

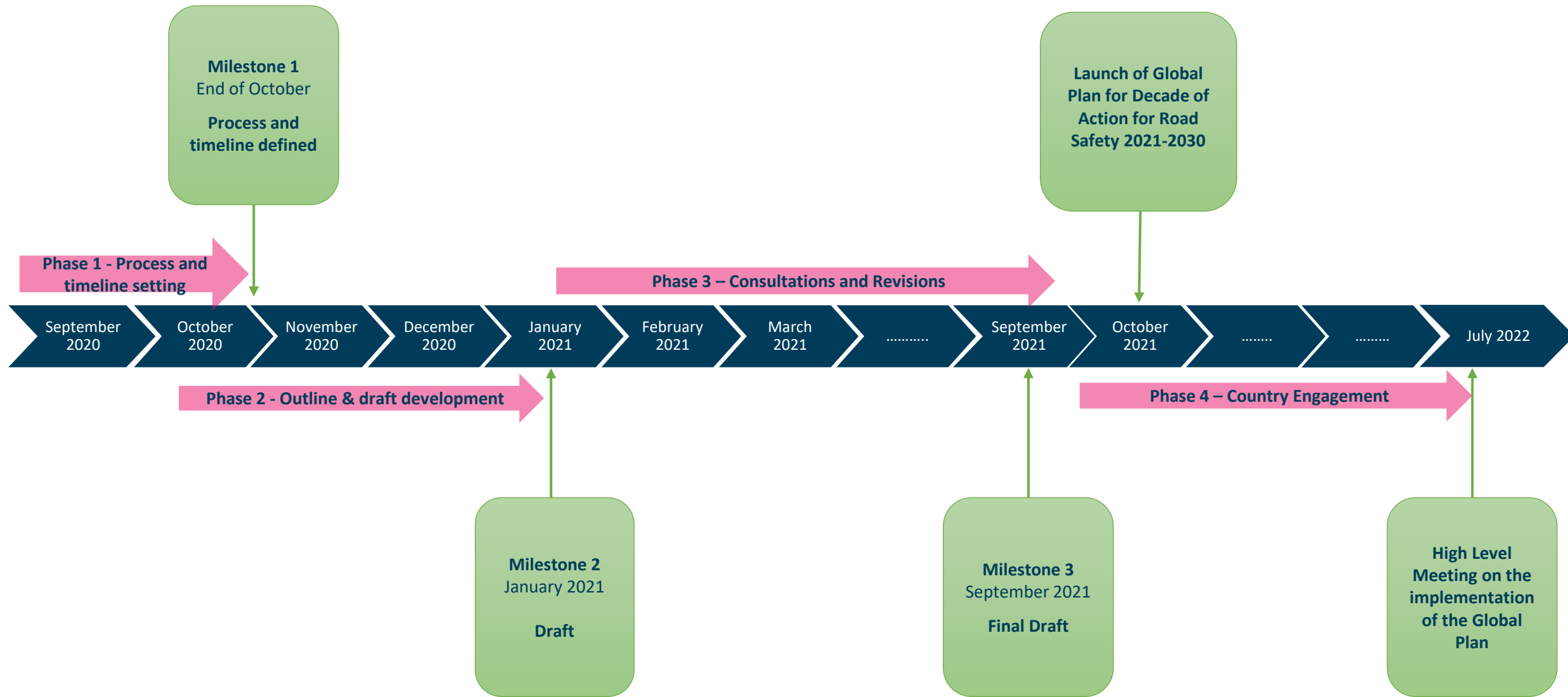
ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021- 2030

ความเป็นมา

มติที่ 74/299 รับรองโดยสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2020:

- ประกาศให้ปี 2021-2030 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน;
- โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2030
- มอบหมายให้ องค์การอนามัยโลก และ คณะกรรมาธิการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ (UN Regional Commission) ร่วมมือกับ ความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ (UN Road Safety Collaboration) จัดทำแผนของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021- 2030





วัตถุประสงค์ของแผน

ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บได้อย่างน้อย 50%

- เรียกร้องให้ทุกประเทศลงมือทำ เน้นความเร่งด่วนในการดำเนินการและเน้นย้ำว่าการลงมือทำนั้นเป็นสิ่งที่เป็นไปได้
- สร้างแรงบันดาลใจและเป็นแนวทางให้กับประเทศต่างๆ ในการพัฒนาและดำเนินการตามแผนงานที่ปรับให้เข้ากับบริบทท้องถิ่น

