สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัยภายในปี 2593

การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์

สมุดปกขาวเล่มนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนแผนปฏิบัติการเพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

2554-2563

คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

บทคัดย่อ

มีการคาดการณ์ว่า ในช่วงเวลาครึ่งแรกของศตวรรษที่ 21 จะมีผู้เสียชีวิต 75 ล้านคนและผู้บาดเจ็บ 750 ล้านคนจากอุบัติเหตุทางถนน

องค์การสหประชาชาติกระตุ้นให้ประเทศต่างๆดำเนินการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่าน " ความร่วมมือของทุกภาคส่วน ทั้งจากภาครัฐและเอกชน รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน " (มติขององค์การสหประชาชาติ ที่ A/64/L.44/Rev.1) อย่างไรก็ตามยังไม่มีการจำ แนกจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน (Work Related Traffic Accident) ออกจากยอดรวมทั้งหมด และยังไม่มีการแก้ไขปัญหาในประเด็นนี้เป็นการเฉพาะ

เราเชื่อว่าการระดมบริษัทเอกชนให้ร่วมช่วยกัน เป็นกุญแจสำคัญ ที่จะนำไปสู่การปรับปรุง อาชีวอนามัยความปลอดภัยทางถนน (Occupational Road Safety) ดังนั้นคณะทำงานจึงเสนอแผนที่ยุทธศาสตร์สากล (Global Road Map) เพื่อเป็นแนวทางแก้ไ ขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน

เป้าประสงค์ที่คณะทำงานกำหนดไว้อย่างชัดเจนประกอบด้วย

- ตรึงตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน
- ลดตัวเลขผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวลงร้อยละ 50 ภายในปี 2573
- ลดตัวเลขผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวลงร้อยละ 50 ภายในปี 2583
- ประสบความสำเร็จในการลดตัวเลขผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593

สมุดปกขาวเล่มนี้ชี้ให้เห็นว่าจะต้องดำเนินการอย่างไรจึงจะบรรลุเป้าประสงค์ที่ได้กำหนดไว้

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ความเป็นมา

จากการติดตามสถานการณ์ที่น่า หวั่นวิตก ของอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติจึงได้มีมติ ที่ A/64/L.44/Rev.1ประกาศให้ปี พ .ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) โดยมีประเทศสมาชิก 100 ประเทศร่วมกันสนับสนุน เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 การประกาศดังกล่าวเป็นผลสืบเนื่องมาจากการประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 1 หรือที่นิยมเรียกกันทั่วไปว่า การประชุมมอสโก ซึ่งรัฐบาลสหพันธรัฐรัสเซีย เป็นเจ้าภาพจัดประชุมเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2553

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนมุ่งที่จะช่วยชีวิตประชาชนโดยการพลิกผันแนวโน้มของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่กำลังเพิ่มสูงขึ้นทั่วโลก การ พลิกผันแนวโน้มดังกล่าวนี้สามารถที่จะป้องกันประชาชนมากกว่า 5 ล้านคน ไม่ให้เสียชีวิตและกว่า 50 ล้านคนไม่ให้ได้รับบาดเจ็บ รวมไปถึงสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

จากการตั้งเป้าหมายระดับโลกเพื่อรับมือกับวิกฤตความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก จึงได้มีการเสนอกรอบปฏิบัติการสำหรับการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการโดย สรุปรวมเป็น “ห้าเสาหลัก” (Five Pillars) ประกอบด้วย เสาหลัก 1-การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน : เสาหลัก 2- สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น : เสาหลัก 3 – ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น : เสาหลัก 4 – ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น และเสาหลัก 5 : - ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้รับการปรับป รุงให้ดีขึ้น การดำเนินงานที่สำคัญทั้ง 5 ประการนี้จะได้รับการสนับสนุนโดยความร่วมมือระหว่างประเทศ

ข้อสรุป : โดยการลงทุนปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน เราสามารถช่วยชีวิตประชาชนได้ถึง 1.3 ล้านคน และสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ปีละ 5 แสนล้านเหรียญสหรัฐ

ความปลอดภัยทางถนนเป็นวิกฤตการณ์ระดับโลก

องค์การอนามัยโลกรายงานว่า ในแต่ละปี มีประชาชนจำนวน 1.3 ล้านคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนน และอีกประมาณ 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บ ในปัจจุบันกว่าร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายไ ด้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับป านกลางและระดับต่ำ ซึ่งมีจำนวนยานพาหนะที่มีการจดทะเบียนรวมกันเพียงแค่ร้อยละ 48 ของจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลก

หากไม่มีการลงมือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อยับยั้งอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดี๋ยวนี้แล้ว องค์การอนามัยโลกพยากรณ์ว่าอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตสาเหตุที่ห้าภายใน

ปี 2573 สร้างความเสียหายทางสังคม เศรษฐกิจ และการเงินเป็นมูลค่ามหาศาล นอกจากนี้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทำให้รัฐบาล บริษัทเอกชน และสังคมโดยรวมต้องรับภาระเพิ่มขึ้น

องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า เฉพาะมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกในแต่ละปีสูงถึงประมาณ 5 แสนล้านเหรียญสหรัฐ และประมาณ 465 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปีในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

ข้อสรุป : การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศเป็ นกุญแจนำไปสู่การลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุทางถนนสิ่งที่สามารถคาดการณ์และป้องกันได้

จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก มีเพียงร้อยละ 15 ของบรรดาประเทศทั่วโลกที่ มีกฎหมายครอบคลุมถึงการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน อย่างเช่น การใช้ความเร็วบนถนน ไม่มีเข็มขัดนิรภัยและไม่ใช้หมวกนิรภัย และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ยิ่งกว่านั้น มีเพียงหนึ่งในสามของบรรดาประเทศทั่วโลกมีกลไกเชิงสถาบันเพื่อดำเนินการพัฒน ากลยุทธ์ที่สอดคล้องกันและเพื่อการระดมเงินกองทุน ; ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่สลับซับซ้อนเกินกว่าที่องค์กรใดหรือประเทศหนึ่งประเทศใดสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ตามลำพัง ดังนั้น การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศจึงเป็นวิธีการดำเนินงานเพียงวิธีเดียวสำหรับการประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

การจราจรหรือการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงานเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของการสัญจรไปมาของผู้ใช้รถใช้ถนนในภาพรวม ดังนั้น องค์กรธุรกิจที่เอาใจใส่ในเรื่องคุณภาพของความปลอดภัยทางถนนในการดำเนินธุรกิจจะได้รับผลตอบแทนที่สูงกว่าสถานประกอบการที่ขาดความสนใจ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีวิธีการที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพที่องค์กรหรือสถานประกอบการสามารถนำไปใช้แก้ไขปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนได้

ข้อสรุป : การส่ งเสริมเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีดำเนินธุรกิจที่ถูกต้องเหมาะสมสำหรับบริษัทเอกชน

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานและภาคเอกชน

ประมาณเกือบจะหนึ่งในสามของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในขณะที่ใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน ดังนั้น การเสียชีวิตด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงหมายถึง “การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน” (Work Related Road Traffic Death) ตัวเลขดังกล่าวจะเพิ่มสูงมากขึ้นกว่านี้หากนับรวมอุบัติเหตุ

ทางถนนที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางไปทำงานและกลับบ้านเข้าด้วย ในยอดของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมักจะไม่มีการจำแนกผู้ประสบอุบัติเหตุดังกล่าวว่าเป็นผู้ที่กำลัง ทำงานอยู่หรือไม่ และยังไม่มีการแยกประเด็นอุบัติภัยทางจราจรที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานออกมา เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาเป็นการเฉพาะ

ไม่เฉพาะแต่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และภาคการขนส่งเท่านั้น ภาคเอกชนโดยรวมมีความรับผิดชอบเป็นกรณีพิเศษที่จะป้องกันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในขณะที่ ทำงาน บริษัทเอกชนสามาถและควรต้องดำเนินโครงการความปลอดภัยทางถนนก่อนล่วงหน้าที่จะมีการออกกฎหมายมาบังคับ บริษัทที่ดำเนินธุรกิจในเชิงรุกเช่นนี้สมควรที่จะได้รับการยกย่องหากมีการดำเนินการดังกล่าว

ภาคเอกชนสามารถและควรแสดงให้เห็นถึงความเต็มใจที่จะดำเนินการเพื่อให้บร รลุเป้าหมายการลดการเสียชีวิตจากอุบัติภัยทางถนนลงให้เหลือศูนย์((Zero Road Death) ทั้งในการประกอบธุรกิจและใ นการเดินทางไปมาของลูกจ้าง โดยการดำเนินการร่วมกับภาครัฐและด้วยการบริจาคเงินทุนและการถ่ายทอดความรู้ความชำนาญ การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวสามารถช่วยปรับปรุงการดำเนินธุรกิจให้ดีขึ้นเพราะสามารถจะช่วยลดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในกรณีที่พนักงานของบริษัทประสบอุบัติเหตุทางถ นน รวมไปถึงการลดการสูญเสียวันทำงานของพนักงานที่ประสบภัย ในขณ ะเดียวกันจะช่วยลดค่าน้ำมันเชื้อ เพลิงและการปล่อยไอเสียออกมา การส่งเสริมโครงการความปลอดภัยทางถนนจะเป็นการดำเนินธุรกิจในเชิงบวกสำหรับบริษัทเอกชนและเป็นกลไกสำคัญในการพลิกผันแนวโน้มหรือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน

คณะทำงาน- วิสัยทัศน์สำหรับปี 2593

เนื่องในโอกาสการจัดงาน Challenge Bibendum Rio 2010 ที่กรุงริโอ เดอจาเนโร ประเทศบราซิล คณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญระหว่างประเทศที่มีชื่อเสียง ได้ประชุมร่วมกันเพื่อ หารือเกี่ยวกับปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในขณะทำงาน งานขั้นเตรียมการได้ดำเนินการแล้วเสร็จในช่วงของการประชุมเชิงปฏิบัติการ และสามารถนำเสนอข้อสรุปของการประชุมเชิงปฏิบัติการในที่ประชุมใหญ่ได้ทันการ

เป้าประสงค์ของเราคือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการ ทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 และด้วยการมองไปสู่อนาคตถึงปี 2563,2573,2583และปี 2593 เราได้กำหนดเครื่องมือการบรรลุเป้าหมาย (Key Levers) หรือกิจกรร มจำเพาะที่จำเป็นต้องดำเนินการในแต่ละทศวรรษเอาไว้พร้อมทั้ ง กำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องเพื่อตรึงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติภัยทางถนนในขณะ ทำงาน ให้ได้ภายในปี 2563; ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงร้อยละ 50 ภายในปี 2573; ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงมากกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2583 และในที่สุดลดจำนวนผู้เ สียชีวิตลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593; เราใช้คำว่า “เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมาย ” ในสมุดปกขาวเล่มนี้ตลอดเล่มเพื่อสื่อถึงปฏิบัติการจำเพาะที่จำเป็นต้องดำเนินการเพื่ อให้บรรลุเป้าหมาย และสื่อ ถึงพลังผลักดันหรือตัวนำการเปลี่ยนแปลง

เราเชื่อมั่นอย่างยิ่งว่าเป้าหมายเหล่านี้เป็นเป้าหมายที่สามารถบ รรลุได้ถ้าหากนำกิจกรรมที่มีความ เป็นรูปธรรมและ มีลักษณะ ครอบคลุมที่กำหน ดไว้ไปดำเนินการและหาก ได้รับการสนับนสนุนจากภาครัฐและภาคเอกชนอย่างเต็มที่

แผนที่ยุทธศาสตร์ระดับโลก (Global Road Map)

ในการจัดทำแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของเราเอง เราได้เสนอแผนที่ยุทธศาสตร์เพื่อเป็นส่วนสนับสนุนของภาคเอกชน ต่อความพยายามของชุมชนนานาชาติในการจัดการสภาวะวิกฤตด้านความปลอดภัยทางถนน; ได้มีการสรุปประเด็นสำคัญไว้ในแผน ที่ยุทธศาสตร์นี้อย่างเช่นวัตถุประสงค์ กิจกรรมจำเพาะและตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของกิจกรรมจำเพาะที่ ระบุไว้ในเสาหลัก และในแต่ละทศวรร ษจากปี 2563 ถึงปี 2593 เราได้ระบุผลสัมฤทธิ์ที่คาดหมายไ ว้ในช่วงเวลาก่อนที่จะสิ้นสุดทศ วรรษตามลำดับ จากการมองย้อนกลับไป เราได้กำหนดกิจกรรมจำเพาะที่ต้องดำเนินการเพื่อช่วยให้ บรรลุเป้าหมายเหล่านี้; เรานำเทคนิคการนำเสนอเนื้อหาสาระเชิงบร รยายที่ได้รับการปรับปรุงใหม่มา ชี้ให้เห็นว่าข้อแน ะนำของเรานั้นมีความเป็น ไปได้และสาม ารถนำไปดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้

ฐานรับรองการดำเนินงาน : การประสานงานระหว่างประเทศ

เงินทุนที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทา งถนนในระยะยาวให้บรรลุผลสำเร็จ ด้วยการสนับสนุนขององค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติส่งเสริมให้มีการสนับสนุนเงินทุนจากทั้งภาครัฐและเอกชน และในขณะ เดียวกันได้จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจขึ้นมาเพื่อระดมเงินทุนจากประเทศต่างๆและจากผู้บริจาคภาคเอกชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากผู้ใจบุญและมูลนิธิการกุศล ; การเพิ่มจำนวนบริษัทที่ทุ่มเทให้กับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่จำเป็นและสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จในการให้คว ามร่วมมือของภาคเอกชน ; ในขณะนี้มีองค์กรเอกชนจำนวนมากกำลังดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน องค์กรเอกชนเหล่านี้ประกอบด้วยกลุ่มบริษัทเอกชนที่ทำ งานร่วมกัน ตัวอย่างเช่น “เครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจร ” (Network of Employers for Traffic Safety : NETS) สมาชิกของเครือข่ายคือบรรดาบริษัทที่อุทิศตนเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรทั้งในและนอกเวลางาน ; การส่งเสริมการพัฒนาการรวมกลุ่มระหว่างประเทศเพื่อดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ของนายจ้างเป็นวิธีการเพิ่มพูนความร่วมมือและการประสานงานระหว่างบรรดาบริษัทเอกชน

บริษัทเอกชนเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนทั่วไปและในการพูดโน้มน้าวฝ่ายการเมืองเรื่องการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน บริษัทเอกชนมี อิทธิพลทางการเมืองในระดับที่เทียบเท่ากับสถานะทางการเงินของบริษัท ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ บริษัทเอกชนจึงสามารถและควรใช้อิทธิพลนี้แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้นำในด้านความปลอดภัยทางถนน

เช่นเดียวกับการเป็นผู้นำในด้ านเทคโนโลยีและด้านอื่นๆ ; บริษัทเอกชนเป็นพลังขับเคลื่อนที่จะโน้มน้าวให้ผู้กำหนดนโยบายของประเทศลงมือดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยไม่ลังเล

ได้มีการจัดตั้งกลุ่มความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนภาคเอกชนเพื่ อสนับสนุนความพย ายามหรือการเคลื่อนไหวของบริษัทเอกชนให้ ดำเนินไปในทิศทางเดียวกันและเพื่อเพิ่ม พูนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ; เพื่อเป็นหลักประกันว่าความพยายามดังกล่าวของบริษัทเอกชนดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่องและยาวนาน จึงจำเป็นต้องมีการติดตามและประเมินผล ; ทุกวันนี้การขาดข้อมูลที่น่าเชื่อถือทำให้มีอุปสรรคในการแก้ไขวิกฤตความปลอดภัยทางถนน; การพัฒนาการตรวจสอบระบบความปลอดภัยในยานพาหนะ แล ะการจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) ขึ้นมาเป็นเครื่องมือที่มีคุณค่าสามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานได้อย่างกว้างขวาง

เป้าหมาย: ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป จำนวนเงินทุนทั่วโลกที่สามารถทุ่มเทเพื่อแก้ไขปั ญหาความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไป และเพื่อลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงานเป็นการเฉพาะเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ; ภายในปี 2593 ระดับเงินทุนที่บริษัทเอกชนใช้จ่ายเพื่ อการดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นถึง 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ประชาชนส่วนใหญ่ในสังคมมีความคิ ดเห็นว่าการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ไม่อาจยอมรับได้; ภายในปี 2563 มีบริษัทขนาดใหญ่ประมาณ 200 บริษัทสนับสนุนการนำเอาศตวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนไป ดำเนินการ ให้เกิดผลและมีความเห็นสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเ กี่ยวกับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (UN Road Safety Collaboration : NURSC) และภายในปี 2593 บริษัทชั้นนำของโลกที่มีชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีรายชื่อของ Fortune 500 ทั้งหมดมีความเห็นสอดคล้องกับ NURSC

เสาหลัก 1 – การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องมีกลยุทธ์ที่ครบวงจร ซึ่งควบคุมดูแลโดยคณะผู้บริหารระดับสูง ภายในบริษัทเอกชนบรรดาผู้บริหารสูงของบริษัทต้องทำเป็นตัวอย่างเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานของบริษัททุกคนรับผิดชอบร่วมกันในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงาน; มีการแต่งตั้งพนักงานของบริษัทเป็น “ผู้พิทักษ์ความปลอดภั ยทางถนน” (Road Safety Champion) เพื่อทำหน้าที่ประสานความพยายามของบริษัทและสร้างความเข้าใจว่าเป็นเรื่องเกี่ยว ข้องกับพนักงานทุกคน ; ผู้จัดการฝ่ายยานพาหนะและขนส่งต้องยึดมั่น ในกฎการปฏิบัติส่วนรวม ที่กำหนดไว้แล้วจึงขยายให้ครอบคลุมบริษัททั้งหมด; ด้วยการสนับสนุนของบริษัทเอกชน ได้มีการจัดทำกลยุทธ์ที่ครอบคลุมและสอดคล้องกันทุกด้าน รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนเกี่ยวกับเงินทุน การระบุเป้าประสงค์มาตรฐานและวิธีรวบรวมข้อมูล ; การที่บริษัทต่างๆนำเอามาตรฐาน ISO 39001 ใหม่เกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรทางถนน-ข้อกำหนดและแนวทางในการใช้ ไปดำเนินการให้เกิดผลนับว่าเป็นขั้นตอนที่เป็นรูปธรรมขั้นตอนแรกในการ

