



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

พัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนน
เพื่อขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน
ตามกรอบองค์การสหประชาชาติ

โดย

ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก

สิงหาคม 2554

รายงานสรุปการเข้าร่วมประชุม 13th UN Road Safety Collaboration Meeting

11-13 เมษายน 2554

สถานที่ประชุม Whitehall Suite in The Royal Horseguards เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ

1. รายละเอียดการประชุมจำแนกตามวาระการประชุม

11 เมษายน 2554 เริ่มประชุมตอน 14.00 นาฬิกา

Dr. Etienne Krug จาก WHO ได้กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุมทุกคนและชี้แจงวัตถุประสงค์การเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ พร้อมชี้แจงวาระการประชุม จากนั้นผู้เข้าร่วมประชุมแนะนำตัวเอง

นอกจากนี้ทาง Dr Etienne ได้แจ้งให้ทราบว่าทางธนาคารโลก และธนาคารภูมิภาคต่างๆ จะได้มีการประชุมเพื่อประกาศแนวทางในการสนับสนุนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนร่วมกันในอีกหนึ่งสัปดาห์ถัดไป

วัตถุประสงค์การประชุมที่ 1 เพื่ออภิปรายเกี่ยวกับรายละเอียดของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

1. การเปิดตัวทศวรรษในวันที่ 11 พฤษภาคม

Ms Laura Sminkey จาก WHO ได้กล่าวสรุปถึงการดำเนินงานเพื่อเตรียมการสำหรับวันที่ 11 พฤษภาคม 2554 ทั้งนี้ได้มีประเทศต่างๆ ได้เข้ามาร่วมลงทะเบียนที่เว็บไซต์รวมแล้วทั้งสิ้น 38 ประเทศ โดยมีอยู่ 8 ประเทศกำหนดให้การจัดงานดังกล่าวเป็นการจัดงานระดับประเทศ สำหรับประเทศไทยได้รายงานให้ทราบถึงการจัดทำวีดีโอของนายกรัฐมนตรีซึ่งได้ส่งให้กับทางทีมเลขาฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่ได้ลงทะเบียนการจัดงานในวันที่ 11 พฤษภาคม 2554

ทางทีมเลขาฯได้จัดทำคู่มือการจัดงานชื่อว่า Toolkit for organizers of launch events ซึ่งสามารถดาวน์โหลดได้จากเว็บไซต์ทศวรรษ โดยการจัดงานควรเน้นการทำงานร่วมกับทีมสื่อทั้งภายในและต่างประเทศ เพื่อสร้างกระแสความสนใจในทศวรรษความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการฉายภาพ Road Safety Tag หรือสัญลักษณ์ของทศวรรษ บนสถานที่ที่มีความสำคัญในประเทศ สำหรับของประเทศไทยได้รับแจ้งจากประเทศไทยว่าจะใช้เสาชิงช้าเป็นสถานที่ในการฉายภาพ โดยภาพเหตุการณ์ดังกล่าวสามารถนำไปเผยแพร่ในเว็บไซต์ทศวรรษหรือใน Facebook กับ Twitter ได้ โดยทางทีมเลขาฯจะได้ประสานกับสื่อต่างประเทศเพื่อนำข้อมูลและรูปภาพดังกล่าวไปจัดทำข่าว

สำหรับแนวคิดเรื่องการจัด Time Zone Event นั้นเนื่องจากจำนวนประเทศที่ลงทะเบียนมีน้อย จึงทำให้ไม่สามารถออกแบบการทำงานให้เหมาะสมได้ จึงยังไม่มีข้อสรุปว่าจะดำเนินการหรือไม่ แต่ดูจากช่วงเวลาที่มืออยู่ยากที่จะประสานงานได้ทัน ทางทีมเลขาฯจึงเร่งขอให้ประเทศที่มีแผนจะจัดงานแต่ยังไม่ได้ลงทะเบียนให้รีบลงทะเบียน

หลายประเทศได้รายงานว่าจะมีการจัดงานอย่างไรบ้าง ประเทศเม็กซิโกจะเปิดตัวพร้อมกับทีม Sesame Street

2. การใช้สัญลักษณ์ทศวรรษ



WEAR. BELIEVE. ACT.

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020



Mr David Ward จาก FIA Foundation ได้อธิบายถึงแนวคิดในการใช้ประโยชน์จากสัญลักษณ์และแนวทางในการนำสัญลักษณ์ไปใช้ วัตถุประสงค์ของสัญลักษณ์เพื่อใช้ในการสื่อสารถึงการมาถึงของทศวรรษความปลอดภัย และสร้างความตระหนักถึงความสูญเสียของอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก คล้ายกับการสร้างสัญลักษณ์ร่วมกันเพื่อต่อต้านโรคเอดส์ การนำไปใช้ประโยชน์จึงไม่ควรมีการดัดแปลง แก้ไข แต่คงไว้ถึงสัญลักษณ์ เพื่อสร้างความรู้สึกร่วมกันอย่างเป็นสากล

การหาซื้อสัญลักษณ์ดังกล่าวสามารถสั่งซื้อเป็นจำนวนมากได้จากทางมูลนิธิ FIA ในราคาต้นทุนที่ 80 cents per unit เงินที่ได้ทางมูลนิธิจะได้นำไปผลิตเพื่อแจกจ่ายเพิ่ม เนื่องจากทางมูลนิธิมีงบประมาณในการผลิตเริ่มต้นเท่านั้น แต่ไม่มีงบสำหรับผลิตเพิ่ม ทหารองครักษ์ไม่แสวงหาผลกำไรหรือภาครัฐต้องการนำสัญลักษณ์ดังกล่าวไปใช้หรือผลิตเอง สามารถลงทะเบียนเป็น Franchisee ได้ด้วยการลงนามข้อตกลงร่วมในการนำสัญลักษณ์ไปใช้ตามแบบฟอร์มที่จัดเตรียมไว้ในเว็บไซต์ เพื่อที่ทางมูลนิธิจะได้ส่ง Specification ของการจัดทำสัญลักษณ์มาให้ ทั้งนี้เพื่อจะได้ผลิตให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยสัญลักษณ์ดังกล่าวสามารถผลิตเพื่อแจกจ่ายได้ฟรี หากมีการจัดจำหน่ายและมีรายได้มากกว่า 10000 เหรียญดอลลาร์ ตามเงื่อนไขของข้อตกลงต้องนำเสนอให้กับทาง Global Fund

สัญลักษณ์ไม่สามารถใช้เพื่อประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์เชิงพาณิชย์หรือใช้เพื่อเป็นสัญลักษณ์เพื่อแสดงให้เห็นถึงคุณภาพของสินค้า (Quality Mark) สำหรับบริษัทที่สนใจจะแจกจ่ายสัญลักษณ์ของให้กระทำใน

ลักษณะของการบริจาคเงินเพื่อเข้าร่วมกับทาง Global Fund โดยบริจาคเงินตั้งแต่ 15000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป เพื่อจะได้นำสัญลักษณ์ไปแจกจ่าย โดยอาจจะส่งเงินให้กับ Global Fund โดยตรง หรือส่งให้กับตัวแทนในประเทศ เพื่อจะได้ส่งให้กับ Global Fund ต่อไป

