

**Seventieth session**

Agenda item 13

Improving global road safety**สมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ****การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก**

ตามมติที่ประชุมที่ว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก 57/309 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2546, มติที่ 58/9 ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2546, มติที่ 58/289 ลงวันที่ 14 เมษายน 2547, มติที่ 60/5 ลงวันที่ 26 ตุลาคม 2548, มติที่ 62/244 ลงวันที่ 31 มีนาคม 2551, มติที่ 64/255 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2553, มติที่ 66/260 ลงวันที่ 19 เมษายน 2555, มติที่ 68/269 ลงวันที่ 10 เมษายน 2557

มีข้อพิจารณาจากเลขานุการองค์การสหประชาชาติ และการส่งต่อรายงานการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลกและข้อเสนอแนะ ซึ่งประกอบไปด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ยืนยันมติที่ประชุม 70/1 ลงวันที่ 25 กันยายน 2558 ในหัวข้อเรื่อง การเปลี่ยนแปลงโลก : 2573 เรื่องการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป้าหมายสูงสุดคือการให้ “คน” เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอย่างยั่งยืน การดำเนินงานประเด็นนี้จะบรรลุวัตถุประสงค์ในปี 2573 ต้องเน้นและให้ความสำคัญกับปัญหาความยากจนของประชาชนทุกรูปแบบ ครอบคลุมทุกมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม หากดำเนินการ 3 ส่วนนี้ด้วยความสมดุลและบูรณาการ จะสร้างความสำเร็จให้กับเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (MDGs) ซึ่งเป็นความท้าทายอย่างยิ่งของโลกและจำเป็นต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ยืนยันมติที่ประชุม 69/313 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 เกี่ยวกับวาระการประชุมที่ Addis Ababa เอธิโอเปีย : การประชุมนานาชาติครั้งที่ 3 เรื่องการพัฒนาระบบการเงินและการคลัง ต้องสนับสนุนและส่งเสริมนโยบาย แผนปฏิบัติการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการยืนยันอย่างหนักแน่นบวกความมุ่งมั่นทางการเมืองที่เข้มแข็ง ในการรับมือกับความท้าทายของการจัดหาเงินทุน การสร้างและพัฒนาสภาพแวดล้อมทุกระดับ ภายใต้ความร่วมมือจากทั่วโลก อย่างเป็นทางการหนึ่งใจเดียวกัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของวาระในการพัฒนาอย่างยั่งยืนในปี 2573

- นอกจากนี้ 3 ประเด็นหลักที่ต้องดำเนินการแบบบูรณาการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนข้างต้นแล้ว การแจ้งให้ทราบถึงความสำคัญของเป้าหมายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เช่น เป้าหมาย ข้อ 3.6
- การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บลงครึ่งหนึ่งเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี 2563 และเป้าหมาย ข้อ 11.2 ในปี 2573 ต้องเข้าถึงความปลอดภัย การเตรียมความพร้อมในเรื่องการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน และต้องมีการขยายระบบดังกล่าว โดยต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้มีสถานะเปราะบาง (คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน เด็ก ผู้หญิง ผู้พิการ และคนชรา) เพิ่มมากขึ้น
- ข้อสังเกต ปัจจุบัน การดำเนินงานทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2554 – 2563 ได้ดำเนินการมาครึ่งทางแล้ว และที่ผ่านมา การดำเนินงานได้มีการวางแผนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาโดยตลอด แต่ก็ยังไม่เพียงพอ เพราะในหลายๆ ประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา ปัญหานี้ยังคงเป็นปัญหาสำคัญทางด้านสาธารณสุข และขยายตัวเข้าไปเกี่ยวข้องกับประเด็นทางสังคมและเศรษฐกิจ ซึ่งประเด็นเหล่านี้มีผลกระทบต่อบรรลุความสำเร็จในการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals, SDG.)
- การตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็น 3-5% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product, GDP) การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจึงเป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วน ดังนั้นการลงทุนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุถือเป็นเรื่องสำคัญต่อชีวิตประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศ
- การรับทราบถึงการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความเสมอภาคทางสังคม (Social Equity) เพราะส่วนใหญ่ผู้สูญเสียหรือผู้ได้รับผลกระทบจะเป็นกลุ่มผู้มีสถานะเปราะบางได้แก่ ผู้ขี่จักรยาน คนขี่สามล้อ คนเดินเท้า ผู้โดยสารรถสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งมักจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบกับรายได้หากเกิดอุบัติเหตุกับกลุ่มคนดังกล่าว ฉะนั้นนโยบายความปลอดภัยทางถนนควรให้ความสำคัญและคำนึงถึงกลุ่มคนเหล่านี้ด้วยเพื่อความเสมอภาคทางสังคม
- การตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องคำนึงถึงความเท่าเทียมในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะและการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบสาธารณะ การเดินเท้า และการใช้รถจักรยานอย่างปลอดภัย
- การรับทราบถึงความสำคัญของการสร้างความเข้มแข็งขององค์กร และความร่วมมือระดับนานาชาติอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงความร่วมมือในระดับประเทศที่กำลังพัฒนา ความร่วมมือระดับไตรภาคี และความร่วมมือระหว่างองค์กรระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และพัฒนาในเรื่องความปลอดภัยทางถนนระหว่างกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี 2563 และบรรลุการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในปี 2573

