

# ความปลอดภัยทางถนน: ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ

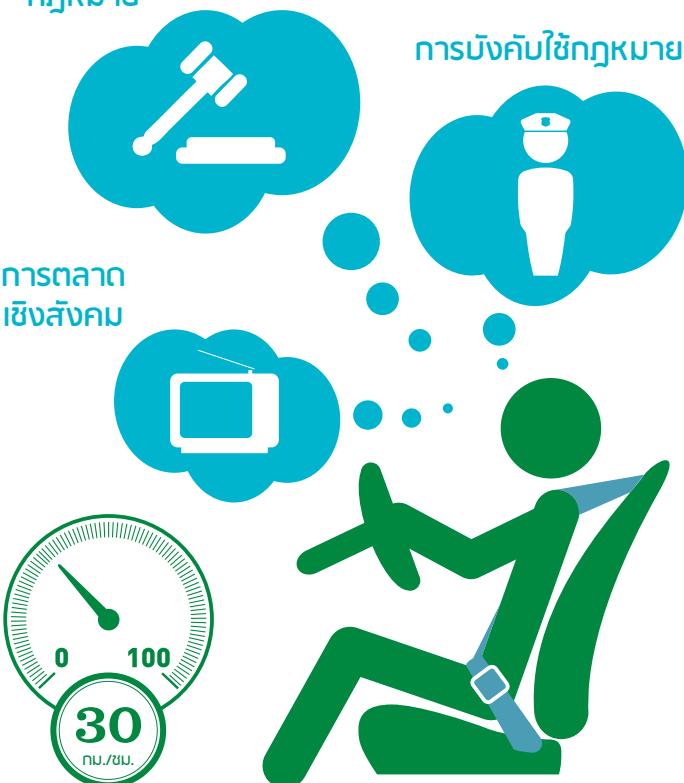
## การดำเนินการขององค์การอนามัยโลก เพื่อแก้ไขปัญหาคาความปลอดภัยทางถนน

องค์การอนามัยโลกให้คำแนะนำกับประเทศต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาคาความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นที่**ปัจจัยเสี่ยง 5 ประการ** และปัญหาที่สำคัญ 2 ด้าน ได้แก่ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สำหรับการปรับปรุงในระยะยาว องค์การอนามัยโลกแนะนำให้มีการจัดการแบบครอบคลุมที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน โดยให้พิจารณาทั้งยานพาหนะ ผู้ใช้ถนน และสภาพถนน ส่วนในระยะสั้นการเปลี่ยนแปลงบางประการสามารถดำเนินการให้สำเร็จได้ด้วยวิธีการที่คุ้มค่าต่อการลงทุน เช่น การออกกฎหมายความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุม การบังคับใช้กฎหมาย และการรณรงค์เพื่อเพิ่มความตระหนัก

### กฎหมาย

### การบังคับใช้กฎหมาย

### การตลาด เชิงสังคม



## ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ

ความเร็ว: ภาพรวมระดับโลก

# 47

ประเทศ



จำกัดความเร็วในเมือง  
เท่ากับ 50 กม./ชม.  
หรือน้อยกว่า



และให้อำนาจส่วนท้องถิ่น  
ในการลดการจำกัด  
ความเร็วดังกล่าว

### ความเร็ว: ข้อเท็จจริง

- ความเร็วส่งผลต่อ 30% ของการเสียชีวิตจากท้องถนน ในประเทศที่มีรายได้สูง ในขณะที่ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางความเร็วเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อประมาณครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตบนท้องถนน
- ระยะห่างที่ปลอดภัยในการเบรกแปรผันไปตามความเร็ว ยกตัวอย่างเช่น รถที่ขับด้วยความเร็ว 50 กม./ชม. จะใช้ระยะทาง 28 เมตรเพื่อหยุดรถ ในขณะที่รถที่ขับด้วยความเร็ว 70 กม./ชม. ใช้ระยะทาง 70 เมตร เพื่อหยุดรถ
- คนเดินถนนมีโอกาเสียชีวิตน้อยกว่า 20% หากถูกชนด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กม./ชม. แต่โอกาสดังกล่าวจะสูงถึงเกือบ 60% หากถูกชนด้วยความเร็ว 80 กม./ชม.