ส่งเสริมวิธี ดำเนิน การที่เป็นเอกภาพสำหรับการเพิ่ม พูนผลกระทบเชิงบวกให้มากที่สุด ; รัฐบาลและหน่วยงาน ราชการควรกำหนดให้การปฏิบัติ ตาม หรือการยึดมั่นต่อมาตรฐานสากลด้ านความปลอดภัยทาง ถนนเป็น ข้อกำหนดทางกฎหมายสำหรับผู้รับเหมาในโครงการของภาครัฐ

เป้าหมาย : ภายในปี 2563 มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานไว้เพื่อเป็นหลักประกันว่าทุกฝ่ายที่ เกี่ยวข้องยังยึดมั่น ต่อข้อตกลงร่วมกันและพันธกิจ ที่เกิดขึ้นจากการประชุมทศวรรษแห่ง ความปลอดภัยท างถนน และคงไว้จนถึงปี 2563 และปีต่อๆไป; มีบริษัทประมาณ 1 แสนบริษัทจัดทำมาตรฐาน ISO และภายในปี 2563มี บริษัท 1 แสนบริษัทได้รับใบรับรองมาตรฐาน ISO ; ภายในปี 2593 ทุกบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO; มี การแต่งตั้ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน ” ในบริษัทขนาดใ หญ่ 200 บริษัท เพื่อเป็นหลักประกันว่ามีการ นำเอาข้อแน ะนำและวัตถุประสงค์ของทศวรรษแห่ง ความปลอดภัยทางถนนไปดำเนินการให้เกิดผล ; ภายในปี 2593 ตำแหน่งที่ได้กำหนดขึ้นใหม่ นี้ปรากฏอยู่ในบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นบริษัทชั้นนำของโลกโดย Fortune 500

เสาหลัก 2 : ถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

โครงสร้างพื้นฐานทางถนนและองค์ประกอบอื่นๆของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษาเป็นอย่างดีนับว่าเป็น วิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอีกวิธีหนึ่ง ถ้าหากคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลักใน การก่อสร้าง บำรุงรักษา และปรับปรุงถนนและองค์ประกอบอื่นๆ ของถนนดังกล่าว ; บริษัทเอกชนพยายามโน้ม น้าว จัดหาเงินทุนให้และกระตุ้นให้มีการปรับปรุงระดับความปลอดภัยทางถนนของโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิมและ รวมถึงการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักสำหรับโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในอนาคต นอกเหนือจากนี้บริษัทเอกชนควรส่งเสริมให้พนักงานวางแผนการเดินทาง และกระตุ้น ให้ใช้บริการระบบการ ขนส่งในเขตเมืองแบบยั่งยืนและปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า เป็นระบบขนส่งแบบยั่งยืนเมื่อใดก็ตามที่ เป็นไปได้; บริษัทเอกชนมอบเงินทุนของบริษัทเพื่อใช้ปรับปรุงระ บบการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นประโยชน์ต่อ ชุมชนโดยรวม

เป้าหมาย: ภายในปี 2563 ผู้บริจาคเงินทุนกำหนดให้ประเด็น “ความปลอดภัย ”เป็นเงื่อนไขสำหรับการลงทุน โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางถนน; ภายในปี 2593 มีบริการระบบขนส่งมวลชนเขตเมืองแบบครบวงจรสำหรับ ทุกๆคน; เมื่อถึงช่วงเวล านี้ประเด็นความปลอดภัย กลายเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการออกแบบถนนทั้งหมด และในการจัดทำโครงข่ายถนน

เสาหลัก 3 : ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดยึดมั่นและปฏิบัติ ให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำ ส่วนรวมและพัฒนา เทคโนโลยีใหม่ๆอย่างจริงจัง ด้วยเหตุนี้ภายในยานพาหนะใหม่ทุกคันจึงมีอุปกรณ์ความปลอดภัยติดตั้งไว้เพื่อเพิ่ม

ความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ; ด้วยความพยายามในการโน้มน้าวของบริษัทเอกชนทำให้ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดสามารถตกลงกันได้ในประเด็นข้อกำหนดด้านความปลอดภัยขั้นต่ำเกี่ยวกับการนำเข้ายานพาหนะมือสอง; นอกเหนือไปจากนี้ยังได้พัฒนาโปรแกรมทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ ซึ่งช่วยให้ผู้ซื้อและผู้จัดการฝ่ายยานพาหนะและการขนส่งมีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ ; ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทำ เป็นตัวอย่างโดยการยอมรับเอาประเด็นความปลอดภัยไปใช้เป็นหลักเกณฑ์ลำดับแรกในการตัดสินใจเลือกซื้อยานพาหนะใหม่

เป้าหมาย : ผู้ผลิตยานพาหนะนำเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยสากลมาใช้ภายในปี 2563; ภายในปี 2593 ทุกประเทศมีกฎบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ที่ทันสมัยและระบบการหลีกเลี่ยงการชน (Crash Avoidance System) ในยานพาหนะใหม่ทุกคัน: ห้ามนำยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานมาใช้บนถนนสาธารณะ

เสาหลัก 4 : ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

นอกเหนือจากการนำเอาข้อตกลงระหว่างประเทศไปปฏิบัติแล้วทุกประเทศ ควรต้องออกกฎหมายหรือกำหนดบรรทัดฐานสำหรับแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยเสี่ยงที่องค์การอนามัยโลกระบุไว้

ในฐานะของผู้ที่มีบทบาทสำคัญบริษัทเอกชนเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการโดยการกำหนดนโยบายและบรรทัดฐานภายในบริษัท และจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice Manual) ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการดำเนินงาน คู่มือปฏิบัติดังกล่าวได้กำหนดคำแนะนำที่ชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงเกี่ยวกับการใช้ความเร็ว การไม่มีเข็มขัดนิรภัยและไม่ใช้หมวกนิรภัย การขับรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์และสารเสพย์ติด การขาดสมาธิ และความเหนื่อยล้า; โดยการใช้ระบบการให้รางวัลและการลงโทษ (Bonus – malus System) เป็นฐานบริษัทได้กำหนดมาตรการลงโทษเป็นการภายในเพื่อบังคับใช้นโยบาย “ความอดทนต่อการกระทำความผิดเท่ากับศูนย์ (Zero Tolerance)” ของบริษัท; เพื่อเป็นการเสริมสร้างความชำนาญในการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยและกระตุ้นพฤติกรรมการรับผิดชอบ นายจ้างจัดให้มีโครงการฝึกอบรมภาคบังคับให้กับพนักงานทุกคนและดำเนินโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

เป้าหมาย : ภายในปี 2563 บริษัทมากกว่า 100,000 บริษัท กำหนดบรรทัดฐานความปลอดภัยและนำไปปฏิบัติเพื่อแก้ไขความเสี่ยงหลัก ; ก่อนสิ้นสุดช่วงเวลาเป้าหมาย (ปี2593) ทุกบริษัทปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎหมายและบรรทัดฐานและนำนโยบายของบริษัทไปดำเนินการเพื่อแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลัก

เสาหลัก 5 : การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติภัยทางถนนที่ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น

เนื่องจากมีการระบุถึงปัญหาการขาดแคลนเงินทุนสำหรับการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre – hospital Care) บริษัทเอกชนให้ความสนใจลงทุนสร้างสถานพยาบาลในประเทศที่ภาครัฐไม่มีขีด

ความสามารถหรือทรัพยากรเพียงพอ; เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาผลกระทบที่ควบคู่กับการประสบอุบัติภัยทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน ได้มีการจัดทำแผนประกันภัยทางถนน (Road Insurance Plan) ซึ่งครอบคลุมถึงค่ารักษาพยาบาล การฟื้นฟู และการกลับเข้าสู่สังคม โครงการนี้จัดขึ้นเพื่อให้ความช่วยเหลือพนักงานบริษัทที่พิการ จากอุบัติเหตุทางถนน การช่วยเหลือทั้งในก่อนและหลังการกลับเข้าไปทำงานใหม่ ; นอกเหนือจากนี้จำเป็นต้องมีกระบวนการรายงานและการติดตามผลโดยอาศัยเกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดเป็นฐานเพื่อระบุถึงข้อบกพร่องและโอกาสเพื่อการปรับปรุง

เป้าหมาย : ภายในปี 2563 อัตราการเสียชีวิตของผู้ได้รับบาดเจ็บจาก การประสบอุบัติภัยทางถนนลดลงร้อยละ 50 โดยเริ่มจากปี 2554; จำนวนครึ่งหนึ่งของพนักงานบริษัทที่พิการจากอุบัติเหตุทางถนนสามารถกลับเข้าไปทำงานในสถานประกอบภายในปี 2563 และก่อนสิ้นสุด ของช่วงเวลาตามเป้าหมาย จำนวนสามในสี่ของพนักงานที่พิการจากอุบัติภัยทางถนนได้กลับเข้าไปทำงานใหม่; ภายในปี 2593 ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติภัยทางถนนก่อนถึงโรงพยาบาลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาะและมีระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บสาหัสภายในสถานพยาบาลในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำและปานกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะผู้ บริจาคระดับนานาชาติภาคเอกชนให้การสนับสนุน

ภาพประกอบ 1 : การดำเนินงานและเป้าหมายสำหรั บภาคเอกชนในการสนับสนุนทศ วรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา (2554-2563) และในอนาคต (2563-2593)

	การดำเนินงาน	เป้าหมาย
การประสานงานระหว่างประเทศ	การจัดหาเงินทุนเพื่อการประสานงานระหว่างประเทศ	การแต่งตั้งผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนนในบริษัทใหญ่ 200 บริษัทภายในปี 2563 และในทุกบริษัทชั้นนำระดับโลกที่มีรายชื่อใน Fortune 500 ภายในปี 2593
เสาหลัก 1 : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	ทุกบริษัทนำ “ระเบียบกฎเกณฑ์ ” ส่วนรวมไปปฏิบัติ	ภายในปี 2563 บริษัท 100 ,000 บริษัทมีระบ บบริหารจัดการฝูงยานพาหนะและได้รับ การรับ รองมาตรฐานสากล ISO 39001 และภายในปี 2593 ทุกบริษัทมีระบบดังกล่าว
เสาหลัก 2 : สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น	การวางแผนการเดินทางรวมถึงการเลือกใช้บริการระบบการขนส่งแบบยั่งยืน	การยึดถือความปลอดภัยเป็นส่วนประกอบที่สำคั ญในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนน

เสาหลัก 3 : ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น	การยึดมั่นและกา รปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานยานพาหนะซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกัน	ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดนำเกณฑ์มาตรฐานด้านความปลอดภัยซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันทั่วโลกไปใช้ภายในปี 2563
เสาหลัก 4 : ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น	ผู้ใช้แรงงานปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดและบังคับใช้ภายในประเทศและปฏิบัติตามบรรทัดฐานและกระบวนการที่กำ หนด ไว้ภายในองค์กรของตน	บริษัท 100,000 บริษัทปฏิบัติตามการรับรองมาตรฐาน ISO 39001 ภายในปี 2563 และทุกบริษัทภายในปี 2593
เสาหลัก 5 : การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุ บัติเหตุทางถนนที่ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น	การติดตามและการประเมินผล ; องค์กรใช้วิธีการที่เป็นระบบในการดูแลรักษาและการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	ภายในปี 2563 อัตราการเ สียชีวิตของผู้ได้รับบาดเจ็บหลังจากประสบอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 50 โดยเริ่มจาก ปี 2554

บทนำ

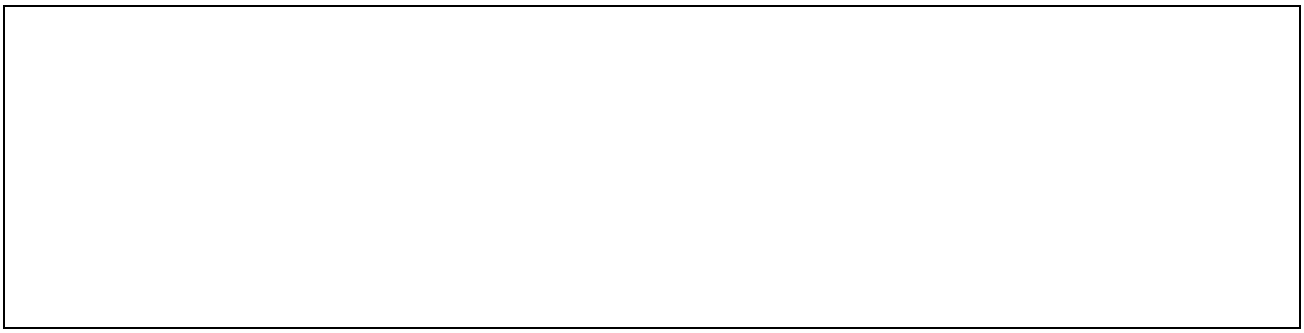
ความปลอดภัยทางถนน : วิกฤตการณ์ระดับโลก

ในแต่ละปีประชากรโลกมากกว่า 1.3 ล้านคนเสียชีวิตบนท้องถนนและอีกเกือบ 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุรถชนกัน หากยังไม่มีการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อลดจำนวนผู้เสียชี วิตและบาดเจ็บที่กำลังเพิ่มสูงขึ้นได้สำเร็จภายในปี 2573 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุหลักสาเหตุที่ห้าของการเสียชีวิตของประชากรโลก; ปัจจุบันอุบัติเหตุจราจรทางถนนกลายเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในกลุ่มประชากรวัยหนุ่มสาว

ปัจจุบันกว่าร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำซึ่งมีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนรวมกันเพียงร้ อยละ 40 ของยานพาหนะที่จดทะเบียน ทั่วโลก ส่วนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคล สูงถึงแม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจรทางถนนลดลง แต่อุบัติเหตุจราจรทางถนนยังคงเป็นสาเหตุ หลักของการเสียชีวิต การบาดเจ็บและทุพพลภาพอยู่ ; เกือบครึ่งหนึ่งของผู้ประสบภัยจราจรทางถนนคือ บรรดาผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความล่อแหลม (คนเดิ นเท้า คนขี่จักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์) และอัตราส่วนของผู้ประสบภัยดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนก่อให้เกิดภาระด้านค่าใช้จ่ายเป็นมูลค่าถึงร้อยละ 5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือ 500 แสน ล้านเหรียญสหรัฐในแต่ละปี ซึ่งเป็นมูลค่าเท่ากับผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศสวิตเซอร์แลนด์

ภาพประกอบ : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนต่อจำนวนรถที่จดทะเบียน



ที่มา : องค์การอนามัยโลก

วิธีแก้ไขปัญหาที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้

อุบัติเหตุรถชน กันเป็นเหตุการณ์ที่สามารถคาดการณ์ได้ ดังนั้นจึงเป็นเหตุการณ์ที่ป้องกันได้ ; มีวิธีดำเนินการที่ง่ายซึ่งสามารถนำมาใช้เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บได้อย่างรวดเร็ว อย่างเช่น การกำหนดและการบังคับใช้กฎข้อบังคับที่เหมาะสมและมุ่งเน้นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักทั้ง 5 ปัจจัยตามที่องค์การอนามัยโลกระบุไว้ก็สามารถลดจำนวนการเสียชีวิตได้เป็นจำนวนมาก ; .ในปัจจุบันมีเพียงร้อยละ 15 ของประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถในขณะเมาสุรา การใช้ความเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัยและการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย และไม่มีอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ

การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในลักษณะที่ครอบคลุมจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือและการเข้ามามีส่วนร่วมจาก องค์กรหลายภาคส่วนและจากบรรดาผู้ที่มีบทบาทสำคัญทุกภาคส่วน ; แต่มีเพียง 1 ใน 3 ของจำนวนประเทศทั่วโลกเท่านั้นที่มีองค์กรหรือระบบที่ทำหน้าที่พัฒนากลยุทธ์การประสานงานและการระดมเงินทุน ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งกลไกเพื่อประสานความร่วมมือระหว่างประเทศและเพื่อแสวงหาเงินทุน นอกจากนี้การดำเนินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและการให้คำแนะนำและแนวทางที่ได้มาจากวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ในการปรับปรุงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนได้

ขณะนี้มีองค์กรธุรกิจบางแห่งได้กำหนดมาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัยทางถนน และเป้าหมายขององค์กรล้ำหน้าเกินกว่าที่กฎหมายของประเทศกำหนดไว้ บางสถานประกอบการได้ดำเนินการไปจนใกล้ประสบผลสำเร็จในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงเหลือศูนย์; องค์กรธุรกิจที่สามารถกำหนดเกณฑ์มาตรฐานและเป้าหมายขององค์กรเกินกว่าที่กฎหมายของประเทศกำหนดไว้จึงเป็นผู้นำในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