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY
2021-2030

TARGET

reduce road traffic
deaths & injuries

BY AT
LEAST **50%**

หลักการสำคัญของแผน

- การออกแบบระบบที่ปลอดภัย (Safe System) ไม่เพียงแต่ต้องคำนึงถึงความผิดพลาดของมนุษย์เท่านั้น แต่ยังต้องมีความเท่าเทียมและตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้/ประชากรด้วย
- ความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน โดยตระหนักถึงบทบาทของภาครัฐตลอดจนองค์กรภาคีเครือข่ายที่มีใช้รัฐ (non state actors)
- การเดินทาง (Mobility) และการขนส่ง (Transport) มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องและการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความปลอดภัยไม่ใช่อะไรที่ทำเพียงครั้งเดียว แต่เป็นกระบวนการที่ต่อเนื่อง



องค์ประกอบของแผน (Elements of the Plan)



Vision for the Global Plan

วิสัยทัศน์สำหรับแผนระดับโลก



Recommended actions
ข้อเสนอแนะเพื่อการดำเนินการ



Requirements for
implementation
สิ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินการ



Shared responsibility for
road safety
ความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน



Monitoring and evaluation
การติดตามและประเมินผล

ต้องทำอะไร (What to do): สิ่งที่ต้องดำเนินการ (areas for action)



Multimodal transport &
land-use planning

การสัญจรหลายรูปแบบ
การวางแผนการใช้ที่ดินและ
ผังเมือง



Safe road infrastructure
โครงสร้างพื้นฐานของ
ถนนปลอดภัย



Safe road use
การใช้ถนนอย่างปลอดภัย



Safe vehicles
ยานพาหนะปลอดภัย



Post-crash response
การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ



ระบบการสัญจรหลายรูปแบบ และ การวางแผนการใช้ที่ดิน



Multimodal transport &
land-use planning

การสัญจรหลายรูปแบบ
การวางแผนการใช้ที่ดิน
และผังเมือง

- คาดการณ์ไว้ว่าก่อนสิ้นปี 2030 ประมาณร้อยละ 70 ของประชากรโลกจะ อาศัยอยู่ในเขตเมือง ด้วยเหตุนี้ ความต้องการในการใช้ระบบการเดินทางและขนส่งในเขตเมืองจะเพิ่มขึ้น จนเกินขีดความสามารถในการรองรับของการเดินทางรูปแบบเดิมที่ส่วนใหญ่พึ่งพาหนะส่วนตัว เช่น รถยนต์และรถจักรยานยนต์
- การสัญจรหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง จะช่วยให้เกิดความสมดุลที่เหมาะสมที่สุดระหว่างการเดินทางที่ใช้เครื่องยนต์ และไม่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งจะทำให้มีการเข้าถึงอย่างปลอดภัยและเท่าเทียม
- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายการพัฒนาความปลอดภัย ทั้งจากปัญหาราจรและอาชญากรรม โดยเฉพาะความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับทุกเพศ คือ ข้อกำหนดเบื้องต้นที่ต้องดำเนินการก่อน เพื่อส่งเสริมระบบการสัญจรหลายรูปแบบ และการสัญจรที่ส่งเสริมกิจกรรมทางกาย (active mobility)

โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย



Safe road infrastructure

โครงสร้างพื้นฐานของ
ถนนปลอดภัย

- โครงสร้างพื้นฐานของถนน จำเป็นต้องวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง และ บำรุงรักษา เพื่อให้สามารถรองรับวิธีการเดินทางหลายรูปแบบรวมถึงการลดความเสี่ยงสำหรับผู้ใช้งานถนนทุกคน
- มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานเป็นข้อกำหนดที่จำเป็น ครอบคลุมความปลอดภัยของคนเดินถนน ผู้ใช้จักรยาน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้โดยสารยานพาหนะส่วนตัว ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบธุรกิจขนส่ง และผู้ให้บริการขนส่งประเภทอื่นๆ
- โครงสร้างพื้นฐานออกแบบตามหลักการเหตุผล เพื่อช่วยจัดการความเร็วให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานถนนทุกคน เช่น การจำกัดความเร็ว ณ จุดเปลี่ยนจากถนนนอกเขตเมือง ที่มีความเร็วสูงเข้าสู่ถนนในเขตเมืองที่มีความเร็วต่ำกว่า และ ป้ายเตือนการซ่อมสร้าง บำรุงถนน

