เข็มขัดนิรภัย (105 ประเทศสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี)








- Seat-belt law applies to all occupants
- Seat-belt law applies to front seats occupants
- No seat-belt law or law applies to driver only
- Not applicable
- Data not available



# เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก (53 ประเทศสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี)



-  Law requires child restraints based on age/weight/height and restricts children from sitting in front seats
-  Law requires child restraints based on age/weight/height or child restraint law combined with restrictions on children sitting in front seats
-  No child restraint law/Child restraint law not based on age/weight/height and no restrictions on front seat
-  Data not available
-  Not applicable





WHO

# มาตรฐานยานพาหนะที่ปลอดภัย



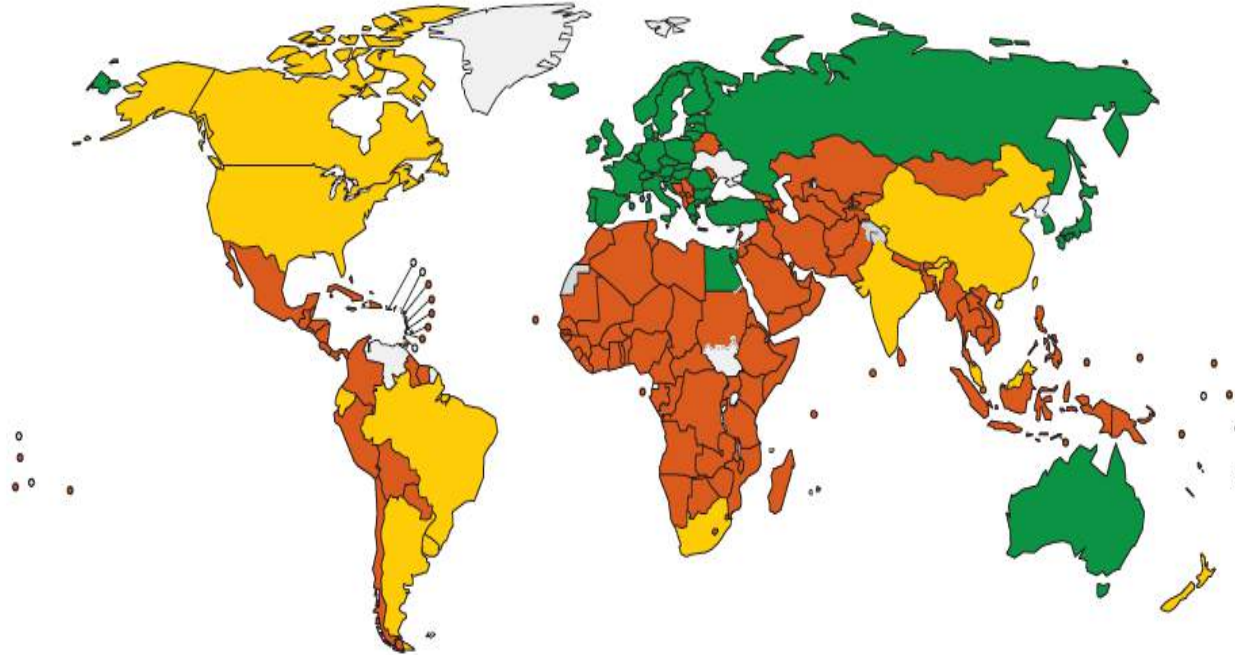
มาตรฐานความปลอดภัย 7 ประการซึ่งกำหนดโดย UN World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations เช่น

- มาตรฐานการปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านหน้า
- ระบบไฟฟ้าควบคุมการทรงตัวของรถ
- การปกป้องคนเดินเท้า

ยานพาหนะซึ่ง  
ขายใน **80%**  
ของประเทศ  
ทั้งหมดไม่ผ่าน  
มาตรฐานความ  
ปลอดภัยที่สำคัญ