### อินโฟกราฟฟิเกี่ยวกับความเร็ว

องค์การอนามัยโลกและภาคีต่างๆ: การจัดการความเร็ว: คู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจและผู้ปฏิบัติการ  
องค์การอนามัยโลก: ข้อมูลเกี่ยวกับความเร็ว  
องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา/สมาคมด้านการขนส่งสภาพยุโรป: รายงานการจัดการความเร็ว



## เมาแล้วขับ: ภาพรวมระดับโลก

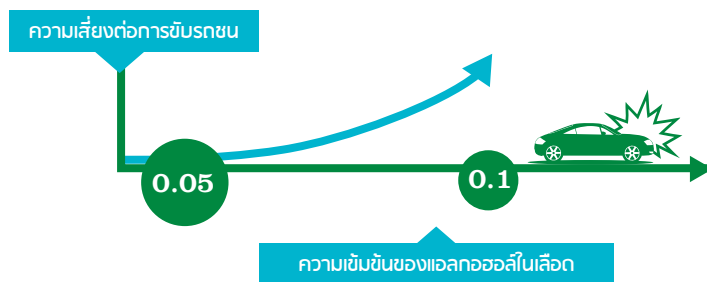
ในปัจจุบัน

# 34

ประเทศทั่วโลกมีกฎหมายเมาแล้วขับที่สอดคล้องกับ  
แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ

## เมาแล้วขับ: ข้อเท็จจริง

- เมาแล้วขับโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.05 กรัม/เดซิลิตร จะเพิ่มความเสี่ยงต่อการชนและความน่าจะเป็นที่จะส่งผลให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรง



- ผู้ที่อายุน้อยมีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุชนที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์มากกว่า จำนวนรถชนที่เกี่ยวข้องกับผู้ที่ยาน้อยสามารถลดลงได้ถึง 24% หากมีการใช้กฎหมายที่กำหนดค่าความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดต่ำกว่า (ประมาณ 0.02 กรัม/เดซิลิตร) สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่หรือที่มีอายุน้อย
- การบังคับใช้กฎหมายด้วยการสุ่มตรวจลมหายใจเป็นวิธีที่มีความคุ้มค่าสูง และสามารถลดการชนที่มีสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์ได้ประมาณ 20%

### อินโฟกราฟฟิกเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ

องค์การอนามัยโลก: 2014 สถานการณ์ทั่วโลกเกี่ยวกับแอลกอฮอล์และสุขภาพ

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา/สมาคมด้านการขนส่งสหภาพยุโรป: ผู้ขับขี่ที่อายุน้อย: ความปลอดภัยทางถนน องค์การอนามัยโลกและภาคีต่างๆ: เมาแล้วขับ: คู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจและผู้บริหาร องค์การอนามัยโลก: ข้อมูลสรุปย่อเรื่องเมาแล้วขับ

## หมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์: ภาพรวมระดับโลก

# 44

ประเทศ

- ผู้ใช้ถนนทุกคน
- ถนนและเครื่องยนตทุกประเภท
- บังคับให้รัดสายคาดหมวกกันน็อก
- มีการบังคับใช้มาตรฐานหมวกกันน็อก



© Panos / Aslon Arfa

## หมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์: ข้อเท็จจริง

- การสวมหมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องสามารถลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตได้ประมาณ 40% และความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงมากกว่า 70%
- เมื่อบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์ อัตราการสวมหมวกกันน็อกจะเพิ่มขึ้นสูงกว่า 90%
- การมีหมวกกันน็อกที่เป็นไปตามมาตรฐาน มีสภาพดี และสวมใส่อย่างเหมาะสม เช่น ไม่แตกร้าวและคาดสายรัดได้แน่น จะช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้อย่างมาก

