



การจัดการความเร็ว

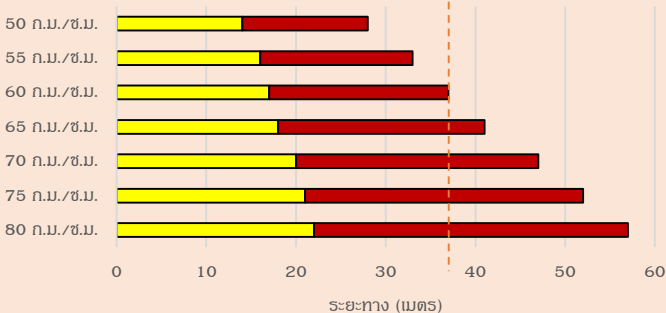
97 ประเทศ กำหนดอัตราความเร็วในเขตเมืองไว้ที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงหรือต่ำกว่า



ขณะที่**ประเทศไทย** ใช้ความเร็วในเมือง = **80 กม./ชม.**

แหล่งที่มา: Global Status Report on Road Safety 2015

ระยะทางที่รถยนต์วิ่งในช่วงเวลาตอบสนอง (Yellow) ระยะทางจากการเบรกจนรถยนต์หยุดสนิท (Red)
▼ วิกฤติที่ระยะ 37 เมตร



การลดความเร็ว 5% ช่วยลดการเสียชีวิต 30%

ความแรงในการชนเมื่อเห็นวัตถุในระยะ 37 เมตร

- 50-55 กม./ชม. :หยุดทันเวลา
- 60 กม./ชม. :ชน
- 70 กม./ชม. :ชนที่ความเร็ว 43 กม./ชม.
- 80 กม./ชม. :ชนที่ความเร็ว 63 กม./ชม.

การแก้ปัญหา

สร้างหรือปรับปรุงถนนเพื่อชะลอความเร็ว

- การใช้รูปแบบถนนที่ชัดเจน (การใช้วงเวียนลูกกระพรวน ทำให้ถนนแคบลง เป็นต้น) ซึ่งส่งเสริมให้ใช้อัตราความเร็วตามที่กำหนด เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ปฏิบัติตามกฎหมาย

กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งเทคโนโลยีใหม่

- เทคโนโลยีระบบปรับลดความเร็วอัจฉริยะ (Intelligence Speed Adaptation หรือ ISA)
 - ระบบมาตรฐานของเทคโนโลยีใช้แผนที่ถนนดิจิทัลติดตั้งในรถยนต์ ซึ่งระบุอัตราความเร็วควบคู่กับระบบระบุตำแหน่งผ่านดาวเทียม (GPS)

ตัวอย่างการลดความเร็วในบริเวณโรงเรียนประเทศเดนมาร์ก

- ตำบลโนวาชาและอีดา ประเทศเดนมาร์ก จัดทำโครงการโรงเรียนปลอดภัยในชั้นประถมศึกษา 20 แห่ง ในปี 2554-2557
- มาตรการที่ได้ผลคุ้มค่า (High-Impact Interventions)
 - การควบคุมอัตราความเร็วรอบโรงเรียน
 - การเพิ่มทัศนวิสัยให้กับนักเรียนและบริเวณทางข้าม
 - การปรับปรุงสภาพแวดล้อม ทางข้ามที่มีการเฝ้าระวัง
 - การสร้างความตระหนักให้กับเด็ก ครูและผู้ปกครอง เพื่อลดความเสี่ยงที่เด็กจะถูกรถชนระหว่างเดินทางมาโรงเรียนหรือกลับบ้าน
- อุบัติเหตุในตำบลอีดาลดลงร้อยละ 37 ตำบลโนวาชาลดลงร้อยละ 49
- การเสียชีวิตในตำบลโนวาชาลดลงร้อยละ 83 และในตำบลอีดาลดลงร้อยละ 60



World Health Organization



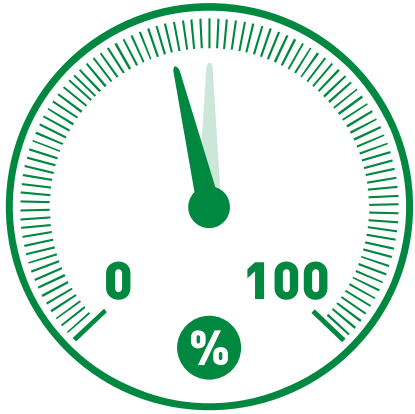
Bloomberg Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

RTG-WHO CCS



การจัดการความเร็ว



การลดความเร็วลง 5%
สามารถช่วยลดการเสียชีวิต

30%

การแก้ปัญหา

การกำหนดและการบังคับใช้กฎหมายว่า
ด้วยอัตราความเร็ว

50

กม./ชม.