# มาตรฐานความปลอดภัยสำหรับรถยนต์ใหม่ของ UN (40 ประเทศมีมาตรฐานสอดคล้องกับทั้ง 7 ข้อ)

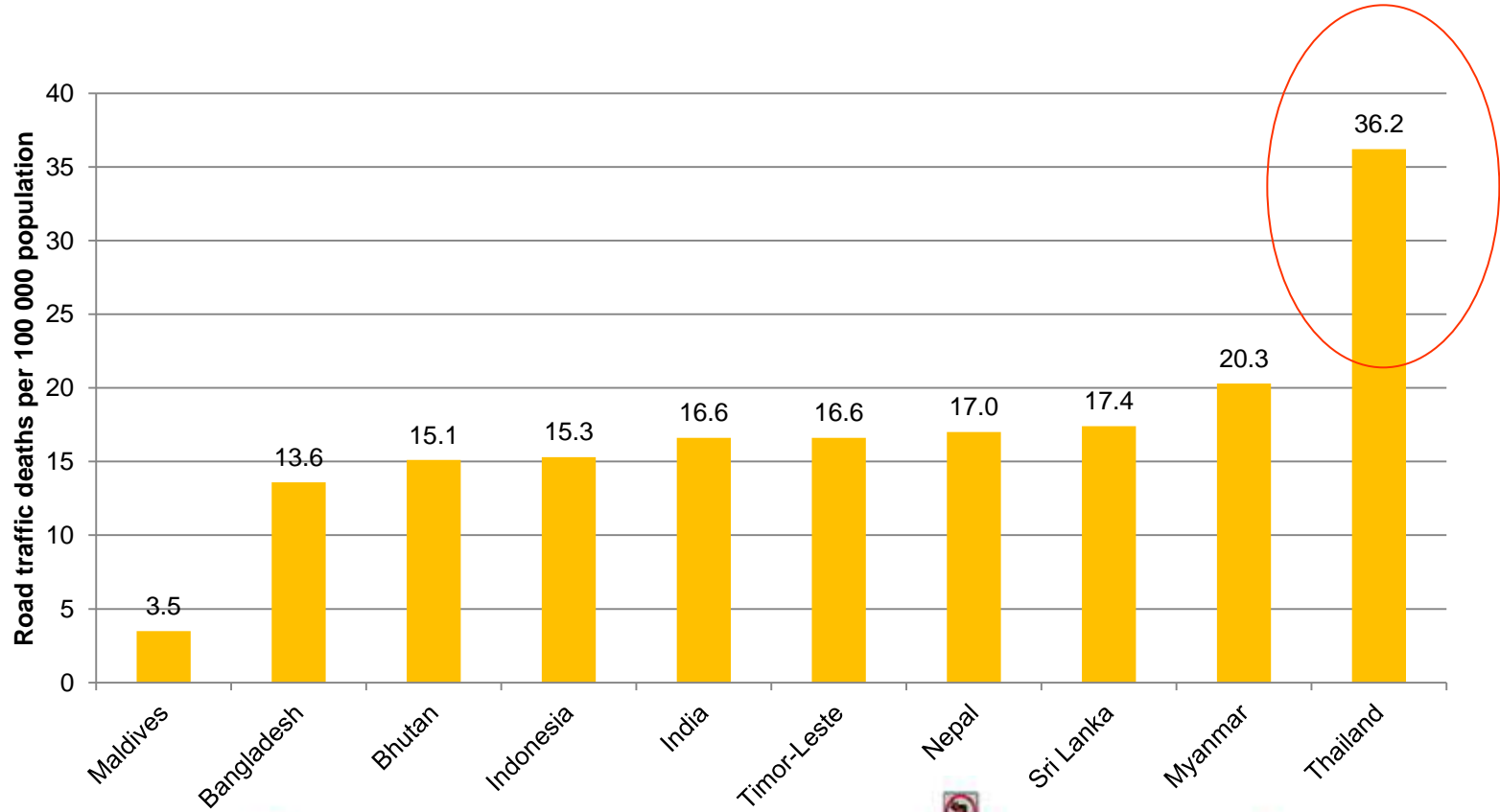


- Meets 7 international vehicle standards
- Meets 2 to 6 international vehicle standards
- Meets 0 or 1 international vehicle standard
- Not applicable
- Data not available





