

Traffic Medicine

พ.ญ.อรรรัตน์ จันทร์เพ็ญ

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2015



10 countries with highest incidence of road traffic deaths

1. Libia	73.4
2. Thailand	36.2
3. Malawi	35.0
4. Nigeria	33.7
5. Congo	33.2
6. Tanzania	32.9
7. Cent. Africa	32.4
8. Iran	32.1
9. Mozambique	31.6
10. Togo	31.1

Countries with highest proportion of motorcycle deaths

1. Thailand	72.8
2. Cambodia	70.4
3. Laos	66.9
4. Dominican	63.2
5. Malaysia	62.1
6. Costa rica	60.6
7. USA	52.9
8. Philippines	52.5

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018

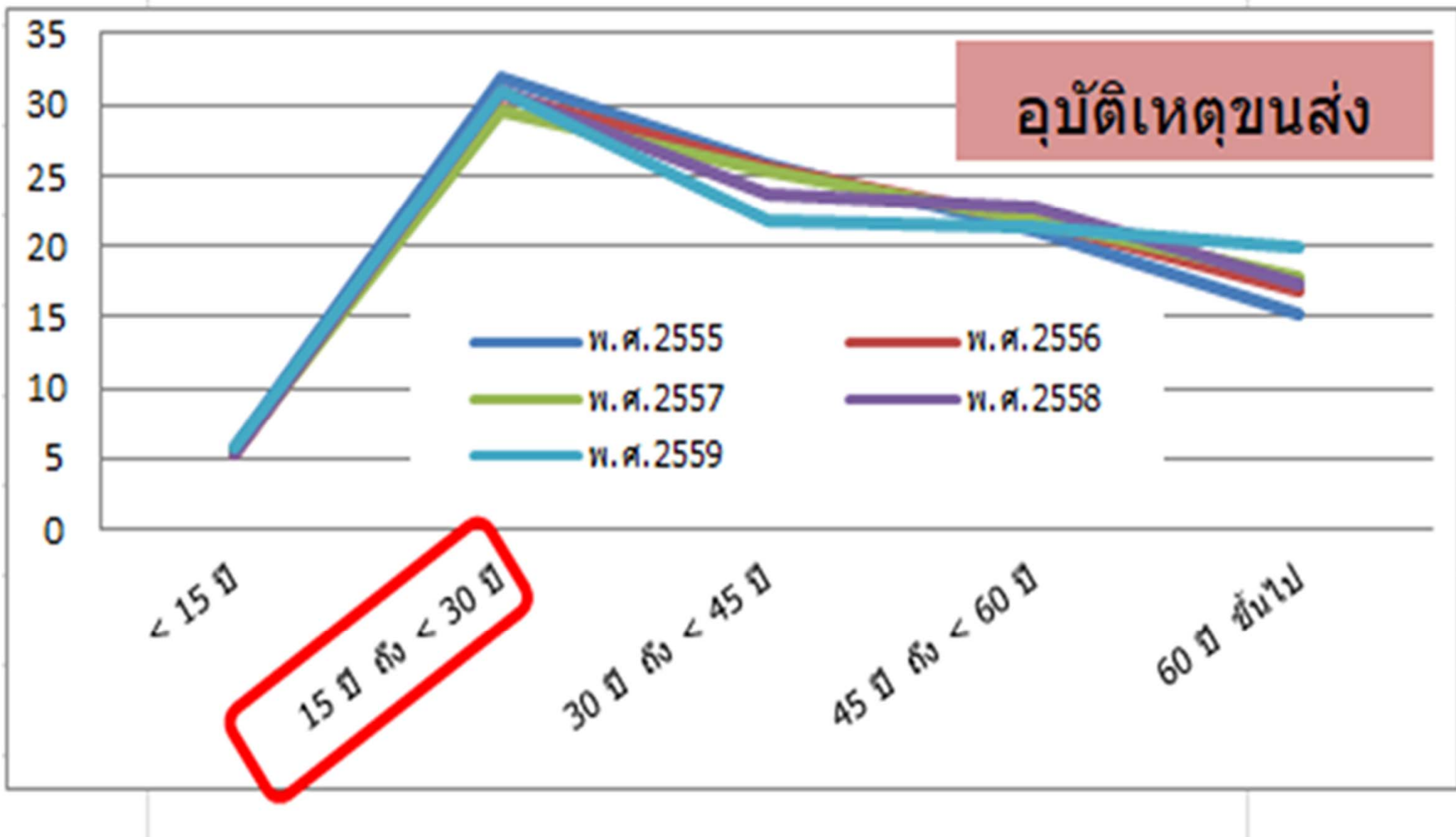


The highest Ranking	Country	Rate per 100,000
1	Liberia	35.9
2	Saint Lucia	35.4
3	Zimbabwe	34.7
4	Burundi	34.7
5	Dominican	34.6
6	Congo	33.7
7	Venezuela	33.7
8	Central Africa	33.6
9	Thailand	32.7
10	Guinea Bissau	31.1



