



World Health
Organization



REGIONAL OFFICE FOR

World Health
Organization
South-East Asia



KEY FACTS



สถานะความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก

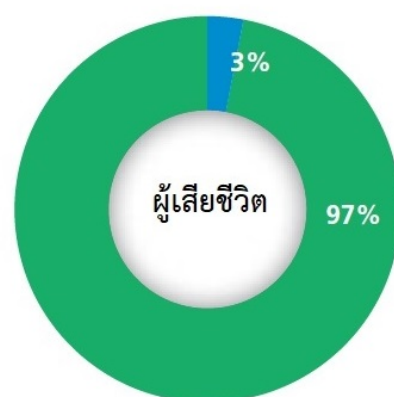
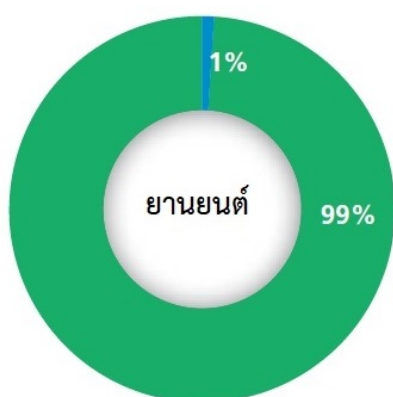
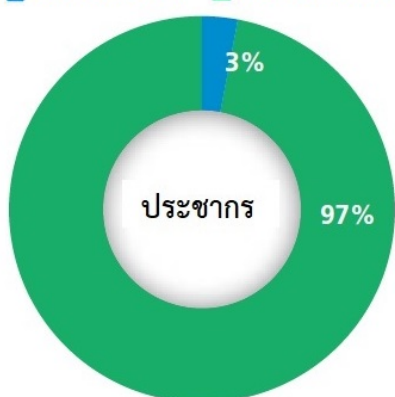
คำนำ

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเป็นสาเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 1.35 ล้านรายในแต่ละปี (1) นอกจากนี้ ปัจจุบันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับต้น ๆ ของเด็กและวัยรุ่นหนุ่มสาว (Young adults) ช่วงอายุ 5-29 ปี ด้วย (1) ความเสี่ยงได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนและนโยบายแก้ไขปัญหามีความแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ความเข้าใจลักษณะเฉพาะของแต่ละภูมิภาคเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนายุทธศาสตร์ที่เหมาะสมกับการแก้ปัญหาในสถานการณ์เฉพาะของภูมิภาคนั้น ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกขององค์การอนามัยโลก (WHO)

เป็นข้อมูลที่รวบรวมไว้สำหรับการจัดทำรายงาน Global Status Report on Road Safety ฉบับที่ 4 (1) ซึ่งถูกนำมาเสนอในเอกสารฉบับนี้ ข้อมูลสำคัญเหล่านี้เป็นข้อมูลสำหรับ 10 ประเทศจากทั้งหมด 11 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 98.7 ของประชากรในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก สำหรับเอกสารข้อมูลฉบับนี้ เป็นข้อมูลปี 2018 ที่ใช้อ้างอิงในการทบทวนมาตรฐานยานยนต์ ส่วนข้อมูลปี 2017 เป็นข้อมูลที่ใช้อ้างอิงในการทบทวนกฎหมาย มาตรฐานความปลอดภัยทางถนน และการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนการประมาณการจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นตัวเลขคาดการณ์ที่อาศัยข้อมูลจากปี 2016

รูป 1: สัดส่วนประชากร ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และยานยนต์จดทะเบียนจำแนกตามประเภทของรายได้ของประเทศ* ภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก, 2016

■ ประเทศรายได้ต่ำ ■ ประเทศรายได้ปานกลาง



*ไม่มีการรายงานข้อมูลของกลุ่มประเทศรายได้สูงในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก

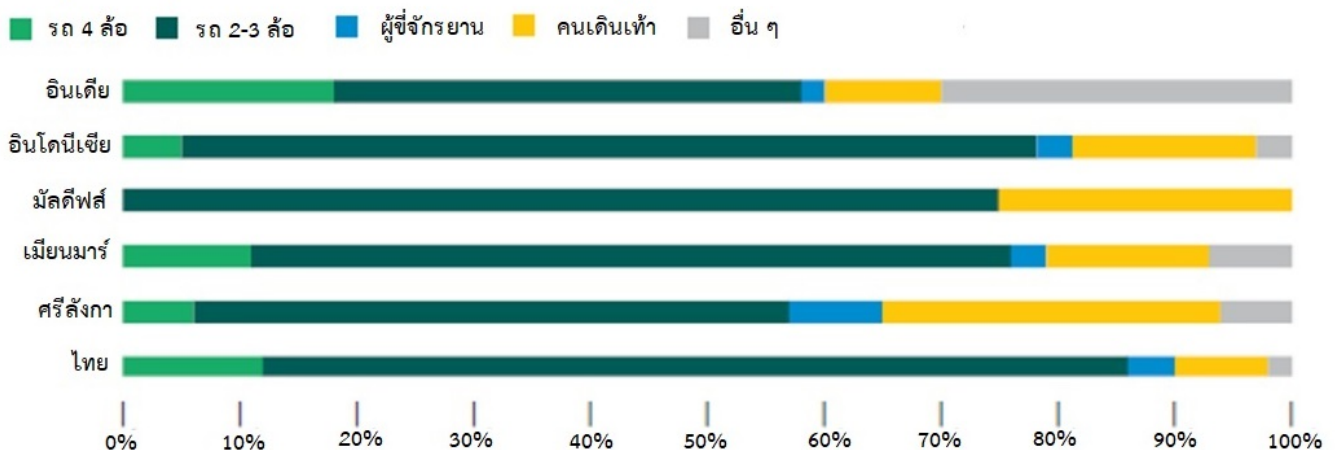
การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับภูมิภาค

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกของภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ของหรือเท่ากับจำนวนผู้เสียชีวิต 402,920 รายโดยประมาณ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26 และ 20 ของจำนวนประชากรทั่วโลกและยานยนต์ที่จดทะเบียนทั้งหมดตามลำดับ ภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดเป็นอันดับ 2 เมื่อเทียบกับภูมิภาคต่าง ๆ ขององค์การอนามัยโลกโดยคิดเป็นอัตรา 20.7 ต่อประชากร 100,000 คน ดังที่แสดงไว้ในรูป 1 การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศรายได้ปานกลางในภูมิภาคนี้มีสัดส่วนที่สูงมาก เมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 97.3 ของการรวมทั้งหมด

ในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีสัดส่วนรถสองและสามล้อเครื่อง สูงถึงร้อยละ 44 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด แต่มีข้อน่าสังเกต

ในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่จำแนกตามประเภทของผู้ใช้ถนน ปรากฏในข้อมูลของประเทศที่คัดเลือกในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (รูป 2) ตามข้อมูลที่ได้รับรายงาน จำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มรถสองและสามล้อเครื่อง มีสัดส่วนที่แตกต่างกัน ตั้งแต่ร้อยละ 45 ถึงร้อยละ 75 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ในบางประเทศสาเหตุการเสียชีวิตของคนเดินเท้ายังมีสัดส่วนมากกว่า 1 ใน 4 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผู้เสียชีวิตในกลุ่มรถสองและสามล้อเครื่องมีจำนวนสูงสุดในประเทศที่คัดเลือกข้อมูลมาเพื่อแสดงในรูป 2 ด้านล่าง ในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประเทศเนปาลประเทศเดียว ซึ่งมีจำนวนคนเดินเท้าเสียชีวิตสูงสุด ถึงแม้ว่าอีก 6 ประเทศจาก 10 ประเทศ สามารถให้ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากการจดทะเบียนสถิติชีพ (vital registration หรือ VR) หรือการออกใบมรณบัตร มีเพียงประเทศมัลดีฟส์ ศรีลังกา และไทย ที่มีการรายงานข้อมูล VR ต่ำกว่าความเป็นจริงในระดับที่ยอมรับได้ตามเกณฑ์มาตรฐานขององค์การอนามัยโลก

รูป 2: อัตราการเสียชีวิตจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง คิดเป็นสัดส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่คัดเลือกในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียง



กรณีศึกษา: ในประเทศไทย การขึ้นทะเบียนการตายอาศัยข้อมูลที่ถูกต้องจากหนังสือรับรองสาเหตุการตายจากโรงพยาบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และภาคประชาชน ตั้งแต่เริ่มบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนนับว่ามีความก้าวหน้าอย่างมากในแง่ของคุณภาพข้อมูลและการปรับปรุงการรายงานการเสียชีวิตในประเทศไทยที่ต่ำกว่าความเป็นจริง

สถานะการพัฒนาเชิงนโยบาย และ การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน

มีการนำเสนอข้อมูล 5 ด้านที่สำคัญสำหรับแนวทางการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมรอบด้าน ซึ่งประกอบด้วย การจัดการทรัพยากรร่วมกันเชิงสถาบัน กฎหมายเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ถนนปลอดภัย รถยนต์ปลอดภัย และการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

การจัดการทรัพยากรร่วมกันเชิงสถาบัน

การจัดการทรัพยากรร่วมกันเชิงสถาบันอย่างเหมาะสมมีความจำเป็นสำหรับการประสานการพัฒนาและการดำเนินนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ (1,2) จาก 10 ประเทศที่มีส่วนร่วมในการเก็บข้อมูล ทุกประเทศมีหน่วยงานและยุทธศาสตร์หลัก 8 ประเทศมียุทธศาสตร์ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ และ 7 ประเทศมียุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมาย การลดการเสียชีวิต

กฎหมายและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

การกำหนดและบังคับใช้กฎหมายเพื่อแก้ปัจจัยเสี่ยงหลักเป็นองค์ประกอบสำคัญของยุทธศาสตร์แบบบูรณาการเพื่อป้องกันการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (2) ปัจจัยเสี่ยงหลักเชิงพฤติกรรมที่มีผลต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย การขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือไม่ใช้อุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก

จาก 10 ประเทศที่มีส่วนร่วมในการเก็บข้อมูล มี 4 ประเทศ ไม่มีกฎหมายที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุดซึ่งมีผลต่อปัจจัยเสี่ยงทั้ง 4 หรือ 5

ประการ มี 3 ประเทศที่มีกฎหมายที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุด ซึ่งมีผลต่อปัจจัยเสี่ยง 1 ประการ และมี 3 ประเทศที่มีกฎหมายที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุด ซึ่งมีผลต่อปัจจัยเสี่ยง 2 ประการ และมีเพียง 1 ประเทศ มีกฎหมายที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุด ซึ่งมีผลต่อปัจจัยเสี่ยง 3 ประการ อย่างไรก็ตาม ไม่มีประเทศใดที่มีกฎหมายที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุด ซึ่งมีผลต่อปัจจัยเสี่ยง 4 ประการ และไม่มีประเทศใดที่มีกฎหมายที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุดซึ่งมีผลต่อปัจจัยเสี่ยงทั้ง 5 ประการ รายละเอียดมีดังนี้

- 1 ประเทศดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับกฎหมายควบคุมความเร็ว (อินโดนีเซีย)
- 1 ประเทศดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับกฎหมายเมาแล้วขับ (ไทย)
- 4 ประเทศดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย (ภูฏาน อินเดีย ไทย และติมอร์ เลสเต)
- 5 ประเทศดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับกฎหมายเข็มขัดนิรภัย (ภูฏาน อินเดีย เมียนมาร์ ไทย และติมอร์ เลสเต)
- ไม่มีประเทศใดที่มีกฎหมายอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก

ถนนปลอดภัย

เมื่อความปลอดภัยถูกนำมาเป็นข้อพิจารณาในการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้างและการบำรุงรักษาดูแลถนนเพื่อใช้ในการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (1) การขาดลักษณะโครงสร้างพื้นฐานจำเพาะของถนน จะเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้รับบาดเจ็บ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีการหนึ่งที่ช่วยควบคุมให้โครงสร้างพื้นฐานมีลักษณะตรงตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน จากทั้งหมด 10 ประเทศ มี 9 ประเทศที่ต้องมีการตรวจสอบหรือการประเมินระดับถนน