- **จุดเน้น** ในขณะที่แต่ละประเทศมีความรับผิดชอบหลัก ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของ ตัวเอง และนโยบายระดับชาติ รวมถึงยุทธศาสตร์การพัฒนา อาจจะไม่สามารถเน้นในบริบทของ การเข้าถึงเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ฉะนั้น การเงินและการคลังระหว่างประเทศ จึงมี บทบาทสำคัญ ในการช่วยเหลือและระดมทรัพยากรให้ประเทศนั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ใน ประเทศที่ยากจน มีความเสี่ยงและมีทรัพยากรจำกัดที่สุด
- แม้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกในปี 2556 จะดูคงที่ แต่จำนวนการเกิด อุบัติเหตุทางถนนก็ยังคงสูงจนไม่สามารถยอมรับได้ เนื่องจากอุบัติเหตุเป็นสาเหตุหลักของการ บาดเจ็บและเสียชีวิต โดยผู้เสียชีวิตทั่วโลกมีจำนวนมากกว่า 1.25 ล้านคน บาดเจ็บกว่า 50 ล้าน คนต่อปี โดย 90% เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา และพบว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลัก ของการเสียชีวิตในเด็กและเยาวชนที่มีอายุระหว่าง 15 – 29 ปี
- การยอมรับบทบาทการนำของประเทศไอมานและรัสเซียในการดึงดูดความสนใจของประชาคม ระหว่างประเทศ ให้สนใจในปัญหาวิกฤตความปลอดภัยทางถนนระดับโลก
- การยกย่องรัฐบาลของสหพันธรัฐรัสเซีย สำหรับการเป็นเจ้าภาพความปลอดภัยทางถนนในการ ประชุมระดับโลกครั้งแรกที่กรุงมอสโก เมื่อวันที่ 19 และ 20 พฤศจิกายน 2552 และรัฐบาล บราซิล ได้รับเป็นเจ้าภาพการประชุมระดับโลกครั้งที่สองที่กรุงบราซิลเสีย เมื่อวันที่ 18 และ 19 พฤศจิกายน 2558 และประเทศไอมาน ที่มีบทบาทในการเตรียมความพร้อม “สัปดาห์ความ ปลอดภัยทางถนน” ทั่วโลก ครั้งแรกแห่งสหประชาชาติ ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 23-29 เมษายน 2550 และการประชุม ครั้งที่ 6 ความร่วมมือในเรื่องความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ที่จัดขึ้น ในกรุงมัสกัต ประเทศไอมาน เมื่อวันที่ 27 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2550
- การยกย่องประเทศสมาชิกที่บังคับใช้กฎหมายครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การไม่ใช้เข็มขัด นิรภัย การไม่ใช้ที่นั่งเด็ก และไม่สวมหมวกกันน็อก การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เช่น ความสามารถในการมองเห็น ผู้ที่มีโรคประจำตัวและต้องใช้ยา รักษาโรค ซึ่ง ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับรถ ความอ่อนล้า และการใช้ยาเสพติดที่ ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท และสารออกฤทธิ์ทางจิต การใช้โทรศัพท์มือถือและอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการส่งข้อความ
- ตระหนักถึงความก้าวหน้าของประเทศสมาชิกส่วนหนึ่งในการจัดบริการสุขภาพตั้งแต่ระยะก่อน ระหว่าง และหลังเข้าโรงพยาบาล รวมถึงการฟื้นฟูและการกลับคืนสู่สภาพปกติสำหรับเหยื่อ อุบัติเหตุทางถนนและครอบครัวอย่างทั่วถึง
- ส่งเสริมให้ประเทศสมาชิก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เห็นความสำคัญกับกลุ่มผู้มีสภาวะเปราะบาง และ การดูแลปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับผู้ที่ตกเป็นเหยื่อจากอุบัติเหตุทางถนน การฝึกอบรม และการ ให้ความรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในประเทศที่กำลังพัฒนาและด้อยพัฒนา
- รับทราบการทำงานของระบบสหประชาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเป็นผู้นำขององค์การอนามัย โลก ในความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับคณะกรรมการในระดับภูมิภาคแห่งสหประชาชาติ ในการ จัดตั้ง / ดำเนินการ และการติดตามในประเด็นต่างๆ ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และองค์การเพื่อการตั้งถิ่นฐานมนุษย์แห่งสหประชาชาติ (UN- Habitat) องค์การเพื่อ

สิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ องค์กรทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ และองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ตลอดจนหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนความพยายามเหล่านั้น เช่นเดียวกับที่ธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาในระดับภูมิภาค ได้ดำเนินการโครงการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา

- การยกย่ององค์การอนามัยโลก สำหรับบทบาทการเป็นผู้นำในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และบทบาทในการดำเนินการโดยใช้ข้อปฏิบัติของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ ที่จะทำหน้าที่ในการให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับคณะกรรมการในระดับภูมิภาคแห่งสหประชาชาติ เป็นผู้ประสานงานในประเด็นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และในการจัดเตรียม การเปิดตัวรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกในปี 2558 การรายงานครั้งที่ 3 ที่ติดตามความคืบหน้า ในช่วงทศวรรษๆ ของการดำเนินการ ตามที่ร้องขอในมติสมัชชา 62/244 ลงวันที่ 31 เดือนมีนาคม 2551 และ 180 ประเทศสมาชิกที่เข้ามามีส่วนร่วมในการสำรวจ
- การยกย่ององค์การสหประชาชาติที่ให้ความสำคัญกับการยกระดับการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเสนอให้ผู้บริหารประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ รวมถึงการจัดการรอบภูมิภาคเพื่อตั้งเป้าหมายในการลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การทำงานของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ในการรวบรวมวิธีการแก้ปัญหา ตั้งแต่การหารือในระดับนานาชาติและข้อตกลง มาตรฐาน ข้อเสนอแนะ และอีก 58 มาตรการระดับนานาชาติและภูมิภาค เพื่อรับรองกฎหมายและกรอบมาตรฐานในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน ทางราง ทางน้ำ และการขนส่งแบบผสมผสานกัน
- ตระหนักถึงบทบาทขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งเป็นเสมือนกลไกที่ให้คำปรึกษาเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศด้านความปลอดภัยทางถนน
- การรับทราบถึงการทำงานของคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ทั้ง 2 คณะ ในการปรับปรุงป้ายเตือน สัญญาณไฟ และจุดตัดรถไฟให้มีความปลอดภัย ควรดำเนินการอย่างต่อเนื่องและตระหนักถึงข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ ในการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
- การรับทราบและยอมรับโครงการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก คณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งละตินอเมริกาและแคริบเบียน และคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งแอฟริกา ภายใต้บัญชีการพัฒนาระหว่างสหประชาชาติ (United Nations Development Account) เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่ถูกคัดเลือก
- การรับทราบถึงการศึกษาขององค์การสหประชาชาติระดับภูมิภาค เรื่องการพัฒนาด้านการขนส่งอย่างยั่งยืน กรณีศึกษาการขนส่งทางบก ซึ่งศึกษาโดยสหภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และสหภาพการรถไฟระหว่างประเทศ ที่ชี้ให้เห็นสถานการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนใน 5 ทวีป การแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) รวมทั้งแนวทางการแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ

- การรับทราบถึงกรมการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ หรือ IMO (International Maritime Organization) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ และคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ได้จัดทำแนวทางปฏิบัติที่เรียกว่า CTU Code (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ให้ประเทศต่าง ๆ ได้นำไปปฏิบัติซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2558 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการจัดการการขนส่งระหว่างประเทศ
- การรับทราบถึงความสำคัญในความพยายามของสหภาพการขนส่งระหว่างประเทศในการพัฒนาและสร้างให้เกิดการยอมรับในระดับสากลในการฝึกอบรมวิชาชีพด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งการพัฒนาคู่มือฉบับล่าสุดเกี่ยวกับการใช้งานด้านความปลอดภัยทางท้องถนน โดยสมาคมระบบขนส่งโลก ซึ่งให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ในหลายๆ ระดับ ซึ่งสามารถขยายผลมาตรการเพิ่มความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน
- การจัดตั้งกลุ่มที่ปรึกษาระดับสูงแห่งสหประชาชาติด้านระบบการขนส่งที่ยั่งยืน และการแต่งตั้งผู้แทนพิเศษของเลขาธิการความปลอดภัยทางถนน ด้วยการสนับสนุนจากคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้จะเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนข้อตกลงทางนโยบาย โดยจะสนับสนุนการขับเคลื่อนเพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับกฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวปฏิบัติที่ดี โดยการเข้าร่วมประชุมในระดับภูมิภาคและระดับโลกรวมทั้งก่อตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- ตระหนักถึงความมุ่งมั่นของรัฐบาลประเทศสมาชิก และภาคประชาสังคมในการจัด “สัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ” ที่จัดขึ้นทุกปีในสัปดาห์ที่สามของเดือนพฤษภาคม โดย ปี พ.ศ.2558 ได้ประกาศที่จะดำเนินการและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนในเด็กทั่วโลก และตระหนักถึงการจัดงานรำลึกวันเหยื่อโลกที่จัดขึ้นทุกปีในสัปดาห์ที่สามของเดือนพฤศจิกายน
- ตระหนักถึงการเตรียมสภาพแวดล้อมขั้นพื้นฐานและการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบเบื้องต้นของรัฐบาล และเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกภาคส่วน ที่ต้องบูรณาการร่วมกัน ทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรวิชาชีพ องค์กรเอกชน และสื่อมวลชน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
 - 1) เชิญชวนประเทศสมาชิกและประชาคมระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดความร่วมมืออย่างจริงจังทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ ในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุเป้าหมาย ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และบรรลุวาระแห่งการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในปี 2573
 - 2) รับรองปฏิญญาบราซิลเสีย ซึ่งเป็นสาระสำคัญจากการประชุม Global High level Conference on Road Safety ครั้งที่ 2 ณ กรุงบราซิลเสีย เมื่อวันที่ 18-19 พฤศจิกายน 2558
 - 3) กระตุ้นให้เกิดการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องที่อยู่อาศัยและการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ครั้งที่ 3 เน้นประเด็นการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในเขตเมือง โดยพิจารณาเรื่องการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย ราคาถูก และสามารถเข้าถึงได้อย่างยั่งยืน โดยให้

ความสนใจเป็นพิเศษกับความต้องการของกลุ่มผู้มีสภาวะเปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นวาระเมืองใหม่ในอนาคต

- 4) เชิญชวนเข้าร่วมการประชุม การส่งเสริมสุขภาพระดับโลกครั้งที่ 9 ณ เมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน ในเดือนพฤศจิกายน 2559 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนภาครัฐและภาคประชาสังคมให้ปฏิบัติตามปัจจัยกำหนด สุขภาพทางสังคม รวมทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างภาคส่วนเพื่อให้คำนึงถึงบทบาทของภาคบริการสุขภาพในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
- 5) เชิญชวนประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ ให้พิจารณา กำหนดกฎหมายให้สอดคล้องกับ ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ปี 2554 -2563 โดยมีเป้าหมาย คือการเพิ่มอัตราการบังคับใช้กฎหมายที่ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงหลัก ได้แก่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ใช้ที่นั่งเด็ก และไม่สวมหมวกกันน็อก การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ความเร็วในการขับขี่ จากร้อยละ 15 เป็นอย่างน้อยร้อยละ 50 ในปี 2563 ตามมติสมัชชา 64/255 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2553 และต้องพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสม มีประสิทธิภาพในปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยด้วย
- 6) ยืนยันอีกครั้งถึงบทบาทและความสำคัญของกฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนปี 2492 อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนครั้งที่ 5 ปี พ.ศ. 2511 อนุสัญญาสัญญาจราจรครั้งที่ 6 ปี พ.ศ.2511 ข้อตกลงเกี่ยวกับเทคนิคยานยนต์ครั้งที่ 7 ปี พ.ศ.2501 และปี พ.ศ. 2541 ข้อตกลงเกี่ยวกับการตรวจสอบทางเทคนิคยานยนต์และข้อตกลงปี พ.ศ.2540 และ ข้อตกลงปี พ.ศ. 2500 เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายในการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในระดับโลก ภูมิภาค และระดับชาติ และยกย่องประเทศสมาชิกที่ทำตามกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเหล่านี้
- 7) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ ให้พิจารณากฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเป็นเครื่องมือ ซึ่งสามารถเข้าถึง ประยุกต์ใช้ในการดำเนินการ และส่งเสริมบทบัญญัติความปลอดภัย
- 8) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยและคุ้มครองผู้ใช้ทางผ่าน โครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุดและมีอัตราการเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะสูง ซึ่งควรมีการวางแผนที่เหมาะสมและการประเมินความปลอดภัย การออกแบบการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาถนน โดยคำนึงถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศ
- 9) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนน ให้พิจารณาใช้กฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน เทียบเท่ากับมาตรฐานระดับชาติ เพื่อให้แน่ใจว่ายานยนต์ใหม่ตอบสนองต่อกฎระเบียบพื้นฐาน ที่จะต้องดำเนินการ

ติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ถูกลมนิรภัย และระบบความปลอดภัย ซึ่งเป็นอุปกรณ์มาตรฐานที่ใช้ป้องกันผู้โดยสารและผู้ใช้นคนอื่น ๆ

- 10) เชิญชวนประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผน เริ่มต้นการดำเนินงานด้วยการจัดระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมไปถึงความร่วมมือกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ จัดทำแผนความปลอดภัยให้สอดคล้องกับแผนทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 11) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิก ส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย การเดินทางที่สามารถเข้าถึงได้ ราคาไม่แพง และการขนส่งที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งสาธารณะ รวมถึงการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งถือเป็นการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและบูรณาการการขนส่งที่ปลอดภัย ความเท่าเทียมทางสังคม สาธารณสุขและการวางผังเมือง รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองกับชนบท ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 12) นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการบังคับใช้นโยบายและมาตรการที่จะปกป้องและส่งเสริมความปลอดภัยของคนเดินเท้า และคนขี่จักรยาน มีมุมมองที่จะปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและผลลัพธ์ด้านสุขภาพที่กว้างขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การป้องกันการบาดเจ็บและโรคไม่ติดต่อ
- 13) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกพัฒนาและจัดทำแคมเปญการตลาดตามความเหมาะสม เพื่อสร้างความตระหนักและเพื่อเป็นอนุสรณ์ถึงความสูญเสียในวันเหยื่อโลก ที่จัดขึ้นในวันอาทิตย์ที่สามของเดือนพฤศจิกายนของทุกปี
- 14) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกสร้างความเข้มแข็งในการดูแล ทั้งก่อนนำส่งโรงพยาบาล ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการดูแลหลังการบาดเจ็บ รวมถึงแนวปฏิบัติสำหรับการดูแลการบาดเจ็บและการฟื้นฟูสมรรถภาพ โดยใช้นโยบายและมาตรการที่เหมาะสม การเสริมสร้างศักยภาพและปรับปรุงการเข้าถึงการให้บริการดูแลสุขภาพได้ทันเวลา และขอให้องค์การอนามัยโลกสนับสนุนประเทศสมาชิกในความพยายามเหล่านี้
- 15) เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกส่งเสริมและน่านโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปรับใช้เพื่อป้องกันกลุ่มผู้มีสภาวะเปราะบาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และคนพิการ ตามกฎหมายแห่งสหประชาชาติ รวมทั้งอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิของเด็กและอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ
- 16) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกใช้มาตรการที่เหมาะสม เพื่อให้มั่นใจว่าคนพิการและผู้ใช้ถนนอื่น ๆ สามารถเข้าถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนและพื้นที่โดยรอบได้อย่างคล่องตัว รวมทั้งการขนส่งทั้งในเมืองและในชนบท บนพื้นฐานความเท่าเทียม และเชิญชวนให้ประเทศสมาชิกยอมลงนามในสนธิสัญญาอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ
- 17) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิคนำมุมมองเรื่องเพศสภาพมาบูรณาการร่วมกับนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะสภาพแวดล้อมและการขนส่งสาธารณะ