# ประเทศไทย: อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน



# ประเทศไทย



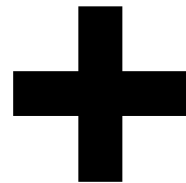
- อัตราประมาณการที่ 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน
- 83% เป็นผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยง
  - ผู้ขี่จักรยานยนต์ 73%
  - คนเดินเท้า 8%
  - นักปั่นจักรยาน 2%





# SUSTAINABLE DEVELOPMENT

# GOALS





# = ความจำเป็นในการ ปรับเปลี่ยนทิศทาง



# ประเทศไทย: การขับเคลื่อนในปัจจุบัน



- เจตจำนงทางการเมืองที่เข้มแข็ง
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนภายใต้  
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- การประสบความสำเร็จในการดูแลผู้บาดเจ็บ
- การปรับปรุงคุณภาพของข้อมูล
- โครงการบลูมเบอร์ก





# ประเทศไทย: ขั้นตอนต่อไป

- การเสียชีวิต – คุณภาพของข้อมูล
- ปรับปรุงกฎหมาย
- การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเข้มแข็ง
- สร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับบทลงโทษ และการปฏิบัติตามกฎหมาย



# ความเร็ว



หลักปฏิบัติที่ดี		ประเทศไทย
ในเขตเมือง	50 ก.ม./ชม.	80 ก.ม./ชม.
ในเขตชนบท	90 ก.ม./ชม.	90 ก.ม./ชม.
มอเตอร์เวย์	120-130 ก.ม./ชม.	120 ก.ม./ชม.
หน่วยงานท้องถิ่นมีอำนาจ ลดขีดจำกัดความเร็วได้	มี	ไม่มี





# เข้มขันนรภย

หลักปฏิบัติที่ดี		ประเทศไทย
ครอบคลุมคนขับ	มี	มี
ครอบคลุมผู้โดยสารแถวหน้า	มี	มี
ครอบคลุมผู้โดยสารแถวหลัง	มี	ไม่มี



# อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย



- คนขับ: 58%
- ผู้โดยสารแถวหน้า: 54%





# หมวกนิรภัย

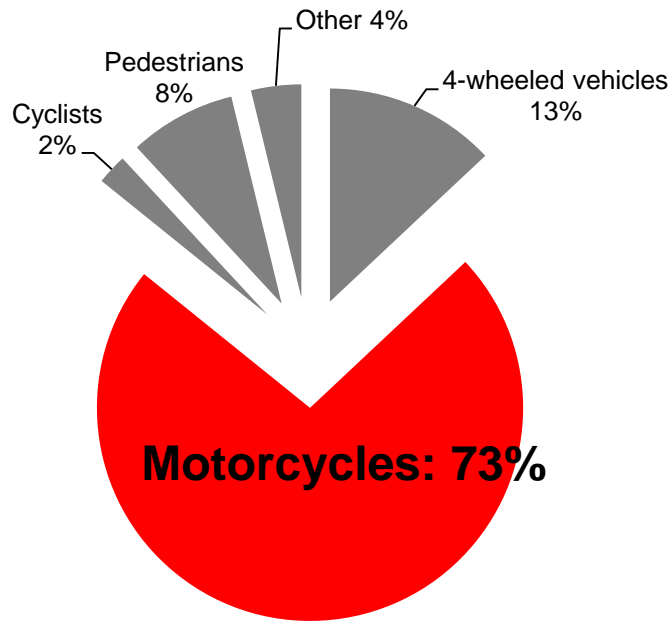
การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงการเสียชีวิตได้ 40%.

