

แผนโลก

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021-2030

(Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030)





แผนระดับโลก (Global Plan) นี้จัดทำขึ้นโดยองค์การอนามัยโลกและ
คณะกรรมการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ โดยได้รับความร่วมมือ
จากองค์กรภาคีในเครือข่ายความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนของ
สหประชาชาติ (UN Road Safety Collaboration) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
เพื่อใช้เป็นเอกสารแนวทางปฏิบัติที่สนับสนุนการดำเนินการตามกรอบ
ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021-2030 (Decade of Action
2021-2030)



แผนโลก

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
2021-2030

แผนโลกนี้อธิบายถึงสิ่งที่จำเป็นในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย
และเรียกร้องให้รัฐบาล และภาคีเครือข่ายทั่วโลกดำเนินงานตามแนวทางของ

วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย



โครงสร้างพื้นฐาน
ของถนนปลอดภัย



ยานพาหนะ
ปลอดภัย



การใช้ถนนปลอดภัย



การตอบสนอง
หลังเกิดอุบัติเหตุ

สิ่งที่จำเป็นต่อการดำเนินการ



กรอบกฎหมายและ
การบังคับใช้กฎหมาย



มิติทางเพศ

กลวิธี

ข้อมติสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 74/299 ได้ประกาศให้
ปี 2021-2030 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
โดยกำหนดเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

อย่างน้อย 50 ร้อยละ
ภายในช่วงเวลา
ดังกล่าว

ดำเนินการ

ผู้มีหน้าที่ดำเนินการ



เงินทุน



รัฐบาล

30

การจัดการความเร็ว



การพัฒนาศักยภาพ



ภาคประชาสังคม



ภาคเอกชน



การใช้เทคโนโลยี



มุ่งเน้นประเทศ
รายได้ต่ำและปานกลาง



กองทุนต่างๆ



หน่วยงาน
สหประชาชาติ

ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่
DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030





ความปลอดภัยทางถนน – มุ่งหน้าไปทางไหน

ความปลอดภัยทางถนนอยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อ

ในแต่ละปี อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเป็นสาเหตุที่คร่าชีวิตผู้คนเกือบ 1.3 ล้านราย แม้ว่าเป็นการเสียชีวิตที่ป้องกันได้ และทำให้มีผู้บาดเจ็บทั่วโลกประมาณ 50 ล้านราย อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญที่สุดของเด็กและวัยรุ่นสาวทั่วโลก หากไม่มีการแก้ไข คาดว่าในทศวรรษหน้า อุบัติเหตุทางถนนจะทำให้มีผู้เสียชีวิตเพิ่มประมาณ 13 ล้านรายและบาดเจ็บเพิ่มอีกประมาณ 500 ล้านราย และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง ตัวเลขที่ยอมรับไม่ได้เหล่านี้ (ทั้งจำนวนสัมบูรณ์และสัมพัทธ์) แทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงเลยในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา ทั้งๆ ที่องค์การสหประชาชาติและหน่วยงาน/องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนอื่นๆ ได้ร่วมกันทำงานอย่างหนัก

การเล็งเห็นและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาและความจำเป็นที่ต้องเร่งดำเนินการ รัฐบาลจากทั่วโลกจึงได้ร่วมกันประกาศ ทศวรรษที่สองแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021-2030 (Second Decade of Action for Road Safety 2021-2030) ตามข้อมติสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ 74/299 โดยมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

แผนโลกานี้ได้ระบุนโยบายการต่างๆ ที่จำเป็นต้องดำเนินการ เพื่อบรรลุเป้าหมาย โดยมุ่งเน้นไปที่ผู้กำหนดนโยบายระดับสูง และสนับสนุนให้ทั่วโลกนำแผนโลกานี้ไปใช้เป็นพิมพ์เขียวในการจัดทำแผนหรือเป้าหมายระดับชาติและระดับท้องถิ่น ในขณะที่ทศวรรษที่สองแห่งความปลอดภัยทางถนนได้เริ่มต้น รัฐบาลและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั่วโลกต้องตัดสินใจว่าจะเลือก “ทำทุกอย่างเหมือนเดิมตามปกติ” (business as usual) แล้วหวังว่าเพียงพอแล้วที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิต หรือจะลงมือแก้ปัญหาอย่างเด็ดเดี่ยวและเด็ดขาด โดยใช้เครื่องมือและความรู้ที่ได้รับมาจากทศวรรษที่หนึ่งแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อปรับทิศทางการดำเนินงานในทศวรรษที่สอง

แผนโลกสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021-2030 นี้ไม่สามารถยอมรับแนวทางการ “ทำทุกอย่างเหมือนเดิมตามปกติ” และเรียกร้องให้รัฐบาลและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั่วโลกก้าวสู่เส้นทางใหม่ ซึ่งให้ความสำคัญกับแนวทางของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และยึดมั่นในการดำเนินการตามแนวทางนี้ ซึ่งบ่งชี้ว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นปัจจัยหลักของการพัฒนาที่ยั่งยืน นอกจากนี้ แผนโลกานี้เรียกร้องให้ทุกฝ่ายดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ซึ่งช่วยให้โลกบรรลุเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 50 ก่อนสิ้นปี 2030

โลกยังคงมีความหวัง

ปัจจัยสำคัญหลายประการ อันนำไปสู่โอกาสอันยิ่งใหญ่ในความก้าวหน้านี้ ประกอบไปด้วย การประกาศทศวรรษที่สองแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยสมัชชาใหญ่สหประชาชาติ การยืนยันความมุ่งมั่นทางการเมืองของ ประเทศสมาชิก และรากฐานที่แข็งแกร่งของทศวรรษฯ แรกที่ผ่านมา ตลอดจน ไปถึงการกำหนดความปลอดภัยทางถนนเป็นเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่ 3.6 และ 11.2 นอกจากนี้ การประชุมรัฐมนตรีระดับโลก (Global Ministerial Conference) ที่ได้เกิดขึ้นไปแล้วถึง 3 ครั้ง โดยมีการ แต่งตั้งผู้แทนพิเศษด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเลขาธิการสหประชาชาติ และการก่อตั้งกองทุนความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (UN Road Safety Fund) แสดงให้เห็นได้ชัดเจนว่าความปลอดภัยทางถนนได้รับความ สำคัญเพิ่มขึ้นและมีกลไกใหม่ในการสนับสนุนต่างๆ เพิ่มขึ้นทั่วโลก

การบรรลุเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน สะท้อนถึงความเห็นที่ตรงกันทั่วโลกว่า ในปัจจุบัน การเสียชีวิตและบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในภัยร้ายแรงที่สุดต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของ นานาประเทศ นั้นหมายความว่าความปลอดภัยทางถนน จึงเป็น เรื่องที่ไม่ สามารถยอมรับได้ เพียงเพื่อแลกกับการบรรลุความจำเป็นทางสังคมด้านอื่น ๆ และความปลอดภัยทางถนนมิใช่เป็นประเด็นปัญหาเชิงเดี่ยว แต่เป็นปัญหา ที่ต้องมีการบูรณาการเชิงนโยบาย เพื่อการแก้ไขร่วมกับปัญหาอื่นๆ เช่น ปัญหาสุขภาพเด็ก การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ความ เท่าเทียมทางเพศ และความเสมอภาค ที่ผ่านมาระบาดของโรคโควิด 19 ทั่วโลกทำให้เราเห็นว่าความจำเป็นในการเดินทางจะมีการเปลี่ยนแปลงใน ทศวรรษหน้าอย่างแน่นอน ซึ่งจะผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบ ขนส่ง ทั้งที่เราคาดการณ์ได้และไม่ได้ เพื่อให้แน่ใจว่าการเปลี่ยนแปลง เหล่านี้จะไม่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ต้องอาศัยการเฝ้าระวัง และการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์อย่างทันท่วงที

การปลูกฝังให้ความปลอดภัยเป็นค่านิยมพื้นฐาน

การเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของระบบการเดินทางและขนส่งทั่วโลกทำให้เกิด ปัญหาท้าทายตามมามากมาย เช่นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการ เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ มลภาวะทางอากาศ การพึ่งพาการใช้เชื้อเพลิง จำนวนผู้ป่วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรังที่เพิ่มขึ้น และความเสี่ยงการเสียชีวิตและ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่าง รวดเร็ว ความหนาแน่นและจำนวนประชากรในเขตเมืองที่เพิ่มขึ้น ปริมาณ การเดินทางด้วยยานพาหนะขนาดเล็กที่กำลังเพิ่มขึ้น และการใช้บริการ ขนส่งรูปแบบต่างๆ แสดงให้เห็นว่ามีความท้าทายที่รออยู่เบื้องหน้า

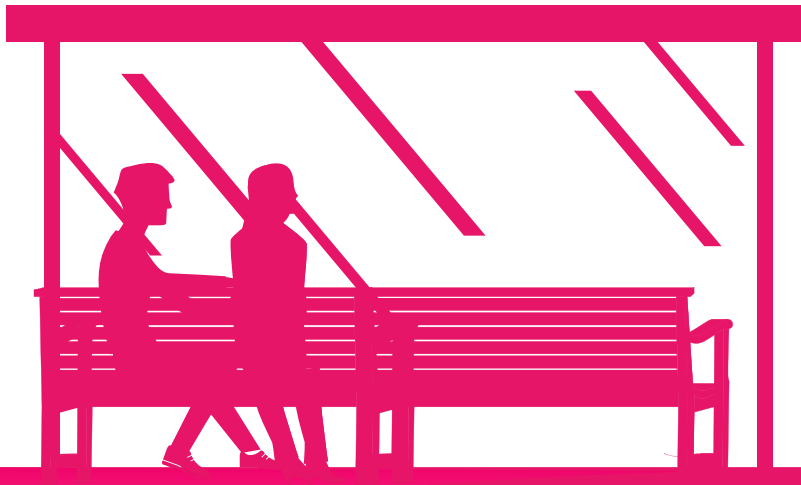
อย่างไรก็ตามระบบการขนส่งที่เน้นความปลอดภัยเป็นหลักจะมีประโยชน์ ต่อทั้งสุขภาพและสภาพแวดล้อม อันเป็นผลดีต่อการลดผลกระทบทาง สังคมและเศรษฐกิจ ที่เกิดขึ้นจากความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

การส่งเสริมบทบาทของสตรีในระบบการเดินทางและขนส่ง การเน้นย้ำ ประเด็นความปลอดภัยทางถนน จะทำให้เรื่องการเดินทางอย่างปลอดภัย เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของทุกคน ซึ่งจะผลักดันให้ประเด็นความปลอดภัยทาง ถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกและสร้างแรงกระตุ้นให้รัฐบาล ภาคเอกชน และองค์กรระหว่างประเทศมีความมุ่งมั่นเพิ่มขึ้นที่จะดำเนินการตามมาตรการ ต่าง ๆ เพื่อลดการบาดเจ็บ และสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

จากจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่อาจยอมรับได้ จึงถึงเวลาแล้วที่จะลงมือปฏิบัติ เพื่อก้าวสู่การเริ่มทศวรรษใหม่ของความ ปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะสร้างแรงกระตุ้นสู่ประชาคมโลกที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยทางถนน และต่างมุ่งมั่นดำเนินงานให้แตกต่างไปจากเดิม

ข้อมติสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ 74/299 ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัย
ทางถนน 2021-2030 (Decade of Action for Road Safety 2021-2030)
ซึ่งกำหนดเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

อย่างน้อย ร้อยละ 50 ภายใน
ช่วงระยะเวลาดังกล่าว



วิสัยทัศน์สำหรับแผนระดับโลก

การเดินทางเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินชีวิตแต่ละวันของเรา ทันทีที่เราก้าวออกจากบ้าน เราก็เข้าสู่ระบบการเดินทางที่พาเราไปยังที่ทำงานและโรงเรียน พาเราไปซื้ออาหารและทำกิจกรรมต่างๆ เพื่อดูแลครอบครัว รวมถึงไปถึงกิจกรรมต่างๆ ที่มีความจำเป็นทางสังคม ระบบการเดินทางมีอิทธิพลต่อความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์หลายด้าน ด้วยเหตุนี้ความปลอดภัยและความไม่ปลอดภัยจึงมีผลกระทบเป็นอย่างมาก การจัดการให้ถนนมีความปลอดภัยและการสร้างระบบการเดินทางที่สามารถตอบโจทย์การสัญจรอย่างยั่งยืน จึงมีความสำคัญในการลดความยากจนและความเหลื่อมล้ำ เพิ่มโอกาสเข้าถึงการจ้างงานและการศึกษา และบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ในความเป็นจริง การเข้าถึง ความปลอดภัย

ของระบบการเดินทางและขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นปัจจัยที่เกื้อหนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนหลายประการ การมุ่งแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเพียงเรื่องเดียวมีข้อจำกัดในแง่ของจำนวนผู้มีส่วนร่วมและพลังสร้างการเปลี่ยนแปลง บ่อยครั้งที่ความปลอดภัยทางถนนกลับดูมีความสำคัญน้อยกว่าความจำเป็นด้านอื่น ๆ ของสังคม แต่หากทำให้สังคมเห็นว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งจำเป็นที่สามารถเอื้อต่อการพัฒนาสังคมในประเด็นอื่นๆ ตั้งแต่ประเด็นความเสมอภาคทางเพศไปจนถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม ศักยภาพการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนจะเพิ่มขึ้นอย่างเท่าเทียม

แผนโลกาอธิบายถึงสิ่งจำเป็นที่ต้องดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายและเรียกร้องให้รัฐบาลและภาคีเครือข่ายทั่วโลกดำเนินการตามแนวทาง

“วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” (Safe System Approach)

แผนโลกนี้เป็นแผนสำหรับใคร

แผนโลกนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างแรงบันดาลใจแก่รัฐบาล และหน่วยงานปกครองในระดับพื้นที่ รวมไปถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่สามารถช่วยปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้ดีขึ้น (ได้แก่ ภาคประชาสังคม

นักวิชาการ ภาคเอกชน ผู้ให้ทุน ชุมชน ผู้นำเยาวชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ) เพื่อให้ภาคีเหล่านี้ร่วมจัดทำแผนปฏิบัติการระดับชาติและระดับพื้นที่ และกำหนดเป้าหมายสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัย

การยึดหลักแนวทางวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย

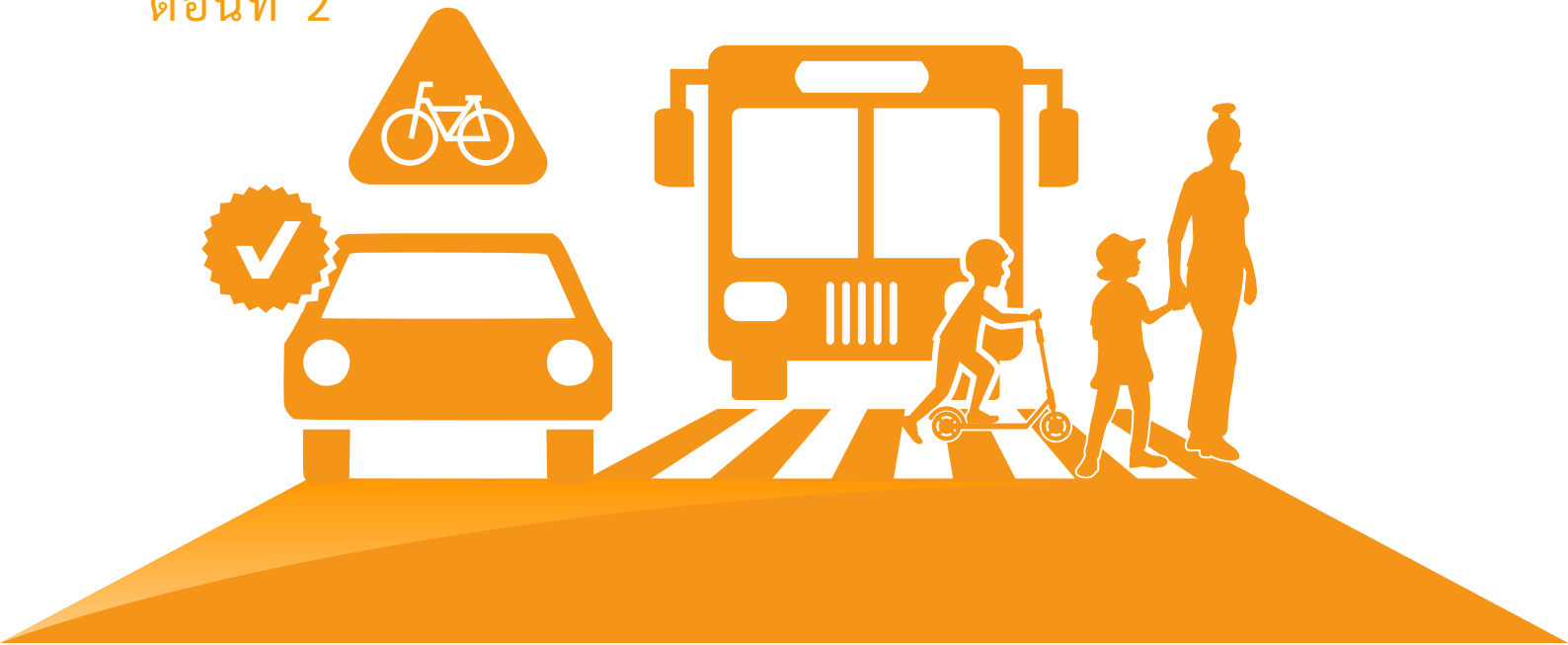
แนวทางวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ซึ่งเป็นหัวใจหลักของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระบุว่าการเดินทางและการขนส่งเป็นระบบที่ซับซ้อนและความปลอดภัยถือเป็นรากฐานสำคัญ และแนวทางนี้ เน้นย้ำว่า มนุษย์ ยานพาหนะ และโครงสร้างพื้นฐานของถนน ต้องเกื้อหนุนกันเพื่อยกระดับความปลอดภัยให้สูงขึ้น ดังนั้น แนวทางวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยจึงหมายถึง

- ความสามารถของระบบในการคาดการณ์และรองรับความผิดพลาดของมนุษย์
- เน้นการออกแบบถนนและยานพาหนะแบบบูรณาการที่ช่วยลดแรงปะทะจากการชนให้น้อยลงถึงระดับที่ร่างกายมนุษย์รับได้ เพื่อป้องกันการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรง

- สร้างแรงจูงใจให้ผู้เกี่ยวข้องที่ออกแบบและบำรุงรักษารถยนต์ ผลิตยานพาหนะ และบริหารแผนจัดการความปลอดภัยรับผิดชอบความปลอดภัยร่วมกับผู้ใช้ถนน ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชน จะมีการหาทางแก้ไขปัญหของระบบร่วมกัน แทนที่จะโทษผู้ขับขี่หรือผู้ใช้งาน
- มุ่งมั่นปรับปรุงถนนและยานพาหนะอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ทั้งระบบมีความปลอดภัย มีใช้เพียงแก้ปัญหาเฉพาะหน้าบริเวณสถานที่เกิดอุบัติเหตุหรือในเหตุการณ์ครั้งล่าสุด และ
- ยึดมั่นในหลักคิดที่ว่าระบบการเดินทางไม่ควรให้ผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสแม้แต่คนเดียว และความปลอดภัยไม่ควรเป็นสิ่งที่ต้องยอมเสียไปเพื่อแลกกับประโยชน์ด้านอื่น เช่น การลดต้นทุนการขนส่งหรือการขนส่งที่รวดเร็วขึ้น



ตอนที่ 2



ข้อเสนอแนะเพื่อการดำเนินการ

ข้อเสนอแนะต่อไปนี้จะรวบรวมจากมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดที่ผ่านการพิสูจน์แล้วว่ามีประสิทธิภาพในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อให้ข้อมูลเป็นภาพรวมเพื่อนำไปใช้ในการดำเนินการและปรับปรุงระบบความปลอดภัย ข้อเสนอแนะเหล่านี้มีใช้เป็น

ข้อกำหนด แต่เป็นข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่ปรับให้เข้ากับบริบทท้องถิ่นและเหมาะสมกับทรัพยากรและศักยภาพที่มีอยู่

การสำรวจหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง

คาดการณ์ไว้ว่าก่อนสิ้นปี 2030 ประมาณร้อยละ 70 ของประชากรโลกจะอาศัยอยู่ในเขตเมือง ด้วยเหตุนี้ ความต้องการในการใช้ระบบการเดินทางและขนส่งในเขตเมืองจะเพิ่มขึ้น จนเกินขีดความสามารถในการรองรับระบบการเดินทางรูปแบบเดิมๆ ที่ผู้ใช้นส่วนใหญ่พึ่งพาหนะส่วนตัว เช่น รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ดังนั้น การลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกของประชากรจำนวนมากที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพจึงเป็นหลักการสำคัญในการแก้ปัญหาในระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถราง และรถไฟในเขตเมือง สามารถบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากกว่ารถส่วนตัวและส่วนใหญ่มียาเดินทางที่ถูกกว่า ระบบขนส่งสาธารณะจึงลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุการชนบนถนนและเป็นหัวใจหลักในการปรับปรุงความปลอดภัยให้ดีขึ้น ซึ่งเป็นประเด็นที่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDG 11.2 เน้นความสำคัญเป็นพิเศษ

การสำรวจหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง เป็นประเด็นสำคัญที่ควรหยิบยกขึ้นพิจารณาเมื่อเริ่มดำเนินการตามวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย แนวทางนี้กำหนดความสมดุลที่เหมาะสมที่สุด ระหว่างรูปแบบการเดินทางที่ใช้เครื่องยนต์และไม่ใช้เครื่องยนต์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและการเข้าถึงระบบการสัญจรได้อย่างเสมอภาค โดยตอบสนองความต้องการและความนิยมที่หลากหลายของประชาชนได้อีกด้วยการสำรวจหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง จึงควรถูกปรับให้เข้ากับบริบทและสภาพภูมิอากาศท้องถิ่น การวางแผนการใช้ที่ดินต้องคำนึงถึงการจัดการความต้องการของการเดินทาง รูปแบบการเดินทางที่เลือกได้ และการจัดให้มีการเดินทางที่ปลอดภัยและตอบโจทย์การพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับทุกคน โดยเฉพาะรูปแบบการขนส่งที่ดีต่อสุขภาพและปลอดภัยที่สุดแต่กลับถูกละเลยมากที่สุด นั่นคือ การเดินเท้า

การขี่จักรยาน และการขนส่งสาธารณะ ซึ่งควรมาพร้อมกับมาตรฐานความปลอดภัยที่ช่วยลดความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนที่จะเกิดขึ้นได้ และต้องมีสมรรถนะความปลอดภัยสำหรับรูปแบบการเดินทาง ทุกสมรรถนะทุกการเดินทาง

ยกตัวอย่าง การจัดให้มีพื้นที่จอดจักรยานและพาหนะส่วนตัวบริเวณใกล้ป้ายรถโดยสารประจำทางและในสถานีรถไฟจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางที่ใช้บริการขนส่งหลายรูปแบบ นอกจากการกำจัดความเสี่ยง

อันเกิดจากรถยนต์ต่อคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน ผู้คนจำเป็นต้องรู้สึกปลอดภัย เพื่อแก้ปัญหาให้สำเร็จ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายที่ทำให้ประชาชนรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นจากปัญหาการจราจรและอาชญากรรม โดยเฉพาะนโยบายที่เอาใจใส่ประเด็นความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับมิติทางเพศ เป็นข้อกำหนดเบื้องต้นที่ต้องดำเนินการก่อนเพื่อส่งเสริมระบบการสัญจรหลายรูปแบบและการสัญจรที่ส่งเสริมกิจกรรมทางกาย (active mobility)

กรอบข้อเสนอแนะที่ 1

ข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนการใช้การสัญจรหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง

- ดำเนินนโยบายส่งเสริมการออกแบบชุมชนเมืองให้กระชับเพื่อลดการเดินทางระยะไกล (compact urban design)
- ดำเนินนโยบายลดความเร็ว และให้ความสำคัญกับคนเดินถนน ผู้ใช้จักรยาน และผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่า
- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เมืองและย่านพาณิชยกรรมรอบๆ รอบสถานีรถไฟหรือระบบขนส่งมวลชน (transit-oriented development)
- สร้างแหล่งที่อยู่อาศัยตามความเหมาะสม ที่รัฐสนับสนุนลงทุนก่อสร้างในพื้นที่ที่เอื้ออำนวยให้คนทำงานสามารถเข้าถึงบริการขนส่งมวลชนที่บรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากโดยสะดวก
- ไม่สนับสนุนการใช้รถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่ในเขตเมืองที่มีความหนาแน่นมาก โดยกำหนดมาตรการจำกัดผู้ใช้รถยนต์ ยานพาหนะ ตามโครงสร้างพื้นฐานของถนน และจัดให้มีทางเลือกอื่นที่เข้าถึงสะดวก ปลอดภัย และใช้ง่าย เช่น การเดินเท้า การใช้จักรยาน รถโดยสารประจำทาง และรถราง
- จัดให้มีการเชื่อมต่อระหว่างบริการขนส่งมวลชนหลายรูปแบบและจักรยานให้เข้า ณ สถานีขนาดใหญ่ของบริการขนส่งมวลชน และสร้างระบบการเชื่อมต่อระหว่างจักรยานและการเดินทางของคนเดินถนนที่ลดระยะเวลาเดินทางทั้งหมด
- สร้าง (หรือปรับปรุงโครงข่ายที่มีอยู่แล้ว) โครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้รูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์มีความปลอดภัยพอกับแบบที่ใช้เครื่องยนต์ ที่สำคัญที่สุด โครงข่ายดังกล่าวควรสามารถรองรับการเดินทางของคนทุกเพศวัยและทุกคนที่สมรรถภาพทางกายต่างกัน
- ส่งเสริมการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดและมาตรการจูงใจ เช่น นายจ้างจ่ายเงินสมทบค่าเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะของพนักงานตามอัตราค่าสมาชิก subscription (เช่น รายเดือน)

โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย

โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัยจำเป็นต้องอย่างยิ่งสำหรับการลดอุบัติเหตุทางถนน โครงสร้างพื้นฐานของถนนต้องมีการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง และควบคุมการใช้งานเพื่อให้สามารถรองรับวิธีการเดินทางหลายรูปแบบ รวมถึงบริการ การใช้ยานพาหนะร่วมกัน (shared transport) ระบบขนส่งสาธารณะ การเดินเท้า และการใช้จักรยาน ทั้งนี้ โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวต้องกำจัดหรือลดความเสี่ยงสำหรับผู้ใช้งานทุกคน ไม่ใช่สำหรับผู้ขับขี่เท่านั้น โดยเริ่มตั้งแต่ผู้ใช้งานที่เสี่ยงมากที่สุด

มาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานเป็นข้อกำหนดที่จำเป็น ครอบคลุมความปลอดภัยของคนเดินถนน ผู้ใช้จักรยาน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้โดยสารยานพาหนะส่วนตัว ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบธุรกิจขนส่ง และผู้ใช้บริการขนส่งประเภทอื่นๆ มาตรฐานเหล่านี้ควรประกอบด้วยลักษณะพื้นฐาน เช่น เครื่องหมายแนวตั้งและแนวนอน (ป้ายเครื่องหมายและสีทาผิวทาง) ทางเท้า ทางข้ามที่ปลอดภัย เลนจักรยาน เลนรถจักรยานยนต์ เลนรถโดยสารประจำทาง ไหล่ทางที่ปลอดภัย การแยกรูปแบบการจราจรที่แตกต่างกัน เส้นแบ่งกลางถนนสำหรับแยกการจราจรที่ใช้ความเร็วสูง การออกแบบทางแยกที่ปลอดภัย และการจัดการความเร็วที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวกที่พึงประสงค์ และประเภทของยานพาหนะที่แล่นผ่าน นอกจากนี้ ความจำเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐานทาง

กายภาพและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเพื่อรองรับเทคโนโลยีการขับขี่ปลอดภัย (advanced driver assistance technology) และยานยนต์ไร้คนขับ (autonomous vehicle) ทำให้ต้องมีการกำหนดมาตรฐานจำเพาะทางเทคนิค เช่นเดียวกัน

ในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน ควรใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ออกแบบตามหลักการเหตุผลอย่างเหมาะสม และประสบการณ์ของผู้ใช้ (intuitive design) สำหรับการจัดการความเร็วเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทุกคน (เช่น ป้ายเตือน เครื่องหมาย การตีเส้น การใช้สีเพื่อการจำกัดความเร็ว ณ จุดเปลี่ยนจากถนนนอกเขตเมืองที่มีความเร็วสูงเข้าสู่ถนนเขตเมืองที่มีความเร็วต่ำกว่า (town entry treatment) และป้ายเตือนการก่อสร้าง/ซ่อมบำรุงถนน) นอกจากการปรับปรุงความปลอดภัย โครงสร้างพื้นฐานของถนนควร หมายรวมถึง การปรับปรุงความสามารถ การเข้าถึง (accessibility) สำหรับผู้ที่ต้องการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารในรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน แนวทางการกำหนดมาตรฐานที่เหมาะสมสำหรับองค์ประกอบความปลอดภัยในระดับโลกและภูมิภาคที่ถูกจัดทำขึ้นมานั้น ประเทศต่าง ๆ อาจปรับใช้มาตรฐานเหล่านี้ ในบริบทการจัดทำมาตรฐานระดับประเทศ

กรอบข้อเสนอแนะที่ 2

ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานของถนน

- พัฒนา การจำแนกถนนตามการใช้ประโยชน์และมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับแต่ละกลุ่มของผู้ใช้ ตามระดับการใช้ประโยชน์ของผังเมือง และประเภทของสายทาง
- ทบทวนและปรับปรุงกฎหมายและมาตรฐานการออกแบบของแต่ละพื้นที่ ซึ่งควรพิจารณาถึงลักษณะการใช้งานของถนนตามความเหมาะสมของผู้ใช้งานแต่ละประเภท และมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่นั้น ๆ
- ระบุมาตรฐานทางเทคนิคและเป้าหมายจำนวนดาวตามระบบ star rating สำหรับการออกแบบที่เหมาะสมต่อผู้ใช้งานแต่ละกลุ่มและมาตรฐานความปลอดภัย ณ พื้นที่นั้น
- ดำเนินการติดตั้งและแสดงเครื่องหมายจำกัดความเร็วในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีการใช้ความเร็วที่เหมาะสม ตามสภาพแวดล้อม โดยอ้างอิงถึงหลักฐานเชิงประจักษ์ (เช่น ถนนในเขตเมือง 30 กม./ชม. ถนนชนบทที่ไม่มีเส้นแบ่งกลางถนน ≤80 กม./ชม. และทางด่วน 100กม./ชม.)
- ดำเนินการตรวจสอบเพื่อรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของถนน (road safety audit) โดยสำรวจทุกช่วงของถนนสายใหม่ (ตั้งแต่ขั้นตอนศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นถึงการออกแบบ) และดำเนินการตรวจประเมินทุกองค์ประกอบโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระที่ได้รับการรับรองมาตรฐานความรู้ เพื่อให้ได้คะแนนอย่างน้อย 3 ดาวหรือมากกว่านั้นสำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม
- จัดทำแผนที่แสดงจุดเสี่ยงบนถนนสายต่างๆ (crash-risk mapping) (กรณีมีข้อมูลอุบัติเหตุที่เชื่อถือได้) และดำเนินการตรวจประเมินความปลอดภัย และตรวจสอบข้อบกพร่องเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนเป้าหมาย โดยคำนึงถึงความเป็นจริงของผู้ใช้งานที่เกี่ยวข้องตามสมควร
- กำหนดเป้าหมายสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (safety performance target) สำหรับผู้ใช้งานแต่ละกลุ่มตามผลการตรวจสอบที่มีหน่วยวัดที่วัดผลได้ชัดเจนในระดับองค์ประกอบของถนน (เช่น ข้อกำหนดสำหรับทางเท้า) (e.g. sidewalk provision).

ความปลอดภัยของยานพาหนะ

การออกแบบยานพาหนะควรคำนึงถึงความปลอดภัยของทั้งผู้โดยสารภายในและบุคคลอื่นที่อยู่ภายนอก ในการปรับปรุงความปลอดภัยของยานพาหนะ อาจออกแบบโดยผสมผสานคุณสมบัติต่างๆ ไว้เพื่อเลี่ยงการชน “ระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน” (active safety) หรือลดความเสี่ยงบาดเจ็บของผู้โดยสารและผู้ร่วมใช้ถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ “ระบบความปลอดภัยเชิงแก้ไข” (passive safety) ถึงแม้ว่าจะมีการพัฒนาเทคโนโลยีหลายประเภทเพื่อใช้เป็นวิธีแก้ปัญหา แต่เทคโนโลยีเหล่านี้ก็แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ เทคโนโลยีที่ติดตั้งเป็น “อุปกรณ์มาตรฐาน” ในยานพาหนะรุ่นใหม่นั้นมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศเช่นกัน ในความเป็นจริงแล้ว การผลิตรถยนต์ที่มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยแตกต่างกันขึ้นอยู่กับกฎระเบียบในแต่ละประเทศ มีบ่อยครั้งที่บริษัทผลิตรถยนต์ “ลดสเปค” เทคโนโลยีหรืออุปกรณ์ความปลอดภัยในรถรุ่นใหม่ ที่มีการ

จำหน่ายในประเทศที่กฎระเบียบไม่ได้ครอบคลุมเทคโนโลยีหรืออุปกรณ์ความปลอดภัยเหล่านี้

เป็นเรื่องสำคัญยิ่งที่ต้องใช้มาตรฐานการออกแบบและเทคโนโลยียานยนต์ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก (harmonized legislative standard) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระดับเดียวกันทั่วโลก รัฐบาลควรจัดทำมาตรฐานขั้นพื้นฐานด้านความปลอดภัยของยานยนต์โดยออกเป็นกฎหมาย ซึ่งครอบคลุมยานพาหนะทุกประเภท รวมถึง ยานพาหนะในท้องถิ่นที่ใช้กันมาแต่ดั้งเดิม ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถตู้ รถบรรทุก รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์ 2 และ 3 ล้อ และยานพาหนะแบบไม่เป็นทางการที่แพร่หลายในหลายประเทศด้วย เช่น รถตุ๊กตุ๊ก รถสกายแลป และรถจักรยานยนต์

กรอบข้อเสนอแนะที่ 3

ข้อเสนอแนะเพื่อควบคุมความปลอดภัยของยานพาหนะ

- กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยคุณภาพสูงที่ใช้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก สำหรับรถยนต์ใหม่และรถยนต์ที่ใช้แล้ว รวมถึงเข็มขัดนิรภัย ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (child-restraint system) และหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
 - มาตรฐานการความปลอดภัยจากการชนด้านหน้าและด้านข้าง เพื่อป้องกันผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุถูกชนด้านหน้าและด้านข้าง
 - เข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัยสำหรับทุกที่นั่ง เพื่อให้แน่ใจว่ามีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ในกระบวนการผลิตและประกอบรถยนต์
 - จุดยึดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก แบบ ISOFIX เพื่อยึดติดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก กับโครงรถโดยตรงเพื่อป้องกันการใช้ที่ผิดวัตถุประสงค์
 - ระบบควบคุมการทรงตัว (electronic stability control) เพื่อป้องกันการลื่นไถลและสูญเสียการทรงตัวเมื่อหักพวงมาลัยมากเกินไปหรือเบรกกระทันหัน
 - ระบบเบรกขั้นสูง (advanced braking system) เพื่อลดโอกาสการชน
 - มาตรฐานปกป้องคนเดินถนนเพื่อลดความรุนแรงที่เกิดจากการปะทะกับรถยนต์
 - หมวกนิรภัยรถจักรยานยนต์ที่ผ่านการรับรองคุณภาพตามมาตรฐานสากลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก
 - ระบบป้องกันเบรกล็อก (anti-lock braking system) และการเปิดไฟหน้าตอนกลางวันสำหรับรถจักรยานยนต์
 - ระบบควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (intelligent speed control system) เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่รักษาความเร็วไม่เกินอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด
 - ระบบ eCall หรือระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Accident Emergency Call System หรือ AECS) เพื่อให้เซ็นเซอร์ที่ติดตั้งภายในรถยนต์ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ
- ควบคุมให้มาตรฐานความปลอดภัยคุณภาพสูงเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลกคงอยู่ตลอดอายุใช้งานของรถยนต์
 - ระบบการรับรองมาตรฐานหรือจดทะเบียนภาคบังคับสำหรับรถยนต์ใหม่และรถยนต์ที่ใช้แล้วตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ และใช้ระบบนี้ร่วมกับการตรวจสอบตามระยะ
 - กฎระเบียบการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วที่กำหนดให้มีการตรวจสอบ ณ ด่านนำเข้าและส่งออกและการตรวจสอบสภาพการใช้งานของรถยนต์ภาคบังคับเป็นระยะ และ
 - การสร้างอุปสงค์สำหรับรถยนต์ที่ปลอดภัยขึ้นโดยสนับสนุนการตรวจประเมินรถยนต์ใหม่โดยโปรแกรมการประเมินรถยนต์ใหม่ (New Car Assessment Program หรือ NCAP) ซึ่งจัดทำโดยองค์กรอิสระ

มีการจัดทำข้อตกลงระเบียบยานยนต์ของสหประชาชาติเพื่อช่วยเหลือประเทศในการกำหนดข้อบังคับเพื่อออกมาตรฐานความปลอดภัยและดำเนินการตามมาตรฐานดังกล่าวในการผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน รวมทั้งดำเนินการตรวจสอบสภาพรถเป็นระยะ ๆ ตลอดอายุการใช้งาน เมื่อมาตรฐานถูกกำหนดเป็นข้อบังคับ มีความจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้มาตรฐานเหล่านี้คงอยู่ตลอดอายุใช้งานของรถยนต์ ซึ่งครอบคลุมการผลิต จำหน่าย และบำรุงรักษารถยนต์ หรือขายรถใช้แล้ว รวมทั้งในกระบวนการนำเข้าหรือส่งออก ในกรณีนี้ รัฐบาลควรสร้างระบบการประเมินสภาพรถยนต์ตามระยะ เพื่อให้รถใหม่และรถที่ใช้กันอยู่ทุกคันมีมาตรฐานตามกฎระเบียบความปลอดภัยยานยนต์ขั้นพื้นฐาน

นอกจากการดำเนินการด้านกฎระเบียบ อีกด้านหนึ่ง รัฐบาลควรสนับสนุนการจัดทำข้อมูลความปลอดภัยของรถยนต์สำหรับผู้บริโภคผ่านโปรแกรม

การประเมินรถยนต์ใหม่ (New Car Assessment Program หรือ NCAP) ซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ การประเมินเหล่านี้ช่วยให้ผู้ซื้อสามารถตัดสินใจได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น โดยเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความปลอดภัยของรถยนต์ที่ทดสอบโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ นอกจากนี้ สามารถเป็นแรงกระตุ้นให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งเทคโนโลยีความปลอดภัยโดยสมัครใจก่อนมีข้อบังคับใด ๆ ออกมา เพื่อตอบสนองความต้องการรถยนต์ที่ปลอดภัยมากขึ้น การใช้อยานพาหนะในกิจการของภาครัฐและภาคเอกชนสามารถช่วยผลักดันให้ความปลอดภัยของยานพาหนะสูงขึ้นด้วย โดยสั่งซื้อแต่รถยนต์ที่มีมาตรฐานสูง ตามข้อกำหนดความปลอดภัยขั้นพื้นฐานของสหประชาชาติเท่านั้น

การใช้ถนนอย่างปลอดภัย

การขับรถเร็ว ดื่มแล้วขับ ความอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ การเสียสมาธิขณะขับรถ รวมทั้งการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และหมวกนิรภัย เป็นพฤติกรรมหลักที่มีส่วนทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น การออกแบบและควบคุมดูแลระบบการเดินทางและขนส่งทางถนนควรคำนึงถึงพฤติกรรมเหล่านี้ โดยอาศัยมาตรการทางกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย และการเผยแพร่ความรู้ นอกจากนี้ เทคโนโลยีความปลอดภัยในยานพาหนะและการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของถนนล้วนมีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน จึงควรคำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม มุ่งออกแบบให้การใช้งานง่ายที่สุดและเข้าใจง่ายที่สุดเพื่อความปลอดภัยสูงสุด

การตรากฎหมายเพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนดำเนินการได้ทั้งในระดับประเทศ รัฐ ภูมิภาค จังหวัด หรือทวีป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระบบการปกครองของประเทศ ถึงแม้ว่ากฎหมายจราจรมีส่วนสำคัญในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน แต่กฎหมายเหล่านี้ต้องมีการบังคับใช้ และต้องมีการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมเพื่อยับยั้งการละเมิดกฎหมายจราจรทางบก

ส่วนกลยุทธ์การบังคับใช้กฎหมาย ควรมีการสื่อสารกับประชาชนโดยข้อความที่เข้าใจง่าย เพื่อให้มั่นใจว่าประชาชนจะเข้าใจข่าวสารและสนับสนุนมาตรการรวมทั้งการมีส่วนร่วมโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามกฎหมายในวงกว้างที่สุด อีกด้านหนึ่ง ควรมีการป้องกันการทุจริตในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่ทำให้การสนับสนุนของประชาชนและประสิทธิภาพของกฎหมายอ่อนแอลง

ปัจจัยอื่น รวมทั้งการคิดเบี้ยประกันตามประวัติของผู้ขับขี่ สร้างแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับการจราจรที่ใช้บังคับอยู่ องค์กรภาครัฐและเอกชนสามารถช่วยทำระเบียบข้อบังคับที่ทำให้การใช้รถขององค์กรปลอดภัยมากขึ้น อาทิ การอนุญาตให้ไปถึงที่หมายล่าช้าได้ตามสมควรเพื่อป้องกันการเร่งความเร็ว การจำกัดชั่วโมงทำงานของพนักงานส่งของ และการติดตามตรวจสอบพฤติกรรมรถของผู้ขับขี่โดยใช้อุปกรณ์ควบคุม เช่น อุปกรณ์ควบคุมความเร็วและอุปกรณ์บันทึกความเร็วและระยะทาง