The lowest Ranking	Country	Rate per 100,000
1	Switzerland	2.7
2	Norway	2.7
3	Sweden	2.8
4	Singapore	2.8
5	UK	3.1
6	Netherland	3.8
7	Denmark	4.0
8	Japan	4.1
9	Germany	4.1
10	Ireland	4.1

อุบัติเหตุขนส่ง



เป็นสาเหตุของความพิการมากกว่า 40,000 รายต่อปี

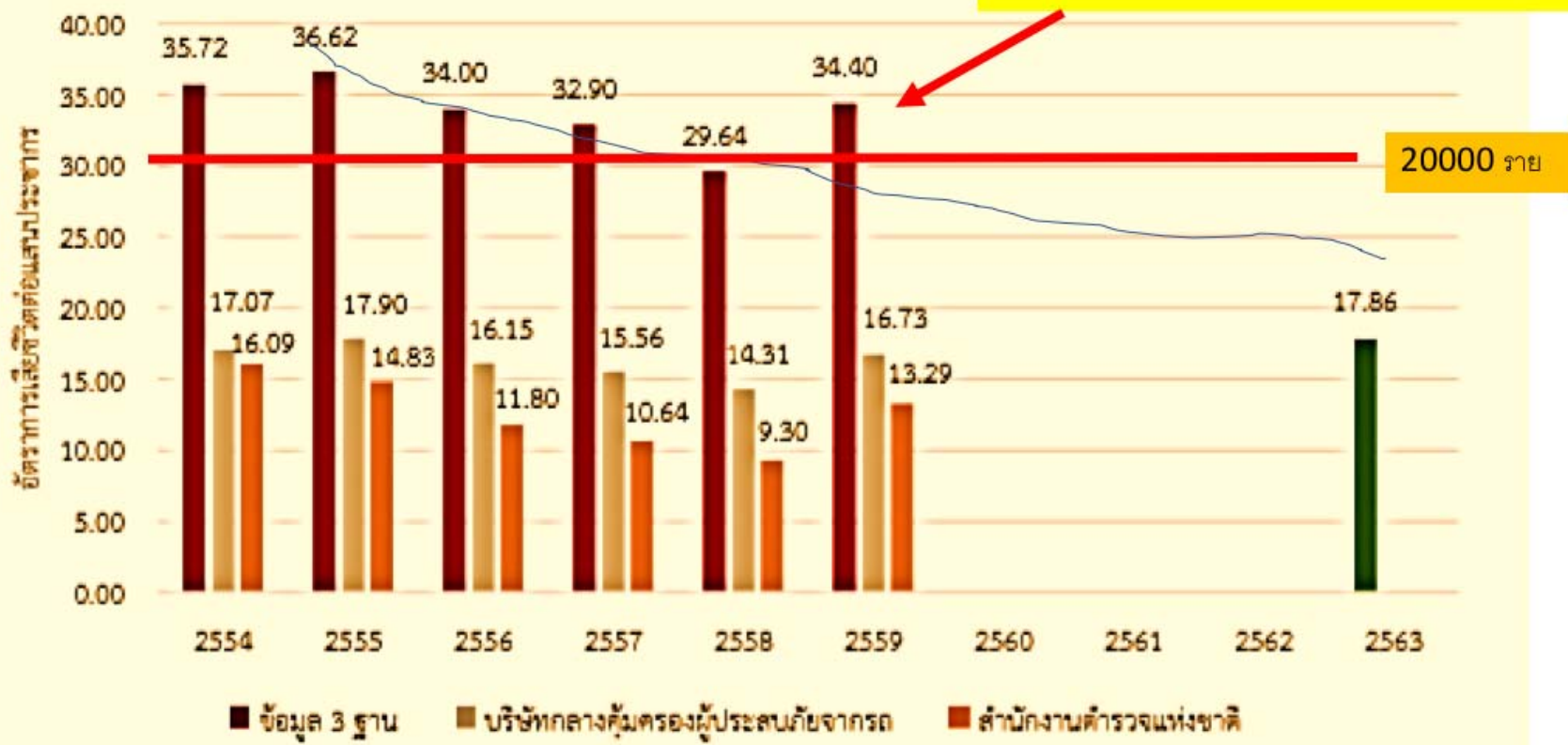