หลักปฏิบัติที่ดี		ประเทศไทย
กฎหมายครอบคลุมคนขับและผู้โดยสาร	มี	มี
กฎหมายครอบคลุมเครื่องยนต์และถนนทุกประเภท	มี	มี
กฎหมายบังคับให้รัดสายคาดหมวกนิรภัย	มี	มี
กฎหมายบังคับให้มีมาตรฐานหมวกนิรภัย	มี	มี





# ประเทศไทย: ประเภทผู้ใช้ถนนที่เสียชีวิต



- นักปั่นจักรยาน 2%
- คนเดินเท้า 8%
- อื่นๆ 4%
- ยานพาหนะสี่ล้อ 13%
- จักรยานยนต์ 73%



# อัตราการสวมหมวกนิรภัย



- คนขับ 52%
- ผู้โดยสาร 20%

= หากมีการสวมหมวกนิรภัยมากกว่านี้ก็จะช่วย  
รักษาชีวิตผู้คนได้มากยิ่งขึ้น





# เมาแล้วขับ

หลักปฏิบัติที่ดี		ประเทศไทย
ความเข้มข้น แอลกอฮอล์ในเลือด: ประชากรทั่วไป	$\leq 0.05$ กรัม/เดซิลิตร	$\leq 0.05$ กรัม/เดซิลิตร
ความเข้มข้น แอลกอฮอล์ในเลือด: ผู้ขับขี่มือใหม่หรืออายุ น้อย	$\leq 0.02$ กรัม/เดซิลิตร	$\leq 0.05$ กรัม/เดซิลิตร





# เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

หลักปฏิบัติที่ดี		ประเทศไทย
กฎหมายซึ่งขึ้นกับ:	อายุ/น้ำหนัก/ส่วนสูง	ยังไม่มีกฎหมาย
ข้อห้ามไม่ให้เด็กนั่งแถวหน้า	มี	ยังไม่มีกฎหมาย





# ประเทศไทย: สถานการณ์ปัจจุบันและขั้นตอนต่อไป

- ระบบโครงสร้างพื้นฐาน – ยังขาดการตรวจติดตาม
- มาตรฐานยานพาหนะ – มีเพียงการปกป้องคนเดินเท้าเท่านั้นที่ผ่านมาตรฐาน





# สรุป

- ปัจจุบันมีความก้าวหน้า – จำนวนผู้เสียชีวิตคงที่ แต่ยังคงเป็นไปในอัตราที่ช้าเกินไป
- หากต้องการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนจะต้องมีความพยายามมากกว่านี้



# สรุป: ประเทศไทย



- พัฒนากฎหมายจำกัดความเร็ว เมาแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย และเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก โดยอ้างอิงหลักฐานเชิงประจักษ์
- เนื่องจากผู้ใช้ถนนกลุ่มเสี่ยงมีจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการจัดการเรื่องความเร็วอย่างเร่งด่วน (ขีดจำกัดความเร็วที่ต่ำลง และ การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดยิ่งขึ้น)
- การบังคับใช้กฎหมายที่รวดเร็ว เข้มงวด และสม่ำเสมอ





# สรุป (ต่อ)

- หลายประเทศมีข้อมูลคุณภาพต่ำ: ควรมีการเชื่อมฐานข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ดีขึ้น
- การปรับปรุงการดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุช่วยรักษาชีวิตผู้คนไว้ได้มาก: ประสบการณ์การดำเนินงานในจังหวัดขอนแก่นควรขยายผลไปสู่ระดับประเทศและประเทศรายได้ปานกลางอื่นๆ







# สรุป (ต่อ)

- จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยโดยการประเมินและตรวจติดตามการปรับปรุงคุณภาพความปลอดภัยของถนนตัดใหม่
- นำมาตรฐานสากลว่าด้วยการประเมินและทดสอบถนนมาปรับใช้
- กำหนดให้มีมาตรการลดความรุนแรงทางจราจรขั้นพื้นฐาน (เช่น สะพานลอย ทางเท้า ฯลฯ)
- บังคับใช้มาตรฐานสำหรับรถยนต์ใหม่ของสหประชาชาติ