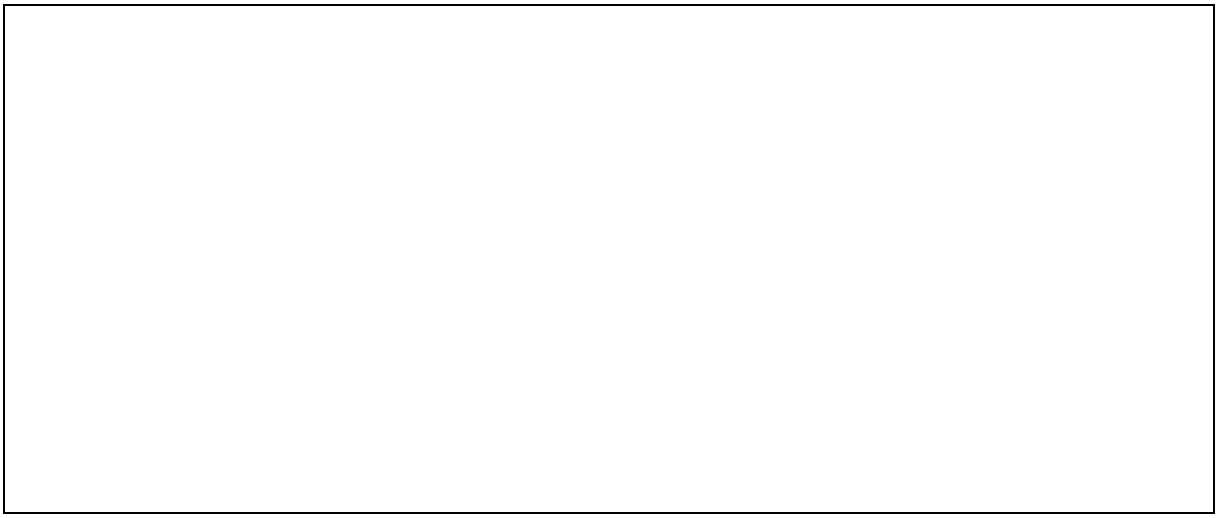
ลงมือดำเนินการตั้งแต่บัดนี้

รัฐบาล ตำ รวจ ผู้เชี่ยวชาญ สื่อมวลชน ผู้ใช้รถใช้ถนน องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคอุตสาหกรรมและภาคเอกชนมีความรับผิดชอบร่วมกันในการปรับปรุงความปลอดภัย ทางถนนและพยายาม ร่วมกัน จัดการแก้ไขวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนน; ภาระต้นทุนมนุษย์ ต้นทุนทางสังคม และต้นทุนทางการเงิน เร่งรัดให้เร าต้องรีบลงมือดำเนินการ ; ความทุกข์ยากของเพื่อนมนุษย์ของเราทั่วโลกเป็นเหมือนเสียงเรียกร้องให้เราลงมือดำเนินการตั้งแต่บัดนี้ ; การพูดสนับสนุนและการสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องมีไม่เฉพาะแต่กลยุทธ์ระดับโลกเท่านั้น ยังต้องมีเงินทุนที่เพียงพอด้วย และจำเป็นต้องมีไม่เฉพาะแต่นโยบายเท่านั้น แต่ต้องมีกรอบปฏิบัติการพร้อมทั้งกลไกสำหรับการติดตามและประเมินผลด้วย

การประชุมระดับรัฐมนตรีทั่วโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 1 กรุงมอสโก 2552

องค์การสหประชาชาติได้มอบหมายให้สหพันธรัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระดับรัฐมนตรี ทั่วโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 1 ณ กรุงมอสโก เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 โดยมีองค์การอนามัยโลกร่วมดำเนินการ ผู้มีอำนาจทางการเมืองจากทุกประเทศทั่วโลกได้รับเชิญให้ส่งผู้แทนเข้าร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเหนือสิ่งอื่นใดคือการคิดหาและการเสนอแนะวิธีการที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนลงได้ ; ครั้งนี้เป็นครั้งแรกที่ผู้นำระดับโลกมีโอกาสเผชิญกับความรับผิดชอบของพวกเขาในด้านความปลอดภัยทางถนน

ภาพประกอบ 3 : จากกรุงมอสโกถึงกรุงนิวยอร์ก : จากการประชุมระดับรัฐมนตรีทั่วโลกครั้งที่ 1 ถึงสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ



ที่มา : องค์การอนามัยโลก

การประชุมครั้งนี้ เป็นการเปิดโอกาสอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อนให้ทุกฝ่ายได้ ตอกย้ำถึงสภาวะวิกฤตและทำให้ประเด็นการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนมีความคืบหน้า การประชุมระดับรัฐมนตรีจบลงด้วยการร่วมกันออกประกาศปฏิญญา “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ” ซึ่งครอบคลุมข้อเสนอแนะในการดำเนินกงานสำหรับปี 2554-2563 ที่ประชุมได้ให้ความเห็นชอบสนับสนุนการนำเอาข้ อแนะนำขององค์การอนามัยโลกไป

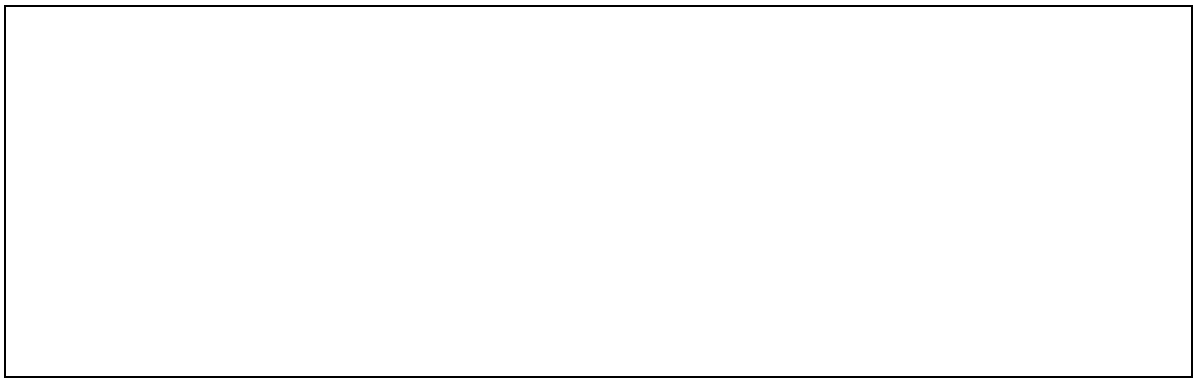
ดำเนินการภายใต้การนำและตามแนวทางปฏิบัติของรัฐบาลและยอมรับบทบาทที่สำคัญและจำเป็นของผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการดำเนินการให้บรรลุผลคือความปลอดภัยทางถนนที่มีคุณภาพสูง ปฏิญญาม อสโกเน้นย้ำถึงความสำคัญของการกำหนดเป้าหมายที่กระทำได้ยากแต่สามารถทำให้สำเร็จได้พร้อมทั้งการกำหนดวิธีการดำเนินการที่ทำให้เกิดความปลอดภัยเชิงระบบ ; ผู้เข้าร่วมประชุมเรียกร้องให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้วยความมุ่งมั่นที่จะปกป้องผู้ ใช้รถใช้ถนนที่มีความล่อแหลมมากที่สุดและที่ประชุมให้การรับรองบทบาทที่อาจเกิดขึ้นในภายภาคหน้าขององค์กรต่างๆในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน (Work Related Road Safety)

ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นชอบด้วยกับความจำเป็นในการปรับปรุงระบบการรวบรวมข้อมูล ที่ใช้เป็นฐานในการเสริมสร้างระบบการดูแล รักษาอาการบาดเจ็บ ; ที่ประชุมสนับสนุนให้มีการพัฒนารูปแบบของการขนส่งที่มีความปลอดภัยมากขึ้น และการปรับปรุงกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและ ความปลอดภัยของยานพาหนะให้สอดคล้องกัน; ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ย้ำว่าการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนและภาคประชาคมเป็นวิถีทางที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการรับมือวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนน และได้ชวนเชิญองค์การต่างๆให้ร่วมกันสนับสนุนอย่างจริงจังเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน โดยการนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการและติดตามพิกัดตำแหน่งของฝูงยานพาหนะ (Fleet Management) ไปดำเนินการให้เกิดผล

มติของสหประชาชาติและทศวรรษแห่งการปฏิบัติการ ปี 2554

หลังจากการประชุมที่กรุงมอสโก สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ณ กรุงนิวยอร์ค ออกเสียงเป็นเอกฉันท์เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ให้การสนับสนุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มติดังกล่า วเสนอโดยสหพันธรัฐรัสเซีย และประเทศสมาชิก 100 ประเทศร่วมสนับสนุน

ภาพประกอบ 4 : เสาหลักแห่งทศวรรษ



ที่มา : องค์การอนามัยโลก

เป้าประสงค์โดยรวมของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนคือการตรึงตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันเอาไว้แล้วจึงย้อนกลับแน วโน้มของตัวเลขผู้เสียชีวิตที่กำ ลังเพิ่มขึ้น การบรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าวนี้สามารถช่วยชีวิตประชาชนได้ 5 ล้านคน ป้องกันไม่ให้ได้รับบาดเจ็บ 50 ล้านคน และประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เป้าประสงค์ดังกล่าวนี้สามารถบรรลุผลได้โดยการกำหนดเป้าหมายที่มุ่งมั่นเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนน และเพื่อเสริ มสร้างรูปแบบถนนที่มีความปลอดภัยทั่วโลก ; เพื่อเป็นการชี้แนวทางการจัดการแก้ปัญหาวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก จึงได้มีการเสนอขั้นตอนการดำเนินงานไว้ในแผนปฏิบัติการทศวรรษในรูปแบบ “ห้าเสาหลัก” (Five Pillars) ดังต่อไปนี้

- เสาหลัก 1 : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
- เสาหลัก 2 : ถนนและระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
- เสาหลัก 3 : ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น
- เสาหลัก 4 : ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
- เสาหลัก 5 : การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติเน้นถึงความสำคัญของความร่วมมือระหว่างประเทศและการระดมเงินทุนสนับสนุน ; มติของสหประชาชาติเรียกร้องให้มีการเพิ่มระดับของเงินทุนโดยรวมและการพัฒนาขีดความสามารถทางด้านเทคนิคและของบุคลากร

ภาพประกอบ 5 : เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลก

ที่มา : มูลนิธิ FIA

ภายใต้แผนปฏิบัติการดั งกล่าวได้มีการกำหนดไม่เฉพาะแต่ วัตถุประสงค์และเป้าหมายเท่านั้น แต่ยังได้กำหนดกิจกรรมที่ต้อง ดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย จำเพาะ พร้อมทั้งได้กำหนดเงินทุนที่สอดคล้องกับก ารดำเนินการดังกล่าวไว้ด้วย ; ภายใต้การอุปถัมภ์ขององค์การอนามัยโลกในกา รทำงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรเอกชนแผนปฏิบัติการจะเป็นแผนที่ยุทธศาสตร์สำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

ธุรกิจและความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินธุรกิจทำให้เกิดการเคลื่อนตัวไปข้างหน้า และจำเป็นต้องอาศัยการสัญจรไปมาเพื่อประกอบธุรกิจ ดังนั้นการเข้ามามีส่วนร่วมของบริษัทต่างๆ ในด้านความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น ; ในฝ่ายต่างๆ ของสถานประกอบการจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะในการ ทำงาน และในบางบริษัทมียานพาหนะไว้ใช้ประกอบธุรกิจจำนวนมากไม่ว่าจะเป็ นโดยทางตรงหรือทางอ้อม ยิ่งกว่านั้นพนักงานบริษัทส่วนใหญ่ขับรถจากบ้านไปทำงานและกลับ ดังนั้นไม่เฉพาะแต่ฝ่ายยานพาหนะและการขนส่งของบริษัทเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนแต่ยังรวมไปถึงบริษัทและพนักงานทุกคนด้วย ; ภาคเอกชนควรแสดงให้เห็นถึงความเต็มใจดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานและในการเดินทางจากบ้านไปทำงานและกลับของพนักงานโดยการให้ความร่วมมือกับภาครัฐและการสนับสนุนเงินทุน

บริษัทระดับโลกที่มีทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพ สามารถเข้าไปช่วยดำเนินงานความ ปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ เนื่องจากภาครัฐของประเทศเหล่านี้ไม่มีขีดความสามารถเพียงพอ ; จากการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนน บริษัทสามารถช่วยปกป้องพนักงานบริษัทจากภัยทางถนนและการดำเนินการดังกล่าวของบริษัทเ ท่ากับเป็นการปรับปรุงการดำเนินธุรกิจให้ประสบผลสำเร็จยิ่งขึ้น เพราะสามารถลดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้วิธีการเชิงรุกดังกล่าวสามารถช่วยให้บริษัทก้าวล้ำหน้ากฎข้อบังคับที่มีอยู่และยังช่วยให้มีความได้เปรียบเชิงการแข่งขันเหนือบริษัทอื่นๆ

ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อการทำงาน

ความเป็นมา

ปัจจุบันนี้คาดว่าเกือบหนึ่งในสามของจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นผู้ที่กำลังอยู่ในระหว่างการ ทำงาน; อัตราส่วนร้อยละดังกล่าวอาจเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50 ถ้าหากรวมจำนวนผู้ที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในขณะเดินทางไปทำงานและกลับเข้าด้วยกัน ; ประมาณร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 50 ของการเสียชีวิต ของลูกจ้างสถานประกอบการโดยรวมมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวนร้อยละดังกล่าวแตกต่างกันไปในแต่ละภูมิภาค ของโลก; การขับขี่ยานพาหนะเพื่อประกอบอาชีพถือเป็นเรื่องปกติวิ สัยและมีรูปแบบที่หลากหลาย ตัวอย่างเช่น การขับขี่ยานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้ า การขับขี่ยานพาหนะในช่วงเวลาทำงาน (ตัวอย่างเช่น คนขับรถบรรทุก รถโดยสารสาธารณะ และคนขับรถตู้ รวมถึงพนักงานขาย) ผู้ปฏิบัติงานบนท้องถนน(เช่นเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทาง) และผู้ขับรถไปกลับที่ทำงาน โดยทั่วไปแล้วองค์กรเอกชนให้ความสนใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนของพนักงานที่ขับรถไปกลับระหว่างบ้านกับสถานประกอบการน้อยกว่า รูปแบบอื่นๆ ทั้งๆที่ทุกบริษัทกำลังมีปัญหาในเรื่องนี้อยู่ ; ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลาง

และระดับต่ำซึ่งมีสัดส่วนของการเดินทางเพื่อประกอบอาชีพสูงกว่าประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง และดูเหมือนว่ามีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนน้อยกว่าด้วย

การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน

ถึงแม้ว่าประเด็นปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถน นเพื่อทำงานมีผลกระทบต่อ ความปลอดภัยทางถนนโดยรวม แต่ปัญหาในประเด็นดังกล่าวไม่ได้รับการจัดการแก้ไขอย่างจริงจัง ; การริเริ่มดำเนินการโดยสมัครใจเพื่อแก้ไขปัญหามีอยู่หลากหลายรูปแบบเช่นการเสริมสร้างจรรยาบรรณ การกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน นโยบาย และกระบวนการภายในองค์กร รวมถึงข้อแนะนำแนวทางปฏิบัติ อย่างไรก็ตามนโยบายที่นายจ้างกำหนดขึ้นมักมีแนวโน้มที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาเพียงจุดเดียว ไม่ครอบคลุมสภาพปัญหา โดยรวมซึ่งมีความซับซ้อนส่งผลให้บริษัทไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

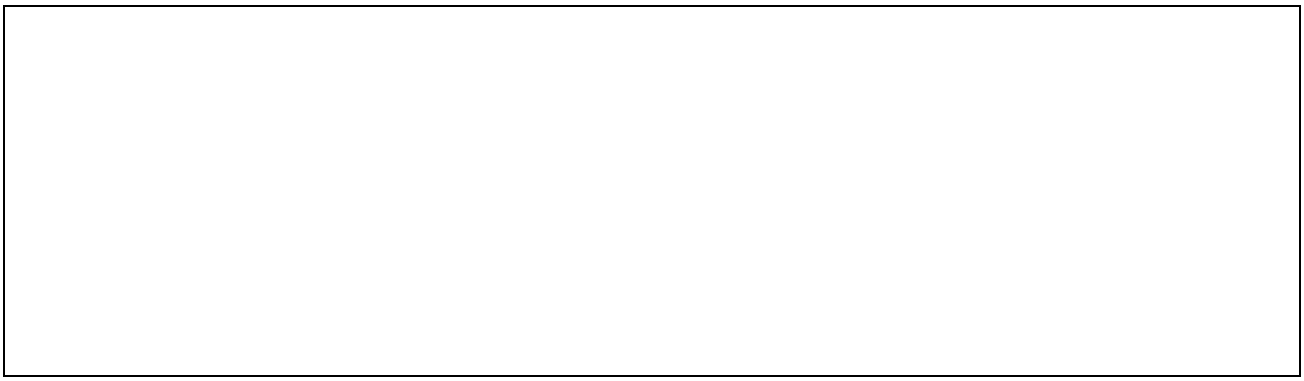
ตัวอย่างวิธีการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานแบบครบวงจร (Comprehensive Approach) สามารถพบเห็นได้ในวงการอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ในบริ ษัทปูนซิเมนต์และบริษัทรับส่งสินค้า วิธีการนี้ช่วยให้สา มารถรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานขับยานพาหนะและข้อมูลสัญจรบนท้องถนนของยานพาหนะที่ใช้ อย่างไรก็ตามบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กไม่มีความชำนาญและทรัพยากรเพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนได้อย่างถู กต้อง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องใ ช้วิธีการแก้ปัญหาที่เรียกกันว่า “วิธีสหวิทยาการ” (Multilisciplinary Approach)

การสร้างฉันทามติ

ในระหว่างการประชุม Challenge Bibendum ที่กรุงริโอเดอจาเนโร ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับเชิญให้เข้าร่วมลงมติเพื่อแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน การลงมติเริ่มด้วยการตั้งคำถามให้ผู้เข้าร่วมตอบว่าวิธีดำเนินการใดที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการตรึง แล้วจึงลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนลงได้สำเร็จภายในปี 2563 จากผลการลงมติปราก ฏว่าร้อยละ 29.9 ของผู้ลงมติเห็นว่ า การร่วมมือกันจัดทำโครงการความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ; ร้อยละ19.2 เห็นว่าการสนับสนุนของผู้บริหารสูงสุดขององค์กรทั้งใน ภาครัฐและเอกชนในด้านจรรยาบรรณการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานทุกคนขององค์การเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด; ผู้เข้าร่วมประชุมอื่นๆเห็นว่าการสนับสนุนการจัดโครงการรณรงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก (ร้อยละ 15.4); การพัฒนาเครือข่ายบริษัทเพื่อใช้วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) และกรณีศึกษาเชิงธุรกิจร่วมกัน (ร้อยละ11.5) การใช้มาตรฐานสากล ISO 39001 เพื่อการบริหาร

จัดการความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 11.5) ส่วนที่เหลือร้อยละ 15.4 ของผู้ลงมติเห็นชอบกับวิธีดำเนินการอื่นนอกเหนือจากนี้

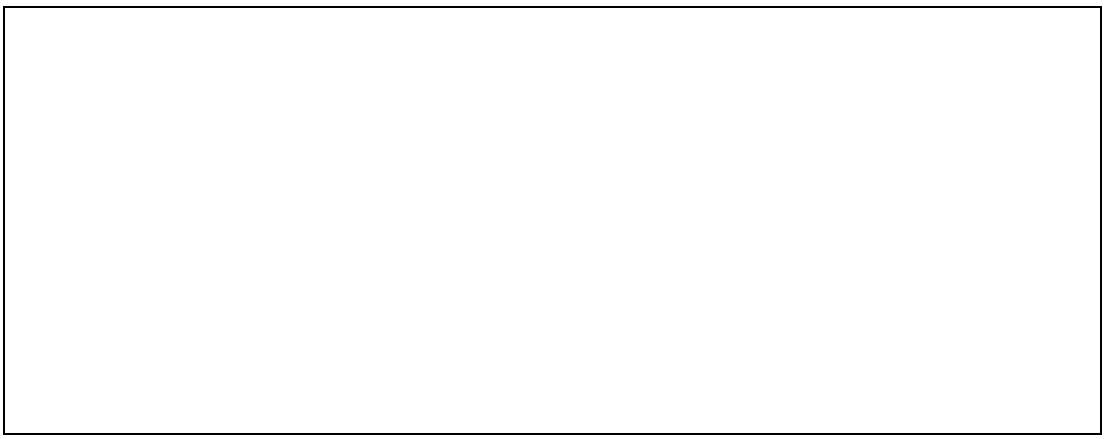
ภาพประกอบ 6 : วิธีดำเนินการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการตรึงและลดจำนวนการเสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกลงได้ภายในปี 2563



ที่มา : Challenge Bibendum กรุงริโอ ปี 2553

หลังจากนั้นผู้เข้าร่วมประชุมได้รับเชิญให้ แสดงความคิดเห็นว่า วิธีดำเนินการรูปแบบใดสามารถกระตุ้นองค์กรของผู้เข้าร่วมประชุมพร้อมจะให้การสนับสนุนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เห็นว่าการร่วมมือกันจัดทำโครงการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถและความชำนาญด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ (ร้อยละ 35.4) ; นอกจากนี้ร้อยละ 20 ของผู้แสดงความคิดเห็นตอบรับที่จะสนับสนุนการรณรงค์ให้โครงการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเป็นที่รู้จักกันทั่วไป ; ผู้เข้าร่วมประชุมอื่นๆ ระบุว่าจะพยายามกระตุ้นผู้บริหารระดับสูงขององค์กรเชิญชวนพนักงานของบริษัททุกคนยอมรับจรรยาบรรณการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัย (ร้อยละ 15.4); ดำเนินโครงการมาตรฐาน ISO 39001 (ร้อยละ 13.8) และสนับสนุนการจัดตั้งเครือข่ายบริษัทเพื่อใช้วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดและใช้ก รณีศึกษาด้านธุรกิจร่วมกัน (ร้อยละ 10.8) และอีก 4.6% ของผู้เข้าร่วมประชุมให้การสนับสนุนวิธีดำเนินการอื่นๆ

ภาพประกอบ 7 : วิธีดำเนินการที่องค์กรเอกชนพร้อมที่จะดำเนินการเพื่อสนับสนุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน



ที่มา : Challenge Bibendum Rio 2010

ความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

รูปแบบของการจราจร การใช้ถนน พฤติกรรมของผู้ขับขี่และภูมิหลังทางวัฒนธรรมในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง ; ความแตกต่างที่เห็นได้ชัดเจนคือโครงสร้างเชิงสถาบันรวมถึงขีดความสามารถขององค์กรและการระดมเงินทุน ตัวอย่างเช่น การเปลี่ยนแปลงไปใช้เครื่องยนต์ (Motorization) ที่เป็นไปอย่างรวดเร็วในประเทศเวียดนามทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กราคาถูกเพิ่มมากขึ้น และส่วนใหญ่ทั้งผู้ขับขี่จักรยานยนต์และผู้นั่งซ้อนท้านไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเหตุทำให้จำนวนผู้ ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการลดแนวโน้มจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บดังกล่ าวลง จำเป็นต้องใช้วิธีการแก้ไขที่เฉพาะเจาะจงตลอดจนการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม ตัวอย่างเช่น การกระตุ้นให้มีการใช้หมวกนิรภัยในประเทศแถบเอเชียใต้โดย การอำนวยความสะดวกในการซื้อหาหมวกที่มีน้ำหนักเบา ราคาไม่แพงมาก และต้องคำนึงถึงสภาพอากาศและฐานะทางการเงินของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย

การก้าวไปข้างหน้า : แผนที่ยุทธศาสตร์ปี 2593

วัตถุประสงค์ของเราคือ ประสบความสำเร็จ ในการลดการเสียชีวิตจากอุ บัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 การพบปะชุมนุมของบรรดาผู้นำทางการเมือง ผู้จัดการบริษัท ผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการที่มีชื่อเสียงและสมาชิกขององค์กรพัฒนาเอกชนในงาน Challenge Bibendum Rio 2553 ทำให้งานดังกล่าวเป็นสถานที่ที่สมบูรณ์แบบสำหรับการปรึกษาหารือเพื่ อจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน ในช่วงของงาน Challenge ดังกล่าวได้มีการจัดกิจกรรมที่หลากหลายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน หนึ่งในบรรดากิจกรรมสำคัญคือผลงานของคณะทำงานที่มุ่งเน้นถึงการรับมือกับปัญหาการเสี ยชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานและได้นำเสนอผลงานดังกล่าวในที่ประชุม Rio Challenge Bibendum Forum ความมุ่งมั่นอย่างสูงของเราคือการประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน ที่

เกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 เป้าประสงค์นี้ไม่ใช่วิสัยทัศน์ในอุดมคติแต่เป็นคว ามพยายามที่เป็นจริงเพื่อหาวิธีการ แก้ไขสถานการณ์ที่ยอมรับไม่ได้ให้เป็นผลสำเร็จ เรามีความเชื่อมั่นอย่างหนักแน่นว่าเป้าประสงค์ดังกล่าวอยู่ไม่ไกลเกินเอื้อมถ้าหากว่าใช้ความพยายามและร่วมมือดำเนินการกันอย่างจริงจัง และหากมั่นใจว่าได้รับการสนับสนุนจากองค์กรภาครัฐและเอกชนอย่างแน่นอน

วิธีการดำเนินการของเราคือ การใช้แผนที่ยุทธศาสตร์เพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนปี 2554-2563 และต่อเนื่องไปในอนาคตจากปี 2563 ถึงปี 2593 ; จากการให้การรับรองวิสัยทัศน์ดังกล่าว และการจัดทำร่างแผนของเราเอง เราได้เสนอแผนที่ยุทธศาสตร์ระดับโลกซึ่งกำหนดวิธีการรับมือกับปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อประกอบอาชีพ ที่ได้ผลและครบวงจร ในช่วงที่เราตั้งปณิธานเพื่อดำเนินการลดการเสี ยชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ให้สำเร็จภายในปี 2593 นั้น เราได้คำนึงถึงการดำเนินงานไม่เฉพาะแต่ในช่วงทศวรรษแรกเท่านั้นแต่ได้คำนึงถึงทศวรรษต่อๆไปจากปี 2563 ถึงปี 2593 ด้วย

ในการทำงานร่วมกันเราพยายามเสนอคำตอบสำหรับคำถามดังต่อไปนี้:

- อะไรคือองค์ประกอบเฉพาะเจาะจงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน รวมถึงบริบทขององค์ประกอบ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและผลที่เกิดขึ้นตามมา
- ในช่วงทศวรรษต่อทศวรรษ แผนที่ยุทธศาสตร์ต้องครอบคลุมถึงอะไรบ้างเพื่อตรึงจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงานภายในปี 2563 และประสบความสำเร็จในการลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593
- ในการดำเนินกิจกรรมหลักเพื่ อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนที่กำ หนดไว้ในแต่ละเสาหลักทั้งห้าภายใต้แผนฏิบัติการมีกิจกรรมอะไรบ้างที่ภาครัฐและเอกชนสามารถให้การสนับสนุนได้

เรามองไปยังศตวรรษที่กำลังจะมาถึงจา กช่วงปี 2563 ถึงปี 2593 เพื่อกำหนด “วิธีการเพื่อบรรลุเป้าหมาย”หรือกิจกรรม ที่เฉพาะเจาะจง ในแต่ละทศวรรษพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายของแต่ละทศวรรษไว้ด้วยและเรารับเอาแนวคิดของการเล่าเรื่องราวที่ปรับปรุงใหม่มาใช้ ในการนำเสนอบทความ เพื่อแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายที่เราได้กำหนดไว้เหล่านั้นมีความเป็นไปได้และสามารถดำเนินการให้ประสบความสำเร็จได้

ฐานรองรับการดำเนินงาน – การประสานงานระหว่างประเทศ

สภาพและประเด็นสำคัญ

“การประสาน งาน” เป็นปัจจัยที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อการระดมทรัพย ากรต่างๆโดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยกรด้านเงินทุนและกุศลเจตนาหรือค่าความนิยม (Goodwill) นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องประสานงานเพื่อระดมความร่วมมือจากทั่วโลกเพื่อนำกรอบปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนไปดำเนิ การให้บรรลุผลรวมถึงการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน; ได้มีการกำหนดกรอบปฏิบัติการไว้ในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถใช้เป็นกลไกในการรวบรวมทรัพยากรต่างๆ และชักนำผู้มีบทบาทสำคัญๆให้

มารวมตัวกัน; แต่องค์ประกอบเหล่านี้ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จได้ ยังจำเป็นต้องมีเงินทุนที่เพียงพอและได้รับการสนับสนุนอย่างกว้างขวางโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากบุคคลสำคัญในระดับสูง

ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ประเทศและบริษัทต่างๆจำเป็นต้องได้รับการชี้นำเพื่อเสริมสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสทิธภาพมากขึ้นและสอดคลองกับสภาวะและทรัพยากรของประเทศและบริษัท นอกจากนี้ยังจำเป็นต้อง มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลและการบันทึ กข้อมูลไว้เป็นอย่างดีเพื่อใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการที่นำไปดำเนินการ

0.1 เงินทุนระดับโลก

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การดำเนินกิจกรรมที่ระบุไว้ในกรอบปฏิบัติของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในระยะยาวจำเป็นต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้น ; ด้วยการสนับสนุนจากองค์กรความร่วมมือเพื่ อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration: UNRSC) สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติมีมติให้จัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศขึ้น บรรดาผู้ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องภาครัฐและเอกชนสามารถให้การสนับสนุนโดยการอุปถัมภ์โครงการความปลอดภัยทางถนนขนาดใหญ่โดยตรง หรือผ่านองค์กรระหว่างประเทศอย่างเช่น ธนาคารโลก

นอกเหนือจากนี้บรรดาประเทศต่างๆทั่วโลกแบ่งสรรร้อยละ 10 ของงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไว้สำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; ถ้าหากบริษัทเอกชนและบริษัทที่เป็นสมาชิก ขององค์กรแม่ข่ายเอกชนเช่นองค์กร รณรงค์ความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Initiative : GRSI) และองค์กรเครือข่ายผู้ว่าจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Network of Employers for Traffic Safety : NETS) ดำเนินการในทำนองเดียวกันสามารถช่วยทำให้ปริมาณเงินทุนโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ด้วยควา มพยายามขององค์ก รระหว่างประเทศและประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริง ต่อบุคคล สูงสามารถรวบรวมเงินกองทุนจำนวน 2 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้สนับสนุน การดำเนิน กิจกรรมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนภายในปี 2563; บริษัทเอกชนใช้จ่ายงบประมาณของบริษัทจำนวน 500 ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของบริษัท; มีการแบ่งสรรงบลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไว้สำหรับปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; ภายในปี 2563 มีองค์กรภาคเอกชนประมาณ 20 องค์กรดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ภายในปี 2573 และปีต่อๆไปประเทศที่มีรายได้ ที่แท้จริง ต่อบุคค ลสูงมีเงินทุนเพียงพอสำหรับดำเนินกิจกรรมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น จึงต้องมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการเงินทุนของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ซึ่งธนาคารเพื่อการพัฒนาและองค์การ

ระหว่างประเทศเป็นหน่วยสนับสนุนการลงทุนในประเทศเหล่านี้ ; ประเทศต่างๆทั่วโลกแบ่งสรรร้อยละ 15 ของงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไว้สำหรับปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; บริษัทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างจริงจังในการสนับสนุนกิจกรรมโด ยใช้จ่ายงบประมาณของบริษัทจำนวน 700 ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; จำนวนองค์กรภาคเอกชนที่อุทิศตนในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนองค์กรภาคเอกชนในทศวรรษก่อนหน้านี้

ภายในปี 2583 ถึงแม้ว่าระดับเงินทุนขอ งประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงและ อยู่ในระดับ ปานกลางมีเพียงพอ แต่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ยังคงขาดแคลนเงินทุนเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; มีการแบ่งสรร 15% ของงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไว้สำหรับปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

ภายในทศวรรษต่อมาทั่วโลกมีเงินทุนเพียงพอสำหรับการดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; บริษัทเอกชนใช้งบประมาณของบริษัทจำนวน 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; มีองค์กรภาคเอกชนอย่างน้อยที่สุดสององค์กรที่อุทิศตนเพื่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในแต่ละประเทศ

0.2 การได้รับการสนับสนุนจากระดับสูง

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การได้รับการสนับสนุนเพิ่มมากขึ้นเป็น สิ่งที่จำเป็นในการลดจำนวนอุบัติเหตุรถชนกัน ; การพูดโน้มน้าวเพื่อให้ได้รับการสนับสนุนเป็นกระบวนการพลวัตซึ่งประกอบด้วยการให้เหตุผล การโน้มน้าวจูงใจและการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่มี อำนาจในการกำหนดนโยบายและการตัดสินใจทางการเมือง จุดมุ่งหมายของการพูดสนับสนุนคือการสร้างความ ตระหนักและการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและเพื่อการได้รับการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง; มีความจำเป็นต้องสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบรรดาผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่ดำเนินงานการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างเช่น หน่วยงานภาครัฐ องค์กรพัฒนาเอกชนและภาคเอกชน และทำให้ การดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานและองค์กรมีความสอดคล้องกันและเกิดผลกระทบที่เป็นประโยชน์ให้มากที่สุด

ทุกฝ่ายมีบทบาททั้งในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไปและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงานเป็นการเฉพาะ ; จากการชี้นำของมติของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติและการโน้มน้าวขององค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration : UNRSC) ได้มีการกำหนดวิธีการดำเนินงานร่วมกันขึ้น ; ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายได้รับเชิญเข้าร่วมโครงก าร “การรณรงค์เพื่อถนนที่มีความปลอดภัย ” (Make Road Safe Campaign) และการจัดการประชุมที่ได้รับความสนใจจากสาธารณชนอย่างกว้างขวาง; ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทมีส่วนร่วมในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างแข็งขัน; ผู้บริหารระดับสูงภาครัฐให้การสนับสนุนโครงการ Clinton Global Initiative; บริษัทเอกชนบูรณาการ

ความปลอดภัยทางถนนเข้ากับแผนคมนาคมขนส่งของบริษัท ; การสร้างตราสินค้า (Branding) สามารถดำเนินการควบคู่ไปกับพันธกิจเพื่อความปลอดภัยทางถนน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

การประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนที่จะจัดขึ้นในปี 2558 ทำให้เกิดแรงผลักดันและแนวความคิดใหม่ๆและการระดมความร่วมมืออย่างกว้างขวาง ; ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงจัดลำดับความสำคัญของปัญหาความปลอดภัยทางถนนและมีองค์กรระดับประเท ศรับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขปัญหา; บรรดาผู้นำรัฐบาลและผู้บริหารระดับสูงเข้ามามีส่วนร่วมโดยตรงด้วยตนเอง

บริษัทเอกชนที่เข้าร่วมดำเนินการมีจำนวนมากขึ้น ; บริษัทเหล่านี้ได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มผู้เรียกร้องที่มีพลังเพื่อให้มีการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทาง ถนน; การรายงานอย่างสม่ำเสมอของเลขาธิการสหประชาชาติทำให้ทุกภาคส่วนยังคงยึดมั่นในพันธกิจและมีการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง ; เมื่อถึงช่วงเวลาที่กำหนดมีบริษัทขนาดใหญ่ 200 บริษัทดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของ UNRSC ในขณะที่ประเทศที่มีรา ยได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำให้การสนับสนุนการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

เมื่อเวลาหลายปีผ่านไป ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางจัดลำดับความสำคัญของปัญหาความปลอดภัยทางถนน ; ภายในปี 2593 บริษัทขนาดใหญ่ และบริษัทที่มี รายชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีรายชื่อบริษัทที่มีฐานะทางการเงิน ที่มั่นคงที่สุดในโลก ของ Fortune 500 ทั้งหมดดำเนินกิจกรรมร่วมกับ UNRSC เพื่อป้องกันการเสียชีวิตบนท้องถนน