ยานพาหนะปลอดภัย



Safe vehicles

ยานพาหนะปลอดภัย

- การปรับปรุงความปลอดภัยของยานพาหนะ อาจออกแบบโดยผสมผสานคุณสมบัติต่างๆ ไว้เพื่อเลี่ยงการชน หรือ ลดความเสี่ยงบาดเจ็บของผู้โดยสารและผู้ร่วมใช้ถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- รัฐบาลควรจัดทำมาตรฐานขั้นพื้นฐานด้านความปลอดภัยของยานยนต์ ผ่านการออกเป็นกฎหมาย ซึ่งครอบคลุมยานพาหนะทุกประเภท รวมถึง ยานพาหนะในท้องถิ่นที่ใช้กันตั้งแต่ดั้งเดิมทุกประเภท และยานพาหนะแบบไม่เป็นทางการที่แพร่หลายในหลายประเทศด้วย
- นอกจากการดำเนินการด้านกฎระเบียบแล้ว รัฐบาลควรสนับสนุนการจัดทำข้อมูลความปลอดภัยของรถยนต์ สำหรับผู้บริโภคผ่านโปรแกรมการประเมินรถยนต์ใหม่ (NCAP) ซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์



การใช้ถนนอย่างปลอดภัย



Safe road use

การใช้ถนนอย่างปลอดภัย

- กฎหมายจราจรมีส่วนสำคัญในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน อย่างไร ก็ตาม กฎหมายเหล่านี้ต้องมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด และต้องกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมเพื่อยับยั้งการละเมิดกฎหมายจราจรทางบก
- ความปลอดภัยในยานพาหนะและการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของถนนล้วนมีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน จึงควรคำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม มุ่งออกแบบให้การใช้งานง่ายที่สุด และเข้าใจง่ายที่สุดเพื่อความปลอดภัยสูงสุด
- การใช้ถนนอย่างปลอดภัยสามารถสร้างแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยผ่านการคิดเบี่ยงประกันตามประวัติการขับขี่ รวมถึงแนวปฏิบัติในการจ้างงานของพนักงานขับรถ เช่น การจำกัดชั่วโมงการขับขี่ และ การใช้อุปกรณ์จำกัดความเร็ว



การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ



Post-crash response

การตอบสนอง
หลังเกิดอุบัติเหตุ

- ผู้บาดเจ็บควรได้รับการดูแลรักษาแบบบูรณาการอย่างเหมาะสม และการประสานความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบโดยเร็วที่สุดหลังเกิดอุบัติเหตุ
- การอบรมอาสาฉุกเฉินชุมชน (Community first-responder) ควรได้รับการสนับสนุนเพื่อให้เข้าถึงอุปกรณ์ช่วยชีวิตขั้นพื้นฐานได้ภายในเวลาที่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีบริการรักษาพยาบาลขั้นพื้นฐานไม่มากนัก และการตอบสนองหลังเกิดเหตุกินเวลานานเกินไป
- ควรจัดให้มีระบบสนับสนุนที่ตอบสนองช่วยเหลือทุกด้านสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัว รัฐบาลควรพัฒนาระบบการสืบสวนอุบัติเหตุโดยทีมสหวิชาชีพ ให้เป็นไปอย่างยุติธรรม



ทำอย่างไร (How to do it) : กลวิธีดำเนินการ (implementation)



Financing
เงินทุน



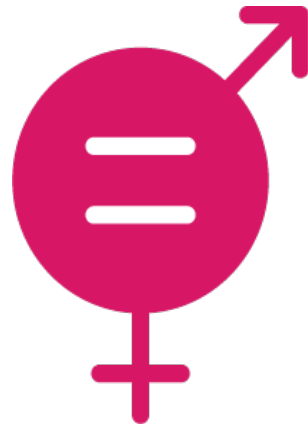
Legal Frameworks
กรอบกฎหมายและการ
บังคับใช้กฎหมาย



Speed Management
การจำกัดความเร็ว



Capacity Development
การพัฒนาศักยภาพ



Gender Perspectives
มุมมองทางเพศ



Technologies
การใช้เทคโนโลยี



Focus on Low- and
Middle-Income Countries
มุ่งเน้นประเทศรายได้ต่ำและ
ปานกลาง



การสนับสนุนทางการเงิน (Financing)