นอกจากนี้ยังได้มีการพูดถึงการระดมทุนในนามของ Global Fund โดยขอให้สมาชิกของ UNRSC ร่วมกันประชาสัมพันธ์ให้กับบริษัทระดับนานาชาติต่างๆ ได้เข้าร่วมบริจาคเข้ากองทุนดังกล่าว สาเหตุที่ต้องมีการระดมทุนดังกล่าว เนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมต่างๆ ที่ได้ดำเนินการตามทศวรรษฯ นั้นทางมูลนิธิ FIA เป็นองค์กรหลักในการให้การสนับสนุน และบางส่วนมาจากสมาชิกคนอื่นๆ แต่งบประมาณดังกล่าวยังมีจำนวนที่จำกัดและไม่สามารถทำงานให้สอดคล้องกับขนาดของงานที่จะต้องมีการดำเนินงานทั้งโลกได้ มีคำถามจากทางผู้เข้าร่วมประชุมถึงแนวทางของการใช้เงินของกองทุน ซึ่งทางผู้ชี้แจงก็ได้ชี้แจงว่ายังไม่มีการวางแผนทางในการใช้เงินดังกล่าว อาจจะนำไปหารือในการประชุมครั้งต่อไปก็ได้

3. แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของโลก (Global Plan for Decade of Action)

Dr Margie Peden ได้แจ้งให้ทราบว่าแผนทศวรรษได้ดำเนินการจัดทำเสร็จและได้รับความเห็นชอบแล้ว ผู้สนใจสามารถดาวน์โหลดได้จากเว็บไซต์ นอกจากนี้ยังมีแปล 6 ภาษาซึ่งเป็นภาษาทางการขององค์การสหประชาชาติ Dr Margie ขอให้แต่ละประเทศนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำแผนทศวรรษของประเทศ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกรอบการทำงานของแต่ละประเทศ เนื่องจากบางประเทศยังอยู่ในช่วงกลางแผนที่มีอยู่เดิม นอกจากนี้สำหรับประเทศที่ได้นำแนวทางดังกล่าวไปจัดทำแผนของประเทศของให้ลงทะเบียนทางเว็บไซต์ทศวรรษได้รับทราบด้วย สำหรับประเทศที่ต้องการความช่วยเหลือในการจัดทำแผนสามารถขอรับความช่วยเหลือจากทาง WHO หรือ UNRSC ได้ ได้มีการสอบถามจากสมาชิกถึงที่ไปที่มาของแนวทางตามกรอบ 5 เสาหลัก และจะปรับเปลี่ยนได้หรือไม่ ซึ่งทางผู้นำเสนอได้ชี้แจงให้ทราบว่าแผนดังกล่าวได้รับการพัฒนาจากการระดมความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนจากทั่วโลก และได้มีการปรับปรุงแก้ไขจนเหมาะสมแล้ว จึงขอให้ดำเนินการตามแผนดังกล่าว

4. สัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนโลก

Mrs Eva Molnar ได้แจ้งให้ทราบว่าตามกำหนดการขององค์การสหประชาชาติปีนี้จะมีการจับสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนโลกขึ้น แต่ก็มีข้อกังวลว่าเนื่องจากปีนี้มีการจัดงานในวันที่ 11 พฤษภาคม แล้วและยังจะมีการจัดงานวันเหยื่อโลก อีกด้วย ทำให้ไม่แน่ใจว่าแต่ละประเทศจะมีความพร้อมในการจัดงานหลายงานในปีเดียวกันหรือไม่ แต่เนื่องจากเป็นแผนที่กำหนดไว้แล้ว ประเทศสมาชิกควรกำหนดแนวทางเพื่อการจัดงานดังกล่าว

5. MDB Road Safety Initiative และ WB Facility

Mr Marc Shotten จาก World Bank ได้สรุปแนวทางที่ธนาคารภูมิภาคต่างๆจะได้นำกำหนดแนวทางร่วมกันในสัปดาห์หน้า โดยทางธนาคารเหล่านั้นจะกำหนดเงื่อนไขการกู้ยืมเงินจากประเทศต่างๆจะต้องให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของถนนที่สร้างขึ้น นอกจากนี้ควรให้ความสำคัญกับการยกระดับสมรรถนะในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศตนเองเพื่อสร้างความยั่งยืนและสอดคล้องกับแนวทางของเสาหลักที่ 1

12 เมษายน 2554

งานเปิดตัวรายงาน Make Road Safe Time for Action ของ Commission for Global Road Safety ฉบับที่ 3

Lord Robertson of Port Ellen ได้กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมงานการเปิดตัวรายงาน Make Road Safe Time for Action ของ Commission for Global Road Safety ซึ่งได้จัดทำขึ้นเป็นฉบับที่ 3 Lord Robertson ได้ชี้ให้เห็นว่าหากนับจำนวนผู้ที่เสียชีวิตเนื่องจากเหตุการณ์สำคัญๆในศตวรรษที่แล้ว อย่างเช่น สงครามโลกทั้ง 2 ครั้ง และภัยอื่นๆ พบว่ามีผู้เสียชีวิตรวมกันประมาณ 160 ล้านคน ซึ่งทศวรรษที่แล้วถือเป็น ทศวรรษแห่งความสูญเสียครั้งใหญ่ครั้งหนึ่ง แต่หากไม่มีการดำเนินการใดๆเลยเกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศต่างๆในโลก จากค่าประมาณการชี้ให้เห็นว่าในศตวรรษนี้จะมียุติภัยชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุสูงถึง 150 ล้านคน เกือบเท่ากับศตวรรษที่ผ่านมา เพียงสาเหตุสาเหตุเดียว

ความปลอดภัยทางถนนควรเป็นวาระที่สำคัญของโลกที่ทุกประเทศจะต้องให้ความสำคัญและช่วยกัน ลดความสูญเสียให้ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้โดยองค์การสหประชาชาติ **นอกจากนี้ความปลอดภัยในการเดินทางไปโรงเรียนอย่างปลอดภัยในเด็กควรเป็นสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานที่ควรจะได้รับ การยอมรับและส่งเสริมในระดับสากล**

จากนั้นทางผู้จัดได้นำเสนอวิดีโอสำหรับ Make Road Safe Campaign ชุดใหม่ ซึ่งชี้ให้เห็นถึงการจัดการโครงสร้างถนนเพื่อความปลอดภัยของการเดินทาง และความปลอดภัยของผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเฉพาะ กลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนา

ตัวแทนจากครอบครัว Mandela นาง Zoleka หลานสาวของนาย Nelson Mandela ได้ประกาศที่จะให้การสนับสนุนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน จากการสูญเสียของลูกสาว Zenani จากอุบัติเหตุทางถนน ในขณะที่ไปชมการเตรียมเปิดการแข่งขันฟุตบอลโลกที่ประเทศแอฟริกาใต้ นอกจากนี้มูลนิธิ Mandela ยังให้ทุนสนับสนุนเพื่อพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน แก่ผู้สนใจผ่านทาง มูลนิธิ FIA