ข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนการใช้ถนนอย่างปลอดภัย

- การตรากฎหมายความปลอดภัยทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย
 - กำหนดอัตราความเร็วสูงสุดโดยพิจารณาตามประเภทและลักษณะการใช้งานของถนน
 - กำหนดค่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่ถือว่ากระทำผิดตามกฎหมาย (blood alcohol concentration [BAC] limit) เพื่อป้องกันไม่ให้ขับขี่ขณะสมรรถภาพของร่างกายไม่พร้อม (ขับขี่ขณะอยู่ภายใต้อิทธิพลแอลกอฮอล์ หรือสารเสพติด) โดยออกข้อกำหนดเฉพาะสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่และผู้ประกอบอาชีพขับรถ
 - บังคับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน (เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และหมวกนิรภัย)
 - จำกัดการใช้อุปกรณ์มือถือขณะขับขี่
 - จัดตั้งหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายโดยเฉพาะและจัดการฝึกอบรมและเตรียมอุปกรณ์ไว้อย่างเพียงพอสำหรับการดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย
- กำหนดกฎจราจรและหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่
 - กำหนดกฎจราจรและระเบียบวินัยผู้ใช้ถนน และควรมีการปรับปรุงข้อบังคับเหล่านี้เป็นประจำ
 - เผยแพร่ข้อมูลและให้ความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับจราจร
 - กำหนดเกณฑ์อายุขั้นต่ำและค่าวัดสายตาสำหรับผู้ขับขี่
 - ดำเนินการทดสอบความสามารถของผู้ขับขี่สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่และการใช้ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่อย่างเป็นลำดับขั้น (graduated driver licensing) สำหรับผู้ขับขี่มือใหม่
 - กำหนดระยะเวลาทำงานสูงสุดและระยะเวลาหยุดพักขั้นต่ำสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถ
 - รถทุกคันจะต้องทำ พ.ร.บ. คัมครองผู้ประสภัยจากรถ
- ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของถนนที่คำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกกลุ่มและส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย ประกอบด้วย
 - ป้ายถนนและเครื่องหมายบนผิวถนนที่เห็นได้ชัดและเข้าใจง่าย
 - การใช้วงเวียนและการออกแบบที่ช่วยชะลอความเร็วของการจราจร เช่น เนินชะลอความเร็ว
 - การแยกผู้ใช้ถนนออกจากกันตามประเภท เช่น การใช้เลนจักรยานที่มีเครื่องป้องกัน และ เขตเฉพาะสำหรับคนเดินถนน
- ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย ประกอบด้วย
 - เข็มขัดนิรภัยอัตโนมัติและเสียงเตือนคาดเข็มขัดนิรภัย
 - ระบบควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (intelligent speed assistance)
 - เทคโนโลยีที่สามารถปิดระบบส่งข้อความและ/หรือการใช้งานอย่างอื่นที่ทำให้เสียสมาธิขณะขับขี่

การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ

การรักษาพยาบาลและช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นการทำงานแข่งกับเวลา นั้นหมายความว่าความล่าช้าเพียงไม่กี่นาทีอาจหมายถึงความแตกต่างระหว่างความเป็นกับความตาย ด้วยเหตุนี้ ผู้บาดเจ็บควรได้รับการรักษาพยาบาลแบบบูรณาการอย่างเหมาะสม จากการประสานความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบโดยเร็วที่สุดหลังเกิดอุบัติเหตุ ระบบสนับสนุนการปฏิบัติงานอย่างเหมาะสมประกอบด้วยระบบแจ้งเหตุ (เช่น เบอร์โทรศัพท์หมายเลขเดียวกันทั่วประเทศ) ที่เชื่อมต่อกับผู้เกี่ยวข้องที่สามารถส่งหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่เหมาะสมพร้อมกับบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมแล้วและอุปกรณ์ที่จำเป็นไปยังสถานที่เกิดเหตุ และทีมกู้ชีพอาจเดินทางไปกับรถพยาบาลหรือเฮลิคอปเตอร์ (ตามความจำเป็น)

การอบรมอาสาฉุกเฉินชุมชน (community first-responder) ควรได้รับการสนับสนุนเพื่อให้เข้าถึงอุปกรณ์ช่วยชีวิตขั้นพื้นฐานได้ภายในเวลาที่เหมาะสม โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีบริการรักษาพยาบาลเบื้องต้นไม่มากนัก และการตอบสนองหลังเกิดเหตุกินเวลานาน กลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสมสำหรับการเข้ารับการฝึกอบรมเป็นอาสาฉุกเฉินชุมชน ได้แก่ เจ้าหน้าที่เผชิญเหตุฉุกเฉินที่ไม่ใช่บุคลากรทางการแพทย์ เช่น ตำรวจและเจ้าหน้าที่ดับเพลิง และบุคคลอื่นที่ประกอบอาชีพที่ทำให้พวกเขาอยู่ในสถานที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อย ๆ เช่น ผู้ประกอบอาชีพขับรถ ได้แก่ คนขับรถแท็กซี่และพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของบุคคลที่ไปถึงสถานที่เกิดเหตุก่อน ประเทศต่าง ๆ ควรออกมาตรการคุ้มครองทางกฎหมายสำหรับคนเหล่านี้ (เช่น กฎหมายคุ้มครองพลเมืองดี)

เนื่องจากบริการเหล่านี้ สามารถลดจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนไม่ให้เป็นผู้พิการไปตลอดชีวิต ดังนั้น ควรจัดให้มีระบบปรับปรุงการให้บริการหรือการเข้าถึงบริการฟื้นฟูสมรรถภาพทางกายสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งหมายถึงการบรรจุเวชศาสตร์ฟื้นฟูในระบบการรักษาพยาบาลผู้ป่วยระยะเยียบพลัน โดยจัดให้มีบริการฟื้นฟูสมรรถภาพทางกายในการดูแลผู้ป่วยระดับปฐมภูมิและจัดให้มีระบบสนับสนุนทางการเงินที่เหมาะสม (เช่น พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) การจัดให้มีการคุ้มครองผู้พิการเพื่อป้องกันไม่ให้สูญเสียงานที่ทำอยู่หรือได้รับการจ้างเข้าทำงานใหม่ หากมีสิ่งจูงใจสำหรับนายจ้างเหล่านี้จะช่วยบรรเทาผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจจากภาวะทุพพลภาพถาวร

นอกจากนี้ ควรจัดให้มีระบบการสนับสนุนที่ตอบสนองความจำเป็นทุกด้านสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัว เพื่อให้เกิดความยุติธรรม รัฐบาลควรจัดทำระบบการสืบสวนอุบัติเหตุโดยทีมสหวิชาชีพ ถ้าจำเป็น ก็ควรให้ความช่วยเหลือทางการเงินและสังคมแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวด้วยเพื่อไม่ให้พวกเขาถูกผลักดันเข้าสู่วิกฤตทางการเงิน เนื่องจากบางกรณีการรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพทางกายที่กินเวลานานมีค่าใช้จ่ายมาก หรืออุบัติเหตุทำให้สูญเสียผู้หาเลี้ยงครอบครัว



กรอบข้อเสนอแนะที่ 5

ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ

- จัดให้มีระบบแจ้งเหตุเพื่อให้ผู้บาดเจ็บได้รับการความช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ
 - หมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉินเบอร์เดียวทั่วประเทศ
 - ระบบการประสานงานเพื่อส่งทีมกู้ชีพกู้ภัย (เจ้าหน้าที่ดับเพลิง ตำรวจ รถพยาบาล)
- สร้างความสามารถช่วยเหลือผู้บาดเจ็บในกลุ่มผู้ขับขี่ที่ไม่ใช่บุคลากรทางการแพทย์
 - จัดการฝึกอบรม EMS ขั้นพื้นฐานสำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่ใช่บุคลากรทางการแพทย์ เช่น ผู้ให้บริการแท็กซี่และขนส่งสาธารณะ ตำรวจ เจ้าหน้าที่ดับเพลิง ฯลฯ
 - ตรากฎหมายคุ้มครองพลเมืองดี (Good Samaritan Law) เพื่อคุ้มครองผู้ขับขี่ที่ไม่ใช่บุคลากรทางการแพทย์
- ปรับปรุงการรักษาพยาบาลโดยบุคลากรทางการแพทย์
 - จัดทำทะเบียนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (trauma registry) ในสถานพยาบาลเพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการบาดเจ็บและวิธีการรักษาพยาบาล
 - เสริมสร้างศักยภาพของบริการ/การรักษาพยาบาลเบื้องต้น การรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพทางกาย และกำหนดบริการรักษาพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินขั้นพื้นฐานสำหรับสถานพยาบาลแต่ละระดับในระบบสาธารณสุข
 - เข้าถึงบริการผ่าตัดและรักษาพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมง (ไม่คำนึงถึงความสามารถในการจ่ายค่ารักษา) ซึ่งมีความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและอุปกรณ์ตลอดเวลา
 - จัดให้มีบริการฟื้นฟูสมรรถภาพทางกายเพื่อป้องกันภาวะทุพพลภาพถาวร
- กำหนดข้อบังคับสำหรับการสืบสวนหลังเกิดอุบัติเหตุรถชนโดยทีมสหวิชาชีพ
 - กำหนดให้มีการสืบสวนอุบัติเหตุรถชนที่มีผู้บาดเจ็บสาหัสและผู้บาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิตเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบ การตัดสินใจกำหนดยุทธศาสตร์ ป้องกันและเพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวได้รับความเป็นธรรมในกระบวนการพิจารณาคดี
 - สร้างระบบการประสานงานสำหรับการสืบสวนหลังเกิดอุบัติเหตุและการใช้ข้อมูลร่วมกันโดยภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
 - สร้างระบบสนับสนุนทางการเงินที่เหมาะสม เช่น แผนประกันภัยสำหรับผู้ใช้นถนน (เช่น พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ)
- มอบความช่วยเหลือทางสังคม ความช่วยเหลือในการพิจารณาคดี และความช่วยเหลือทางการเงิน (ตามสมควร) แก่ครอบครัวผู้สูญเสียและผู้รอดชีวิต



ตอนที่ 3



สิ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินการ

การดำเนินการตามระบบความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพเป็นพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการบรรลุเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษหน้า มาตรการต่าง ๆ ควรถูกกำหนดตามหลักฐานเชิงประจักษ์ และถ้าเป็นไปได้ ควรใช้การวิจัยเพื่อการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เป็นแนวทางในการปรับใช้ มาตรการที่ผ่านการพิสูจน์แล้วว่ามีความมีประสิทธิภาพในบริบทท้องถิ่น

การสนับสนุนทางการเงิน

ในประเทศส่วนมาก ความปลอดภัยทางถนนได้รับเงินสนับสนุนน้อยเกินไป การลงทุนระยะยาวอย่างยั่งยืนเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนที่ปลอดภัยและมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยยกระดับความปลอดภัยทางถนน มีโอกาสสำคัญ ที่เราสามารถใช้จ่ายเงินจากการลงทุน ในภาคการขนส่ง โดยเฉพาะการวางแผนการขนส่งและโครงสร้าง การขนส่ง สาธารณะ การก่อสร้างถนน และการควบคุมดูแลและบำรุงรักษาระบบการจราจร อย่างไรก็ดี แทนที่จะพิจารณาว่าความปลอดภัยทางถนนเป็น “ส่วนเสริม” ในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในภาคการขนส่ง ความปลอดภัยทางถนนต้องเป็นองค์ประกอบสำคัญในการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับภาคการขนส่ง

ความรับผิดชอบเบื้องต้นในการระดมทุนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบของรัฐบาล แหล่งเงินทุนที่ยั่งยืนมักเป็นแหล่งเงินทุนในประเทศ มีความชัดเจนและเชื่อมโยงกับกิจกรรมที่เงินทุนสนับสนุน ขับเคลื่อนด้วยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อภาคธุรกิจ เป็นแหล่งเงินทุนที่ระดมทุนและบริหารจัดการได้ง่าย และเป็นแหล่งเงินทุนที่เป็นที่ยอมรับของสาธารณชนและนักการเมือง แหล่งเงินทุนที่ยั่งยืน ได้แก่ งบประมาณที่รัฐบาลและหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นจัดสรร ค่าธรรมเนียมที่เก็บจากผู้ใช้น้ำ การจัดเก็บภาษีจากภาคเอกชน เงินส่วนเกินจากระบบประกันภัยของรัฐ ค่าปรับจราจร และพันธบัตรเพื่อสังคม (social impact bond)

อย่างไรก็ตาม เพื่อเริ่มดำเนินงานตามมาตรการที่เสนอแนะในแผนการนี้ อาจต้องจัดตั้งกองทุนที่สนับสนุนเงินทุนระยะสั้น (short-term bridging fund) มีแหล่งเงินทุนมากมายที่จะช่วยผลักดันการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในระยะเริ่มต้นได้ โดยเฉพาะในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง

แหล่งเงินทุนดังกล่าวประกอบด้วยสถาบันให้กู้ยืมเงินแบบพหุภาคี เงินสนับสนุนจากภาคเอกชน การระดมทุนจากการจำหน่ายสินค้าหน่วยงานผู้ให้ทุนในต่างประเทศ และเงินบริจาคเพื่อการกุศลจากมูลนิธิและบุคคล

กรอบกฎหมาย

ตราสารทางกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติเป็นรากฐานสำคัญให้ประเทศต่าง ๆ สร้างกรอบและระบบกฎหมายของประเทศที่เกื้อหนุนความปลอดภัยทางถนนและส่งเสริมระบบการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ ตราสารทางกฎหมายของสหประชาชาติประกอบด้วย

- อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 และฉบับก่อนหน้า อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1949 ซึ่งส่งเสริมระบบการจราจรระหว่างประเทศและเพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ข้อบังคับจราจรตามแนวทางเดียวกัน
- อนุสัญญาว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ซึ่งกำหนดเครื่องหมายและสัญญาณจราจรที่รัฐภาคีเห็นพ้องร่วมกัน
- ข้อตกลง ค.ศ. 1958 ว่าด้วยการใช้กฎระเบียบทางเทคนิคสากลของสหประชาชาติสำหรับยานพาหนะติดล้อ รวมทั้งอุปกรณ์และชิ้นส่วนที่ติดตั้งและ/หรือใช้ได้ในยานพาหนะติดล้อและเงื่อนไขสำหรับการรับรองการอนุมัติซึ่งกันและกันตามหลักเกณฑ์ของกฎระเบียบของสหประชาชาติเหล่านี้ ซึ่งถือเป็นกรอบทางกฎหมายสำหรับการยอมรับกฎระเบียบสากลของสหประชาชาติที่กำหนดไว้เป็นกฎระเบียบที่ใช้สำหรับยานพาหนะติดล้อที่ผลิตขึ้นมา โดยเฉพาะกฎระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม
- ข้อตกลง ค.ศ. 1997 ว่าด้วยการใช้เงื่อนไขการตรวจสอบทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะติดล้อและการรับรองการตรวจสอบดังกล่าวซึ่งกันและกัน ซึ่งถือเป็นกรอบทางกฎหมายสำหรับการตรวจสอบยานพาหนะติดล้อและการยอมรับใบรับรองการตรวจสอบซึ่งกันและกันสำหรับการใช้ยานพาหนะข้ามเขตแดน

- ข้อตกลง ค.ศ. 1998 ว่าด้วยการกำหนดกฎระเบียบทางเทคนิคสากลสำหรับยานพาหนะติดล้อ รวมทั้งอุปกรณ์และชิ้นส่วนที่ติดตั้งและ/หรือใช้ได้ในยานพาหนะติดล้อ ซึ่งถือเป็นแนวทางสำหรับการกำหนดกฎระเบียบทางเทคนิคสากลสำหรับยานพาหนะว่าด้วยสมรรถนะด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม
- ข้อตกลง ค.ศ. 1957 ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ข้อตกลง Agreement concerning International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) ซึ่งกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่ครอบคลุมข้อกำหนดสำหรับการดำเนินการ การฝึกอบรมคนขับรถ และการสร้างยานพาหนะ ซึ่งนำไปปรับใช้เพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบจากการอุบัติเหตุรถชนที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายได้

เพื่อให้ข้อตกลงเหล่านี้ได้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ การดำเนินการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนต้องดำเนินต่อไป ภายหลังการเข้าร่วมภาคีในสัญญา หรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศในขั้นตอนต่อไป ต้องถ่ายโอนเนื้อหาจากอนุสัญญาลงในกฎหมายและระบบต่างๆ ของประเทศหรือภูมิภาค เพื่อให้กฎหมายและระบบดังกล่าวมีผลในทางปฏิบัติและถูกนำไปบังคับใช้โดยหน่วยงานตำรวจจราจรและหน่วยตรวจสอบการจราจร



การจัดการความเร็ว

การจัดการความเร็วมีความสำคัญมากต่อการดำเนินงานตามแนวทางวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย การจัดการความเร็วซึ่งเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานในหลายส่วนและต้องอาศัยการบริหารจัดการโดยใช้มาตรการที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบต่าง ๆ ของแนวทางวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย เช่น ระบบการเดินทางหลายรูปแบบ (multimodal transport) การวางแผนการใช้ประโยชน์ผังเมือง โครงสร้างพื้นฐาน การออกแบบยานยนต์ และพฤติกรรมผู้ใช้ถนน การจัดการความเร็วที่เหมาะสมไม่เพียงมีผลโดยตรงในการลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อประสิทธิภาพของมาตรการความปลอดภัยอื่น ๆ ด้วย ตัวอย่างเช่น ยานพาหนะที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานตามข้อกำหนดยานยนต์ของสหประชาชาติหรือข้อกำหนดมาตรฐานเทียบเท่าของประเทศ ได้รับการออกแบบเพื่อลดแรงปะทะจากการชนด้านข้าง ที่ส่งผลต่อผู้โดยสารหรือคนเดินถนนในระดับที่ไม่ทำให้เสียชีวิต โดยใช้อัตราความเร็ว 50 กม./ชม. ดังนั้น ระบบความปลอดภัยอาจจำกัดอัตราความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. หรือ ต่ำกว่า สำหรับถนนที่มีทางแยกซึ่งคาดว่าจะเกิดการชนด้านข้าง

สำหรับเขตเมืองที่มีประชากรหนาแน่น มีข้อมูลที่บ่งชี้แน่ชัดว่าแม่ถนนและยานพาหนะที่ออกแบบดีที่สุดก็ไม่สามารถรับประกันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน ขณะที่ใช้อัตราความเร็วเกินกว่า 30 กม./ชม. ซึ่งเป็นอัตราความเร็วที่ไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง ที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นพ้องกันทั่วโลก ด้วยเหตุนี้ ในเขตเมืองที่มีผู้ใช้ถนนร่วมกัน ทั้งผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ขับขี่จักรยาน

และจักรยานยนต์ รวมถึงคนเดินถนน ตามสัดส่วนที่คาดการณ์ได้ ดังนั้นจึงควรกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดไม่เกิน 30 กม./ชม. เว้นแต่มีหลักฐานแน่ชัดที่สนับสนุนให้อัตราความเร็วที่สูงกว่านี้

มาตรการจัดการความเร็วอาจจะถูกนำไปพิจารณาในการดำเนินงานที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งครอบคลุมถึงด้านการออกแบบและวิศวกรรมถนน เช่น การใช้เนินชะลอความเร็ว ทางข้ามแบบยกระดับ (raised platform crossing) วงเวียน เกาะกลางแนวหยัก (chicane) และอัตราความเร็วที่ปลอดภัย ด้านมาตรการสำหรับรถยนต์ เช่นการจำกัดความเร็ว ระบบควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Assistance) และ ด้านการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่นกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการส่งเสริมที่ยับยั้งการใช้ความเร็วอย่างมีประสิทธิภาพ การบูรณาการมาตรการย่อยในบริบทต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดเหล่านี้ จะปรับปรุงการจัดการความเร็วและช่วยให้บรรลุผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น มาตรการวิศวกรรมถนนเหมาะสมสำหรับบริบทที่มีการใช้ความเร็วต่ำมากกว่าบริบทที่มีการใช้ความเร็วสูง การใช้มาตรการยานพาหนะอาจกินเวลานานกว่าจะเกิดความคุ้มค่ากับค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะในประเทศที่มีการนำเข้ารถใช้แล้วเป็นส่วนใหญ่ และการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้ระบบอัตโนมัติ (automated enforcement) เป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในประเทศที่มีปัญหาการทุจริตน้อย และมีระบบการพิจารณาคดีและระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

30

การพัฒนาศักยภาพ

การพัฒนาศักยภาพของทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และสถาบันวิจัย เนื่องจากการขาดความรู้ของผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการสร้างถนน ยานพาหนะ และพฤติกรรมผู้ใช้ถนน ให้ปลอดภัยมากขึ้น และความรู้ด้านการออกแบบและควบคุมดูแลระบบช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญในหลายประเทศ นอกจากนี้ หลายประเทศและหลายเมืองยังคงขาดความเชี่ยวชาญในการประยุกต์หลักการของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยตามบริบทท้องถิ่น รวมถึงการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนน และการทำการวิจัยความปลอดภัยทางถนนที่มีคุณภาพ

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัยทางถนนถูกบรรจุเป็นเนื้อหาในหลักสูตรหลายสาขาของสถาบันการศึกษา เช่น การสาธารณสุข การขนส่ง

และการวางผังเมือง การรับรองให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นสาขาวิชาที่มีการจัดการเรียนการสอนในสถาบันระดับอุดมศึกษาและการพัฒนาวิชาชีพ ด้านนี้ อาจเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความรอบรู้และประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การจัดหลักสูตรระยะสั้นและกิจกรรมการศึกษานอกระบบก็มีส่วนช่วยพัฒนาความสามารถอีกด้วย เช่น การบริหารและดำเนินโครงการ ส่วนเครือข่ายผู้ประกอบการอาชีพและประชาคมนักปฏิบัติการในวิชาชีพนี้ ก็เป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนผู้ประกอบการอาชีพและการเสริมสร้างความรู้อย่างต่อเนื่อง ยิ่งไปกว่านั้น การอบรมผู้ประกอบการอาชีพในสาขาที่เกี่ยวข้อง เช่น วารสารศาสตร์ อาจเป็นวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพของกิจกรรมประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ และการสนับสนุนทางนโยบายเพื่อเกื้อหนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นมิติทางเพศในการวางแผนงานการเดินทาง

ประเด็นความปลอดภัยทางถนนถูกนำไปใช้ ต่อ ผู้ชายและผู้หญิงในแง่มุมที่ต่างกัน เนื่องจากเหตุผลทางกายภาพ พฤติกรรม และสังคม แม้ว่าผู้หญิงจะมีโอกาสเสี่ยงสูงในระหว่างการชน แต่ก็มีโอกาสเสียชีวิตได้น้อยกว่าผู้ชายมาก ผู้หญิงมักจะเสียชีวิตในสถานการณ์ที่แตกต่างออกไป โดยที่ผู้หญิงจะอยู่ในฐานะเป็นคนเดินถนนและผู้โดยสารรถยนต์มากกว่าที่ผู้หญิงเป็นคนขับรถยนต์และผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ข้อเท็จจริงนี้แสดงให้เห็นว่าผู้ชายใช้รถในการเดินทาง มากกว่าอย่างมีนัยสำคัญและบ่งชี้ถึงความแตกต่างระหว่างเพศในแง่พฤติกรรมเสี่ยง มีผลวิจัยที่ระบุว่าผู้ชายที่เพศชายมีความเสี่ยงสูงกว่าเพศหญิง 2-4 เท่าต่อระยะทาง 1 กม. และยังพบว่าผู้ชายมักมีรูปแบบการเดินทางที่อันตราย รวมถึงอาชีพที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ความแตกต่างด้านเพศ มีผลต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมาก กล่าวคือ ผู้หญิงมีความเสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บสาหัสเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนสูงกว่าร้อยละ 47 เมื่อเทียบกับผู้ชาย และมีความเสี่ยงจากการบาดเจ็บกล้ามเนื้อและเนื้อเยื่อบริเวณต้นคอจากการเคลื่อนไหวอย่างฉับพลันเนื่องจากสาเหตุรถชน (whip lash) สูงกว่า 5 เท่า ความแตกต่างทางเพศในแง่ลักษณะทางกายภาพ อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้หญิงได้รับบาดเจ็บสูงกว่าผู้ชาย จากการทดสอบการชนส่วนใหญ่ที่ประเมินความปลอดภัยของผู้โดยสารรถยนต์มักใช้หุ่นผู้ชายที่มีรูปร่างขนาดปานกลาง ดังนั้น การทดสอบจึงไม่สะท้อนถึงลักษณะทางกายภาพ และไม่สามารถตอบสนองความจำเพาะของเพศหญิง

ดังนั้น ควรพิจารณาประเด็นต่อไปนี้ในการดำเนินการตามระบบความปลอดภัย

- กรอบนโยบายการเดินทางต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยทั้งสำหรับเพศชายและหญิงเพื่อให้ทุกคนมีโอกาสใช้ระบบการเดินทางที่ปลอดภัย มั่นคง เข้าถึงง่าย เชื่อถือได้ และยั่งยืนร่วมกัน และมีส่วนร่วมในระบบการเดินทางโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ
- ส่งเสริมบทบาทของผู้หญิงในภาคการขนส่งและกระบวนการดำเนินงาน เช่นการเป็นผู้ประกอบการกิจการในระบบขนส่ง การเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในการพัฒนาระบบกฎระเบียบและนโยบาย วิศวกรและนักออกแบบ และเป็นผู้มีบทบาทในทุกขั้นตอนของกระบวนการนี้
- มุ่งเน้นเรื่องมิติความแตกต่างทางเพศเพิ่มขึ้น ในส่วนที่เกี่ยวกับการออกแบบและการก่อสร้างของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่ง ตัวอย่างเช่น ในการออกแบบยานพาหนะ ปรับการออกแบบให้รองรับความแตกต่างทางกายศาสตร์ (ergonomics) ระหว่างเพศชายและหญิง หุ่นจำลอง EvaRID เป็นตัวอย่างที่ดีที่แสดงถึงแนวทางการดำเนินการมิติทางเพศ เมื่อหุ่นจำลองนี้ได้ผ่านการทดสอบและอนุมัติสำหรับการใช้ในการทดสอบการชนตามที่กฎระเบียบความปลอดภัยกำหนด (regulatory testing)

การปรับใช้เทคโนโลยีสำหรับระบบความปลอดภัย

ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์อย่างรวดเร็วและถึงแม้ยังมีความไม่แน่นอนของศักยภาพของเทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นใหม่เหล่านี้ ระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ขั้นสูง (advanced driver assistance system) อันประกอบด้วยระบบควบคุมการทรงตัว (electronic stability control) ระบบเตือนเมื่อรถเบี่ยงออกนอกเลน (lane change warning) และระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ (automatic emergency braking) ได้ช่วยชีวิตผู้คนจำนวนมากในหลายประเทศแล้ว ในขณะนี้ยังคงมีการพัฒนาระบบควบคุมการทำงานของรถยนต์โดยอัตโนมัติที่จะช่วยชีวิตคนเพิ่มขึ้นอีกมาก นอกจากนี้ ในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง เทคโนโลยียานยนต์สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้ด้วย เช่น การรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ เทคโนโลยีสื่อสาร (ที่อาจพัฒนาขึ้นมาให้เหมาะกับระบบการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีอยู่ทั่วไปเกือบทุกหนทุกแห่ง) อาจช่วยให้ผู้เห็นเหตุการณ์สามารถปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีระบบรถพยาบาลไม่พร้อม เทคโนโลยีสามารถแนะนำเส้นทางส่งผู้ประสบอุบัติเหตุไปยังโรงพยาบาลใกล้ที่สุดที่สามารถรองรับการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรง

นอกจากนั้น การส่งข้อมูลจากรถสู่อุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐาน สามารถช่วยให้การเดินทางปลอดภัยขึ้น และตอบโจทย์การพัฒนาอย่างยั่งยืน ความสามารถนี้มีประโยชน์มาก โดยเฉพาะสำหรับคนเดินถนน ผู้ใช้จักรยาน และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เทคโนโลยีที่คล้ายกันสามารถช่วยวางแผนเส้นทางการเดินทางเพื่อลดความแออัด การปล่อยไอเสีย และเพิ่มความปลอดภัยได้มากที่สุด เทคโนโลยีสื่อสารและโลจิสติกส์สามารถช่วยลดความจำเป็นในการเดินทางด้วยการเพิ่มช่องทางการติดต่อของธุรกิจและผู้คน ระบบอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยเอื้ออำนวยให้การส่งสินค้าและสิ่งของสะดวกปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