- 18) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกพัฒนาและดำเนินการครอบคลุมนโยบายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการฝึกอบรม การออกใบอนุญาตขับรถ การจดทะเบียน และการใช้งาน การขับขี่รถจักรยานยนต์พร้อมสวมหมวกนิรภัยและอุปกรณ์ป้องกันภายใต้มาตรฐานสากลที่มี ซึ่งพบว่าสัดส่วนตัวเลขของผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นทั่วโลกโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา
- 19) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกพัฒนานโยบายสาธารณะเพื่อลดการบาดเจ็บจากการทำงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เน้นการมีส่วนร่วมระหว่างนายจ้างและลูกจ้างที่จะช่วยผลักดันการใช้มาตรฐานสากลในเรื่องความปลอดภัยและสุขภาพในที่ทำงาน ทั้งในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ความพอเพียงของถนน สภาพรถ โดยมีประเด็นที่ให้ความสนใจเป็นพิเศษเกี่ยวกับผู้มีอาชีพขับขี่รถ
- 20) นอกจากนี้ยังเชิญชวนให้ประเทศสมาชิกเตรียมการฟื้นฟูสมรรถนะ รวมถึงพื้นที่ในการทำงานสำหรับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและพิการที่เกิดจากปัญหาอุบัติเหตุจราจร รวมถึงการช่วยเหลือผู้ที่ตกเป็นเหยื่อและครอบครัว
- 21) เชิญชวนประเทศสมาชิกดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับคุณลักษณะความเชี่ยวชาญของผู้มีอาชีพขับรถที่ต้องอยู่บนพื้นฐานของการยอมรับในระดับสากล รวมถึงการฝึกอบรม การรับรองและการได้รับใบอนุญาตขับขี่ การจำกัดจำนวนชั่วโมง และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงรถยนต์เชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ พึงตระหนักเสมอว่าการขาดสติหรือมีสิ่งที่ทำให้ไขว้เขวเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ
- 22) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกให้การสนับสนุนกิจกรรมของผู้แทนพิเศษ ของเลขาธิการความปลอดภัยทางถนนตามความเหมาะสม
- 23) ร้องขอให้องค์การอนามัยโลกและสหประชาชาติรวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สนับสนุนการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และบรรลุการพัฒนาอย่างยั่งยืนในปี 2573 อย่างมั่นใจได้ว่าการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ
- 24) ยืนยันคำเชิญของรัฐบาลซึ่งมีบทบาทเป็นผู้นำในการดำเนินกิจกรรมทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี 2573 ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันหลายภาคส่วน รวมทั้งความพยายามของสถาบันการศึกษาภาคเอกชน สมาคมวิชาชีพ ประชาสังคม รวมทั้งสภากาชาด และสภาเสี้ยววงเดือนแดง องค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ องค์กรที่ตกเป็นเหยื่อ องค์กรเยาวชน และสื่อสารมวลชน
- 25) เชิญชวนให้องค์การอนามัยโลกดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตรวจสอบผ่านรายงานสถานการณ์โลก ถึงความคืบหน้าในการบรรลุเป้าหมายแห่งทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 26) ร้องขอให้องค์การอนามัยโลก โดยการทำงานร่วมกันกับองค์กรอื่น ๆ แห่งสหประชาชาติในการอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่องผ่านกลไกความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่โปร่งใส ยั่งยืน และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

ที่ให้ความช่วยเหลือประเทศที่สนใจในการพัฒนาเป้าหมาย ผลการดำเนินงานโดยสมัครใจซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ และเป็นกลไกที่จะช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการบาดเจ็บ กระบวนการนี้นำไปสู่ตัวชี้วัดเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในวาระการประชุมในปี พ.ศ. 2573 และแผนทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

- 27) ร้องขอให้องค์การอนามัยโลกและสหประชาชาติอำนวยความสะดวกจัดกิจกรรมในปี พ.ศ. 2560 สำหรับสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติครั้งที่ 4
- 28) เชิญชวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมด องค์การระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการพัฒนา และหน่วยงานระดมทุน มูลนิธิ สมาคมวิชาชีพภาคเอกชนที่ช่วยเรื่องระดมทุนผ่านกองทุนที่มีอยู่ พร้อมช่วยกันหาวิธีใหม่ๆ ในการระดมทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนสำหรับทศวรรษของการดำเนินการ ปี พ.ศ. 2030 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา
- 29) ขอให้เลขาธิการพิจารณาตามความเหมาะสมถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน ด้วยความสมัครใจเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติสากลสำหรับทศวรรษความปลอดภัยทางถนนซึ่งเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน และรายงานต่อประเทศสมาชิก
- 30) ตัดสินใจที่จะรวมวาระการประชุมในข้อ 72 "การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนระดับโลก" โดยขอให้เลขาธิการรายงานต่อที่ประชุมสมัชชา และรายงานความคืบหน้าการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งทศวรรษของการดำเนินการ และเชิญชวนให้ประเทศสมาชิกพิจารณาช่วงเวลาสำหรับการรายงานในการประชุมครั้งต่อไป

นางสาวสุนันทา วงศ์ขาลี วิทยาลัยวิทยาศาสตร์สาธารณสุข จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้แปล
จัดทำโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)