การนำเสนอตัวแทนระดับสูงของประเทศได้เน้นถึงการสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน กับภาคนโยบาย และการสร้างความเข้าใจกับประชาชนทั่วไป ทั้งนี้เนื่องจากมาตรการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพอาจกระทบต่อความสะดวกสบายของประชาชน ทำให้ความเข้มแข็งของฝ่ายนโยบายและความเข้าใจของภาคประชาชนเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้แต่ละประเทศสามารถก้าวข้ามไปสู่ ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้จากประสบการณ์ของประเทศอเมริกา มาตราการด้านการปรับปรุงถนนเป็นมาตรการที่ต้องใช้เวลาในการดำเนินการและระยะเวลาในการชี้ให้เห็นผลซึ่งอาจจะยาวนานกว่าระยะเวลาในการบริหารของรัฐบาล ซึ่งมักจะเกิดปัจจัยหนึ่งที่เป็นอุปสรรคในการสร้างแรงจูงใจให้ฝ่ายการเมืองเลือกที่จะลงทุนกับการปรับปรุงโครงสร้างถนนเพื่อความปลอดภัย มาตราการดังกล่าวจึงต้องอาศัยความต่อเนื่องในการสร้างความเข้าใจกับผู้ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับเวทีแสดงความคิดเห็นและให้คำถามได้มีการพูดคุยกันในหลายประเด็น ทั้งเรื่องของการนำเสนอเรื่องความปลอดภัยทางถนนในข่าว เนื่องจากเรื่องอุบัติเหตุไม่น่าสนใจในการนำเสนอเนื่องจาก

ขาดความ Sexy ที่จะดึงดูดให้คนรับฟังข่าวสนใจ ในขณะที่ตัวแทนจาก Sesame Workshop ได้แนะนำว่าการนำเสนอเรื่องความปลอดภัยไม่ควรมุ่งไปที่การนำเสนอผ่านข่าวแต่เพียงสื่อเดียว แต่ควรให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกัน

บริษัท Sesame Workshop ได้ประกาศเจตนารมณ์ที่จะเข้าร่วมการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยผ่านเครือข่ายรายการทีวี Sesame Street ที่มีการเผยแพร่อยู่ในหลายประเทศ และได้นำตัวละครหลักของรายการคือ Glover เป็นจุดด้านความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษความปลอดภัย



การประชุม UNRSC วันที่ 12 เมษายน 2554

วัตถุประสงค์การประชุมที่ 2 เพื่อติดตามความคืบหน้าและกำหนดแนวทางการดำเนินงานของคณะทำงานในระยะต่อไป

เริ่มต้นประชุมเวลา 14.00 น. โดยมีการแยกกลุ่มประชุมเป็น 4 กลุ่ม สำหรับกลุ่ม Monitoring and Evaluation ได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการติดตามและประเมินผลแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อจัดทำสรุปให้ทางองค์การสหประชาชาติได้รับทราบ โดยในกลุ่มมีความเห็นว่าการติดตามและประเมินผลควรเน้นไปที่การประเมินผลในภาพรวมของทั้งโลก ไม่ควรมีการเปรียบเทียบหรือบ่งชี้เป็นรายประเทศ โดยที่มาของข้อมูลจะได้มาจากข้อมูลที่ได้มีการจัดเก็บอยู่แล้วไม่ว่าจะเป็น Global Status Report ข้อมูลของ OECD UNESCAP และหน่วยงานในระดับภูมิภาคที่มีแผนที่จะดำเนินการจัดเก็บอยู่แล้ว สำหรับตัวชี้วัดที่จะใช้ในการติดตามจะใช้ตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนทศวรรษโลกเป็นหลัก

การประชุม UNRSC วันที่ 13 เมษายน 2554

รายงานผลการประชุมคณะทำงานให้รับทราบ

กลุ่มที่ 1 การพัฒนาคู่มือ How To ความคืบหน้านั้นมีคู่มือที่อยู่ระหว่างการพัฒนาคือ คู่มือการเบี่ยงเบนความสนใจของผู้ขับขี่ (Distracted Driver) โดยเฉพาะโทรศัพท์มือถือ และคู่มือยานพาหนะบรรทุกหนัก (Heavy Vehicle) ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนเพื่อพัฒนาต้นแบบ แต่ยังคงต้องการระดมทุนเพื่อพัฒนาเป็นคู่มือที่สามารถนำไปใช้ในระดับโลกได้ มีการเสนอให้จัดทำคู่มือกฎหมายและการบังคับใช้ (Law and Enforcement) และ คู่มือความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า น่าจะเป็นคู่มือชุดต่อไปที่ได้รับการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับทศวรรษความปลอดภัย

กลุ่มที่ 2 ความปลอดภัยทางถนนจากการทำงาน มีการแนะนำให้รู้จักเครือข่าย Network of Employee for Traffic Safety ซึ่งมีสมาชิกกว่า 50 ประเทศ แนวทางการจัดทำ ISO 39001 และยุทธศาสตร์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนภายในองค์กร

กลุ่มที่ 3 โครงสร้างพื้นฐาน มีการแสดงความเห็นที่หลากหลายมุมมองทั้งประเด็นเรื่องแหล่งทุนเพื่อสนับสนุนให้เกิดถนนที่ปลอดภัย การประสานงานและการเผยแพร่ความรู้ โดยทาง ARRB จากออสเตรเลีย ได้แจ้งให้ทราบว่าขณะนี้อยู่ในระหว่างการเปิดระบบเพื่อให้ผู้สนใจสามารถเข้าไปอ่านคู่มือ และ แนวทางการปฏิบัติที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีอยู่มากกว่า 100 เล่ม ผ่านทางเว็บไซต์ของ ARRB เช่นเดียวกับ IRAP และ GTKP ที่กำลังพัฒนา Toolbox เพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพของมาตรการด้านการปรับปรุงถนนที่ควรนำไปประยุกต์ใช้ในแต่ละประเทศ

กลุ่มที่ 4 การติดตามประเมินผล สำหรับกลุ่ม Monitoring and Evaluation ได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการติดตามและประเมินผลแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อจัดทำสรุปให้ทางองค์การสหประชาชาติได้รับทราบ โดยในกลุ่มมีความเห็นว่าการติดตามและประเมินผลควรเน้นไปที่การประเมินผลในภาพรวมของทั้งโลก ไม่ควรมีการเปรียบเทียบหรือบ่งชี้เป็นรายประเทศ โดยที่มาของข้อมูลจะได้มาจากข้อมูลที่ได้มีการจัดเก็บอยู่แล้วไม่ว่าจะเป็น Global Status Report ข้อมูลของ OECD UNESCAP และหน่วยงานในระดับภูมิภาคที่มีแผนที่จะดำเนินการจัดเก็บอยู่แล้ว สำหรับตัวชี้วัดที่จะใช้ในการติดตามจะใช้ตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนทศวรรษโลกเป็นหลัก