อัตราความเร็วใน
เขตเมือง



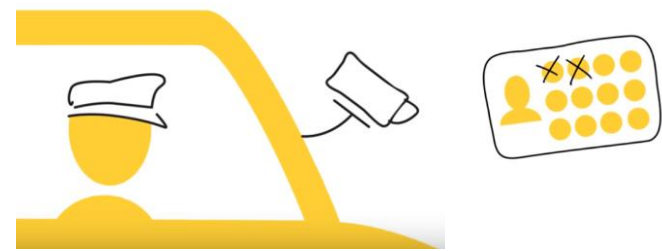
สร้างหรือปรับปรุงถนนเพื่อชะลอความเร็ว



กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งเทคโนโลยี



แจ้งอัตราความเร็วแก่ผู้ขับขี่เมื่อ
ขับขี่เกินกว่ากฎหมายกำหนด



มีบทลงโทษที่ชัดเจนหากใช้อัตราความเร็วเกิน
กว่ากฎหมายกำหนด **โทษปรับ การตัด
แต้ม และการระงับใบอนุญาตขับขี่**



ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน

หนึ่งในความรับผิดชอบของผู้นำ คือ **สร้างวิสัยทัศน์และดำเนินการให้บรรลุวิสัยทัศน์**



ประเทศสวีเดนได้ประกาศ “Vision Zero” ในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งมีการดำเนินมาตรการที่มีประสิทธิภาพ



**จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง
50%**

การแก้ไขปัญหา

- สร้างหน่วยงานที่เป็นแกนนำด้านความปลอดภัยทางถนน
- พัฒนาและให้ทุนสนับสนุนการดำเนินงานยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน พร้อมประเมินผลกระทบ
- กำกับติดตามผลการดำเนินงานด้วยการเสริมสร้างระบบข้อมูล
- รณรงค์และให้ความรู้เพื่อเพิ่มความตระหนักแก่ประชาชนทั่วไป

ตัวอย่างโครงสร้างองค์กร

- สำนักงานถนนสาธารณะแห่งนอร์เวย์เป็นหน่วยงานอิสระทำหน้าที่ประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับหลายภาคส่วนและหน่วยงานรัฐระดับต่าง ๆ โดยมีหน้าที่**ทบทวนกฎหมาย และรวบรวมและเผยแพร่ข้อมูล**
จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 50% ภายใน 10 ปี
- คณะกรรมการความปลอดภัยทางจราจรแห่งชาติประเทศเวียดนาม เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่**ประสานงานนโยบายความปลอดภัยทางถนนระหว่างหน่วยงานรัฐ**
จำนวนอัตราการเสียชีวิตลดลง 42% ภายใน 10 ปี



World Health Organization



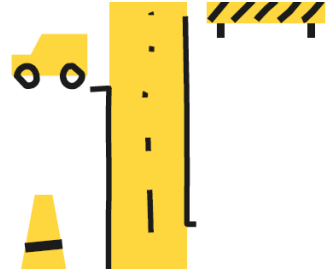
Bloomberg Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

RTG-WHO CCS



การออกแบบและการปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐาน



การประเมินถนนใน 60 ประเทศชี้ว่า **ข้อบกพร่องในการออกแบบถนน** เป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต

20 ปีที่ผ่านมา

10%

ถนนที่เสี่ยงอันตรายสูงสุดทั่วโลกถูกปรับปรุง



ลดจำนวนผู้เสียชีวิตประมาณ **3.6 ล้านคน** และ
ผู้บาดเจ็บสาหัส **40 ล้านคน**

การแก้ไขปัญห

- สร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัย
- ทำช่องจราจรและจักรยานยนต์
- ทำให้พื้นที่ริมถนนปลอดภัยขึ้น
- ออกแบบทางแยกให้มีความปลอดภัย
- แยกถนนทางเข้าออกกับถนนหลัก
- กำหนดเขตปลอดภัยเพื่อให้ความสำคัญลำดับแรกแก่ผู้ใช้ถนน
- จำกัดการจราจรและความเร็วในเขตที่อยู่อาศัย ย่านการค้า และบริเวณโรงเรียน
- จัดเส้นทางขนส่งมวลชนที่ดีและปลอดภัย



World Health
Organization



Bloomberg
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

RTG-WHO CCS





มาตรฐานความปลอดภัยรถยนต์

ถ้า 4 ประเทศในทวีปลาตินอเมริกา นำกฎระเบียบของสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยของยานพาหนะมาใช้

สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมากกว่า **440,000** คน ภายในปี **2573**

กฎระเบียบสหประชาชาติว่าด้วยรถยนต์ปลอดภัย พ.ศ. 2563

รถยนต์รุ่นใหม่ที่ผลิตหรือนำเข้าในปี **2561** และ

รถยนต์ที่ผลิตหรือนำเข้าในปี **2563** ทุกคัน **ต้องมี**

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1. การทดสอบการชน | 4. การป้องกันคนเดินเท้า |
| 2. เข็มขัดนิรภัย | 5. ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก |
| 3. ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ | 6. ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ |

การแก้ไขปัญห

- ตราและบังคับใช้ระเบียบว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัยรถยนต์ ตามกฎระเบียบความปลอดภัยสำคัญ 7 ด้าน คือ เข็มขัดนิรภัย จุดยึดเข็มขัดนิรภัย การทดสอบการชนหน้า การทดสอบการชนข้าง ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ การป้องกันคนเดินเท้า และ จุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็กตามมาตรฐานไอโซฟิลท์
- ตราและบังคับใช้กฎระเบียบว่าด้วยระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) และการเปิดไฟหน้าขณะขับขี่เวลากลางวันสำหรับจักรยานยนต์



RTG-WHO CCS





การบังคับใช้กฎหมายจราจร

แม้ว่าหลายประเทศมีกฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับ ความเร็ว เข็มขัดนิรภัย เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก การสวมหมวกนิรภัย การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ แต่กฎหมายเหล่านี้ **ขาดการบังคับใช้กฎหมายจราจรหรือการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวดพอ**

SAFER ROAD USERS	
National speed limit law	Yes
Max urban speed limit	80 km/h
Max rural speed limit	90 km/h
Max motorway speed limit	120 km/h
Local authorities can modify limits	No
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Predominant type of enforcement	Manual
National drink-driving law	Yes
BAC limit – general population	≤ 0.05 g/dl
BAC limit – young or novice drivers	≤ 0.02 g/dl
Random breath testing carried out	Yes ^c
Testing carried out in case of fatal crash	Some drivers tested
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	14% ^d
National motorcycle helmet law	Yes
Applies to drivers and passengers	Yes
Helmet fastening required	Yes
Helmet standard referred to and/or specified	Yes
Children passengers on motorcycles	Not restricted
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Helmet wearing rate	51% Drivers ^e , 20% Passengers ^e
National seat-belt law	Yes
Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	58% Drivers ^f , 40% Front seats ^f
National child restraint law	No
Children seated in front seat	Not restricted
Child restraint required	–
Child restraint standard referred to and/or specified	–
Enforcement	–
% children using child restraints	–

กฎหมายใน**ประเทศไทย**ยังไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติอันเป็นเลิศ(source: WHO) ในกฎหมายจราจรทางบก

- ความเร็วจำกัดในเขตเมือง ≤ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- กฎหมายระดับประเทศว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก
 - กฎหมายอิงกับอายุ-น้ำหนัก-ความสูง
 - กฎหมายห้ามเด็กที่มีอายุและส่วนสูงน้อยกว่าที่กำหนดนั่งที่เบาะหน้า

การแก้ไขปัญหา

ตราและบังคับใช้กฎหมายระดับประเทศ ระดับท้องถิ่น และระดับเมือง



World Health Organization



Bloomberg Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

RTG-WHO CCS





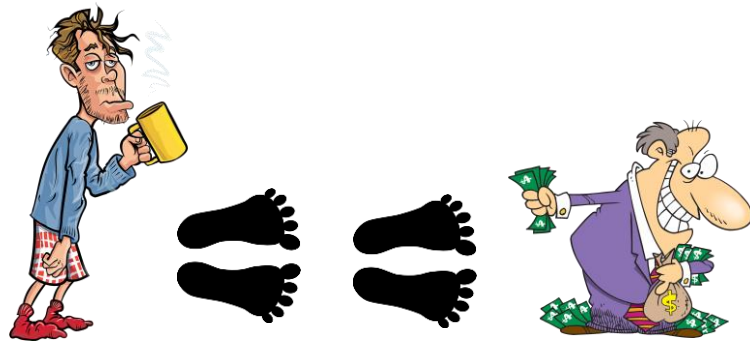
การรักษาชีวิตหลังเกิดอุบัติเหตุ

การรักษาอาการบาดเจ็บต้องทำแข่งกับเวลา

ความล่าช้าเพียงเสี้ยวนาที่หมายถึงความเป็น**ความตาย**ได้

การรักษาพยาบาลฉุกเฉิน**ทันต่อ**ที่ช่วยรักษาชีวิตและลดทุพพลภาพ

การศึกษาแบบจำลอง ระบุว่าถ้าประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลางเดินตามแนวทางเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูง ก็อาจป้องกันการเสียชีวิตทั่วโลกได้ถึง



33% = 500,000 คน/ปี

การแก้ไขปัญหา

- **พัฒนาระบบ**ที่เป็นขั้นเป็นตอนและครบวงจรในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน**ก่อนถึงโรงพยาบาล** และ **ณ สถานพยาบาล**
- **จัดฝึกอบรมด้านเวชกิจฉุกเฉิน**ขั้นพื้นฐานให้แก่ **อาสาสมัคร**
- **ส่งเสริมให้อาสาสมัคร**ระดับชุมชน**เข้ารับการฝึกอบรม**



World Health Organization



Bloomberg Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

RTG-WHO CCS