ปลอดภัยตามจำนวนดาว (star rating)¹ ที่กำหนดไว้สำหรับโครงสร้างพื้นฐานของถนนที่ก่อสร้างใหม่ทุกประเทศที่มีส่วนร่วมในการสำรวจมีมาตรฐานการออกแบบสำหรับความปลอดภัยของคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน แต่ปัจจุบันมี 8 ประเทศที่ดำเนินการประเมินถนนที่มีอยู่แล้วอย่างเป็นระบบหรือโดยใช้ระบบ star rating ถึงแม้ว่ามี 7 ประเทศที่ลงทุนปรับปรุงบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง และ 9 ประเทศมีนโยบายการลงทุนสำหรับระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ทั้งนี้ ทุกประเทศควรกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบสำคัญของถนนสายใหม่และพิจารณาการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว โดยใส่ใจและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตราย

รถปลอดภัย

คณะทำงาน World Forum for Harmonization of Vehicles ของสหประชาชาติมีมาตรฐานและกฎระเบียบสากล ด้านความปลอดภัยยานยนต์ ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นกรอบทางกฎหมายสำหรับรัฐสมาชิกสหประชาชาติ ซึ่งได้รับการส่งเสริมให้ประยุกต์ใช้มาตรฐานและกฎระเบียบเหล่านี้ ปัจจุบันยานยนต์อาจได้รับอนุมัติระดับสากลจาก World Forum โดยไม่ต้องมีการทดสอบเพิ่มเติม ทั้งนี้ ยานยนต์ต้องมีลักษณะที่สอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของสหประชาชาติ ซึ่งประกอบด้วยความสามารถป้องกันผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (crash worthiness) (คุณสมบัติป้องกันเมื่อเกิดอุบัติเหตุ) และความสามารถหลีกเลี่ยงการชน (คุณสมบัติป้องกันไม่ให้เกิดการชน) ส่วนมาตรฐานยานยนต์ที่สำคัญที่สุดประกอบด้วยกฎระเบียบ 8 เรื่อง ได้แก่ เข็มขัดนิรภัย จุดยึดเข็มขัดนิรภัย การชนด้านหน้า การชนด้านข้าง การป้องกันการพลิกคว่ำและลื่นไถลขณะเข้าโค้ง (electronic stability control) การป้องกันคนเดินเท้าจุดยึดของอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก ISOFIX และระบบป้องกันเบรกล็อก (3)

จากทั้งหมด 10 ประเทศ มี 8 ประเทศไม่ดำเนินการตามมาตรฐานใดเลยหรือดำเนินการตาม 1 มาตรฐานความปลอดภัย มี 2 ประเทศดำเนินการตาม 2-6 มาตรฐานความปลอดภัย และไม่มีประเทศใดที่ดำเนินการตาม 7-8 มาตรฐานความปลอดภัย มีเพียง 1 ประเทศที่ดำเนินการตามมาตรฐานป้องกันการชนด้านหน้า ไม่มีประเทศใดที่ดำเนินการตามมาตรฐานการป้องกันการพลิกคว่ำและลื่นไถลขณะเข้าโค้ง และมี 2 ประเทศดำเนินการตามมาตรฐานป้องกันคนเดินเท้า

การดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

มาตรการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่ไม่ซับซ้อนและมีราคาไม่แพง สามารถช่วยชีวิตได้ การดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บที่มีประสิทธิภาพขึ้นอยู่กับ การปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บภายในเวลาที่เหมาะสม ณ สถานที่เกิดเหตุ การขนย้ายผู้บาดเจ็บไปรับการรักษาฉุกเฉินและการผ่าตัดอย่างเหมาะสมโดยทันที และการเข้าถึงบริการฟื้นฟูสมรรถภาพแต่เนิ่นๆ จากทั้งหมด 10 ประเทศที่เข้าร่วมการสำรวจ 3 ประเทศมีหมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉินเบอร์เดียวทั่วประเทศ มีเพียงประเทศเดียวที่มีฐานข้อมูลสถานพยาบาลที่รักษาผู้บาดเจ็บชั้นวิกฤติ ถึงแม้ว่า 4 ประเทศมีการรับรองมาตรฐานผู้ให้บริการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บก่อนส่งโรงพยาบาลอย่างเป็นทางการ มีเพียง 1 ประเทศที่ดำเนินการประเมินระบบการรักษาฉุกเฉินในระดับประเทศ ในปี 2019 สมัชชาอนามัยโลกเรียกร้องให้รัฐบาลและองค์การอนามัยโลกปรับปรุงการรักษาฉุกเฉินและการรักษาผู้บาดเจ็บชั้นวิกฤติ

สรุป

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงเป็นอัตราสูงที่สุดในโลก ถึงแม้ว่าหลายประเทศมีกรอบทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วก็ตาม ประเทศส่วนใหญ่ยังจำเป็นต้อง

¹ หมายถึงการวัดระดับความปลอดภัยของการออกแบบถนนที่เสนอให้พิจารณาตามข้อเท็จจริงสำหรับผู้ใช้งานทุกคน ซึ่งปกติเกี่ยวข้องกับเป้าหมายในการออกแบบ (เช่น 3-4 ดาวเป็นเกณฑ์ขั้นต่ำสำหรับคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และผู้โดยสารรถยนต์)

ดำเนินการเพื่อให้เกิดพัฒนาการที่สำคัญต่อไป
ความก้าวหน้าขึ้นอยู่กับ การแก้ไขข้อบกพร่องในกฎหมาย
หลักที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โครงสร้าง
พื้นฐาน มาตรฐานยานยนต์ และการเข้าถึงการดูแลสุขภาพ
ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับมาตรการแต่ละ
ด้านที่จะต้องดำเนินการมีพร้อมอยู่แล้ว แต่ก็มีปัญหา
บางประการที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข

ประการแรกคือการเพิ่มเจตนาารมณ์ทางการเมือง
ให้มากขึ้น ถึงแม้ว่ามีความเข้าใจปัญหาและแนวทาง
การแก้ปัญหาดีกว่าเมื่อก่อน ส่วนใหญ่มักขาดเจตนาารมณ์
ทางการเมืองที่จะดำเนินการที่จำเป็น หลายประเทศ
ยังคงขาดยุทธศาสตร์ที่ได้รับการสนับสนุนทาง
งบประมาณ หน่วยงานหลัก และกฎหมายดี ๆ ที่มีการ
บังคับใช้ นอกจากนี้ การเพิ่มความตระหนักถึงความ
ปลอดภัยทางถนนในภาคธุรกิจและภาคประชาสังคมก็
เป็นปัจจัยสำคัญด้วย เพื่อดึงดูดเงินทุนสนับสนุนจาก
แหล่งใหม่ และสร้างความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายใหม่ ๆ

ประการที่สอง คือความรับผิดชอบของผู้ที่
เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้อง
มีความรับผิดชอบ (responsibility) และภาระ
รับผิดชอบ (accountability) ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการ
วางแผน การออกแบบ การก่อสร้าง และบำรุงรักษา
การใช้ระบบถนนล้วนมีความรับผิดชอบร่วมกันใน
การสร้างระบบถนนที่ลดความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ
ภาระรับผิดชอบนี้เป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่าง
ภาครัฐ ภาคธุรกิจ ภาคสื่อมวลชน และภาคประชาสังคม
ซึ่งต้องมีเป้าหมายทางสังคมที่สอดคล้องกัน ความเป็น
ผู้นำที่รอบคอบในภาครัฐ กรอบการจัดการและ
การประเมินความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม
จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบที่ชัดเจนในการดำเนินการ
เพื่อพัฒนาทั้งระบบและแต่ละองค์ประกอบ การกำหนด
หน่วยงานหลักด้านต่าง ๆ ที่มีศักยภาพที่เหมาะสม และ
การจัดให้มีระบบการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่
รับผิดชอบในภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ล้วนเป็น
รากฐานเบื้องต้นก่อนการดำเนินงานใดจะสัมฤทธิ์ผล
ระบบ star rating ที่กำหนดขึ้นมาสำหรับคนเดินเท้า

และรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ อาจเป็นมาตรการที่มี
ประสิทธิภาพในภูมิภาคในแง่การสร้างตระหนักถึง
ความจำเป็น ต้องแยกระบบนี้ออกจากข้อพิจารณาเรื่อง
รถยนต์และทางเดินข้ามถนนที่ปลอดภัย

ประการที่สาม คือการปรับปรุงการเก็บข้อมูล
ข้อมูลที่ครบถ้วนรอบด้านเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นต่อ
การบรรลุเป้าหมายในอนาคต หากไม่มีความสามารถ
ประเมินความก้าวหน้า และประสิทธิภาพของการ
ดำเนินงาน เพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บ ประเทศจะ
ไม่สามารถบังคับข้อบกพร่องในระบบ และดำเนินการ
ปรับปรุงตามสถานการณ์ที่ประสบอยู่ เนื่องจากยังคงมี
ความแตกต่างในคำนิยาม ของการรายงาน และวิธีการ
ลงรหัสที่ดำเนินการโดยหน่วยงานสุขภาพ ตำรวจ และ
ประกันภัย แหล่งข้อมูลแต่ละแหล่งมักให้ภาพที่ไม่
สมบูรณ์เกี่ยวกับสถานการณ์จริง ความสำเร็จของ
ประเทศไทยในการปรับปรุงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง
ภาคส่วนต่าง ๆ และแหล่งข้อมูลชี้ให้เห็นถึงความสำคัญ
ของการบูรณาการแหล่งข้อมูล

ประการที่สี่ คือการเพิ่มศักยภาพ หลายประเทศ
ยังคงประสบปัญหาในการเสริมสร้างศักยภาพสำหรับ
การจัดการความปลอดภัยที่ยั่งยืน รวมทั้งศักยภาพ
การเป็นผู้นำ การประสานงาน และการจัดหาเงินทุน
สนับสนุน ซึ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ผลการดำเนินงานดีขึ้น
แนวทางต่างคนต่างทำ (silo approach) เพื่อแก้ปัญหา
ยังคงมีอยู่ แม้ว่ามีตัวอย่างการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง
หลายภาคส่วน และการรับผิดชอบร่วมกัน แต่การทำงาน
เช่นนี้ยังคงพบเห็นได้ไม่เยอะมากนัก

ประการที่ห้า คือการขยายผลการดำเนินการ
ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน มีความจำเป็น
เร่งด่วนที่รัฐบาลต่าง ๆ ต้องเร่งขยายผลการดำเนินการ
ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน เพื่อปฏิบัติตามพันธกิจ
ในการบรรลุเป้าหมายตามแผนการพัฒนาที่ยั่งยืนในปี
2030 โดยเฉพาะเป้าหมาย 3.6 ที่กำหนดให้ลดการตาย
และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนลงให้ได้
ร้อยละ 50 (4)

References

1. Global status report on road safety 2018. World Health Organization, Geneva. 2018.
2. Save LIVES: a road safety technical package. World Health Organization, Geneva. 2017.
3. Policy update 2017 – democratising car safety: road map for safer cars 2020. London, Global NCAP. 2017.
4. Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development. New York, United Nations Organization, 2015.



KEY FACTS

STATUS OF ROAD SAFETY IN THE
SOUTH-EAST ASIA REGION



World Health
Organization

Thailand

องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย
88/20 อาคารสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข อาคาร 3 ชั้น 4 กระทรวงสาธารณสุข
ถ.ติวานนท์ ต.ตลาดขวัญ อ.เมือง จ. นนทบุรี 11000
โทรศัพท์ 02 547 0100 โทรสาร 02 591 8199
<https://www.who.int/thailand/our-work/strategic-priority-5-road-safety>