วัตถุประสงค์การประชุมที่ 3 เพื่อติดตามความคืบหน้าและให้ข้อมูลกิจกรรมของสมาชิก

1. การนำเสนอปฏิญญา (Charter) ความปลอดภัยทางถนนในองค์กรนำเสนอโดย GRSP

Mr Andrew Pearce ได้นำเสนอร่างปฏิญญาความร่วมมือขององค์กรเพื่อตอบสนองต่อทศวรรษความปลอดภัยทางถนนเพื่อเสนอให้ UNRSC ได้พิจารณาให้การรับรอง ซึ่งมีการพูดคุยถึงขั้นตอน และแนวทางในการพิจารณาของ UNRSC ในประเด็นดังกล่าว ซึ่งยังไม่มีมีการวางกรอบในการพิจารณาเรื่องการให้การรับรองของ UNRSC จากนั้นจึงพิจารณาข้อความ และขอให้มีการปรับแก้ให้เหมาะสม จากนั้นทางสมาชิกจะได้นำไปพิจารณาเพื่อให้การสนับสนุนต่อไป

2. กิจกรรมจากกลุ่มสมาชิก

Mr J Witt ได้รายงานให้ทราบถึงการประชุมของกลุ่มองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรด้านความปลอดภัยทางถนนที่สหรัฐอเมริกาเมื่อต้นเดือนมีนาคม ซึ่งเป็นการประชุมครั้งแรก โดยประเด็นที่สำคัญจากการประชุมชี้ให้เห็นว่าการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีความแตกต่างกับการทำงานด้านยาสูบและแอลกอฮอล์ เนื่องจากการทำงานด้านยาสูบและแอลกอฮอล์มีเป้าหมาย ผู้ร้ายที่ชัดเจน ที่สามารถมุ่งเป้าในการทำงานไปยังกลุ่มเหล่านั้น ในขณะที่ความปลอดภัยทางถนนทุกคนคือเหยื่อของระบบที่ไม่สมบูรณ์ และต้องการการสนับสนุนไม่ใช่การโจมตี



**World Health
Organization**

**Second Global Meeting of Nongovernmental Organizations
Advocating for Road Safety and Road Victims
14-15 March 2011 - Pan American Health Organization Headquarters - Washington, DC, USA**

PROVISIONAL PROGRAMME

Objectives:

- Share knowledge, experiences and approaches to advocating for road safety and road crash victims
- Create a global alliance of NGOs advocating for road safety and road victims
- Strengthen capacity of participating NGOs for engaging with the media
- Encourage and facilitate the NGO contribution to the launch and implementation of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

DAY ONE		
CHAIR - Dr Etienne Krug, WHO		
08:00 - 09:00	Registration	
09:00 - 09:25	Welcome, opening statements, adoption of agenda and election of chairpersons	Dr Mirta Rcses Periago, Director, PAHO, and Regional Director, WHO Regional Office for the Americas Dr Etienne Krug, Director, Department of Violence and Injury Prevention and Disability, WHO
09:25 - 09:30	Tribute to Pius Njawe, friend and road safety advocate	Mr Martial Manfred Missimikim, Executive President, Securoute, Cameroon and all participants
09:30 - 10:00	Brief introductions by participants and discussion on expectations for the meeting	Introductions and discussion with all participants
10:00 - 10:20	Tea/Coffee	
10:20 - 11:30	Presentations: Spotlights on NGO advocacy for road safety and road victims and discussion	<ul style="list-style-type: none"> • Ms Amy Aeron Thomas, RoadPeace, United Kingdom, on the <i>Road death investigation guide for bereaved families</i> • Ms Ebleha! Shawky Moawad, Egyptian Society of Road Safety, Egypt, on advocating for creation of a pedestrian crossing • Mr Josiah Matagane, Amend, Tanzania on serving as "press agents" for road safety • Ms Rochelle Gobel, ASIRT, USA, on creating a Congressional Caucus on Road Safety • Ms Alma Chavez Guth, VIVIAC, Mexico, on influencing the revision of drink driving legislation in Guadalajara
11:30 - 12:00	Presentation: Strengthening civil society advocacy for public health issues: the experience of the Campaign for Tobacco-Free Kids	Dr Johanna Birckmayer, Director of International Research, Campaign for Tobacco-Free Kids
12:00 - 12:15	Presentation: <i>Advocating for Road Safety and Road Victims: A Guide for NGOs</i>	Ms Laura Sminkey, Communications Officer, Department of Violence and Injury Prevention and Disability, WHO
12:15 - 13:30	Lunch	
CHAIR - NGO representative TBC		

13:30 - 14:30	Discussion on implementing <i>Advocating for Road Safety and Road Victims: A Guide for NGOs</i>	Discussant: Ms Moira Donahue, Director of International Operations, Safe Kids Worldwide and all participants
14:30 - 14:50	Tea/Coffee	
14:50 - 15:00	Presentation: Preparations for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 and discussion	Ms Laura Sminkey, Communications Officer, Department of Violence and Injury Prevention and Disability, WHO
15:00 - 15:45	Discussion: NGO plans for launching the Decade of Action for Road Safety 2011-2020	All participants
15:45 - 17:30	Training: Working the media	Ms Elena Altieri, Communications Officer, Department of Violence and Injury Prevention and Disability, WHO Discussant: Ms Maria Fernanda Rodriguez, President, Gonzalo Rodriguez Foundation, Uruguay and all participants
19:00	Dinner reception	

DAY TWO		
CHAIR - NGO representative TBC		
09:00 - 09:45	Presentation: The global impact of road traffic crashes and what works to prevent them and discussion	Dr Margie Peden, Coordinator for Unintentional Injury Prevention, WHO
09:45 - 10:30	Regional meetings: Trends, challenges and opportunities for NGOs advocating for road safety and road victims	WHO Regions for Africa and the Eastern Mediterranean Moderator: Ms Bernadette Bhacker, President, Al Mustadaama Sustainability, Oman WHO Region for the Americas Moderator: Mr Héctor D'Agostino, Director, Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe, Argentina WHO Region for Europe Moderator: Ms Marlies den Ouden, Director, Team Alert, Netherlands WHO Regions for South-East Asia and the Western Pacific Moderator: Mr Craig Craft, President, Asia Injury Prevention Foundation, Viet Nam
10:30 - 10:50	Tea/Coffee	
10:50 - 11:30	Regional meetings continued	All participants
11:30 - 12:00	Reports from regional meetings: Trends, challenges and opportunities for NGOs advocating for road safety and road victims	Rapporteurs to be nominated by working groups
12:00 - 13:30	Lunch	
CHAIR - NGO representative TBC		
13:30 - 13:45	Presentation: Concept for global alliance of NGOs advocating for road safety and road victims and discussion	Mr Jeffrey Witte, Executive Director, Amend, USA

13:45 - 14:45	Working groups: Responding to concept for global alliance of NGOs advocating for road safety and road victims	Moderator working group one: Ms Awa Ndèye Sarr, President, LASER International Moderator working group two: Ms Manuel João Ramos, Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, Portugal Moderator working group three: Mr Floor Lieshout, Chief Executive, YOURS Moderator working group four: Mr Vincent Slypen, General Director, Handicap International Belgium
14:45 - 15:15	Presentation: Overview of funding to the field and discussion	Mr Saul Billingsley, Deputy Director General, FIA Foundation for the Automobile and Society
15:15 - 16:05	Tea/Coffee	
16:05 - 16:30	Summary of meeting	Mr Geert van Waeg, Vice President, International Federation of Pedestrians
16:30 - 17:00	Next steps and closing	Dr Etienne Krug, WHO Director, Department of Violence and Injury Prevention and Disability