0.3 การตระหนักในความเสี่ยง

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

เพื่อเป็นการแก้ไขสภาวะวิกฤตด้านความปลอดภัยทางถนน ได้มีการจัดทำมาตรฐานสากล ISO 39001 เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงหลักและเพื่อให้คำแนะนำในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ; ปัจจัยหลักที่เชื่อมโยงกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานนั้นเป็นที่ทราบกันดี แต่ยังไม่มีความเข้าใจอย่างชัดเจนต่อความสำคัญเชิงสัมพัทธ์ของปัจจัยหลักดังกล่าว; บริษัทเอกชนมีบทบาทสำคัญในการดำเนินการมาตรฐานสากล ISO 39001 และกำหนดความเสี่ยงรวมถึงการเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดมหกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อทำให้สาธารณชนเกิดความตระหนักในความเสี่ยง อย่างเช่น การจัดมหกรรม “สัปดาห์ความปลอดภัยทั่วโลก” (Global Safety Week) ในปี2554,2558 และปี 2561

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 บริษัทเอกชนสามารถจัดมหกรรมสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนเป็นผลสำเร็จได้อย่างต่อเนื่องเป็นประจำ; จากการประสานงานทั่วโลกทำให้งานสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนกลายเป็นสัญญลักษณ์แห่งพันธมิตรด้านความปลอดภัยทางถนนของบริษัทเอกชน ; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงยอมรับว่า การกำหนดปัจจัยความเสี่ยงเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวเนื่องกับการประกอบธุรกิจ อย่างไรก็ตามชุดข้อมูลที่มีอยู่ยังมีความแตกต่างกัน และไม่สามารถที่จะนำไปวิเคราะห์ความเสี่ยงเชิงสัมพัทธ์ได้ เพราะฉะนั้น จึงจำเป็นต้องใช้ความพยายา มเป็นพิเศษในการกำหนดความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากความจำเป็นที่ต้องสัมผัสกับความเสี่ยง ; มีการรณรงค์เพื่อให้ความรู้และสร้างความตระหนักในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำภายในปี 2573; ภายในปี 2583 ปัจจัยความเสี่ยงหลักเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย แต่การรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักยังจำเป็นต้องดำเนินการในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำ; และอีกทศวรรษต่อมาปัจจัยความเสี่ยงหลักเป็นที่รู้จักอย่างดีทั่วโลก

0.4 แนวทางการดำเนินงานสำหรับประเทศและบริษัทต่างๆ

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

แนวทางการดำเนินงานช่วยทำให้เชื่อมั่นได้ว่าองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชนลงมือดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และประสานสอดคล้องกัน ; การแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดหรือวิธีดำเนินงานที่ประ สบความสำเร็จระหว่างประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงรวมถึงการถ่ายทอดวิธีปฏิบัติดังกล่าวไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำเป็นอีกหนทางหนึ่งที่ช่วยให้มีการดำเนินอย่างต่อเนื่องแต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงบริบทเฉพาะถิ่นของประเทศที่รับการถ่ายทอดด้วย

รูปแบบตัวอย่างซึ่งเป็นประโยชน์นั้นมีอยู่แล้วในระดับภูมิภาคอย่างเช่นในยุโรป “สภาความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งยุโรป”(European Transport Safety Council : ETSC) ได้จัดทำข้อเสนอแนะสำหรับประเทศต่างๆ และสำหรับบริษัทเอกชนผ่านโครงการที่เรียกว่า “การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้าง” (Preventing Road Accidents and Injuries for Safety of Employer :PRAISE); นอกจากนั้นในสหภาพยุโรปยังมีกฎบัตรความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Charter) อย่างไรก็ตามเนื่องจากความจำกัดของขอบเขตทำให้กฎบัตรดังกล่าว เป็นเหมือนกลไกกระตุ้นหรือแรงจูงใจให้มีการยอมรับพันธกิจมากกว่าเป็นคำแนะนำในการดำเนินงาน

ในระดับประเทศมี หลายองค์กรที่มีความกระตือรือร้นที่จะแจกจ่ายเอกสารการวิจัยและข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ ตัวอย่ างเช่น “องค์กรการกุศล BRAKE” ในสหราชอาณาจักร หรือ “หน่วยปฏิบัติการวิจัยการขนส่ง” (Transport Research Laboratory : TRL) นอกจากนี้การดำเนินโครงการมาตรฐานสากล ISO 39001 เป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการให้ข้อมูลและคำแนะนำที่เกี่ยวข้องแก่บริษัทเอกชนอีกทางหนึ่ง

จากปี 2563 ถึง ปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูงประสบความสำเร็จในการจัดทำคู่มือและแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน ตัวอย่างเช่น สถาบันความปลอดภัยทางถนนและอาชีวอนามัยแห่งชาติ (National Institute for Vocational Safety and Health) และองค์การความปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวงแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Agency) .ในสหรัฐอเมริการได้จัดทำคู่มือดังกล่าวแล้วเสร็จ ; กลุ่มพันธมิตรภาคเอกชนอย่างเช่น "เครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภั ยในการจราจร" (Network of Employers for Traffic Safety) มีขีดความสามารถในการพัฒนาคู่มือความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงานสำหรับใช้ในสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่นๆทั่วโลก ; อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องขยายความร่วมมือเพื่อจัดทำคู่มือดังกล่าวสำหรับประเทศในทวีปยุโรป; ภายในปี 2583 ประเทศที่มีรายได้เฉลี่ ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำจัดทำคู่มือและแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน และนำไปประยุกต์ใช้เต็มรูปแบบภายในปี 2593

0.5 คุณภาพของข้อมูล

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ตราบถึงปัจจุบันยังไม่มีคำจำกัดความที่สมบูรณ์ของคำว่า "อุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน" ดังนั้น มีไม่กี่ประเทศที่มีข้อมูลเกี่ยวกับการบาดเจ็บไม่ร้ายแรงถึงขั้นเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระหว่างการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน การรวบรวมและการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนเนื่องจากบรรดาตัวชี้วัดที่ เกี่ยวข้องกระจายอยู่ในระบบข้อมู ลของหน่วยงานต่างๆของรัฐ ตัวอย่างเช่น ในหน่วยงานที่ มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการคมนาค มและขนส่ง ; ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ; การบังคับใช้กฎหมาย ; การประกันสังคมหรือการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ลูก จ้าง เป็นต้น ยิ่งกว่านั้นมีบางประเทศเรียบเรียงหรือแปลข้อมูลในระดับประเทศในขณะที่หลายประเทศอื่นๆดำเนินการในระดับภูมิภาคหรือระดับจังหวัด อย่างไรก็ตามยังมีความจำเป็นต้องมีระบบการเก็บข้อมูลที่ดีกว่านี้เพื่อใช้ในการ ระบุความต้องการ ชี้นำความพยายามในการดำเนินงาน ติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงาน และประเมินนโยบายและการบังคับใช้กฎหมาย

มีการกระตุ้นให้ประเทศต่างๆยอมรับและใช้ระบบการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนที่เป็นแบบมาตรฐาน โดยการกำห นดข้อมูลหลักที่สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้และกา รกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น การยอมรับระยะเวลามาตรฐานของกรณีการเสียชีวิตใน 30 วันหลังจากประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับ การทำงาน

นอกจากนี้ ยังได้กระตุ้นให้รวมเอาข้อมูล"เจตนารมณ์ของ การเดินทาง" ไว้ในข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศด้ วยเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ประสบอุบัติเหตุ ทางถนนเป็นผู้ที่อยู่ในระหว่างการ ทำงานการงานในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือกำลังเดินทางไปหรือกลับจากการทำงาน ยิ่งกว่านั้นประเด็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงานการงานจะต้องได้รับการยอมรับว่าเป็น ส่วนหนึ่งของยอดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก และ ได้รับการผนวกเข้า กับระบบระหัสโรค ICD-11;ICD หรือ International Classification of

Diseases เป็นเกณฑ์มาตรฐานระดับโลกที่กำหนดขึ้นสำหรับการรายงานและการจำแนกทางสถิติระหว่างประเทศของโรคและสาเหตุภายนอกของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บ; การรวบรวมข้อมูลในลักษณะดังกล่าวทำให้ได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และสามารถใช้เปรียบเทียบระหว่างประเทศต่างๆได้

ด้วยการแนะนำขององค์การอนามัยโลกในฐานะที่เป็นองค์กรนำทำให้เกิดการพัฒนาและสร้างระบบการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนและระบบการติดตามในระดับประเทศภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานดานสุขภาพ อนามัย แรงงาน และด้านการจ่ายเงินชดเชยคนงาน; สำหรับประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ การสร้างระบบดังกล่าวจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุน ด้านวิชาการและ เงินทุนจากองค์การระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มพูนขีดความสามารถให้ทัดเทียบกับประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูง

ฝ่ายต่างๆที่รับผิดชอบจำเป็นต้องประสานการเชื่อมโยงของระบบต่างๆเ พื่อยกระดับประสิทธิภาพของแต่ละระบบตัวอย่างเช่น ขณะที่ระบบข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนอาจมีข้อมูลนายละเอียดของสภาวะหรือภาวการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง ในขณะเดียวกัน ระบบข้อมูลเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของผู้ป ระกอบอาชีพและการรักษาอนามัยอาจมีข้อมูลในรายละเอียดมากกว่าโดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของการจ้างงานอย่างเช่น อาชีพ ประเภทของอุตสาหกรรมที่ทำและชั่วโมงการทำงานเป็นต้น

ในภาคเอกชน ทุกบริษัทมีระบบการบันทึกเหตุการณ์ทุกประเภทที่เกิด ขึ้นรวมถึงอุบัติเหตุทางถ นน; จำนวนบริษัทที่เข้าร่วมกลุ่มศึกษาเกณฑ์มาตรฐานของเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจรทางถนนของลูกจ้างเพิ่มมากขึ้น กลุ่มศึกษาดังกล่าวเป็นการเคลื่อนไหวเพื่อช่วยให้พวกเขาสามารถประเมินข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยของฝูงยานพาหนะของบริษัทได้อย่างสอดคล้องกันและสามารถเปรียบเทียบกันได้ระหว่างบริษัท

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีความคืบหน้าที่น่าสังเกตในดานการให้คำจำกัดความ การติดตามและการประเมินผลการประสบอุบัติเหตุทางถนนที่ที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงานการงาน; มีการตกลงใช้คำจำกัดความร่วมกันและรวมไว้ในระบบ ICD-11 และมีตัวชี้วัดความปลอดภัย ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ ; ในขณะที่องค์การอนามัยโลกติดตามการสนับสนุนประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำให้จัดเก็บข้อมูลหลักตามเกณฑ์ขั้นต่ำนั้น ได้มีกา รผนวกข้อมูลการประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน ไว้ในรายงานสถานภาพความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก

มีการติดตั้งระบบการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถใช้ข้อมูลข่าวสารร่วมกันระหว่างตำรวจและหน่วยงานด้านระบบการดูแลการบาดเจ็บขึ้นในประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ 10 ประเทศ

ภายในปี 2573 มีการจัดเก็บข้อมูลหลักด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์และการรับรองคุณภาพของข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวกับข้อมูลที่จัดเก็บทั่วโลก ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและ

ระดับต่ำ 25 ประเทศ จัดเก็บข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิคส์ ; อีกหนึ่งทศวรรษต่อมาจำนวนประเทศที่ใช้ระบบดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 60 ประเทศและภายในปี 2593 ทุกประเทศทั่วโลกมีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เหมือนกัน

เสาหลัก 1 – ความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

สถานภาพและประเด็นสำคัญ

การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเป็นภารกิจร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องจากหลายองค์กร โดยที่จริงแล้วเรื่องความปลอดภัยทางถนนนั้นไม่ได้เป็นภารกิจเฉพาะของหน่วยงานตำรวจและหน่วยงานคมนาคมขนส่งเท่านั้น แต่รวมถึงหน่วยงานสาธารณสุขและสถาบันการศึกษาด้วย ; การจัดตั้งพันธมิตรเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานจากหลายภาคส่วน (Multisectorial Partnership) ภายใต้การควบคุมดูแลขององค์กร นำนั้น ทำให้มั่นใจได้ว่ามีการจัดทำกลยุทธ์ที่สอดคล้องกันและมีประสิทธิภาพและนำเอากลยุทธ์ไปดำเนินการอย่างถูกต้องเหมาะสม ; การผลักดันให้เกิดผลที่ดีกว่านั้น จำเป็นต้องกำหนดเป้าประสงค์ระยะยาวไว้เพื่อการประเมินการปฏิบัติงานในระดับประเทศ และเพื่อระบุโอกาสที่เอื้ออำนวยในการปรับปรุงด้านต่างๆ; ถึงแม้ว่าภารกิจการแก้ไขปัญหาความปลอดภัย ทางถนนมักถูกกำหนดให้มีลักษณะเป็น เหมือนกับภารกิจของบริษัทเอกชนก็ตาม เรายังจำเป็นต้องแสดงให้เห็นจริงว่าการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของบริษัทเอกชนสามารถสร้างรูปแบบกรณีศึกษาเชิงธุรกิจเชิงบวก (Positive Business Case) เป็นตัวอย่างสำหรับบริษัทเอกชนทั้งหลายโดยรวม

1.1 องค์กรนำและกลยุทธ์

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

องค์กรนำ (Lead Agency) ซึ่งทำหน้าที่เป็น หน่วยงานกลาง (Centralized Body) ได้พิสูจน์ให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลสูง ; รัฐบาลสนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์กรนำในระดับ ชาติซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลไม่เฉพาะแต่ยานยนต์ที่มีกฎหมายควบคุมเท่านั้น แต่รวมไปถึงการควบคุมดูแลความเสี่ยงของลูกจ้างที่ไม่ใช่พนักงานขับรถแบบเต็มเวลาและแม้ กระทั่งผู้ที่ทำงานอยู่ในภาคธุรกิจนอกระบบ ด้วย องค์กรนำเหล่านี้มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน; องค์กรนำมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการตัดสินใจและประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ นอกเหนือจากนี้ยังเป็นหน่วยที่สามารถ เข้าถึงเงินทุนที่เพียงพอสำหรับการทำงานและเป็นหน่วยที่ต้องรับผิดชอบในการตัดสินใจของหน่วยต่อสาธารณะ

อีกขั้นตอนหนึ่งในทิศทางที่ถูกต้องคือการจัดตั้ง “หน่วยประสานงานข้ามพรมแดน” (Cross border Agencies) เพื่อรับผิดชอบในการประสานงานทั่วโลก หน่วยงานนี้ทำหน้าที่จัดให้มีเวทีการประชุมเพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรึกษาหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างองค์กรต่างๆและ คิดหาวิธีการปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลและกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง

มีการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public – Private Partnerships) เพื่อปรับปรุงการถ่ายทอดความรู้ด้านวิชาการระห ว่างกันให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมไปถึงความร่วมมือในการกำห นดมาตรฐาน

และการเก็บรวบรวมข้อมูล การเชิญชวนผู้บริหารบริษัทเอกชนเป็นประธานคณะกรรมการขององค์กรนำสามารถช่วยให้การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนบรรลุผลสำเร็จ ; องค์กรต่างๆแสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้นำในด้านการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยการบริหารคุณภาพของควา มปลอดภัยทางถนนผ่านทางผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัท

ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ประสบผลสำเร็จจำเป็นต้องมีการประสานงานและข้อตกลงร่วมกันทั่วทั้งบริษัทเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน การทุ่มเทของผู้บริหารระดับสูงเป็นสิ่งจำเป็ นในการทำให้ประเด็นความปลอดภัยทาง ถนนมีลำดับความสำคัญสูงภายในบริษัทและเพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกจ้างทุกคนในบริษัทเข้ามามีส่วนร่วมเพราะเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องรับผิดชอบร่วมกัน; มีความจำเป็นต้องแต่งตั้งตัวแทนจากฝ่ายบริหารเป็น "ผู้ประสานงานความปลอดภัยทางถนน " (Safety Coordinatior) เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบการจัดทำแผนความปลอดภัยประจำปี และการทบทวนเป้าหมายและประสิทธิภาพในการดำเนินการ ; จากการที่ขึ้นตร งต่อผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ผู้ประสานงานควรต้องรับผิดชอบในการจัดทำร่างรายงานประจำปี และเผยแพร่ผลการดำเนินงาน และมีอำนาจ ในการตัดสินใจ ; ผู้ประสานงานต้องรายงานให้ผู้บริหารระดับสูงทราบอย่างต่อเนื่อง; ส่วนผู้ที่ทำหน้าที่เป็น "ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน" (Safety Champion) สามารถทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมระหว่างผู้บริหารระดับสูงกับคณะทำงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนได้เป็นอย่างดี

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

มีการถ่ายทอดความรู้และการสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงานจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำในลักษณะค่อยเป็นค่อย ไป; ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำไม่น้อยกว่า 20 ประเทศจัดตั้งองค์กรนำเพื่อทำหน้าที่ดำเนินงาน ; นอกเหนือจากนี้ภายในปีเดียว กันมีบริษัทมากกว่า 100,000 แห่งจัดทำระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กร และในปีต่อๆ ไปมีการส่งเสริมโครงกา รสร้างศักยภาพและจัดตั้งองค์กรนำ ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนที่มีอยู่ในทศวรรษที่ผ่านมา ; ภายในปี 2583 มีการจัดตั้งองค์กรนำใน 60 ประเทศ; ภายในปี 2593 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำมีโครงการพัฒนาศักยภาพของตนเอง และมีการจัดตั้งองค์กรนำในทุกประเทศทั่วโลก ; บริษัทเอกชนเกือบทั้งหมดจัดทำระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของบริษัทภายในปี 2593

1.2 กลยุทธ์

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

วิธีการดำเนินงานเชิงพหุวิทยาการที่ใช้แบบจำลองการดำเนินงานแบบครบวงจรเป็นฐานเช่น วิธี "แฮดดันแมทริกซ์" (Haddon Matrix) เป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับการนำไปใช้ในการสร้างความร่วมมือและการ

ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนใ นระยะยาว ; องค์กรนำ (ซึ่งได้กล่าวถึงแล้ว) มีบทบาทสำคัญในการจัดทำแผนการทำงานหลักและติดตามตรวจสอบระบบเก็บรวบรวมข้อมูลและความคืบหน้าในการดำเนินงาน นอกจากนี้องค์กรนำยังต้องบูรณาการประเด็นความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อประกอบอาชีพเข้ากับการวางแผนงานและการดำเนิน งานขององค์กรให้สำเร็จเพราะว่าพนักงานทุกคนเป็น กลุ่ม ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความสำคัญกลุ่มหนึ่ง; จำเป็นต้องกำหนดวิธีปฏิบัติที่เป็นสากลสำหรับใช้ในการพัฒนาก ลยุทธ์ร่วมและโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการระดม เงินทุนและทรัพยากรรวมถึงใช้ในการกำหนดเป้าประสงค์และเป้าหมาย ; ในบริษัทเอกชนมีผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนคอยให้คำแนะนำในการ นำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดมาประยุกต์ใช้เป็นแบบอย่างในการดำเนิ นการให้บังเกิดผล ; กลยุทธ์ร่วมในที่นี้หมาย ถึงการรวมทรัพยากรต่างๆทั้งของภาครัฐและเอกชนเข้าด้วยกันเพื่อช่วยให้สามารถระบุได้ชัดเจนถึงส่ วนที่ขาดหายหรือไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน เพื่อใช้กำหนดลำดับความสำคัญ และการวางแผน

จากปี2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการกำหนดวิธีปฏิบัติหรือกระบวนการไว้เป็นที่เรียบร้อยเพื่อทำให้มั่นใจว่าทุกฝ่ายยังคงยึดมั่นในความคิดริเริ่มและพันธกรณีซึ่งเป็นผลจากการประชุมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ; การสนับสนุนจากบริษัทเอกชน ในการสร้างขีดความสามารถและการจัดทำโครงการสาธิต เกิดประโยชน์อย่ างเต็มที่; องค์การระหว่างประเทศทุกองค์กรยอมรับหรือกำลังยอมรับวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการฝูงยานพาหนะ ; ในทศวรรษต่อไปทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชนลงมือจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อประกอบภารกิจในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

ภายในปี 2593 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำมีขีดความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยตัวเอง ในขณะเดียวกันบริษัทเอกชนลงมือพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและแต่งตั้งผู้ปร ะสานงานด้านความปลอดภัย ; ภายในปี 2593 ทุกบริษัทแต่งตั้ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน”ประจำบริษัท

1.3 เป้าหมายระยะยาว

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ทั้งภาครัฐและเอกชนเห็นชอบแผนงานที่มีความมุ่งมั่น และกำหนดเป้าหมายเชิงรุกโดยการใช้การเทียบวัดแบบแมทริกซ์หรือตัวชี้วัดมาตรฐาน พร้อมทั้งกำหนดกระบวนการติดตามและประเมินผล ; องค์กรภาครัฐแสดงออกถึงความเต็มใจในการทำงานร่วมกับบริษัทเอกชนในทุกด้าน ; ภาครัฐและภาคเอกชนนำระบบจัดเก็บข้อมูลมาใช้หรือปรับปรุงระบบดังกล่าว ; บรรดาบริษัทเอกชนประสานความพยายามโดยการเข้าร่ วมกับองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและพัฒนาเครือข่ายพันธมิตร ; มีการระดมเงินทุนเพิ่มเติมและการสนับสนุนการถ่ายทอดความรู้; โดยอาศัยระบบมาตรฐาน ISO39001 และระบบการบริหารจัดการ

ความปลอดภัยทางถนนอื่นๆเป็นฐานทำให้บริษัทเอกชนมีเครื่องมือในกา รแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงถ่ายทอดความรู้ และการสร้างความตระหนักในด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; ผลจากการดำเนินการดังกล่าวทำให้ประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางได้รับการพัฒนาขีดความสามารถภายในปี 2583 ซึ่งสามารถนำไปใช้ในประเทศที่มี รายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำภายในทศวรรษต่อไป ; .ในขณะที่จำนวนประเทศที่ดำเนินโครงการมาตรฐาน ISO39001 กำลังเพิ่มมากขึ้นทำให้บริษัทต่างๆนิยมใช้ระบบการตรวจสอบและการประเมินโดยบุคคลภายนอกองค์กรกันอย่างกว้างขวาง; มีบริษัทประมาณ 100,000 บริษัทดำเนินโครงการมาตรฐาน ISO39001 และได้รับการรับร อง ISO; ภายในปี 2593 บริษัททั้งหมดยอมรับและปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO

1.4 กรณีศึกษาธุรกิจ (Business Case)

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

กรณีศึกษาธุรกิจช่วยให้บริษัทมีกรอบหรือเค้าโครงที่สมเหตุสมผลสำหรับใช้วิเคราะห์ผลกระทบโดยรวมของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน ในแง่ของต้นทุนและกำไรรวมถึงในแง่ของการปฏิบัติตามกฎหมายและภาพลักษณ์ของบริษัท กรณีศึกษาธุรกิจสามารถแสดงให้เห็นว่าการปรับปรุงความ ปลอดภัยทางถนนมีผลในเชิงบวกต่อบริษัทโดยรวม ตัวอย่างเช่นสามารถลดจำนวนวันทำงานที่ต้องสูญเสียไปหรือสามารถลดต้นทุนการดำเนินงานการขนส่งอีกทั้งยังช่วยให้บริษัทสามารถระบุถึงทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ไว้ในกระบวนการจัดทำงบประมาณหลักประจำปีหรืองบประมาณกลางปี นอกจากนี้ก รณีศึกษาธุรกิจยังช่วยเสริมสร้ างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวกภายในบริษัทโดยการเชิญชวนให้ผู้บริหารระดับสูงและพนักงานบริษัทเข้ามามีส่วนร่วม; องค์กรภาคเอกชนอย่างเช่นองค์กรเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Network of Employers for Traffic Safety : NETS) จัดทำแบบจำลองกรณีศึกษาธุรกิจโดยพิจารณาถึงต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนในขณะ ทำงาน ตัวอย่างเช่น ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากทรัพย์สินที่เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน การสูญเสียรายได้จากการขายสินค้า ผลกระทบต่อภาพลักษณ์ตรายี่ห้อ ต้นทุนทรัพยากรมนุษย์เป็นต้น ; ทุกบริษัทสามารถนำแบบจำลองดังกล่าวไปดัดแปลงและประยุกต์ใช้ได้ ; นอกจากนี้แบบจำลองดังกล่า วสามารถนำไปใช้เป็นเกณฑ์หรือฐานในการเปรียบเทียบและใช้ในการกำหนดวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดหรือแบบตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ

จากปี2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 องค์กรเอกชนจัดทำกรณีศึกษาธุรกิจแล้วเสร็จและกำลังดำเนินการเผยแพร่พร้อมกับสนับส นุนให้มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลาย ; มีการนำมาตรการทางการเงินมาใช้เพื่ อทำให้เกิดความมั่นใจว่า

กรณีศึกษาธุรกิจสามารถนำเสนอในรูปแบบจำลองที่เหมาะสมและทันการ; บริษัทเอกชนเห็นผลตอบแทนเชิงบวกจากการเข้าไปมีส่วนร่วมในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้ จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ค่อยๆรับและนำกรณีศึกษาธุรกิจไปใช้ภายในทศวรรษ หน้า; บริษัทระดับโลกให้ความมั่นใจว่าจะนำกรณีศึกษาธุรกิจไปใช้ในบริ ษัทสาขาของตนและใช้ในสัญญาจ้างกับ บริษัทขนส่งสินค้าคู่สัญญา; มีการเผยแพร่กรณีศึกษาธุรกิจไปทั่วโลก ; ภายในปี 2583 ประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางนำแบบจำลองกรณีศึกษาธุรกิจที่จัดทำขึ้นเมื่อหลายปีก่ อนไปใช้กันอย่างกว้างขวาง ; ประโยชน์เชิงบวกที่ได้รับจากปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนกระตุ้นให้บริษัทเอกชนสานต่อความพยายาม ; ภายในปี 2593 ทุกบริษัททั่วโลกจัดทำกรณีศึกษาธุรกิจ; ผลประโยชน์โดยรวมของการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นกับกิจการธุรกิจของบริษัทปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน ตัวอย่างเช่นสูญเสีย วันทำงานน้อยลง ค่าใช้จ่ายการประกัน ภัยลดลงมากและมีการปรับปรุงมาตรการอื่นๆที่เกี่ยวข้องให้ดียิ่งขึ้น

1.5 มาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ผู้ปฏิบัติงานในภาคการขนส่งมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนค่อนข้างสูง การยอมรับและนำเอามาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดไปใช้ในการพัฒนาถนน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการการจราจรสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มาก ; จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกฎระเบียบก ารขนส่ง สร้างความมั่นใจว่าบริษัทขนส่งดำเนินกิจการโดย ใช้พนักงานที่ขับรถด้วยความปลอดภัยบนถนนที่มีความปลอดภัย ; บริษัทมีความห่วงใยต่อความปลอดภัยของพนักงานเหนือความห่วงใยต่อด้านอื่นๆไม่ว่าจะเป็นสภาวะเศรษฐกิจหรือการค้าขาย ; เพื่อให้บริษัทขนส่งคำนึงถึงความปลอดภัยของพนักงาน จำเป็นต้องผนวกบทบัญญัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของพนักงานเข้ากับกฎข้อบังคับการขนส่งที่มีอยู่แล้วเป็นการเพิ่มเติม

ตามการรายงานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศระบุว่าสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานคือ ความเมื่อยล้าหรือความอ่อนเพลียของพนักงานขับ; ความชำนาญเฉพาะตัวไม่เพียงพอ ; วิธีการจัดเก็บสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์และการจัดวางบนรถบรรทุกเชิ งพาณิชย์ไม่ได้มาตรฐานและปั ญหาเกี่ยวกับการขั บรถบรทุกสินค้าข้าม พรมแดน สาเหตุที่ได้ระบุไว้ดังกล่าวแต่ละสาเหตุควรต้องได้รับการแก้ไขอย่างเหมาะสม

ความเมื่อยล้าเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่ผู้ประกอบการในภาคการขนส่งกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน สิ่งที่ เป็นอันตรายที่สุดที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเผชิญคือ การเผลอหลับขณะกำลังขับขี่ยานพาหนะ ความเมื่อยล้ายังทำให้เกิดการตัดสิ นใจผิดพลาดและทำให้เวลาปฏิกิ ริยาตอบสนองช้าลงและความตื่นตัวลดลง ความเมื่อยล้าไม่ได้เป็นประเด็นปัญหาเฉพาะด้านอุตสาหกรรมเท่านั้น แต่ยังเป็นป ระเด็นปัญหาในด้านการประกอบอาชีพด้วย ความเมื่อยล้าเป็นปัญหาสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะเชิงพาณิชย์ทุกคนและสำหรับคนทำงานที่ต้องเดินทางไปและกลับ ถึงแม้ว่าความเมื่อยล้าเป็นเรื่องที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ แต่เราสามารถนำกล

ยุทธ์การป้องกันมาดำเนินการให้เกิดผลได้; แท้จริงแล้วในการขับขี่ยานพาหนะกะกลางคืนถ้ามีการบริหารจัดการอย่างถูกต้องแล้วจะไม่นำไปสู่การเกิดความเมื่อยล้าของพนักงานขับรถ

การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบเกี่ยวกับช่วงเวลาทำงาน ให้เหมาะสมขึ้นมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาความเมื่อยล้าของพ นักงานขับรถได้มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจำกัดหรือปรับลดชั่วโมงการทำงานที่มากเกินไปและชั่วโมงการทำงานนอกเหนือเวลาปกติ และการให้สิทธิพนักงานขับรถหยุดพักหลังจากขับขี่ยานพาหนะเป็นเวลาติดต่อกันครบตามจำนวนชั่วโมงที่กำหนด ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาในการขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่องจำเป็นต้องกระทำโดยกฎระเบียบฉบับเดียวกัน

การเพิ่มพูนความรู้แล ะการยก ระดับความชำนาญของพนักงานขับรถสามรถนำไปสู่การปรับปรุ งความปลอดภัยทางถนนให้บังเกิดผลได้อย่างแน่นอน; ในหลายประเทศได้กำหนดระดับของคุณสมบัติของพนักงานขับรถยนต์ไว้ต่ำเกินไป; คาดว่าอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นหลายครั้งมีสาเหตุมาจากวิธีการจัดเก็บสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์และการจัดวางบนรถบรรทุกเชิงพาณิชย์ไม่ดีพอ

นอกจากนี้พนักงานขับรถขนส่งสินค้าระหวางประเทศต้องเผชิญกับปัญหาอีกประการหนึ่งคือ ความเครียด และ การพบอุปสรร คเกี่ยวกับการข้ามพรมแดน ; ระยะเวลาที่ต้องรอในการข้ามพรมแดนอาจจะยาวนานและน่ารำคาญโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ;การที่ต้องรอทำให้เกิดความเครียดและความอ่อนล้าซึ่งอาจทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

การยอมรับและนำเอากฎระเบียบระหว่างประเทศในด้านต่างๆดังต่อไปนี้ไปใช้สามารถช่วยในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนได้เป็นอย่างมาก

- ชั่วโมงการทำงาน ระยะเวลาของการขับรถ และการหยุดพักในระหว่างขับรถขนส่งสินค้า
- การฝึกอบรม/การฝึกอบรมเพิ่มเติม และการออกใบรับรองสำหรับพนักงานขับรถระดับมืออาชีพ
- มาตรฐานด้านสุขภาพอนามัยของพนักงานขับรถ
- การสร้างความมั่นใจว่าสินค้าที่ขนส่งทางถนนไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุ
- การบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์
- พื้นที่สำหรับจอดรถและจุดพักริมทางสำหรับพนักงานขับรถระดับมืออาชีพ
- สิ่งอำนวยความสะดวกและขั้นตอนปฏิบัติในการข้ามพรมแดนสำหรับพนักงานขับรถข้ามพรมแดน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการยอมรับกฎหมายที่เหมาะสมของประเทศเกี่ยวกับระยะ เวลาการทำงาน การฝึกอบรมพนักงานขับรถ การออกใบอนุญาตขับรถ มาตรฐ านด้านสุขภาพ การสร้างค วามมั่นใจค วามปลอดภัยของการขนส่งสินค้าและการบรรจุสินค้า รวมไปถึงกลไกในการบังคับใช้ ; จำนวนประเทศสมาชิกองค์การหสประชาชาติมากกว่าร้อยละ 50 ออกข้อกำหนดทางกฎห มายในด้านต่างๆดังกล่าว ; นอกเหนือจากนี้จำนวนประเทศสมาชิก

องค์การสหประชาชาติมากกว่าร้อยละ 50 ลงนามในข้อตกลงระหว่างประเทศ ; จำนวนนายจ้างในภาคธุรกิจการขนส่งทางถนนมากกว่าครึ่งหนึ่งจัดทำโครงการฝึกอบรม ; จำนวนพนักงานขับรถระดับมือ อาชีพในประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติมากกว่าครึ่งหนึ่งได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ

ใน ทศ วรรษต่อมามีการบังคับใช้กฎหมายของประเทศที่เหมาะสมในประเทศ สมาชิกองค์กรสหประชาชาติมากกว่าร้อยละ 80 และจำนวนประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติเกินกว่าร้อยละ 80 ปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ยิ่งกว่านั้นกว่าร้อยละ 80 ของนายจ้างในภาคธุรกิ จการขนส่งมีนโยบายในฝึกอบรมพนักงานขับรถและกว่าร้อยละ 80 ของพนักงานขับรถระดับมืออาชีพผ่านหลักสูตรการฝึกอบรม

เสาหลัก 2 – ถนนและระบบการขนส่งที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

สถานภาพและประเด็นสำคัญ

การบูรณาการประเด็นความปลอดภัยเข้ากับการออกแบบถนนโดยการปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนโดยรวมโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความล่อแหลมที่สุด; โอกาสที่เหมาะสมในการเพิ่มความปลอดภัยปรากฏอยู่ในขั้นตอนการวางแผ น การออกแบบการก่อสร้าง การใช้และการบำรุงรักษาองค์ประกอบของถนน ; จำเป็นต้องประเมินผลโครงการข่ายถนนที่มีอยู่เดิมเพื่อระบุจุดและเส้นทางอันตราย

2.1 การวางแผนการก่อสร้างถนน

เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเข้ากับการออ กแบบถนนเป็นปฏิบัติการจำเพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ; เพื่อการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องแบ่งสัดส่วนงบประม าณโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐา นทางถนนทั้งหมดอย่างน้อยร้อยละ 10 ไว้สำหรับดำเนิ นงานด้านความปลอดภัยทางถนน บริษัทเอกชนและแหล่งบริจาคเงินสาธารณะโดยเฉพ าะอย่างยิ่งสหภาพยุโรปและธนาคารโลกซึ่งเป็นผู้ลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานเรี ยกร้องให้ มีการบูรณาการความปลอดภัย เข้ากับโครงการโครงสร้า งพื้นฐานทุกโครงการ การจัดทำระบบมาตรฐานสากลในการจัดกลุ่มและประเภทโครงสร้างพื้นฐานขึ้นมาหรือการนำมาตรฐาน ISOมาใช้เป็นอีกหนทางหนึ่งที่ช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมั่นใจว่าถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะก่อสร้างในอนาคตมีความปลอดภัยมากขึ้น; ประเทศต่างๆต้องปฏิบัติตามข้อตกลงหรือสัญญาที่มีอยู่