Financing

เงินทุน

- การลงทุนระยะยาวอย่างยั่งยืนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัยและมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยยกระดับความปลอดภัยทางถนน
- แหล่งเงินทุนที่ยั่งยืน งบประมาณกลางจากภาครัฐ และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น ค่าธรรมเนียมที่เก็บจากผู้ใช้งาน การจัดเก็บภาษีจากภาคเอกชน เงินส่วนเกินจากระบบประกันภัยของรัฐ ค่าปรับจราจร และพันธบัตรเพื่อสังคม (social impact bonds)
- การจัดตั้งกองทุนที่สนับสนุนเงินทุนระยะสั้น (Short-term bridging funds) อาจจะมาจกสถาบันให้กู้ยืมเงินแบบพหุภาคี เงินสนับสนุนจากภาคเอกชน การระดมทุนจากการจำหน่ายสินค้า หน่วยงานผู้ให้ทุนระหว่างประเทศ และเงินบริจาคเพื่อการกุศลจากมูลนิธิและบุคคล



กรอบกฎหมาย (Legal Frameworks)



Legal Frameworks

กรอบกฎหมาย

- ตราสารทางกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติเป็นรากฐานสำคัญให้ประเทศต่างๆ ในการปรับกรอบและระบบกฎหมายภายในประเทศ ที่จะเกื้อหนุนความปลอดภัยทางถนนและช่วยระบบการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ
- อนุสัญญาต่างๆ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ปี ค.ศ. 1968
อนุสัญญาว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณจราจรทางถนน ปี ค.ศ. 1968
ข้อตกลงว่าด้วยการใช้เงื่อนไขการตรวจสอบทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะติดล้อและการรับรองการตรวจสอบยานพาหนะติดล้อ ปี ค.ศ. 1977
ข้อตกลงว่าด้วยการกำหนดระเบียบกฎระเบียบทางเทคนิคสากลสำหรับยานพาหนะติดล้อ รวมทั้งอุปกรณ์และชิ้นส่วนที่ติดตั้งและ/หรือใช้ได้ภายในยานพาหนะติดล้อ ปี ค.ศ. 1998 และข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนปี ค.ศ. 1957
- ภายหลังการเข้าร่วมภาคีในสัญญาและข้อตกลง หรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ควรจะถูกแปลงเป็นกฎหมายระดับชาติและระดับภูมิภาค เพื่อให้กฎหมายและระบบมีผลในทางปฏิบัติและถูกนำไปบังคับใช้โดยหน่วยงานตำรวจจราจรและหน่วยตรวจสอบการจราจรโดยรวม



การจำกัดความเร็ว (Speed Management)



Speed Management

การจำกัดความเร็ว

- การจัดการความเร็วเป็นเรื่องที่สำคัญและเป็นแนวปฏิบัติที่มีประสิทธิผลมากในการดำเนินงานตามวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)
- การจัดการความเร็วที่เหมาะสมไม่เพียงมีผลโดยตรงในการลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อประสิทธิภาพของมาตรการความปลอดภัยอื่นๆ ด้วย
- มาตรการจัดการความเร็วอาจจะถูกนำไปพิจารณาต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งครอบคลุมถึงการออกแบบทางวิศวกรรมทางถนน มาตรการสำหรับยานพาหนะ และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม



การพัฒนาศักยภาพ (Capacity Development)



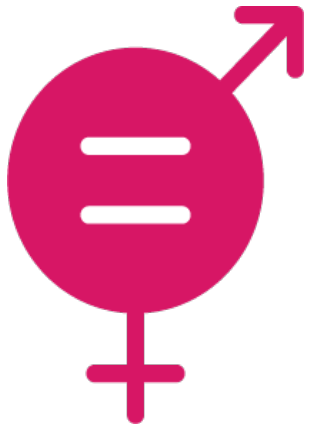
Capacity Development

การพัฒนาศักยภาพ

- การขาดความรู้ของผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ทั้งการสร้างถนน ยาพาหนะ พฤติกรรมผู้ใช้ถนนให้ปลอดภัยมากขึ้น และขาดความรู้ด้านการออกแบบและควบคุมดูแลระบบช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญในหลายๆ ประเทศ
- การรับรองให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นสาขาวิชาชีพที่มีการจัดการเรียนการสอนในสถาบันอุดมศึกษาและพัฒนาวิชาชีพด้านนี้ เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความรอบรู้และประสบการณ์
- การจัดหลักสูตรระยะสั้น และกิจกรรมการศึกษาอย่างต่อเนื่องที่ช่วยพัฒนาขีดความสามารถ เช่น การจัดการและดำเนินโครงการ ขณะที่เครือข่ายวิชาชีพในระดับชุมชนเป็นเวทีสำคัญในการสนับสนุนและเสริมสร้างความรู้อย่างต่อเนื่องเช่นกัน