Mr R. Knezevic ได้แจ้งถึงการเข้าร่วมกับทศวรรษความปลอดภัยของ Sesame Workshop รวมถึงการจัดกิจกรรมร่วมกับเม็กซิโก และสหรัฐอเมริกาในวันที่ 11 พฤษภาคม

Dr. M. Peden ได้รายงานให้ทราบถึงการจัดทำรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ ซึ่งการพัฒนาแบบฟอร์มได้ดำเนินการเสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างการอบรมผู้ที่จัดเก็บข้อมูลในแต่ละประเทศ โดยจะเริ่มจัดเก็บข้อมูลประมาณเดือนมิถุนายน หรือ กรกฎาคม และรวบรวมให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี เพื่อนำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ได้ประมาณสิ้นปี 2555 สำหรับกรอบการจัดทำรายงานฉบับดังกล่าวในแต่ละประเทศ จะเก็บข้อมูลที่มีลักษณะคล้ายกับของเล่มเดิม ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและสามารถเปรียบเทียบกันได้ ข้อมูลสถานการณ์จะใช้ข้อมูลของปีฐานคือ 2010 การให้ข้อมูลจะใช้ระบบ Consensus คือความเห็นตรงกันของทุกหน่วยงานในประเทศนั้น และได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลก่อนที่จะดำเนินการส่งข้อมูลให้ทาง WHO ต่อไป

ในส่วนที่เหลือเป็นการแนะนำตัวโครงการต่างๆที่อยู่ระหว่างดำเนินการ หรือ ภารกิจ ซึ่งสมาชิกอาจให้ความสนใจและขอข้อมูลเพิ่มเติม

3. การสมัครเป็นสมาชิกใหม่

NETS และ RTMC ได้ขอสมัครเข้าเป็นสมาชิกของ UNRSC และได้รับการรับรองโดยสมาชิก สำหรับเงื่อนไขการรับสมาชิคนั้นจะต้องเป็นองค์การที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับนานาชาติ เนื่องจาก NETS มีสมาชิกอยู่ใน 50 ประเทศจึงผ่านเงื่อนไขดังกล่าว สำหรับ RTMC ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศอาฟริกาใต้ที่มีบทบาทไม่เพียงแต่ประเทศของตนเอง แต่ยังมีบทบาทที่สำคัญในกลุ่มประเทศที่อยู่ทางตอนใต้ของอาฟริกาหรือที่เรียกว่า SADC ประธานในที่ประชุม Dr Etienne

Krug ได้ให้ความเห็นว่าน่าจะมีการพิจารณาเงื่อนไขการรับเข้ามาเป็นสมาชิกในการประชุมคราวหน้าเพื่อตั้งประเทศที่มีความสนใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกเพิ่มขึ้นที่ไม่จำเป็นจะต้องมีผลงานในระดับนานาชาติ

4. การรายงานความคืบหน้าของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนให้ที่ประชุมใหญ่องค์การสหประชาชาติได้รับทราบในเดือนกันยายน 2554

ตามเงื่อนไขของ UN Resolution 64/255 ได้กำหนดให้เลขาธิการขององค์การสหประชาชาติรายงานเกี่ยวกับความคืบหน้าให้กับที่ประชุมใหญ่องค์การสหประชาชาติได้รับทราบ ทาง UNRSC ร่วมกับ Commission for Global Road Safety จะได้ทำการกร่างรายงานและเวียนให้สมาชิกได้รับทราบเพื่อเสนอต่อทีมเลขาของ UN พิจารณาต่อไป

ประธานได้กล่าวสรุป กำหนดการประชุมครั้งต่อไปในอีก 6 เดือนข้างหน้า และกล่าวปิดการประชุม

2. บทวิเคราะห์

จากการประชุมสามารถจำแนกประเด็นวิเคราะห์ที่ได้ 2 ประเด็นดังนี้

1. สถานะของ UNRSC
2. ความชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางของ 5 เส้าหลักจากการได้เข้าร่วมสังเกตการณ์กับ UNRSC
3. การนำแนวทาง 5 เส้าหลักมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย

2.1 สถานะของ UNRSC

UNRSC เป็นการรวมกลุ่มกันของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มาจากหลายภาคส่วนทั้งจากภาครัฐ ภาคองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ภาคเอกชน ซึ่งต่างก็มีบทบาทที่สำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล เนื่องจากการรับรองด้านสถานะอยู่ใน UN Resolution 64/255 ทำให้นโยบายด้านความปลอดภัยในระดับสากลส่วนใหญ่มาจากการขับเคลื่อนของ UNRSC รวมทั้งแนวทางของ 5 เส้าหลัก ก็ผ่านการระดมสมองภายใต้เครือข่ายการทำงานของ UNRSC ดังนั้นการเข้าร่วมกับ UNRSC ของประเทศไทยจะสร้างให้เกิดความเข้าใจของทิศทาง นโยบาย การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล และสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม โดยในระยะแรกควรมีการจัดบุคลากรเข้าร่วมการประชุมอย่างสม่ำเสมอ รวมไปถึงการสร้าง ความเข้าใจเกี่ยวกับทิศทางการทำงานเรื่องทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลให้กับผู้บริหารระดับสูงของประเทศได้รับทราบและนำมาดำเนินการต่อไป เนื่องจากจะมีการนำเสนอในการประชุมขององค์การสหประชาชาติในเดือนกันยายน 2554 นี้

นอกจากบทบาทของการเข้าร่วมประชุมแล้ว จากโครงสร้างของ UNRSC จะเห็นได้ว่าเป็นการรวมกลุ่มของประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งทำให้ทิศทางเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลเป็นลักษณะกว้างๆ และเน้นมาตรการที่เป็นปัญหาในกลุ่มที่กำลังเกิดในประเทศที่มีบทเรียนด้านความปลอดภัยทางถนนมาอย่างยาวนานแล้วและปัญหาที่พยายามเสนอให้มีการแก้ไขในปัจจุบันเป็นปัญหาที่อาจจะไม่อยู่ในลำดับที่สำคัญในประเทศที่พัฒนาแล้ว ดังจะเห็นได้จากทิศทางของ 5 เส้าหลักมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับมาตรการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์น้อยมาก การเข้าไปมีบทบาทของประเทศไทยในเวที