ครึ่งหนึ่งของคนพิการไทย
ได้จากทุกข์บนถนน



การลดการตายบนถนนให้เหลือครึ่งหนึ่งในปี พศ.2563 / คศ. 2020

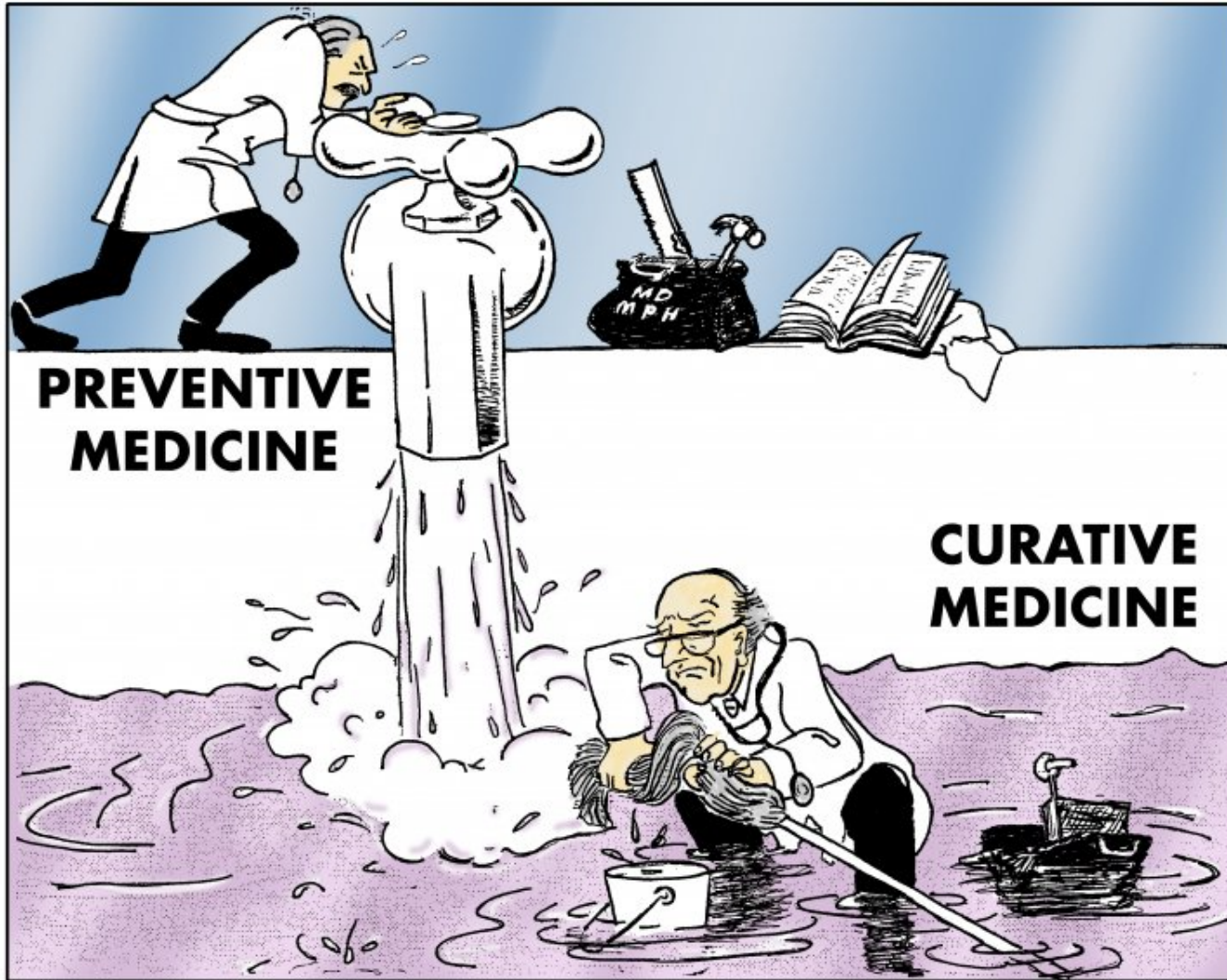
เพิ่มขึ้นทุกฐาน ปี 60 ก็ยังไม่ลด



รูปที่ 1.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

การต่ำความมิดกับการจุดเทียน

จะเพิ่มมาตรการความปลอดภัยทางถนน ?