### อินโฟกราฟฟิกเกี่ยวกับหมวกกันน็อก

องค์การอนามัยโลกและภาคีต่างๆ: หมวกกันน็อก: คู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจและผู้บริหาร องค์การอนามัยโลก: ข้อมูลสรุปย่อเรื่องหมวกกันน็อก

## การสวมหมวกกันน็อกในประเทศเวียดนาม

อัตราการสวมหมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์ยังคงสูงมากกว่า 90% นับตั้งแต่เวียดนามประกาศกฎหมายการสวมหมวกกันน็อกสำหรับรถจักรยานยนต์ในปี 2007 อย่างไรก็ตาม เมื่อเดือนพฤษภาคม 2012 พบว่า 8% ของผู้ขับรถจักรยานยนต์ยังไม่สวมหมวกกันน็อกอย่างถูกต้อง และ 24% สวมหมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งหมวกกันน็อกที่ไม่ได้มาตรฐานป้องกันบาดเจ็บของศีรษะได้น้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับหมวกกันน็อกที่ได้มาตรฐานในกรณีเกิดอุบัติเหตุ และบางครั้งอาจแตกร้างได้จากแรงของมือเพียงเท่านั้น

## เข็มขัดนิรภัย: ภาพรวมระดับโลก

105  
ประเทศ

มีกฎหมายให้คาดเข็มขัดนิรภัยที่ครอบคลุมผู้โดยสารรถยนต์ทุกคน



กฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยครอบคลุมทั้งผู้โดยสารรถเบาะหน้าและเบาะหลัง

## เข็มขัดนิรภัย: ข้อเท็จจริง

- การคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตในผู้โดยสารแถวหน้าได้ถึง 50% และผู้โดยสารแถวหลังได้ถึง 75%
- การรณรงค์เพิ่มความตระหนักของสาธารณชน กฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยและการบังคับใช้เป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพสูงในการเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย

อินโฟกราฟฟิคเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย

องค์การอนามัยโลกและพันธมิตร: เข็มขัดนิรภัยและเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก: คู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจและผู้ปฏิบัติ

องค์การอนามัยโลก: ข้อมูลเกี่ยวกับเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

## เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก: ภาพรวมระดับโลก

53

ประเทศมีกฎหมายบังคับใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กซึ่ง

- ระบุอายุ น้ำหนัก และส่วนสูง
- ห้ามไม่ให้เด็กนั่งเบาะหน้า

## เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก: ข้อเท็จจริง

- ระบบการยึดเด็กไว้กับเบาะ เช่น เบาะยึดสำหรับเด็กทารก และเบาะเสริมสำหรับเด็กที่อายุมากขึ้น ลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ประมาณ 70% สำหรับเด็กทารก และสูงถึง 80% สำหรับเด็กเล็ก
- กฎหมายและการบังคับใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการเพิ่มการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กให้สูงขึ้น
- การใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กให้มีประสิทธิภาพจะต้องเป็นไปตามมาตรฐาน เหมาะสมกับอายุและขนาดตัวของเด็ก อีกทั้งต้องติดตั้งอย่างถูกต้อง

อินโฟกราฟฟิคเกี่ยวกับเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

องค์การอนามัยโลก: ข้อมูลสรุปย่อเกี่ยวกับเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก

## การขับขี่ที่ถูกรบกวนสมาธิ

- การขับขี่ที่ถูกรบกวนสมาธิกำลังทำให้เกิดปัญหาเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่และเทคโนโลยีในยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น
- โดยทั่วไป ผู้ขับรถที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการตอบสนองต่อสัญญาณจราจรและการเบรกลดลง มีปัญหาขับรถให้อยู่ในเลนและรักษาระยะห่างจากคันหน้าให้เหมาะสม
- ผู้ขับรถที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการชนมากขึ้นถึง 4 เท่า
- การวิจัยแสดงให้เห็นว่าการใช้อุปกรณ์แอนดรอยด์อันตรายเช่นเดียวกับการใช้มือถือโทรศัพท์เคลื่อนที่ การใช้โทรศัพท์ระหว่างการขับขี่จะเบี่ยงเบนความสนใจของสายตาและสมาธิของผู้ขับไปจากถนนและสิ่งแวดล้อมรอบข้าง ทำให้เกิดการเบี่ยงเบนความสนใจของกระบวนการรับรู้
- เนื่องจากการขับขี่ที่ถูกรบกวนสมาธิเป็นประเด็นใหม่ ดังนั้น เมื่อมีการทำวิจัยเพิ่มขึ้นก็จะมีหลักฐานใหม่ๆ เกิดขึ้น สำหรับในปัจจุบัน มาตรการเพื่อลดความเสี่ยงที่เกิดการขับขี่ที่ถูกรบกวนสมาธิอาจได้แก่ การประกาศใช้และบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์เพื่อเพิ่มความตระหนักของสาธารณะ และการเทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น แอปพลิเคชันในรถยนต์ที่สามารถปฏิเสธสายเรียกเข้าขณะที่ยานยนต์กำลังเคลื่อนที่
- การส่งข้อความที่ส่งผลต่อสมาธิการรับรู้ ใช้มือ และการมองเห็น ทำให้โอกาสในการชนเพิ่มขึ้นอย่างมาก

แหล่งข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการขับขี่ที่ถูกรบกวนสมาธิ:  
องค์การอนามัยโลก: การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่: ปัญหาที่เพิ่มขึ้นของการขับขี่โดยถูกดึงดูความสนใจ





## การขับเคลื่อนเสพยาเสพติด

- การขับเคลื่อนเสพยาเสพติดเป็นประเด็นใหม่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
- เมื่อเปรียบเทียบกับ การเมาแล้วขับ ปัจจุบันยังมีข้อมูลน้อยมากเกี่ยวกับการขับขี่ที่ได้รับผลกระทบจากการเสพยาเสพติดที่ออกฤทธิ์ต่อระบบประสาทและประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันที่เกี่ยวข้อง
- สารเสพติดที่ออกฤทธิ์ต่อระบบประสาทที่สามารถส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการขับขี่มีอยู่ด้วยกันหลายชนิด
- การแก้ไขปัญหาการขับเคลื่อนเสพยาเสพติดเป็นเรื่องยากเนื่องจาก

1. คำว่า “ยา” มีความหมายครอบคลุมสารหลายชนิด
2. การตรวจหาและวัดปริมาณสารเสพติดมีขั้นตอนที่ซับซ้อน
3. ระยะเวลาที่สารแต่ละชนิดอยู่ในกระแสเลือดนั้นไม่เท่ากัน ส่งผลต่อการระบุถึงความเชื่อมโยงของสารนั้นๆ ต่อการชน
4. การกำหนดระดับของสารแต่ละชนิดที่ไม่สามารถทำได้โดยง่ายเนื่องจากยังขาดหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับความเชื่อมโยงของระดับสารเสพติดหลายชนิดที่มีผลต่อความสามารถในการขับขี่และความเสี่ยงในการชน

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงหลักที่สำคัญ

[อินโฟกราฟฟิคเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง](#)

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา: [การประชุมการขนส่งนานาชาติ](#)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศและพันธมิตร: [คู่มือปัจจัยเสี่ยง](#)

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา: [การจราจรทางถนนและฐานข้อมูลอุบัติเหตุนานาชาติ \(32 ประเทศ\)](#)

สภาเศรษฐกิจยุโรปสหประชาชาติ: [ฐานข้อมูลสถิติสำหรับข้อมูลปัจจัยเสี่ยงในการขนส่ง](#)

องค์การอนามัยโลกขอขอบคุณการสนับสนุนด้านการเงินจากมูลนิธิริบลูมเบิร์กในการผลิตสื่อนี้