UNRSC จะเป็นประโยชน์ในการที่จะนำเสนอทิศทางและนโยบายที่จะเป็นประโยชน์กับกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในประเทศของตนเอง ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงบทบาทของประเทศไทยในเวทีระดับสากลต่อไปได้ ดังที่ประธานในที่ประชุมก็ได้มีการปรารถนาถึงแนวทางที่จะตั้งสมาชิกที่เป็นตัวแทนจากประเทศที่กำลังพัฒนาแล้วเข้ามาเป็นสมาชิกมากขึ้นแต่ติดที่เงื่อนไขว่าสมาชิกจะต้องเป็นองค์กรที่ทำงานระหว่างประเทศเท่านั้น สำหรับประเทศไทยมีทางเลือกที่ควรดำเนิน 2 ทางเลือกหากพิจารณาแล้วเห็นว่าการเข้าร่วมเป็นสมาชิก UNRSC จะเป็นประโยชน์ นั่นคือ

1. การร้องขอเข้าร่วมกับ UNRSC โดยขอให้ทบพวมนมติเรื่องการรับเข้าเป็นสมาชิกของ UNRSC
2. การกำหนดบทบาทของประเทศไทยในการเป็นผู้นำด้านการจัดการความปลอดภัยในระดับ ASEAN ซึ่งก็จะทำให้มีคุณสมบัติที่จะเข้าร่วมกับ UNRSC ได้

2.2 ความชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางของ 5 เสาหลักจากการได้เข้าร่วมสังเกตการณ์กับ UNRSC

จากการประชุมพบว่าทาง UNRSC ก็ยังขาดภาพความชัดเจนทั้งในด้านแนวทางที่จะแปลงไปสู่การปฏิบัติ ตลอดจนวิธีการติดตามประเมินผล โดยทิศทางของ Global Plan ยังคงเป็นทิศทางแบบกว้างๆ และยังขาดการคู่มือเพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทาง 5 เสาหลัก และคู่มือการแปลงไปสู่การปฏิบัติในระดับประเทศ ดังนั้นการนำแนวทางดังกล่าวมาใช้สำหรับประเทศไทยจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์สถานการณ์ สภาพปัญหา ความพร้อมในประเด็นวิชาการ ความรู้ สมรรถนะของฝ่ายปฏิบัติ โครงสร้างการบริหารจัดการที่มีอยู่ ความพร้อมด้านทรัพยากรบุคคล และงบประมาณ ตลอดจนทิศทาง แนวทาง นโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย ซึ่งอาจจะไม่จำเป็นต้องดำเนินการในทุกประเด็นที่ Global Plan ได้นำเสนอ และสามารถจะเพิ่มประเด็นที่เห็นว่าเป็นความจำเป็นและเหมาะสมกับประเทศไทย อย่างเช่น รถจักรยานยนต์ เข้ามาก็ได้

2.3 การนำแนวทางของ 5 เสาหลักมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย แนวทาง 5 เสาหลักตาม Global Plan สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

สรุปแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ

กรอบแนวทางสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (A Framework for the Decade of Action)

หลักการสำคัญในกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้นยึดแนวคิดเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลัก เป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าวก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมไปถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ แนวคิดดังกล่าวยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ ดังนั้นอุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เป้าหมายของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจึงมีไว้เพื่อหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง แนวคิดดังกล่าวคำนึงถึงขีดจำกัดของมนุษย์ในการรับแรง

กระทำเชิงกลที่เกิดขึ้นกับร่างกาย ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการวางแผนป้องกันเมื่อออกแบบระบบขนส่งทางถนน ในขณะที่เดียวกันองค์ประกอบอย่างเช่นตัวถนนและยานพาหนะก็ต้องถูกออกแบบให้สอดคล้องกับขีดจำกัดนี้เช่นเดียวกัน ผู้ใช้รถใช้ถนน ยานพาหนะ และ โครงข่ายถนน/สิ่งแวดล้อม จะต้องถูกกำหนดแนวทาง มาตรการ ที่ประสานสอดคล้องไปพร้อมๆกัน โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการจัดการความเร็วและยานพาหนะ และ การออกแบบถนน ซึ่งต่างไปจากแนวทางการแก้ปัญหาแบบเดิม

แนวทางนี้หมายความว่าต้องมีการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบขนส่งทางถนนโดยรวม ผู้ออกแบบระบบ (System Designer) ประกอบด้วย ผู้จัดการด้านถนน วิศวกรยานยนต์ ตำรวจ นักการเมือง และฝ่ายนิติบัญญัติ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงหน่วยงานอย่างเช่นสาธารณสุข กระบวนการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และองค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ (Nongovernment organization) สำหรับผู้ใช้ถนนมีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เหล่านั้น *(หมายเหตุ ย่อหน้านี้ที่ย่อหน้าหากทุกคนที่ถูกกล่าวถึงมาทั้งหมดทำหน้าที่ของตนเองนั้นก็คือความหมายที่แท้จริงของคำว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในแผนแม่บทนั่นเอง ทวีศักดิ์)*

แผนทศวรรษเข้าใจถึงความจำเป็นของการกำหนดเจ้าภาพรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน (Multiple Sector) กิจกรรมต่างๆที่จะดำเนินการไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม และควรมุ่งส่งเสริมการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงาน (ภาคการขนส่ง สุขภาพ ตำรวจ ยุติธรรม การวางผังเมือง เป็นต้น) องค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ ภาคประชาสังคม และ ภาคเอกชนควรได้รับการดึงเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและการนำไปสู่การปฏิบัติในกิจกรรมเหล่านี้ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เป้าหมายของทศวรรษเพื่อรักษาและลดความสูญเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนในโลกในปี 2020 ด้วยแนวทางเช่น

- พัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติของยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- ตั้งเป้าหมายที่ท้าทายแต่เป็นไปได้ที่จะลดอัตราการความสูญเสียภายในปี 2020 โดยพิจารณาจากเป้าหมายที่มีอยู่ในแต่ละภูมิภาค
- สร้างความเข้มแข็งด้านการจัดการเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพในการกำหนดแนวทางและกิจกรรมที่จะช่วยยกระดับความปลอดภัยทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ปรับปรุงคุณภาพของการจัดเก็บข้อมูลในระดับชาติ ภูมิภาค และ ระดับโลก
- ติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดที่เป็นที่สนใจทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และ ระดับโลก

- ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการสนับสนุนเงินทุนด้านความปลอดภัยทางถนน และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งผลักดันให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงการก่อสร้างโครงสร้างถนน

กรอบแนวทางตาม 5 เสาหลัก

แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้านเพื่อประกอบในการวางยุทธศาสตร์ ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูล ของประเทศ ในบางประเทศอาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไปในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้

กรอบระดับชาติ				
เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการ ความปลอดภัยทาง ถนน	เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจร อย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ ปลอดภัย	เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่าง ปลอดภัย	เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลัง เกิดอุบัติเหตุ

เสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลัก เพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูล และฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์เพื่อออกแบบ นำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรมที่ 1 กำหนดหน่วยงานหลักพร้อมทั้งกลไกในการประสานงานกับเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนดังนี้

- กำหนดหน่วยงานหลักและกลุ่มงานเลขานุการที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดกลุ่มการประสานงานในระดับปฏิบัติการ
- กำหนดแผนงานหลัก (Core Work Program) ที่จะดำเนินการ