หน่วยงานภาครัฐระบุจุดและเส้นทางอันตราย; มีการวางแผนดำเนินการสร้างโครงข่ายถนนที่มีอยู่ขึ้นใหม่แบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยและสร้างท างแยกที่ปลอดภัย มาตรฐานที่กำหนดขึ้นใหม่ส่งเสริมให้มีการแบ่งแยกพื้ นที่ถนนสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ซึ่งมีความล่อแหลมหรือความเสี่ยงสูงเช่นคนเดินเท้าและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ห่างจากผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทอื่น ทั้งนี้เพื่อป้องกันอันตรายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนประเทภที่มีความล่อแหลมสูงกว่า ; อัตราการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทที่มีความล่อแหลมสูงไม่มีความสมดุลย์ กับหรือสูงกว่าผู้ใช้รถใช้

ถนนประเภทอื่น ความไม่สมดุลย์ดังกล่าวนี้เป็นจริงและเห็นได้ชัดเจนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ เนื่องจากในปร ะเทศเหล่านี้มีประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนนหลากหลายกว่า มีปริมาณการจราจรที่คับคั่งกว่า และไม่มีการแบ่งแยกพื้นที่ถนนเป็นการเฉพาะสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนบางประเภท

ภาคส่วนวิศวกรรมทางหลวงและภาคส่วนพัฒนาเมืองต้องไม่ลืมประเด็นความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในขณะที่ดำเนินการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และมีความกระตือรือร้นในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากยิ่งขึ้น ; เมื่อต้องการออกแบบถนนต้องคำนึงถึงประเด็นความปลอดภัยโดยอัตโนมัติ พร้อมทั้งผนวกหลักการออกแบบที่ดีตั้งแต่เริ่มลงมือออกแบบจะสามารถช่วยทำให้การออกแบบมีประสิทธิภาพมาขึ้นในระยะยาว ; เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าว มหาวิทยาลัยต่างๆ ควรบรรจุกิจกรรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนและการดูงานไว้ในหลักสูตรวิศวกรรมการทางหลวง ; ประการสุดท้ายคือ เมื่อไหร่ก็ตามหากเป็นไปได้นายจ้างกระตุ้นให้ลูกจ้างวางแผนการเดินทาง โดยเลือกระบบการขนส่งสาธารณที่ยั่งยืนหรือใช้วิธีการเตรียมการทำงานทางเลือก เช่น การเลือกใช้รูปแบบการทำงานที่บ้านแทนการทำงานที่สำนักงาน (Telecommuting); ชั่วโมงการทำงานที่ยืดหยุ่น ; การประชุมทางไกล และการประชุมทางไกลผ่านจอภาพ หรือเลือกใช้เส้นทางที่ปลอดภัยที่สุดในกรณีที่ไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการขนส่งทางบกเท่านั้น

จากปี 2563 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการรวบรวมประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการวางผังเมือง; แหล่งบริจาคเงินทุนกำหนดให้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นเงื่อนไขสำหรับโครงการ ถนนที่ให้การสนับสนุน ; ในการวางแผนการก่อสร้างถนนควรส่งเสริมให้มีการแบ่งแยกพื้นที่ถนนสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทต่างๆ การปรับปรุงพื้นที่ริมถนน การก่อส ร้างสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามถนน ที่บริเวณสี่แยก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ; ในการดำเนินธุรกิจผู้ประกอบการต้องคำนึงข้อจำกัดด้านโครงการพื้นฐานทางถนนด้วย ตัวอย่างเช่น การหลีกเลี่ยงการบรรทุกเกินพิกัดซึ่งเป็นสาเหตุทำให้โครงสร้างพื้นฐานชำรุ ดก่อนเวลาอันควร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บนเส้นทางขนส่งหลัก ; ในช่วงหลัง ปี 2563 เป็นต้นไปมีการนำเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุแบบเชื่อมโยงระหว่างยานพาหนะกับโครงสร้างพื้นฐาน (Vehicle-to-Infrastructure Technology) มาบูรณาการเข้ากับการวางแผนความปลอดภัยทางถนนในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป

นายจ้างกระตุ้นให้พนักงานใช้วิธีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหรือการเดินทาง (Modal Shift) กล่าวคือให้เลือกใช้วิธีการขนส่งหรือวิธีการเดินทางที่ยั่งยืนให้บ่อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้และในระยะยาว ; ภายในปี 2580 ประเด็นความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบที่สำ คัญในการออกแบบถนนและการบริหารจัดการโครง ข่ายถนนทั้งหมด และภายในปี 2563 ประเด็นความปลอดภัยได้รับการบูรณาการเข้ากับระบบการขนส่งเขตเมืองทั่วโลก ; เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าวจำเป็นต้องมีการผนวกประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้ากับหลักสูตร

วิศวกรรมศาสตร์ของ มหาวิทยาลัย; มหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ประมาณ 25 แห่ง ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำจัดทำหลักสูตรแบบครบวงจรสำหรับฝึกอบรมนักศึกษาวิศวกรรมในการออกแบบถนนที่มีความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนและการดูงาน ; ภายในปี 2570 จำนวนมหาวิทยาลัยดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 60 แห่ง และภายในปี 2583 ทุกมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่มีหลักสูตรการอบรมดังกล่าวให้กับนักศึกษา

2.2 การประเมินความปลอดภัยทางถนน เกณฑ์มาตรฐาน และการสำรวจเพื่อประเมินเครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การประเมินผลโครงสร้างพื้นฐานที่มีลักษณะครอบคลุมและการประเมินโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างต่อเนื่องเป็นวิธีการตรวจสอบการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; การตรวจสอบในระหว่างกำลังดำเนินการก่อสร้างทำให้มั่นใจว่าได้ดำเนินการตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของถนนอย่างเ ต็มที่ ; การตรวจสอบดังกล่าวสาม ารถดำเนินการได้ในหลายขั้นตอนของโครงการก่อสร้างถนนเพื่อเป็นหลักประกันว่าการก่อสร้างเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของถนนทุกประการ ; การวิเคราะห์ผลกระทบและการสำรวจเพื่อให้คะแนนด้านความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างต่อเนื่องเ ป็นเรื่ องที่สำคัญยิ่งเช่นกัน ; ปัจจุบันมีโครงการให้ความช่วยเหลือในการป รับปรุงความปลอดภัยอยู่แล้ว เช่น โครงการประเมินถนนระหว่างประเทศ (International Road Assessment Programs : IRAP) ได้ให้ความช่วยเหลือประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำในรูปของให้ความรู้ด้านวิชาการ ขั้นตอนปฏิบัติ การฝึกอบรม และ เครื่องมือการรายงานผลที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาให้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น ; โดยการใช้วิธีการแลกเปลี่ยน ประสบการณ์และการถ่ายทอดความรู้เป็นฐานทำให้โครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จและมีประสิทธิภาพ

จากปี 2563 ถึงปี 2573 : ประเด็นหลักและตัวชีวัด

ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดั บปานกลางมีขีดความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนเพิ่ มขึ้น; มีการสร้างห้องปฏิบัติการวิจัยด้านการขนส่งทางถนนทั่วโลก ; มีการนำโครงการเปรียบเทียบความปลอดภัยของถนน โดยใช้เกณฑ์มาตรฐานสากลอย่างเช่น โครงการ : IRAP ไปใช้ทั่วโลก โดยการสนับสนุนจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันว่าในประเทศของตนเองมีการวางแผนความปลอดภัยทางถนนอย่างเต็มที่เช่นเดียวกัน

ภายในปี 2573 เส้นทางทุกสายไม่ว่าจะตั้งอยู่ในท้องถิ่นใดก็ตามต้องได้รับการสำรวจ ประเมินเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานและจัดลำดับคะแนนความปลอดภัยตามโครงการเปรียบเทียบความปลอดภัยระหว่างประเทศ ; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำอยู่ในระหว่างการดำเนินการพัฒนาขีดความสามารถในการเปรียบเทียบความปลอดภัยทางถนนกับเกณฑ์มาตรฐานสากล โดยการสนับสนุนขององค์กรภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งถ่ายทอดความรู้และวิธีที่ปฏิบัติที่ดีที่สุดให้กับประ เทศเหล่านี้ ;

ภายในปี 2593 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำทั่วโลกมีขีดความสามารถในการเปรียบเทียบความปลอดภัยทางถนนกับเกณฑ์มาตรฐานสากล และการจัดลำดับคะแนนความปลอดภัยทางถนน

เสาหลัก 3 ยานพาหนะมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

สถานภาพและประเด็นสำคัญ

ในจำนวนอุบัติเหตุรถชนกันที่เกิดขึ้นทั้งหมดมีรถที่ใหม่กว่าและรถที่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างดีเข้าไปเกี่ยวข้องเพียงร้อยละ 7 – 8 เท่านั้น; อุปกรณ์สำหรับยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่ติดตั้ง ในยานพาหนะและเทคนิคในการออกแบบรถให้มีความปลอดภัยเป็นปัจจัยสำคัญ ที่สามารถช่วยป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารในกรณี ที่เกิดอุบัติเหตุรถชนกันในขณะที่วิ่งด้วยความเร็วที่เท่ากัน; มีการกำหนดกฎระเบียบและมาตรฐานสากลเพื่อกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะกันอย่างแพร่หลาย ; การปฏิบัติตามมาตรฐานสากลของประเทศสมาชิกองค์กรสหประชาชาติทำให้เกิดการยอมรับเทคโนโลยีใหม่ๆ และเพิ่มต่อด้วยการพัฒนาโครงการประเมินความปลอดภัยทางถนน การทำให้ทุกคนยอมรับว่าการใช้เข็ดขัดนิรภัยและระบบการหลีกเลี่ยงการชนท้ายรถคันหน้า(Crash – avoidance System) เป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญสูง ; การสนับสนุนและการให้เงินทุนการวิจัยเทคโนโลยีความปลอดภัยทางถนนรวมถึงการสนับสนุนการปรับใช้เทคโนโลยีด้านความปลอดภัยเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง

3.1 มาตรฐานสากลที่กำหนดโดยคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจเพื่อยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE)

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การทำให้ผู้ผลิตยึดมั่นปฏิบัติตามมาตรฐานส่วนรวมหรือมาตรฐานที่เฉพาะเจาะจงเป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่ทำให้มั่นใจว่ายานพาหนะใหม่ที่จำหน่ายทั่วโลกมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยเหมือนกันทั้งหมด ; หากพิจารณาถึงลักษณะโดยทั่วไปของตลาดยานยนต์ ทั่วโลกแล้ว การมอบหมายให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดกำหนดมาตรฐานเพียงฝ่ายเดียวเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้และในการกำหนดมาตรฐานส่วนรวมต้องมีการประสานงานระหว่างฝ่ายต่างๆ จึงจำเป็นต้องแสวงหาฐานทางการเมืองเพื่อสร้างการยอมรับ ; คณะกรร มาธิการเศรษฐกิจเพื่อยุโรป แห่งสหประชาชาติทำหน้าที่เป็นประธานในการประชุมระดับโลกเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับยานยนต์ให้สอดคล้องกันเพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ

บริษัทเอกชนมีพลังและบทบาทที่สำคัญยิ่งในการโน้มน้าวให้ประเทศต่างๆ ปฏิบัติตามข้อตก ลงระหว่างประเทศและในการเร่งรัดให้ประเทศต่างๆ ยอมรับมาตรฐานสากล; มีการยอมรับว่ามีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างเช่นเข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัยและอุปกรณ์ที่ช่วยชี วิตเป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐานไม่ใช่ เป็นอุปกรณ์ทางเลือก; ระบบการบำรุงรักษาที่เหมาะสมและก ารบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอเป็นวิธีการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าการเพิ่มระดับความปลอดภัยของยานพาหนะให้สูงกว่าเดิมนั้นเป็นเรื่องที่สามารถกระทำให้สำเร็จได้

จากปี 2563 ถึงปี 2593 ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ประสบความสำเร็จในการกำหนดมาตรฐานส่วนรวม ; ผู้ผลิตยานยนต์นำมาตรฐานสากลไปประยุกต์ใช้โดยไม่คำนึงว่าประเทศใดเป็นผู้ผลิตและประเท ศใดเป็นผู้ใช้ ; บริษัทผู้ออกแบบยานพาหนะทุกบริษัทปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมายด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง มีการกำหนดบังคับให้บริษัทต่างๆ นำเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะที่ผ่านการประเมินว่ามีประโยชน์สูงสุดมาใช้; อีก 30 ปี ต่อมามีการกำหนดบังคับใช้เทคโนโลยีดังกล่าวทั่วโลก

3.2 การประเมินความปลอดภัยของรถยนต์

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

นอกเหนือจากมาตรฐานส่วนรวมแล้ว โครงการประเ มินรถยนต์ที่น่าเชื่อถืออย่างเช่น “โครงการทดสอบระดับความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่ ” (New Car Assessment Program: NCAP) เข้ามามีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้มีการนำอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยไปใช้กันอย่างแพร่หลาย ; โดยอาศัยผลการทดสอบภ ายใต้การติดตามตรวจสอบของผู้เชี่ยว ชาญอิ สระ โครงการดังกล่าวสามารถ ทำให้ผู้บริโภคได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระดับความปลอดภัยของยานยนต์ที่ถูกต้องและเป็นประโยชน์; สื่อมวลชนที่มีหน้าที่แจ้งข้อมูลข่าวสารให้ผู้บริโภคได้รับทราบมีส่วนส่งเสริมกระบวนการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยการเป็นปากเสียงหรือนำเสน อความวิตกกังวลของประชาชนในเรื่องความปลอดภัย ; เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเราจำเป็นให้รณรงค์ ความรู้แก่สาธารณชนในการเรียกร้องให้มีการผลิตยานยนต์ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ; ด้วยเหตุนี้ผู้ผลิตรถยนต์จะสนองตอบต่อการผลักดันของสื่อมวลชน และการดึงของประชาชน โดยการให้ความสำคัญกับประเด็นความปลอดภัยของรถยนต์

จากปี 2563 ถึงปี 2593: ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ด้วยความตระหนักต่อความปลอดภัยของส่วนรวม โครงการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่ (NCAP) และโครงการทดสอบปลอดภัยรถยนต์ใหม่แห่งสหภาพยุโรป (Euro NCAP) ได้จัดสรรเงินทุนอย่างเพียงพอเพื่อดำเนินการทดสอบการชนให้กับรถยนต์ยี่ห้อต่างๆ และจากทดสอบที่จำเป็นดังกล่าวทำให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัย; ภายในปี 2563 มีการปรับปรุงระบบการให้คะแนนความปลอดภัยของยานพาหนะให้มีความสอดคล้องกันและในขณะเดียวกันมีการนำโครงการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่ไปใช้ ในทุกภูมิภาคของโลก ; ภายในปี 2573 โครงการประเมินความปลอดภัยของรถยนต์ได้รับการปรับปรุงให้มี ความสอดคล้องกันทั่วโลกและทั้งภาครัฐและเอกชนนำระบบไปใช้เมื่อจำเป็นต้องจัดหายานพาหนะจำนวนมากมาใช้งาน; ภายในปี ๒๕๗๓ มีการจัดทำโครงการประเมินยานพาหนะเชิงพาณิชย์สำหรับทดสอบ ความปลอดภัยของรถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ และรถ โดยสารประจำทางในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงและในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ในปี 2583 และมี 2593 ตามลำดับ ; การทดสอบการชนตามโครงการทดสอบระดับความปลอดภัยของรถยนต์เป็นการ ทดสอบแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ที่ช่วยให้ผู้ผลิตรถยนต์สามารถค้นพบทางเลือกหรือวิธีการสำหรับแก้ไขปัญหาที่เผชิญอยู่

3.3 การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยภายในยานพาหนะใหม่ทั้งหมด

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

แม้จะเป็นอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยพื้นฐานแต่เข็มขัดนิรภัย เป็นอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพสูง ; บนพื้นฐานดังกล่าวนี้ ควรต้องมีการบังคับให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งในรถทุกคันตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก : จำเป็นต้องออกกฎข้อบังคับใช้โดยเร่งด่วนเพื่อให้แน่ใจได้ว่ามีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในยานพาหนะทุ กคัน; เกณฑ์มาตรฐานที่มีอยู่ในปัจจุบันได้กำหนดบังคับให้ผู้ผลิตยานพาหนะทุกคนติดตั้งเข็มขัดนิรภัยแบบยึด 3 จุด ทุกที่นั่งเป็นอย่างน้อย ; ในกรณีนี้ผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะขนส่งจำนวนมากมีบทบาทที่สำคัญยิ่งในการเรียกร้องให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งในรถทุกคันที่อยู่บนท้องถนน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ยานพาหนะใหม่ทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นผลมาจากการประกาศใช้กฎข้อบังคับและการจูงใจของบริษัทเอกชน ; ภายในปี 2573 ห้ามนำยานพาหนะที่ไม่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมาวิ่งบนถนนสาธารณะ; ในเวลาเดียวกันมีการติดตั้งอุปกรณ์เตือนการใช้เข็มขัดนิรภัยที่ทันสมัยในยานพาหนะทุกคัน

3.4 ระบบหลีกเลี่ยงการชน (Crash – Avoidance System)

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ผู้เป็นเจ้าของฝูงยานพาหนะขนส่งทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเ อกชน ควรต้องกำหนดรายละเอียดจำเพาะในการจัดซื้อจัดจ้างยานพาหนะ โดยการเรียกร้องให้ติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยขั้นสูง อย่างเช่น ถุงลมนิรภัย หรือระบบช่วยในการควบคุมการทรงตัวหลังจากรถเสียความทรงตัว (Electronic Stability Control: ESC); นอกเหนือจากนี้หน่วยงานของรัฐห รือแม้แต่บริษัทประกันภัยควรพิจารณาถึงการสร้างสิ่งจูงใจให้แก่ผู้บริโภคที่เลือกซื้อยานพาหนะที่มีระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563มีการตกลงยอมรับมาตรฐานและเทคโนโลยีที่ดีที่สุด ซึ่งทำให้สามารถนำเทคโนโลยีคว ามปลอดภัยไปปรับใช้ในช่วงท ศวรรษหน้าได้ ; ภายในปี 2573 มีการบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการขับรถ ตัวอย่างเช่น อุปกรณ์เตือนภัย ซึ่งช่วยให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะตัดสินใจได้ดีขึ้น; ภายใน 20 ปี ต่อมายานพาหนะทุกคันใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ทันสมัยและติดตั้งระบบหลีกเลี่ยงการชน