การกระตุ้นการพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัยที่เหมาะสมกับบริบทที่หลากหลายเป็นส่วนหนึ่งของความท้าทายที่ผู้นำประเทศเผชิญอยู่ อีกส่วนหนึ่งเป็นความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการปฏิวัติเทคโนโลยีและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น (ทั้งด้านบวกและลบ) ต่อความปลอดภัยทางถนน ความสามารถติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีสื่อสารระบบไร้สาย (mobile technology) ประเภทอื่นที่เพิ่มขึ้น จะสร้างโอกาสและความท้าทายใหม่ ๆ ที่จำเป็นต้องมีการประเมินและปรับปรุงนโยบาย กฎระเบียบ และกฎหมาย จรรยาบรรณการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น



มุ่งเน้นไปที่กลุ่มประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางคิดเป็นร้อยละ 90 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ทั้งๆ ที่ประเทศเหล่านี้มียานพาหนะน้อยกว่าร้อยละ 60 ของจำนวนยานพาหนะทั่วโลก ดังนั้น เพื่อบรรลุเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัย เราต้องให้การสนับสนุนแก่ประเทศเหล่านี้เพิ่มขึ้น แม้ว่าจะมีความท้าทายต่าง ๆ ที่ชัดเจน แต่ประเทศรายได้ต่ำและปานกลางก็สามารถแก้ไขสถานการณ์ได้ทันทีโดยไม่ต้องใช้มาตรการแบบเดิมที่ไม่คำนึงถึงภาพรวม เพื่อแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน แต่เปลี่ยนไปใช้แนวทางแบบบูรณาการที่ส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยและตอบโจทย์การเดินทางอย่างยั่งยืน (sustainable transport) ในขณะที่ประเทศรายได้สูง (โดยเฉพาะประเทศที่พึ่งพาการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาก) เผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ เช่น การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่งเพื่อลดการเปลี่ยนแปลงทางสถานะภูมิอากาศและการแก้ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากการไม่ออกกำลังกาย ประเทศรายได้ต่ำและปานกลางอาจลงทุนในระบบการเดินทางหลากหลายรูปแบบอันเป็นส่วนหนึ่งในแผนการพัฒนาแบบบูรณาการได้ตั้งแต่บัดนี้

นอกจากการแลกเปลี่ยนบทเรียนและการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคจากประเทศรายได้สูง (ผ่านองค์กรเพื่อการพัฒนาระดับทวิภาคี) องค์กรผู้ให้ทุนทวิภาคี และองค์กรเอกชนผู้ให้ทุน ควรมีข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยทาง

ถนนและปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ เพื่อให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนการพัฒนา ในทำนองเดียวกัน บริษัทระดับโลกที่ประกอบธุรกิจในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางควรตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยของกิจการและวางระบบเพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนในห่วงโซ่คุณค่า (value chain) ของบริษัท การยึดมั่นในหลักการความปลอดภัยทางถนนและการปฏิบัติตามหลักการ ของภาคเอกชนในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง ควรมีความเข้มงวดเช่นเดียวกับภาคเอกชนในประเทศรายได้สูง ไม่ว่าสภาพแวดล้อมทางกฎระเบียบในประเทศที่ดำเนินกิจการเป็นเช่นไร

ความหลากหลายในแง่บริบทและสถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศรายได้ต่ำและปานกลางตอกย้ำถึงความสำคัญของความร่วมมือระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ซึ่งแสดงถึงโอกาสที่ประเทศต่าง ๆ จะกำหนดเป้าหมายและ/หรือกลยุทธ์ระดับภูมิภาคร่วมกันเพื่อแก้ปัญหาที่ประสบเหมือนกัน ในสถานการณ์เช่นนี้ การประสานความร่วมมือ จึงเป็นโอกาสให้แต่ละประเทศสะท้อนปัญหาให้เกิดการรับรู้ในวงกว้าง เมื่อจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรระดับภูมิภาคขึ้นมาแล้ว ประเทศต่าง ๆ จะสามารถสร้างอำนาจต่อรองในการติดต่อเจรจากับองค์กรทวิภาคีและองค์กรระดับโลก





ความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน

แม้หน่วยงานรัฐบาลเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการออกแบบระบบการเดินทางที่ปลอดภัยและดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน แต่บทบาทและอิทธิพลของผู้เกี่ยวข้องกลุ่มอื่น ๆ ก็เป็นส่วนสำคัญของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยเช่นกัน ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม นักวิชาการ และบุคคลหรือองค์กรอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ สามารถสนับสนุนได้

หลายทาง พลังความร่วมมือทั่วโลกขององค์กรภาครัฐและเอกชนที่ใช้แนวทางปฏิบัติเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนการสนับสนุนอย่างเป็นทางการ การแสดงบทบาทผู้นำ และการเสริมพลังซื้อ นับว่าสำคัญยิ่ง

บทบาทของรัฐบาล

ความปลอดภัยของพลเมืองเป็นความรับผิดชอบหลักของรัฐบาล หน่วยงานราชการและหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากและผลตอบแทนที่ได้รับจากความปลอดภัยก็มีมากขึ้นกัน รัฐบาลควรพิจารณาว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นสำคัญที่สุดทางการเมืองและยอมรับว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นสินค้าสาธารณะ (public good) อันทรงคุณค่า สิ่งที่สำคัญมากที่บ่งชี้ถึงเจตนาธรรมทางการเมืองคือระดับเงินทุนสนับสนุนจากทุกภาคส่วนที่จัดสรรเพื่อตอบสนองการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ รัฐบาลมีส่วนความรับผิดชอบในการกำหนดปัญหาสำคัญที่ต้องดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วนไว้ในแผนชาติ ที่รับฟังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและจากข้อมูล

ของประเทศ รัฐบาลยังมีความรับผิดชอบในระบบการประสานงาน และระบบการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถชน ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ

ดังนั้น บทบาทหลักของรัฐบาลในฐานะผู้นำและผู้ประสานงานการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศจำเป็นต้องดำรงอยู่ตลอด ถึงแม้ว่ารัฐบาลและบุคคลหรือองค์กรอื่นมีความรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินมาตรการต่อไปนี้

- จัดทำกรอบทางกฎหมายสำหรับความปลอดภัยทางถนนและออกคำสั่งที่มีผลทางกฎหมายสำหรับการทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในและนอกสังกัดรัฐบาล

- จัดทำแผนปฏิบัติการที่มีเป้าหมายและการติดตามการดำเนินงาน ตรวจสอบกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรต่าง ๆ และจัดสรรเงินทุนสนับสนุนการดำเนินงานอย่างเพียงพอ
- ส่งเสริมการปฏิบัติตามมาตรฐาน เช่น วิธีการจัดซื้อที่ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการ
- ประสานการดำเนินกิจกรรมเหล่านี้

การรายงานผลการดำเนินงานให้สาธารณชนทราบโดยหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นเงื่อนไขสำคัญในการสร้างความโปร่งใสและการแสดงภาระรับผิดชอบที่ตรวจสอบได้ (accountability) ส่วนหน่วยงานรัฐมีหน้าที่ทำให้สาธารณชนและส่งเสริม/บังคับผู้อื่นให้ปฏิบัติเหมือนกันตามนโยบายและดัชนีชี้วัดต่าง ๆ ได้แก่ จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

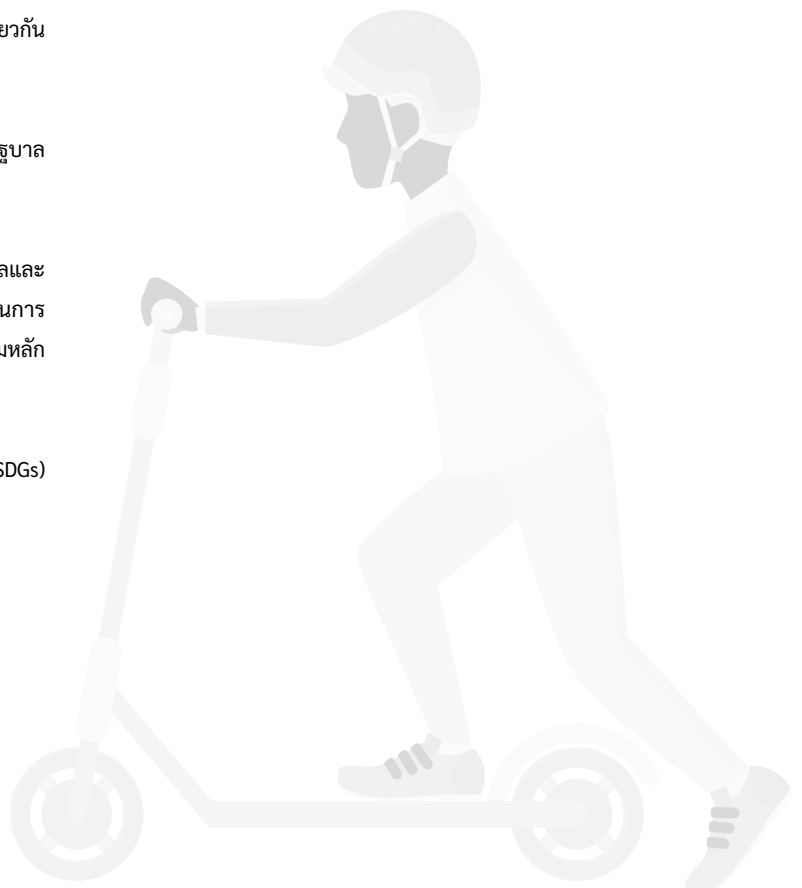
บทบาทของนักวิชาการ ภาคประชาสังคม และเยาวชน

ในสถาบันการศึกษาและกลุ่มประชาสังคมทั่วโลก มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนค่อนข้างมาก ที่สามารถช่วยเติมเต็มช่องว่างด้านความรู้ที่ขาดอยู่หลายด้าน (ซึ่งบางครั้งถูกละเลย) รวมทั้งช่วยดำเนินการตามนโยบายที่จำเป็นเพื่อการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยมีบทบาทสำคัญในการสร้างข้อมูลที่น่าเชื่อถือเพื่อช่วยให้รัฐบาลและหน่วยงาน/องค์กรอื่น ๆ เข้าใจลักษณะของปัญหาและเพื่อป้องกันปัญหา ผ่านการวิเคราะห์ทางระบาดวิทยาและความเสี่ยงและการใช้กลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพ ผ่านการทดสอบการใช้มาตรการและการวิจัยการดำเนินการมาตรการ ภาคประชาสังคมสามารถช่วยสะท้อนความคิดเห็นของนักวิชาการในวงกว้างโดยทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนและแสดงความคิดเห็นที่เป็นอิสระเพื่อผลักดันการเปลี่ยนแปลงทางสังคม นอกจากนี้ ภาคประชาสังคมสามารถสนับสนุนการกำหนดนโยบายด้วยการนำเสนอข้อเท็จจริงเพิ่มเติมและหยิบยกความคิดเห็นจากชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายขึ้นมาสู่วงอภิปราย

นอกจากทำให้รัฐบาลตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขและ ส่งเสริมความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีเป้าหมายเดียวกัน นักวิชาการและกลุ่มประชาสังคมสามารถทำหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- เป็นแหล่งข้อมูลความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญสำหรับชุมชน รัฐบาล และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น
- ช่วยทำให้เกิดการแสดงผลการรับผิดชอบที่ตรวจสอบได้ของรัฐบาลและหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นด้วยการเพิ่มอำนาจของชุมชนในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนและทำให้เกิดการกำกับดูแลตามหลักธรรมาภิบาล และ
- ช่วยผลักดันการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

มีเหตุผลสำคัญสองประการที่เยาวชนควรมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งในอนาคต ประการแรก เยาวชนเป็นกลุ่มอายุที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับหนึ่งของกลุ่มคนอายุ 5-29 ปี ประการที่สอง เยาวชนเป็นกลุ่มคนรุ่นหลัง ที่จะได้รับผลกระทบจากการตัดสินใจในวันนี้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ดังนั้น ควรมีการสอบถามถึงความต้องการด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มเยาวชน เพื่อช่วยพัฒนาระบบและระดมความคิดว่าจะมีวิธีการที่ดีขึ้นเช่นไรในการป้องกันกลุ่มเปราะบางที่อาจจะได้รับอุบัติเหตุมากที่สุด การหารือกับผู้นำเยาวชนจะช่วยสร้างความรู้สึกร่วมกันเป็นเจ้าของปัญหาร่วมกันด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น และพัฒนากลุ่มผู้สนับสนุน คนรุ่นใหม่ ด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีมุมมองทันสมัยเกี่ยวกับอนาคตของการเดินทาง



บทบาทของภาคเอกชน

บริษัทและธุรกิจเอกชนมีอิทธิพลต่อสังคมและระบบการขนส่งอย่างมาก ซึ่งเกิดขึ้นจาก กลุ่มผลิตภัณฑ์ ระบบการขนส่ง และวิธีการบริหารงานของบริษัท อิทธิพลของบริษัทต่อพนักงาน กลุ่มสัญญาจ้าง และศักยภาพในการจัดสรรเงินทุนสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน ธุรกิจและอุตสาหกรรมในทุกภาคส่วน ทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ สามารถช่วยผลักดันให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยปรับใช้หลักการวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย ให้เข้ากับห่วงโซ่มูลค่า (value chain) ในทุกส่วนของธุรกิจ รวมถึงวิธีปฏิบัติในกระบวนการจัดซื้อ ผลิต และกระจายสินค้า และรายงานผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในรายงานความยั่งยืน ตัวอย่างเช่น ธุรกิจอาจจะระบุข้อกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญากับผู้ผลิต ผู้จัดจำหน่าย และผู้จัดหาสินค้า ดังต่อไปนี้

- กำหนดระดับความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมถึงรถจักรยานยนต์ สำหรับรถขนส่งของบริษัทที่ใช้ในการให้บริการขนส่ง
- กำหนดว่าพนักงานขับรถขนส่งของ รวมถึงพนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ และยานยนต์ประเภทอื่น ๆ ต้องผ่านการอบรมผู้ขับขี่แล้ว
- คาดหวังให้ ผู้ผลิต ผู้จัดจำหน่าย และผู้จัดหาสินค้า จะต้องตรวจสอบผลการดำเนินงาน และรายงานผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเอง และ
- กำหนดมาตรฐานตารางเวลาการทำงานและการวางแผนการปฏิบัติงานในการใช้ยานพาหนะ เพื่อจัดการกับความเหนื่อยล้าของพนักงานขับรถ และลดความเสี่ยงการใช้ยานพาหนะบนถนน เพื่อปรับปรุงเวลาในการเดินทาง

บริษัทผู้ผลิตยานยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องสามารถสนับสนุนการผลิตยานพาหนะที่มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยโดยไม่ต้องคำนึงถึงตลาดจัดจำหน่าย ธุรกิจเหล่านี้สามารถส่งเสริมเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยที่ปรับใช้ให้เหมาะสมสำหรับผู้ใช้งานทุกคน รวมทั้งสนับสนุนการปรับมาตรฐานและข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางถนนให้สอดคล้องกันในทุกภูมิภาคทั่วโลก

ในทำนองเดียวกัน ภาคธุรกิจอื่น เช่น ประกันภัย สามารถสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยสร้างสิ่งจูงใจในการใช้ถนนอย่างปลอดภัยด้วยการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย แผนประกันภัยภาคบังคับ ที่สนับสนุนการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุโดยการส่งเสริมให้มีการสืบสวนอุบัติเหตุ และการเสนอแผนคุ้มครองความสูญเสียทางการเงินสำหรับผู้ประสบภัย การดำเนินการด้านอื่น ๆ เพื่อทำให้ความปลอดภัยเป็น “สิ่งที่มีคุณค่า” เช่น การจัดทำดัชนีวัดความปลอดภัย (safety index) และพันธบัตรเพื่อความปลอดภัยทางถนน (road safety bond) ก็เป็นอีกแนวทางสำคัญ ๆ ที่สนับสนุนวิธีดำเนินการงานเพื่อสร้างความยั่งยืนกับบริษัทต่าง ๆ

นอกจากนั้น บริษัทและธุรกิจเอกชนต้องลดนโยบายที่ส่งผลเสียต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การส่งเสริมรถยนต์ที่สามารถทำความเร็วสูงได้ การส่งเสริมการบริโภคเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ในปริมาณมากหรือผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ที่ทำให้ความสามารถในการขับซึ่ลดลง และนโยบายการจ้างงานที่ก่อให้เกิดการแออัดของระบบขนส่งสาธารณะ หรือ นโยบายที่ทำให้พนักงานขับรถอ่อนเพลีย



บทบาทของผู้ให้ทุน

ผู้ให้ทุนในภาครัฐและเอกชนมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนทรัพยากรที่เหมาะสม เพื่อให้แผนงานได้ดำเนินการตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ ผู้ให้ทุนภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการปิดช่องว่างการขาดเงินทุนในระยะสั้น และสามารถจัดหาทรัพยากร ได้แก่ การจัดหาแหล่งเงินทุนในระยะแรก (seed funding) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยทันที ในขณะที่ภาครัฐก็กระตุ้นให้เกิดแสวงหาแหล่งทุนในระยะยาวทั่วประเทศไปพร้อมกันด้วย การสนับสนุนจากผู้ให้ทุนภาคเอกชนยังช่วยเสริมเงินทุนที่สำคัญในการพัฒนาศักยภาพการวิจัย และกิจกรรมรณรงค์ในอีกหลายประเทศ การจัดลำดับความสำคัญของผู้ให้ทุนภายนอกและภาครัฐบาลตลอดจนแนวทางการระดมทุนเพื่อสร้างความยั่งยืนที่สนับสนุนความ

ปลอดภัยทางถนนจึงเป็นหัวใจของความสำเร็จในการดำเนินการเหล่านี้ ผู้ให้ทุนภายนอกอื่นได้แก่ องค์กรระหว่างประเทศ องค์กรเพื่อการพัฒนา ระดับทวิภาคีและพหุภาคี และธนาคารเพื่อการพัฒนา สามารถร่วมกันสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยสร้างความมั่นใจร่วมกันบูรณาการกิจกรรมพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะโครงการใหม่ ๆ ที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลต่อการขนส่งและการเดินทาง นอกจากนี้ ผู้ให้ทุนเหล่านี้ยังมีภาระหน้าที่ผลักดันบทบัญญัติด้านความปลอดภัยทางถนน ให้ถูกกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนเพื่อการพัฒนาทั้งหมด

บทบาทขององค์การสหประชาชาติ

องค์การอนามัยโลก (WHO) ซึ่งทำงานร่วมกับคณะกรรมการระดับภูมิภาคขององค์การสหประชาชาติอย่างใกล้ชิด จะทำหน้าที่เป็นองค์กรประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนภายในองค์การสหประชาชาติ เพื่อสนับสนุนประเทศสมาชิกในการสร้างความตระหนัก การกำหนดเป้าหมาย เสนอแนะแนวทางการกำหนดนโยบาย การเก็บรวบรวมข้อมูล การสร้างความสามารถทางเทคนิค และการจัดประชุมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผู้แทนพิเศษด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ จะสร้างความตระหนักในการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนให้อยู่ในแผนและงบประมาณของประเทศอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมการเชื่อมโยงความปลอดภัยทางถนนกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในด้านอื่น ๆ เครือข่ายความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ (UN Road Safety Collaboration) จะทำหน้าที่เป็นกลไกให้คำปรึกษาอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ และปรับปรุงการประสานงานในระดับโลกและระดับภูมิภาคระหว่างหน่วยงานสหประชาชาติและองค์กรภาคีระหว่างประเทศอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนให้เป็นไปตามมติสมัชชาใหญ่สหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน

กองทุนความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (UN Road Safety Fund) จะดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับความสามารถของรัฐบาลในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้เกิดผลสำเร็จอย่างยั่งยืน โดยระดมเงินทุนจากภาครัฐและเอกชน สนับสนุนความคิดริเริ่มใหม่ ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ในประเทศต่าง ๆ นอกจากนี้ ผู้ประสานงานประจำประเทศขององค์การสหประชาชาติ (UN Resident Coordinator) จะทำหน้าที่ประสานงานตามมาตรการที่วางแผนและดำเนินการร่วมกับทีมงานประจำประเทศแห่งสหประชาชาติ (UN Country Team) และรัฐบาลประเทศนั้น ๆ หน่วยงานชำนาญพิเศษต่าง ๆ ขององค์การสหประชาชาติ เช่น โครงการตั้งถิ่นฐานมนุษย์แห่งสหประชาชาติ (UN HABITAT) องค์การสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (UNEP) องค์การทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ (UNICEF) สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (International Telecommunication Union -ITU) และ องค์การการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (UNESCO) รวมทั้งทูตพิเศษแห่งสหประชาชาติด้านเยาวชน จะทำงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มั่นใจว่าการเดินทางที่ปลอดภัยและยั่งยืน (safe and sustainable mobility) เป็นประเด็นสำคัญ ที่ควรปรากฏอยู่ในแผนการพัฒนาด้านอื่น ๆ ซึ่งเป็นการตอกย้ำถึงความเกี่ยวพันของประเด็นปัญหาอื่น ๆ กับ ความปลอดภัยทางถนน



การติดตามและประเมินผล

การวัดความก้าวหน้าสู่เป้าหมายระดับโลก

ในระดับโลก รายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก (Global Status Report on Road Safety) ขององค์การอนามัยโลก (WHO) เป็นกลไกหลักที่ใช้ตรวจสอบความคืบหน้าของทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ข้อมูลในรายงานนี้ถูกรวบรวมจากการสำรวจที่ดำเนินการโดยประเทศสมาชิก โดยเป็นข้อมูลรายละเอียดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สถานะของกฎหมายจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย และข้อมูลอื่น ๆ ที่บ่งชี้ถึงความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนระดับโลก เช่น การเข้าร่วมอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

โดยกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงเหลือ ร้อยละ 50 ก่อนสิ้นปี ค.ศ. 2030 การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นจุดเริ่มต้นสำหรับการวิเคราะห์ ตามตัวเลขประมาณการในปัจจุบัน โดยลดลงตามเป้าหมายเท่ากับจำนวนประมาณ 650,000 คนทั่วโลก ข้อมูลเหล่านี้จะถูกวิเคราะห์เพื่อ

คำนวณเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บต่อแสนประชากร ข้อมูลพื้นฐาน (baseline) สำหรับดัชนีชี้วัดสัมบูรณ์และสัมพัทธ์ (absolute and relative indicators) จะถูกคำนวณไว้สำหรับปี ค.ศ. 2021 หลังจากนั้น จะมีการจัดทำประเมินระยะกลาง ในปี ค.ศ. 2025 และระยะสิ้นสุด ในปี ค.ศ. 2030 เพื่อบ่งชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงในดัชนีชี้วัดเหล่านี้ เมื่อเทียบกับข้อมูลพื้นฐาน นอกจากดัชนีชี้วัดหลัก ตัวชี้วัดผลลัพธ์และกระบวนการอื่น ๆ จะถูกแจกแจงรายละเอียดสำหรับการประเมินเชิงคุณภาพ (qualitative assessment) ถึงแม้ว่าข้อมูลสมาชิกใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 74/299 กำหนดให้มีการระบุการเปลี่ยนแปลงในจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แต่ปัจจุบันยังไม่มีฐานข้อมูลใดที่เก็บรวบรวมข้อมูลดังกล่าว คำจำกัดความและการวัดการบาดเจ็บบนถนนเป็นประเด็นปัญหาในหลายประเทศ ดังนั้น การปรับปรุงระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลความปลอดภัยทางถนนควรเป็นประเด็นที่รัฐบาล หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ

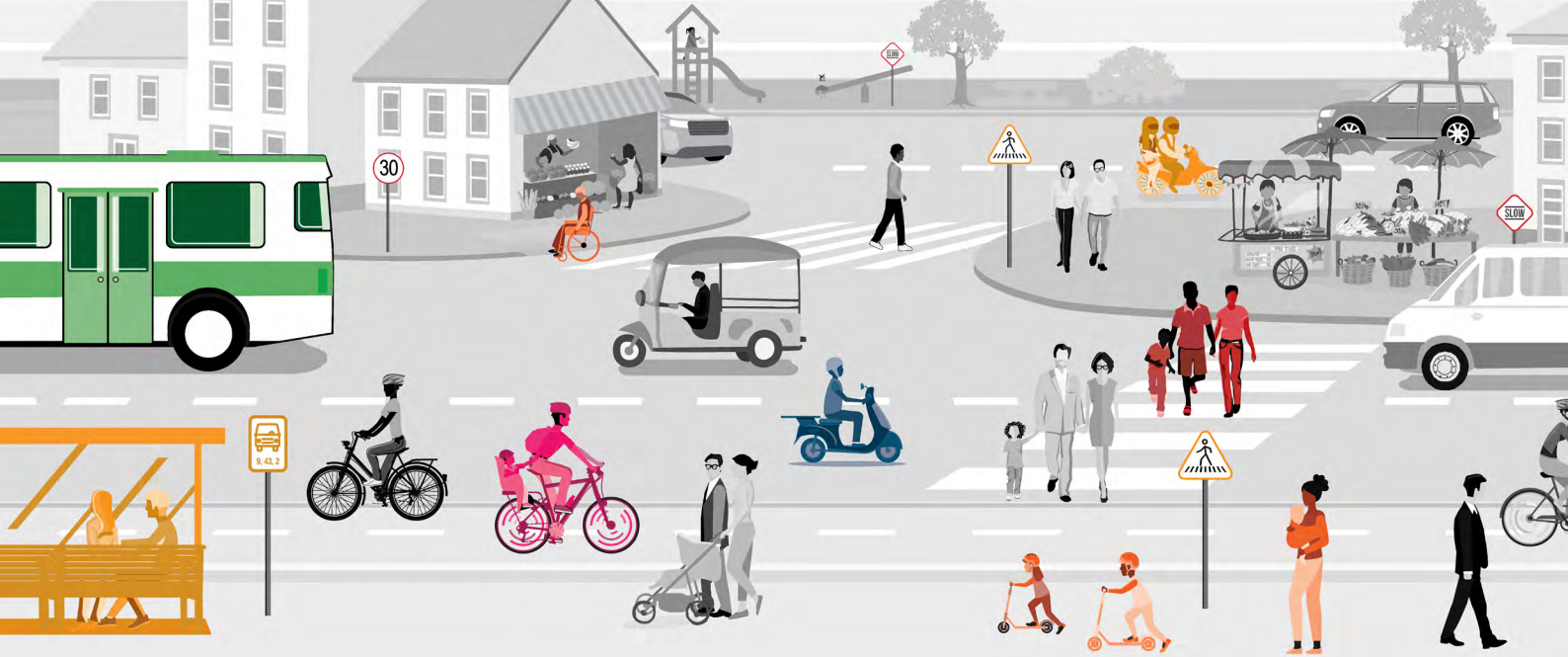
การติดตามการดำเนินงานในประเทศ

ในระดับประเทศ การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระดับชาติและระดับท้องถิ่น ควรเป็นกระบวนการการทำซ้ำ ๆ และรายงานตามข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์ ดังนั้น ประเทศและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดต้องประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงานอย่างสม่ำเสมอ และใช้ข้อค้นพบการประเมิน เพื่อปรับปรุงการวางแผนและการดำเนินงานต่อไป ตามกรอบเป้าหมายโลกด้วยความสมัครใจและดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานทั่วโลกที่มีมติเห็นชอบเมื่อปี ค.ศ. 2017 และ ค.ศ. 2018 เป็นกรอบการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์สำหรับการประเมินความก้าวหน้าสู่การดำเนินการตามแผนระดับโลกนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูลที่มีคุณภาพเป็นข้อกำหนดเบื้องต้นที่สำคัญสำหรับการดำเนินงานนี้ การจัดทำทะเบียนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรง การปรับ