กิจกรรมที่ 2 พัฒนาแผนยุทธศาสตร์ชาติ (ในระดับ ครม หรือกระทรวง) ผ่านการประสานงานของหน่วยงานหลัก

- กำหนดแนวทางในการได้มารวมถึงจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนระยะยาวในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดตัวชี้วัดหน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงานหลัก เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการทำงาน
- กำหนดแผนงานหลักรวมถึงแผนปฏิบัติการ
- สร้างเครือข่ายความร่วมมือ

- ส่งเสริมโครงการใหม่ๆด้านการพัฒนาคุณภาพระบบบริหารจัดการความปลอดภัยเช่น มาตรฐาน ISO 39001
- วางระบบจัดเก็บข้อมูลต่อเนื่องเพื่อกำหนดข้อมูลฐาน และการติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดหลัก คือ การบาดเจ็บ และเสียชีวิต รวมถึงตัวชี้วัดย่อยที่สำคัญ เช่น ต้นทุน

กิจกรรมที่ 3 วางเป้าหมายระยะยาวที่มีความเป็นไปได้จริงของกิจกรรมต่างๆที่จะดำเนินการจากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ ด้วยการ

- กำหนดเป้าหมายหลักที่จำเป็นจะต้องยกระดับการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ประเมินการผลสำเร็จที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินการตามเป้าหมายหลัก

กิจกรรมที่ 4 กำหนดแนวทางในการแสวงหางบประมาณเพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่างๆอย่างเพียงพอด้วยการ

- ชี้ให้เห็นถึงความคุ้มค่าและคุ้มทุนของแนวทางการลงทุนด้านมาตรการที่ตอบสนองต่อผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้
- วางเป้าหมายงบประมาณรายปีและระยะปานกลางในแผนงานหลัก
- ส่งเสริมให้เกิดหลักเกณฑ์ในการจัดสรรงบประมาณในแต่ละแผนงานโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- วางหลักเกณฑ์เพื่อใช้ประโยชน์จากงบประมาณร้อยละ 10 ที่จำเป็นจะต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับความปลอดภัย
- ศึกษาและส่งเสริมให้เกิดกลไกการสนับสนุนทุนรูปแบบใหม่

กิจกรรมที่ 5 สนับสนุนระบบข้อมูลเพื่อการติดตามและประเมินผลที่สามารถติดตามได้ทั้งในระดับกระบวนการและระดับผลลัพธ์ โดย

- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามสถานการณ์การเสียชีวิตบาดเจ็บ และการเกิดอุบัติเหตุ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลลัพธ์ ระดับกลาง (Intermediate Outcome) เช่น ความเร็วเฉลี่ย อัตราการสวมหมวก การคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลผลิต (Output) จากการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยต่างๆ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลกระทบ (Impact)เชิงเศรษฐศาสตร์ของอุบัติเหตุ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อเฝ้าระวังสถานการณ์เสี่ยง (Exposure) จากการเกิดอุบัติเหตุ

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

สร้างมิติตามความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผล (Assessment) ของโครงสร้างพื้นฐานถนน (Road Infrastructure) การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพขณะทำงานของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

กิจกรรมที่ 1 ส่งเสริมสำนึกความเป็นเจ้าของและสำนึกความรับผิดชอบในกลุ่มหน่วยงานด้านถนน วิศวกรรมการทาง และ นักวางผังเมือง ด้วยแนวทางดังต่อไปนี้

- ผลักดันให้ภาครัฐและหน่วยงานด้านถนนกำหนดเป้าหมายที่จะลดถนนที่อันตรายสูง (High Risk Roads) ให้หมดไปภายในปี ค.ศ. 2020
- ผลักดันให้หน่วยงานด้านถนนจะต้องลงทุนอย่างน้อยร้อยละ 10 ของงบประมาณเพื่อแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดกลไกกำกับดูแลที่เป็นทางการให้หน่วยงานด้านถนนต้องรับผิดชอบต่อสาธารณะด้านความปลอดภัยหากไม่ดำเนินการในโครงข่ายที่ตนเองรับผิดชอบ ด้วยการดำเนินการในมาตรการที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า ตลอดจนการรายงานต่อสาธารณะให้รับทราบถึงสถานการณ์ แนวโน้มมาตรการที่ได้ดำเนินการ ทุกปี
- พัฒนาหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อคอยติดตาม และปรับปรุงถนนภายในโครงข่าย
- ส่งเสริมแนวทางระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และ บทบาทของถนนที่รับรู้ได้ง่ายในการสัญจร (Self-Explaining) และ คุ้มครองยามผิดพลาด (Forgiving)
- มีระบบติดตามประเมินผลความคุ้มค่าของการลงทุนโดยหน่วยงานด้านถนน ธนาकारที่เป็นเจ้าของเงินกู้ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กิจกรรมที่ 2 ส่งเสริมความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทให้เป็นส่วนหนึ่งของการวางผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และ การจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน

- การวางผังเมืองที่ตอบสนองต่ออุปสงค์การเดินทางที่ปลอดภัยของคนทุกกลุ่ม รวมถึงการจัดการอุปสงค์การเดินทาง ความต้องการการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง สถานะด้านการลงทุนของตลาด สภาพทางภูมิศาสตร์และประชากรศาสตร์
- รวมการประเมินผลกระทบด้านความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนในการวางแผนและตัดสินใจในการพัฒนาเมือง หรือการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- กำหนดแนวปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพซึ่งสามารถควบคุมการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดินและการกำหนดทางเชื่อม ทางเข้าออก ที่ไม่ปลอดภัย

กิจกรรมที่ 3 ส่งเสริมสภาพการใช้งานของถนนที่ปลอดภัย การบำรุงรักษา และการปรับปรุงถนนที่มีอยู่ โดยกำหนดให้หน่วยงานด้านถนนจะต้อง

- ทราบถึงจำนวนและตำแหน่งที่เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน และปัจจัยหลักของโครงสร้างถนนที่มีผลต่อความเสี่ยงของกลุ่มคนเหล่านั้น
- ทราบถึงตำแหน่งถนนที่เกิดอันตรายสูงและมีมาตรการในการแก้ไข
- ทำการประเมินความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่และมีมาตรการแก้ไขเพื่อปรับปรุงความปลอดภัย
- เป็นผู้นำด้านการจัดการความเร็วและการออกแบบและการใช้งานที่อ่อนไหวต่อการใช้ความเร็ว
- กำหนดความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง

กิจกรรมที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ที่บรรลุความต้องการในการสัญจร การเข้าถึงจุดหมายปลายทางของคนทุกกลุ่มโดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้อง

- พิจารณาทุกรูปแบบประเภทของการเดินทางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่
- สร้างเกณฑ์ความปลอดภัยขั้นต่ำของการลงทุนเพื่อออกแบบถนนใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของคนทุกกลุ่มและกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของข้อกำหนดในการก่อสร้าง
- ใช้ประโยชน์จากผลการประเมินของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เป็นอิสระในการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง และการบำรุงรักษาของโครงการก่อสร้างถนนใหม่ และควรสร้างความมั่นใจว่าข้อเสนอจากการตรวจสอบความปลอดภัยทุกข้อได้รับการนำไปปฏิบัติอย่างเหมาะสม