มุมมองทางเพศ (Gender Perspectives)



Gender Perspectives
มุมมองทางเพศ

- การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนถูกนำไปใช้ต่อผู้ชายและผู้หญิงในแง่มุมที่ต่างกัน ด้วยเหตุผลทางกายภาพ พฤติกรรม และสังคม
- กรอบนโยบายการเดินทางต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยทั้งสำหรับเพศชายและหญิง เพื่อให้ทุกคนมีโอกาสใช้ระบบการเดินทางที่ปลอดภัย เข้าถึงง่าย เชื่อถือได้ และยั่งยืน ร่วมกัน และมีส่วนร่วมในระบบการเดินทางโดยไม่เลือกปฏิบัติ
- เน้นมิติความแตกต่างทางเพศเพิ่มขึ้น ด้วยการออกแบบและการก่อสร้างของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่ง เช่น การออกแบบยานพาหนะ การปรับการออกแบบให้รองรับความแตกต่างทางกายภาพ หรือ การยศาสตร์ (ergonomics) ระหว่างเพศชายและหญิง ตัวอย่างหุ่นจำลอง EvaRID เป็นตัวอย่างที่ดีในการแสดงถึงการออกแบบโดยคำนึงถึงมุมมองทางเพศ เมื่อหุ่นจำลองนี้ได้ผ่านการทดสอบและอนุมัติสำหรับการใช้ตามกฎระเบียบความปลอดภัยที่กำหนด (regulatory testing)

การใช้เทคโนโลยี (Technologies)



Technologies

การใช้เทคโนโลยี

- การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์อย่างรวดเร็ว และด้วยศักยภาพของเทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นใหม่เหล่านี้ รวมไปถึงระบบการช่วยเหลือผู้ขับขี่ ที่ประกอบด้วย ระบบควบคุมการทรงตัว (electronic stability control) ระบบเตือนเมื่อรถเบี่ยงออกนอกเลน (lane change warning) และระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ (automatic emergency braking) สามารถช่วยชีวิตผู้คนจำนวนมากในหลายประเทศมาแล้ว
- เทคโนโลยีการส่งข้อมูลจากรถสู่รถ และ รถสู่ถนนหรือสู่โครงสร้างพื้นฐาน สามารถช่วยให้การเดินทางปลอดภัยขึ้น และตบโจทย์การพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ความสามารถในการติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีสื่อสารแบบไร้สาย หลากๆแบบที่เพิ่มขึ้น จะสร้างโอกาสและความท้าทายใหม่ ที่ช่วยการประเมินและปรับปรุงนโยบาย กฎระเบียบ และกฎหมายจราจรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น



มุ่งเน้นกลุ่มประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง



Focus on Low- and
Middle-Income Countries

มุ่งเน้นประเทศ
รายได้ต่ำและปานกลาง

- ร้อยละ 90 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง ทั้งๆ ที่ประเทศเหล่านี้มียานพาหนะน้อยกว่าร้อยละ 60 ของจำนวนยานพาหนะทั่วโลก
- ประเทศรายได้สูงสามารถแบ่งปันความรู้ ให้การสนับสนุนด้านวิชาการ ตลอดจนจัดให้มีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางถนน ในการสนับสนุนการพัฒนาของประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง
- ประเทศรายได้ต่ำและปานกลางสามารถก้าวข้ามมาตรการแบบเดิมๆ เพื่อแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน โดยเปลี่ยนไปใช้แนวทางบูรณาการที่ส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยและตอบโจทย์การเดินทางอย่างยั่งยืน



ดำเนินการโดยใคร (Who should do it) : ความรับผิดชอบร่วมกัน (sharing responsibility)



Government
ภาครัฐ



Civil Society
ภาคประชาสังคม



Private Sector
ภาคเอกชน



Funders
กองทุนต่าง ๆ



UN Agencies
หน่วยงานสหประชาชาติ

ภาครัฐ (Government)