คำนิยามให้สอดคล้องกัน และการสร้างกลไกการประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งตำรวจ สาธารณสุข และขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่มีอยู่อย่างจำกัด และรับประกันความถูกต้องของข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ และควรสร้างโอกาสการเรียนรู้ในการทำงานอย่างต่อเนื่อง เช่น การตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐาน การตรวจสอบข้อบกพร่องและตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐาน การตรวจสอบสภาพรถตามระยะที่กำหนด และการทบทวนการบริหารงานเป็นประจำ กระบวนการที่มีอยู่เหล่านี้ สามารถทำควบคู่ไปกับการวิจัยผลิตข้อมูล ข้อเสนอแนะ ตลอดจนคำติชมที่มีคุณค่า ซึ่งเป็นความรู้ความเข้าใจที่จำเป็นสำหรับการตัดสินใจ เกี่ยวกับการดำเนินงานและการปรับเปลี่ยนแผนปฏิบัติการในทศวรรษหน้า





ตอนที่ 6

ลงมือทำกันเถอะ

หนทางสู่ความสำเร็จ

ในขณะที่เราเริ่มเข้าสู่ทศวรรษที่ 2 แห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เราขอเรียกร้องให้รัฐบาลและทุกฝ่ายด้านความปลอดภัยทางถนนใช้แผนการดำเนินงานนี้เป็นแนวทางสำหรับการพัฒนา ดำเนินงาน และประเมินมาตรการความปลอดภัยทางถนนในระดับโลก ภูมิภาค ประเทศ และท้องถิ่น (subnational) ซึ่งปรับให้เหมาะกับบริบทเฉพาะของประเทศ แผนระดับชาติควรถูกกำหนดขึ้นตามการประเมินสถานการณ์และข้อมูลจากหน่วยงานรัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ควรกำหนดเป็นวิสัยทัศน์โดยรวมสำหรับความปลอดภัยทางถนน และระบุปัญหาเฉพาะด้านเพื่อบรรลุวิสัยทัศน์นั้น ด้วยเหตุนี้ แผนต่าง ๆ ควรบ่งชี้ถึงลำดับความสำคัญที่ต้องใช้มาตรการแก้ไขในระยะสั้น กลาง และยาว โดยตระหนักว่าไม่มีปัญหาใดที่สามารถจัดให้หมดในคราวเดียว

เมื่อเราดำเนินไปตามเส้นทางนี้ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลต้องทุ่มเทความพยายามเป็นสองเท่า เพื่อดำรงไว้ซึ่งความมุ่งมั่นและความรับผิดชอบทางการเมืองที่จะร่วมจัดการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงสุด ควบคู่ไปกับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐบาล องค์กรพหุภาคี

บริษัท และองค์กรระหว่างประเทศ กลยุทธ์และความพยายามเหล่านี้ต้องโปร่งใสและเปิดเผยต่อสาธารณชนให้ทราบได้ ความปลอดภัยต้องเป็นค่านิยมหลักของการดำเนินการเหล่านี้ และสะท้อนถึงวิธีการออกแบบและดำเนินงานเชิงนโยบายรัฐ รวมทั้งวิธีการควบคุมดูแลระบบต่าง ๆ มุมมองความปลอดภัยเป็นค่านิยมหลักของการขนส่งทางถนน ทำให้เชื่อมั่นได้ว่าเรื่องความปลอดภัยจะแทรกอยู่ในทุกองค์ประกอบของห่วงโซ่มูลค่า (value chain) ของระบบการขนส่ง ตั้งแต่การออกแบบ ผลิตยานยนต์ โครงข่ายพื้นฐานการสร้างถนน ตลอดจนถึงการให้บริการขนส่งและนโยบายการขนส่งเอง

แผนระดับโลกนี้เรียกร้องให้รัฐบาลและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียก้าวเดินไปตามเส้นทางใหม่ ซึ่งเน้นความสำคัญของความปลอดภัยในฐานะเป็นค่านิยมหลักในระบบความปลอดภัยและการเดินทาง เพื่อตอบโจทย์การเดินทางที่ยั่งยืน (sustainable mobility) บัดนี้เรารู้ว่าควรทำอะไรบ้าง มีเครื่องมือพร้อมสรรพ และทุกคนมีบทบาทในการกิจนี้ ...**ลงมือทำกันเถอะ**

ภาคผนวก 1

แหล่งข้อมูลสำคัญ

รายการแหล่งข้อมูลที่รวบรวมไว้ในภาคผนวกนี้ประกอบด้วยเอกสารที่เผยแพร่โดยหน่วยงานองค์การสหประชาชาติและองค์กรรัฐบาลระหว่างประเทศอื่น ๆ รวมถึงเอกสารที่อนุมัติและหรือบันทึกในข้อมติโดยสมัชชาใหญ่องค์การสหประชาชาติ

- ข้อมติสมัชชาใหญ่องค์การสหประชาชาติที่ 74/229 ว่าด้วยการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก
- Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. New York. United Nations Organization. 2015
- ปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration)
- ข้อเสนอแนะของคณะผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการ (Academic Expert Group) [ตั้งขึ้นในการประชุมระดับสูงว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับหนทางสู่ความสำเร็จ (Way Forward)]
- แผนระดับโลกสำหรับทศวรรษแห่งการดำเนินการความปลอดภัยทางถนน 2011-2020 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020)
- ตราสารทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ
 - อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 1968
 - อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 1949
 - อนุสัญญาว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณจราจรทางถนน ค.ศ. 1968
 - ข้อตกลง ค.ศ. 1958 ว่าด้วยการใช้กฎระเบียบทางเทคนิคสากลของสหประชาชาติสำหรับยานพาหนะติดล้อ รวมทั้งอุปกรณ์และชิ้นส่วนที่ติดตั้งและ/หรือใช้ได้ในยานพาหนะติดล้อและเงื่อนไขสำหรับการรับรองการอนุมัติซึ่งกันและกันตามหลักเกณฑ์ของกฎระเบียบของสหประชาชาติเหล่านี้ ซึ่งถือเป็นกรอบทางกฎหมายสำหรับการยอมรับกฎระเบียบของสหประชาชาติที่กำหนดไว้เป็นกฎระเบียบที่ใช้สำหรับยานพาหนะติดล้อที่ผลิตขึ้นมา โดยเฉพาะกฎระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม
 - ข้อตกลง ค.ศ. 1997 ว่าด้วยการใช้เงื่อนไขการตรวจสอบทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะติดล้อและการรับรองการตรวจสอบดังกล่าวซึ่งกันและกัน
 - ข้อตกลง ค.ศ. 1998 ว่าด้วยการกำหนดกฎระเบียบทางเทคนิคสากลสำหรับยานพาหนะติดล้อ รวมทั้งอุปกรณ์และชิ้นส่วนที่ติดตั้งและ/หรือใช้ได้ในยานพาหนะติดล้อ
 - ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (ข้อตกลง ADR) ค.ศ. 1957
- ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการขนส่งทางบก (Inland Transport Committee) สำหรับการปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ
- Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2016
- Save LIVES – A Road Safety Technical Package. Geneva: World Health Organization; 2017
- World Report on Road Traffic Injury Prevention. Geneva: World Health Organization; 2004
- Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018
- เป้าหมายผลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนโลก
- Glossary for Transport Statistics (Fifth Edition). Geneva: United Nations Economic Commission for Europe; 2019
- Data Systems: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners. Geneva, World Health Organization, 2010
- Cyclist Safety: An Information Resource for Decision-makers and Practitioners. Geneva: World Health Organization; 2020
- Powered Two- and Three-wheeler Safety: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners. Geneva: World Health Organization; 2017 ()

- Pedestrian Safety: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners. WHO 2013
- Strengthening Road Safety Legislation: A Practice and Resource Manual for Countries. World Health Organization (2013)
- Speed Management: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners, World Bank, World Health Organization & Global Road Safety Partnership. (2008)
- Helmets: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners. World Health Organization. (2006) ()
- Drinking and Driving: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners, Geneva, Global Road Safety Partnership, 2007 ()
- Seat Belts and Child Restraints: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners London, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009

ภาคผนวก 2

กรอบเป้าหมายการดำเนินงานโดยสมัครใจสำหรับปัจจัยเสี่ยงความปลอดภัยทางถนนและกลไกการให้บริการ

กรอบเป้าหมายการดำเนินงานโดยสมัครใจสำหรับปัจจัยเสี่ยงความปลอดภัยทางถนนและกลไกการให้บริการ (voluntary performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms) ผ่านมติเห็นชอบโดยภาคีสมาชิกเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2017 เพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานของประเทศต่าง ๆ และเร่งความก้าวหน้าสู่การพัฒนาถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น

กระบวนการรายละเอียดของเป้าหมายเหล่านี้กำกับดูแลโดยองค์การอนามัยโลก (WHO) โดยได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่จากภาคีสมาชิก และองค์การต่าง ๆ ในระบบขององค์การสหประชาชาติ รวมทั้งคณะกรรมการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ ผ่านกลไกความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว รวมทั้งเครือข่ายความร่วมมือความปลอดภัยทางถนน (UN Road Safety Collaboration) ซึ่งดำเนินการตามที่มีมติของสมัชชาใหญ่สหประชาชาติ (A/Res/70/260) และสมัชชาใหญ่องค์การอนามัยโลก (WHO 69.7)



เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2020
ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา



เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2030
ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า



เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2030
ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า



เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2030
มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน



เป้าหมาย 5 ภายในปี 2030
ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า



เป้าหมาย 6 ภายในปี 2030
ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขีเกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขีด้วยความเร็วลง



เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2030
เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100



เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2030
เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขีและผู้ใช้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100



เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2030
ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขีดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง



เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2030
ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี



เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2030
ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้



เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2030
ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยเชี่ยวชาญครั้งแรก

ภาคผนวก 3

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการขนส่งทางบกสำหรับปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการขนส่งทางบก (Inland Transport Committee หรือ ITC) ของคณะกรรมการการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (UN Economic Commission for Europe) ได้จัดทำข้อเสนอแนะสำหรับประเทศต่าง ๆ ที่เรียกว่า ITC Recommendations for Enhancing National Road Safety Systems (“ITC Recommendations”) ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 82 (ECE/TRANSMISSION/2020/9) ข้อเสนอแนะเหล่านี้แจกแจงระบบความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้งหมดในระดับประเทศที่ได้รับการสนับสนุนจากนานาชาติ องค์ประกอบเหล่านี้เชื่อมโยงกับองค์ประกอบหลัก 5 ประการของแผนระดับโลกสำหรับทศวรรษแห่งการดำเนินการความปลอดภัยทางถนน 2011-2020 การบริหารจัดการ ผู้ใช้ปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย ถนนปลอดภัย การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ และแจกแจงรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับด้านต่าง ๆ ที่ต้องการดำเนินการ ด้านกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย การศึกษา เทคโนโลยี ข้อเสนอแนะเหล่านี้นำเสนอมาตรการที่เป็นไปได้ หน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสม การประสานงานระดับประเทศ ความช่วยเหลือจากนานาชาติ และการปรับใช้ตราสารทางกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ สำหรับองค์ประกอบหลักแต่ละประการ

การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน - การประสานงานแนวตั้งและแนวนอน

ด้าน องค์ประกอบ	กฎหมาย	การบังคับใช้ กฎหมาย	การศึกษา	เทคโนโลยี	ความช่วยเหลือ ด้านกฎระเบียบ จากนานาชาติ
ผู้ใช้ปลอดภัย	ข้อบังคับจากรัฐ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ผู้ขี่จักรยาน และคนเดินถนน	พฤติกรรมถูกกฎหมาย ควบคุมโดยตำรวจ และผู้ตรวจ	การสร้างความตระหนัก การอบรม และการสอบ	เทคโนโลยี อุปกรณ์ ข้อบังคับ และระบบ เตือนเพื่อความปลอดภัย	ตราสารทางกฎหมาย และมติที่ประชุม สหประชาชาติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางถนน WP.1, SC. 1, WP15
ยานพาหนะ ปลอดภัย	ข้อบังคับและ มาตรฐานที่อนุญาตให้ ขี่ยานพาหนะ ในระบบการจราจร	การรับรองและ ตรวจสอบโดยผู้ตรวจ ที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์	การสร้างความตระหนัก สำหรับผู้ใช้และการฝึก อบรมสำหรับผู้ตรวจ	เทคโนโลยีและอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัย ระบบเตือนให้ปฏิบัติ ตามกฎหมาย	ตราสารทางกฎหมาย และมติที่ประชุม สหประชาชาติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางถนน WP.1, SC. 1, WP29
ถนนปลอดภัย	มาตรฐานสำหรับ การออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา และ เครื่องหมายจราจร	การตรวจสอบการปฏิบัติ ตามระเบียบ/มาตรฐาน การตรวจประเมิน เพื่อรับรองมาตรฐาน และการตรวจสอบข้อ บกพร่องโดยผู้ตรวจ ที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์	การเพิ่มความตระหนัก สำหรับผู้จัดการถนน และผู้ตรวจ	การออกแบบถนนและ ระบบถนนอัจฉริยะ ที่ช่วยให้ผู้ขับขี่เห็นแก่ สถานการณ์ได้เมื่อพลาด พลังและมือจับประกอบ ที่ช่วยลดความผิดพลาด	ตราสารทางกฎหมาย และมติที่ประชุม สหประชาชาติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางถนน และมาตรฐานสากล WP.1, SC. 1
การช่วยเหลือ ผู้บาดเจ็บหลัง อุบัติเหตุที่มี ประสิทธิภาพ	มาตรฐานสำหรับการ เก็บรวบรวมข้อมูลการ ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลัง เกิดอุบัติเหตุและการ สืบสวนอุบัติเหตุ	การกำกับดูแลบริการ ฉุกเฉิน การทำงานของ เจ้าหน้าที่สืบสวน และการสืบสวนอุบัติเหตุ บนถนน	การฝึกอบรมการรักษา พยาบาลเบื้องต้นและ บริการ ฉุกเฉิน และการ อบรมเจ้าหน้าที่สืบสวน	เทคโนโลยีและอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัย	มติรวม (consolidated resolution) และ มาตรฐานสากล WP.1, SC. 1

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ

นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น

นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ผู้จัดการแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน

นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กระทรวงคมนาคม และ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนน

นายแพทย์วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน

ในความอนุเคราะห์เรียบเรียงภาษาไทย

จัดทำเอกสารภาษาไทยโดย องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