**PREVENTIVE
MEDICINE**

**CURATIVE
MEDICINE**

WHO framework for decade of action(2011-2020) 50% Reduction

UN ,2 March 2010 , New York

มาตรการเสาหลัก
ห้าประการ
Five Pillar

International Coordination

National activities

Road Safety Management
การจัดการ

Infra Structure
ถนน


Safe Vehicle
รถ

Road user behavior
บังคับคน

Post crash care
กู้ชีพ/โรงพยาบาล

เป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายที่ 1
ภายในปี 2563



เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา

เป้าหมายที่ 2
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า

เป้าหมายที่ 3
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า

เป้าหมายที่ 4
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายที่ 5
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า

เป้าหมายที่ 6
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนการจำกัดความเร็วที่กำหนดลดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วสูง

เป้าหมายที่ 7
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100

เป้าหมายที่ 8
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100

เป้าหมายที่ 9
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง

เป้าหมายที่ 10
ภายในปี 2573




เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

เป้าหมายที่ 11
ภายในปี 2573



เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้

เป้าหมายที่ 12
ภายในปี 2573



เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก

- สีเหลือง: การจัดการความปลอดภัยทางถนน
- สีเขียว: ถนนและการเดินทางปลอดภัย
- สีน้ำเงิน: ยานพาหนะปลอดภัย
- สีชมพู: ผู้ใช้ถนนปลอดภัย
- สีส้ม: การตอบสนองหลังเกิดเหตุ

สืบเนื่องจากข้อเรียกร้องจากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ รัฐสมาชิกสหประชาชาติได้มีมติเห็นชอบ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560


ดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/



เสาหลักที่หนึ่ง Road Safety Management



เป้าหมายที่ 1
2563



เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563
ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการ
พหุภาคีด้านความปลอดภัยทาง
ถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบ
ด้านและมีเป้าหมายที่กำหนด
กรอบเวลา

เป้าหมายที่ 2
2573



เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573
ทุกประเทศเข้าเป็นภาคี
ตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความ
ปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของ
สหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือ
มากกว่า

ตัวชี้วัดสำคัญคือ ต้องมี **Lead Agency**
ทำงานตลอดปี มีแผน มีเป้าตามกรอบเวลา มีงบ
มีการติดตามประเมินและปรับแผน.....
ดูแล **Safe system**



เสาหลักที่สอง Safe Roads and Mobility

เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573



เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า

เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573



เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

ถนนที่รถนักเรียนหรือรถสาธารณะวิ่งไป ต้องสามดาวขึ้นไป ?

เสาหลักที่สาม Safe Vehicles

อุตสาหกรรมการผลิตรถ
ที่มาตรฐานคุณภาพปลอดภัยสูง



GPS system control
Nearly 300,000 Public Car

เป้าหมายที่ **5** ภายในปี **2573** |  

เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และ ยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิค ระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า

ตรอ.



**GPS system control
Nearly 300,000 Public Car**

เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573

ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่
ขับขี่เกินการจำกัดความเร็วที่
กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการ
บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้อง
กับการขับขี่ด้วยความเร็วลง

Speed

เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573

เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถ
จักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย
ที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้
ใกล้เคียงร้อยละ 100

Helmet

เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573

เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และ
ผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัด
นิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์
รัดตึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้
มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ
100

Belt/Restrain

เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573

ลดจำนวนการบาดเจ็บและ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
เนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์
ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวน
การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่
เกี่ยวกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์
ต่อจิตและประสาทอื่นลง

Alcohol/Drugs

เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573

ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติ
ที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์
เคลื่อนที่ขณะขับขี่