Government

ภาครัฐ

- จัดทำกรอบทางกฎหมายสำหรับความปลอดภัยทางถนนและออกคำสั่งที่มีผลทางกฎหมายสำหรับการทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในและนอกสังกัดรัฐบาล
- พัฒนาแผนปฏิบัติการที่มีเป้าหมายและการติดตามการดำเนินงานขององค์กรต่างๆ และจัดสรรงบประมาณสนับสนุนอย่างเพียงพอ
- ส่งเสริมการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับให้เป็นไปตามมาตรฐาน เช่น แนวปฏิบัติของทั้งผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการ
- ตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีการประสานโดยรวม ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน



ภาควิชาการ ประชาสังคม และ เยาวชน



Civil Society

ภาคประชาสังคม

- เป็นแหล่งข้อมูลความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญสำหรับรัฐบาลชุมชน และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น
- ช่วยตรวจสอบงานของภาครัฐ และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นโดยการเพิ่มอำนาจของชุมชนในการแก้ปัญหามลพิษทางถนนและทำให้เกิดการกำกับดูแลตามหลักธรรมาภิบาล
- สร้างความเข้าใจในการเป็นเจ้าของปัญหาร่วมกันมากขึ้น และพัฒนากลุ่มผู้สนับสนุน คนรุ่นใหม่ ที่มีมุมมองทันสมัยเกี่ยวกับอนาคตของการเดินทาง

ภาคเอกชน



Private Sector

ภาคเอกชน

- กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะสำหรับรถขนส่งของบริษัทเอกชน รวมถึงรถจักรยานยนต์
- กำหนดการอบรมให้แก่พนักงานขับรถส่งสินค้า รวมถึงพนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ และยานยนต์ประเภทอื่นๆ พนักงานจำเป็นต้องผ่านการอบรมทุกคน
- กำหนดมาตรฐานตารางเวลาการทำงานและวางแผนการปฏิบัติงานในการใช้ยานพาหนะ เพื่อจัดการความเหนื่อยล้าของพนักงานขับรถ เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ กำหนดระยะเวลาในการเดินทางที่เหมาะสม



ผู้ให้ทุน



Funders

ผู้ให้ทุน

- ผู้ให้ทุนภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนเงินทุนระยะสั้น เพื่อให้สามารถจัดหาทรัพยากรที่ยั่งยืนต่อไปได้ เช่น การจัดหาแหล่งทุนในระยะแรก เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทันที ในขณะที่เดียวกันภาครัฐควรมีการวางแผนให้เกิดแหล่งเงินทุนระยะยาวทั่วประเทศไปพร้อมกันด้วย
- การสนับสนุนเงินทุนจากภาคเอกชนยังช่วยเติมช่องว่างที่สำคัญ ในการพัฒนาศักยภาพขีดความสามารถการวิจัย และการสนับสนุนในหลายๆ ประเทศ
- ผู้ให้ทุนภายนอก รวมถึงองค์กรระหว่างประเทศ ความร่วมมือจากองค์กรระดับทวิภาคี และพหุภาคี และธนาคารเพื่อการพัฒนา สามารถร่วมกันสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยร่วมกันบูรณาการกิจกรรมร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลต่อการขนส่งและการเดินทาง



องค์การสหประชาชาติ



UN Agencies

- คำมั่นร่วมกันจากภาคการเมืองระดับสูง ทั้งนโยบายความปลอดภัยทางถนน และ การจัดสรรงบประมาณ ทั้งจากในระดับประเทศ และระดับนานาชาติ
- สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกนำแผนโลกไปใช้ โดยการสร้างความตระหนัก กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจน จัดทำแนวทางเชิงนโยบาย และสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพพร้อมกันกับภาครัฐต่างๆ
- ให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการ พร้อมประเมินผลความก้าวหน้า จัดทำข้อเสนอแนะ ต่อเป้าหมาย ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บได้อย่างน้อย 50%



GLOBAL PLAN

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY
2021-2030

a blueprint for
national & local
road safety plans

- แผนสำหรับทุกประเทศ ทุกเมือง
- การกำหนดเป้าหมาย บทบาท และความรับผิดชอบ
- สนับสนุน งบประมาณ และ การรายงานเพื่อให้แน่ใจว่าสามารถติดตามการดำเนินงานได้