กิจกรรมที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและการถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนาโครงสร้างที่ปลอดภัยโดย

- สร้างภาคีเครือข่ายกับทุกกลุ่ม เช่น ธนาคารที่ให้กู้เงินเพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ หน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาคการศึกษา และภาคเอกชน เพื่อสร้างความมั่นใจว่ากลุ่มคนเหล่านั้นเข้าใจถึงพื้นฐานการออกแบบที่ปลอดภัย และความจำเป็นจะต้องก่อสร้างถนนที่ปลอดภัย
- ส่งเสริมการอบรมให้ความรู้ด้านมาตรการที่ลงทุนต่ำด้านวิศวกรรมความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัย และการประเมินผลความปลอดภัย
- พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการออกแบบและการใช้งานของถนนที่ปลอดภัยที่สามารถบูรณาการร่วมกับปัจจัยของมนุษย์และการออกแบบยานพาหนะ

กิจกรรมที่ 6 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยโดย

- รวบรวม ทำให้สมบูรณ์ และแบ่งปันงานวิจัยถึงกรณีศึกษาในเชิงธุรกิจที่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานทางถนนปลอดภัยมากขึ้น รวมไปถึงระดับของการลงทุนที่พึงมีเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษความปลอดภัย
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านการพัฒนาความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายถนนในกลุ่มประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลาง
- ส่งเสริมผลการประเมินโครงการนำร่องที่พัฒนานวัตกรรมด้านการปรับปรุงความปลอดภัยโดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนไหวต่อการบาดเจ็บและสูญเสีย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)

ส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงอย่างครอบคลุมของเทคโนโลยีที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆได้ถูกนำมาใช้

กิจกรรมที่ 1 สนับสนุนให้แต่ละประเทศเข้าร่วมและประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยตามกฎหมายข้อบังคับเรื่องยานพาหนะของ UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29)

กิจกรรมที่ 2 สนับสนุนแผนงานการประเมินความปลอดภัยของรถรุ่นใหม่ (New Car Assessment Program) เพื่อประโยชน์ในการให้ความรู้กับผู้บริโภคเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถ

กิจกรรมที่ 3 กำหนดให้รถใหม่จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและมีระบบยึดรั้งที่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและจากมาตรฐานที่ได้จากการทดสอบการชน

กิจกรรมที่ 4 ส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงของเทคโนโลยีเพื่อหลีกเลี่ยงการชนที่ได้รับการทดสอบด้านประสิทธิภาพ เช่น Electronic Stability Control และ Anti-Lock Braking Systems

กิจกรรมที่ 5 สร้างแรงจูงใจทางการเงินผ่านระบบสนับสนุนงบประมาณหรือมาตรการสร้างแรงจูงใจเชิงธุรกิจอื่น ๆ สำหรับยานพาหนะที่มีระบบคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับสูง และกีดกันการนำเข้ายานพาหนะใหม่หรือยานพาหนะใช้แล้วที่มีมาตรฐานความปลอดภัยต่ำลงเมื่อนำเข้ามาในประเทศ

กิจกรรมที่ 6 กำหนดเกณฑ์ด้านระบบความปลอดภัยที่ป้องกันคนเดินเท้าและเพิ่มงานวิจัยด้านเทคโนโลยีความปลอดภัยที่ออกแบบเพื่อลดการบาดเจ็บและสูญเสียในกลุ่มที่มีความอ่อนไหว

กิจกรรมที่ 7 ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนที่รับผิดชอบด้านการจัดหายานพาหนะมาใช้งานในองค์กรเลือกยานพาหนะที่มีเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยและระบบป้องกันผู้โดยสารที่ดี

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

กิจกรรมที่ 1 สร้างความตระหนักและเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัย และมาตรการป้องกันที่เหมาะสม รวมไปถึงการรณรงค์การตลาดเชิงสังคม (Social Marketing) เพื่อช่วยการปรับเปลี่ยนทัศนคติความเข้าใจเกี่ยวกับความจำเป็นในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ

กิจกรรมที่ 2 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based)

กิจกรรมที่ 3 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมปัญหาเมาแล้วขับบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการชนและการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการดื่มแอลกอฮอล์

กิจกรรมที่ 4 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมการสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์บนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ

สำหรับทิศทางของ 5 เสาหลักตามแนวทางของ UNRSC ที่ควรนำมาพิจารณาดำเนินการในทศวรรษความปลอดภัยทางถนนได้แก่

1. การบริหารจัดการ

ถึงแม้การทำงานที่ผ่านมาจะสามารถดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ แต่เป้าหมายใหม่ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนตามมติคณะรัฐมนตรีที่ตั้งเป้าจะลดให้ได้ต่ำกว่า 10 ต่อแสนประชากร เป็นเป้าหมายที่ท้าทาย แม้แต่ในระดับสากลเอง ควรมีการทบทวนความเหมาะสม ความพร้อม ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็งของแนวทางการบริหารจัดการที่ผ่านมา ทั้งนี้เพื่อแสวงหารูปแบบที่เหมาะสมในการจัดการเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งในด้านของความเข้มแข็งของหน่วยงานเลขานุการ หน่วยงานหลักในด้านการปฏิบัติ จำนวนบุคลากร ความพร้อมขององค์ความรู้ และการจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอต่อการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

2. ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย

การจัดการด้านถนนจะไม่จำกัดเฉพาะการแก้ปัญหา แต่ควรจะเน้นไปถึงมาตรการด้านการป้องกันตั้งแต่ระดับการจัดการอุปสงค์การเดินทางด้วยการออกแบบโครงข่ายถนนที่สอดคล้องกับการวางผังเมืองที่เหมาะสม การพัฒนาทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยกว่าอย่างเช่น ระบบขนส่งสาธารณะ

3. ยานพาหนะที่ปลอดภัย

การจัดการดูแลองค์กรด้านการให้บริการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับพนักงานของตนเองและมีความรับผิดชอบต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ผ่านการนำมาตราฐาน ISO 39001 มาใช้ในบริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่งในประเทศไทยทั้งกรณีของรถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ นอกจากนี้ควรร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรมพัฒนาให้มีศูนย์ทดสอบการชนมาตรฐาน เพื่อทดสอบความแข็งแรงของยานพาหนะซึ่งจะเป็นประโยชน์กับผู้บริโภคในการตัดสินใจเลือกซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัย

4. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

ควรให้ความสำคัญกับประเด็นความเร็ว เมาไม่ขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การพัฒนาสมรรถนะการขับขี่ที่ปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัย

5. การดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุ

การให้บริการด้านการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ ควรมีการขยายให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่เพื่อเพิ่มโอกาสในการรอดชีวิตของผู้ประสบเหตุ และควรให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือไม่เพียงแต่คนไทย แต่ควรพิจารณาถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ให้สามารถมีระบบการช่วยเหลือที่มีคุณภาพ ในสถานพยาบาล ระบบประกันภัย และการเยียวยา