Phone

เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573

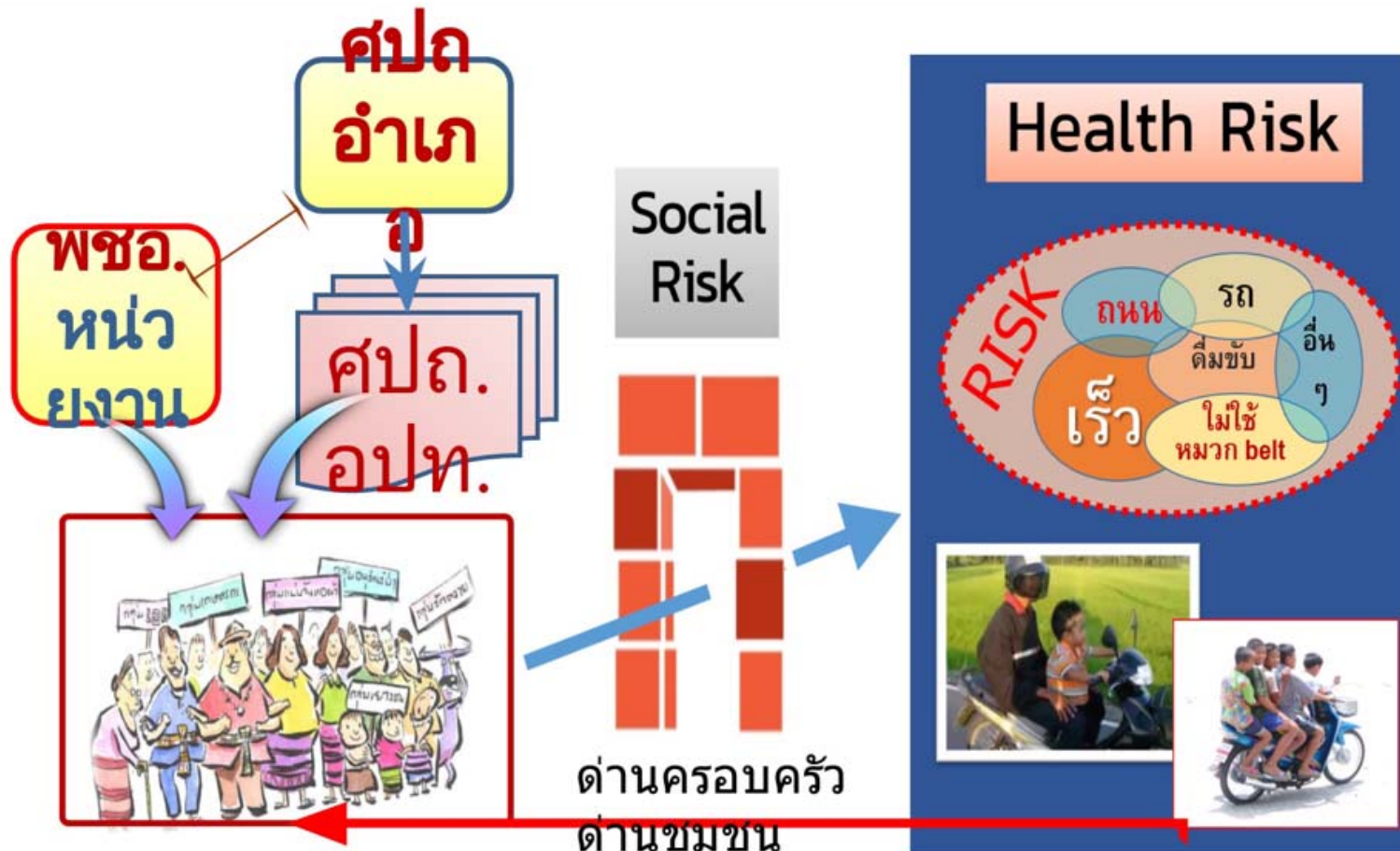
ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนด
เวลาขับและระยะเวลาหยุดพัก
สำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถ
และ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับ
ระหว่างประเทศ/ภูมิภาค
ในด้านนี้

Driving Time

เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573

ทุกประเทศจัดทำและบรรจุ
เป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะ
เวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ
ทางถนนและการให้การดูแล
ฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก

**การแพทย์ฉุกเฉิน
เสาหลักที่ ๕
ไทยได้รับการยอมรับ**



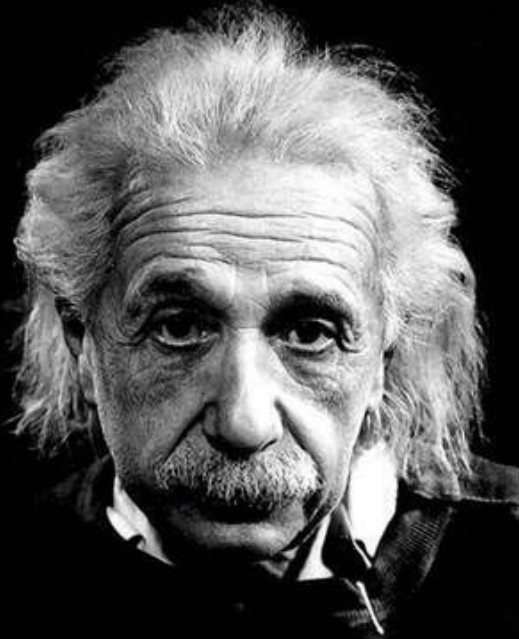
① ข้อมูลเชิงลึก-รอบด้าน

② นำเสนอ + กระบวนการมีส่วนร่วม

สถานการณ์การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี



#5352



**"ONCE WE ACCEPT OUR LIMITS,
WE GO BEYOND THEM"**

kushandwisdom.tumblr
albert einstein