3.5 การควบคุมการส่งออกเพื่อมาตรฐานความปลอดภัย

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินการ

การควบคุมการส่งออกและก ารนำเข้ารถยนต์อย่างเข้มงวดเป็นวิ ธีการที่จำเป็นสำหรับก ารปรับให้เข้ากับมาตรฐานที่กล่าวถึงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ; จุดพื้นฐานของการควบคุม คือ การทำให้มีหลักประกันว่ายานพาหนะที่มีระดับความปลอดภัยต่ำกว่ามาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำไม่สามารถนำออกไปขายได้ ; รถยนต์ที่ไม่มีความปลอดภัยต้องถูกโละทิ้ง; รัฐบาลอาจจัดทำโครงการซื้อคืนหรือแลกเปลี่ยนก็ได้

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

บริษัทเอกชนโน้มน้าวให้รัฐบาลและองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลดำเนินการกำหนดมาตรฐานการนำเข้า

3.6 การดำเนินงานวิจัยและพัฒนาเพื่อลดความเสี่ยง

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินการ

บริษัทเอกชนลงทุนในการวิจัยด้านเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะ ; ในปัจจุบันอุปกรณ์และเครื่องมืออิเล็กทรอนิคส์ขนาดเล็กที่สามารถนำมาใช้ในยานพาหนะได้หาได้ง่าย ดังนั้นหน่วยงานของรัฐต้องควบคุมดูแลไม่ให้ผู้ผลิตติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวในยานพาหนะเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ ; ในทางตรงกันข้ามเทคโนโลยีใหม่ๆ สามารถนำมาใช้ในการป้องกันการเสียสมาธิในการขับรถ ตัวอย่างเช่น การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Capnograph) ในยานพาหนะ ; อุปกรณ์ดังกล่าวนี้ทำหน้าที่เตือนผู้ขับขี่รถในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแสดงอาการง่วงนอนหรือเหนื่อยล้า (โดยการทำงานของระบบตรวจสอบการตื่นตัวของผู้ขับขี่รถยนต์ (Driver Monitoring System) ที่ติดตั้งภายในรถ)

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ผลของความพยายามในการพัฒนาขีดความสามารถในการวิจัยและพัฒนา ทำให้มีเทคโนโลยีหลากหลายสำหรับนำไปปรับใช้แก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องต่างๆ ; ผู้ทำหน้าที่บริหารจัดการฝูงยานพาหนะยอมรับเทคโนโลยีที่ดีที่สุดที่มีอยู่

เสาหลักที่ 4 – ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

สถานภาพและประเด็นสำคัญ

รายงานการศึกษาการป้องกันการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติภัย จราจรทั่วโลกได้ระบุปัจจัยความเสี่ยงหลักไว้ 5 ประการ ประกอบด้วย ความเร็วเกินกำหนด ; เมาแล้วขับ; ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ; ไม่ใช้เข็ดขัดนิรภัยและอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่เป็นเด็ก; และการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความล่อแหลมต่ออุบัติภัยจราจร ซึ่งทุกฝ่ายต้องให้ความสนใจและแก้ไขโดยเร่งด่วนเพราะเป็นความเสี่ยงที่มีระดับความสำคัญสูง ; อย่างไรก็ตามคาดว่ามีเพียงร้อยละ 15 ของจำนวนประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายครอบคุมถึงข้อแนะนำในการป้องกันความเสี่ยงหลัก ที่ปรากฏอยู่ในรายงานดังกล่าว ; เพื่อแก้ไขปัญหาปัญหาความเสี่ยงดังกล่าวทุกฝ่ายจำเป็นต้องใช้ความพยายามร่วมกันอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมไปถึงการจัดทำโครงการให้ความรู้เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่นำไปสู่การลดผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยง; มีการยอมรับมติขององค์การสหประชาชาติปี 2553 ในประเด็นที่ว่า ความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เช่น ความร่วมมือระหว่างภาคธุรกิจ ภาครัฐ และภาคประชาสังคม เป็นปัจจัยที่จำเป็นในการทำให้มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ; บทบาทขององค์กรต่างๆ ตัวอย่างเช่น องค์กรค วามร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อความปลอดภัยทางถนน

ระดับสากล (Global Road Safety Partnership) จึงเป็นกลไกสำคัญในการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สามารถแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักได้เป็นผลสำเร็จ

4.1 ความตระหนักต่อปัจจัยเสี่ยงและการป้องกัน

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การยึดมั่นและการดำเนินการตามกฎข้อบังคับระหว่างประเทศของหน่วยงานภาครัฐรวมไปถึงการกำหนดมาตรฐานภายในขององค์กรไว้ล่ว งหน้าก่อนมีกฎหมายออกมาบังคับให้ดำเนินการเป็นปัจจัยจำเป็นขั้นพื้นฐานสำหรับการแก้ไขปัญหาปัจจัยเสี่ยงดังกล่าว; ทั้งๆที่มีการดำเนินงานวิจัยปัจจัยความเสี่ยงที่สามารถนำมาใช้ดำเนินการได้อยู่ แต่ยังไม่มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลายเนื่องจากขาดความชำนาญหรือเป็นเพราะหน่วยงานของรัฐขาดความเต็มใจในการนำไปใช้

ภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม สามารถเข้ามามีส่วนร่วม ในการสร้างความตระหนักให้กับสาธารณชน; วิธีการสร้างความตระหนักที่มีประสิทธิผลคือ การบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเข้ากับหลักสูตรการเรียนการสอน ; ตามความเป็นจริงประมาณร้อยละ 40 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นวัยเ ด็กและวัยหนุ่มสาวอายุระหว่าง 0 และ 29 ปี และบุคคลเหล่านี้คือผู้เป็นขับขี่ยานพาหนะในอนาคต ; การผนวกประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้ากับหลักสูตรการศึกษาภาคบังคับเป็นวิถีทางสร้างความตระหนักให้กับเยาวชนและคนวัยหนุ่มสาวที่มีประสิทธิภาพและทำให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างยาวนาน ; นอกเหนือจากนี้ต้องมีการเพิ่มพูนประสิทธิภาพของการฝึกอบรมอย่างเป็นทางการสำหรับบุคคลที่จะเป็นพนักงานขับรถในอนาคต

บริษัทเอกชนมีหน้าที่เพิ่มพูนความตระหนักและพัฒนาพนักงานในบริษัท ; ความรับผิดชอบดังกล่าวนี้นำไปสู่การยอมรับโครงการฝึกอบรมแบบครบวงจรและระบบความติดตามพิกัดของรถ (In Vehicle Monitoring System: IVMS) สำหรับพนักงานขับรถที่มีความเสี่ยงสูง ; ในประเด็นนี้บริษัทเอกชนมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการพูดสนับสนุนและการผลักดันให้มีการยอมรับมาตรฐานส่วนร่วมเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงในระดับประเทศ ; บรรดานายจ้างมีพลังอำนาจอย่างเพียงพอที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของลูกจ้าง โดยการบังคับใช้นโยบายภายในองค์กรมาเป็นเงื่อนไขในการจ้างงาน ; โรงงานหรือสถานประกอบการเป็นสถานที่ที่เหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับการสื่อสารข้อมูลข่าวสารที่ช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและทำให้สังคมโดยรวมได้รับผลประโยชน์ด้วย

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ได้มีการนำเสนอกรอบปฏิบัติก ารในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน สำหรับการเพิ่มพูนความตระหนักต่อความเสี่ยงพร้อมทั้งเครื่องมือสำหรับการดำเนินมาตรการป้องกันความเสี่ยง ; ภายในปี 2563 ทุกประเทศออกกฎหมาย กฎข้อบังคับและกำหนดมาตรฐานพร้อมทั้งการบังคับใช้ ; ภายในช่วงทศวรรษเดียวกันนี้มีบริษัท 100,000 บริษัทนำมาตรฐานความปลอดภัยท างถนนไปดำเนินการให้เป็นผลสำเร็จ ภายใต้การสนับสนุน

ของผู้บริหารจัดการของบริษัท; ภายในปี 2593 ทุกบริษัทดำเนินการในทำนองเดียวกัน ; กำลังแรงงานทั้งหมดของบริษัทยึดมั่นและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเร็วในการขับขี่ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การใช้เข็มขัดนิรภัยและอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่เป็นเด็ก เมื่อมีอาการเมื่อ ยล้าและการไม่มีสามาธิ ในการขับขี่ ; จากการพัฒนาและการจัดฝึกอบรมของทุกบริษัททำให้เกิดการพัฒนาทักษะในการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัยของพนักงานบริษัททั่วโลก

4.2 ระบบความปลอดภัย : การจำกัดความเร็ว

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

บริษัท เอกชนมีส่วนสนับสนุนในการลดสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชนกัน โดยการผนวกมาตรการควบคุมและจำกัดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะเข้ากับนโยบายของบริษัทและกำหนดบทลงโทษทางวินัยสำหรับพนักงานที่ละเมิดกฎข้อบังคับอย่างต่อเนื่อง; เพื่อให้เกิดประสิทธิผลตามนโยบายดังกล่า วจำเป็นต้องมีบทลงโทษโดยการตำหนิและกล่าวตักเตือนและการพิเฉยต่อการว่ากล่าวตักเตือนสามารถนำไปสู่การเลิกจ้างได้ ; ในการกำหนดมาตรการหรือกลไกควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะจำเป็นต้องคำนึงถึงกฎหมายการจ้างงานที่เกี่ยวข้องและมาตรการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับแหล่งที่ตั้งของบริษัท

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

การติดตั้งกล่องดำ (Black Box) หรือกล่องบันทึกข้อมูลของการขับยานพาหนะภายในยานพาหนะของบริษัทสามารถช่วยให้นายจ้างนำข้อมูลจากกล่องดำมาใช้ในการปรับปรุงให้ลูกจ้างปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ การให้รางวัลพนักงา นที่ขับรถดีและการติดตามตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถที่ไม่ดี ; มีความคืบหน้าในการติดตั้งอุปกรณ์จำกัดความเร็วอย่างเช่น ระบบการปรับและควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Adaptation System : ISA) ในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป ; การใช้ความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะที่ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวจะถูกกำหนดให้อยู่ระดับที่เหมาะสมตามสภาพการจราจรในพื้นที่โดยการทำงานของระบบ ; ภายในปี 2563 ในประเทศที่มีรายได้สูงออกกฎหมายบังคับให้มีการติดตั้งอุปกรณ์จำกัดความเร็วในยานพาหนะขนส่งสินค้าทุกคันและในขณะเดียวกันมีการเผยแพร่วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการความเร็วของยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยทางถนน สู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ; 20 ปีต่อมาประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำดำเนินการ กำหน ดบังคับให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวในยานพาหนะขนส่ง ; อุปกรณ์ควบคุมความเร็วอัจฉริยะทำให้หมดความจำเป็นในการกำหนดอัตราความเร็วโดยสิ้นเชิงเนื่องจากระบบสามารถช่วยปรับความเร็วของรถตามสภาพการจราจรที่เป็นจริงในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยให้เกิดความมั่นใจได้ว่าการเดินทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

4.3 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

เครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยสำคัยที่มีอิทธิพลต่อทั้งความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุรถชนกันและต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุดังกล่าว ผู้ที่เมาแล้วขับมีความเสี่ยงต่อการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุสูงกว่าบุคคลที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์มากหลายเท่า ; ด้วยการโน้มน้าวของบริษัทเอกชน ทุกประเทศดำเนินการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานจำกั ดปริมาณแอลกอฮอล์ และเพิ่มพูนสมรรถนะในการนำเกณฑ์มาตรฐานไปบังคับใช้ให้สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศและวิธีการปฏิบัติที่ดีที่สุด ; บริษัทเอกชนระบุวิธีการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับไว้ในนโยบายภายในของบริษัท กำหนดบทลงโทษทางวินัย และชี้ให้เห็นผลที่จะเกิดขึ้นตามมาหากพนักงานขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์และสารเสพติด ; พนักงานบริษัทที่ถูกจับกุมด้วยข้อหาขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดต้องรายงานข้อมูลดังกล่าวต่อผู้จัดการบริษัทซึ่งเป็นผู้ดำเนินการตามความเหมา ะสมต่อไป ; ตัวอย่างเหตุการณ์ทั้งหมดเหล่านี้สามารถแก้ไขได้โดยการนำอุปกรณ์เทคนิคอย่างเช่น เครื่องมือป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์สตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับที่สูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับรถ (Alcohol Interlocks / Alcolocks) มาใช้; มีการติดตั้งเครื่ องมือดังกล่าวภายในฝูงยานพาหนะของบริษัทตามการร้องขอของผู้จัดการฝ่ายยานยนต์

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

จากความพยายามระดมสรรพกำลัง ของบรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องทำให้ทุกประเทศมีการตรากฎหมายและกำหนดเกณฑ์มาตรฐานจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์และการบังคับใช้ในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ; มีองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจในการบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐาน ; ยานพาหนะใหม่ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ทั้งหมดในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์สตาร์ทเครื่ องได้หากดื่มสุราในระดับสูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขี่รถยนต์ ; อุปกรณ์ดังกล่าวกล่าวเป็นอุปกรณ์ทา งเลือกสำหรับติดตั้งในยานพาหนะทั่วไปที่จำหน่ายในตลาดรถในประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลสูง ; อุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่สตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับสูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับขี่รถเป็นอุปกรณ์ภาคบังคับสำหรับฝูงยานพาหนะเชิงพาณิชย์ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงและเป็นอุปกรณ์ภาคสมัครใจในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; อีกหลายปีต่อมาอุปกรณ์ดังกล่าวนี้กลายเป็ นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับฝูงยานพาหนะเชิงพาณิชย์ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลาง (ล่าง) และในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำเป็นลำดับต่อไป ; ในขณะเดียวกันประเทศที่มี รายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำได้รับประโยชน์โดยการเรียนรู้ประสบการณ์ในการใช้กฎข้อบังคับการควบคุมปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง ; ภายในปี 2583 ยานพาหนะเชิงพาณิชย์ทั้งหมดติดตั้งอุ ปกรณ์ดังกล่าวและเป็นอุปกรณ์ภาคบังคับในทุกประเทศทั่วโลกภายในทศวรรษต่อมา; ยานพาหนะที่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวนี้จะถูกห้ามนำมาใช้วิ่งบนถนนสาธารณะ

4.4 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

รัฐบาลประเทศต่างๆ ยอมรับกฎข้อบังคับที่กำหนดโดยใช้ข้อตกลงระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นฐานและในเวลาเดียวกันทุกประเทศให้คำรับรองว่ามีศักยภาพในการบังคับใช้กฎระเบียบเหล่านี้

บริษัททำหน้าที่โน้มน้าว รัฐบาลประเทศต่างๆ ที่ยังไม่มีนโยบายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและเรียกร้องให้รัฐบาลกำหนดกฎข้อบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยพร้อมทั้งกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ทุกประเทศออกกฎหมายและกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการ ใช้หมวกนิรภัย ; ร้อยละ 70 ของบริษัททั่วโลกปฏิบัติตามกฎข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัยและในขณะเดียวกันมีการเผยแพร่วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

4.6 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะ
เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

มีการกำหนดวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะถ่ายทอดให้ประเทศที่ยังไม่มีกฎหมายครอบคุมถึงด้านการขนส่งดังกล่าว การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่ สุดไปใช้ในประเทศต่างๆ จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนให้เข้ากับบริบทของแต่ละประเทศเพื่อให้การดำเนินงานบังเกิดผลดียิ่งขึ้น

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการตั้งคลังเก็ บรวบรวมมาตรฐานที่เกี่ยวข้องการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะแบบครบว งจร; ในขณะเดียวกันมีการกำหนดวิธีที่ปฏิบัติที่ดีที่สุดและนำไปประยุกต์ใช้ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ; ภายในปี 2593 วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นที่รู้จักและมีการนำไปประยุกต์ใช้ในทุกประเทศทั่วโลก

4.7 ส่งเสริมมาตรฐานสากล ISO 39011 ว่าด้วยระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

มาตรฐานการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ISO 39011 เป็นมาตรฐานสากลที่กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา มาตรฐานสากล ISO 39011 มุ่งเน้นการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ; ความมุ่งหมายของมาตรฐานสากล ISO 9011 ลดการ ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร โดยการระบุองค์ประกอบของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะช่วยให้องค์กรสามารถบรรลุผลที่ประสงค์ได้และสร้างคำแนะนำเ กี่ยวกับการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและรถยนต์ การขนส่งสินค้าและมวลชน การบริหารจัด

บุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับระบบการขนส่งทางบกและการให้ความช่วยเหลือแก่เหยื่ออุบัติเหตุจราจร ; มีบริษัทจำนวนมากสมัครขอรับการรับรองทันทีที่กระบวนการจัดทำร่างมาตรฐานสากล ISO 39011 แล้วเสร็จสมบูรณ์

มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของมาตรฐาน ISO 39011 ในทุกระดับแบบค่อยเป็นค่อยไปโดยเริ่มจากหน่วยงานของรัฐ องค์กรระดับโลก และบริษัทขนาดใหญ่ โดยที่องค์กรระดับโลกและบริษัทขนาดใหญ่ดำเนินการเป็นตัวอย่างและทำหน้าที่เป็นกลไกขับเคลื่อนให้บริษัทหรือสถานประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจหรือดำเนินงานในนามขององค์กรที่มีขนาดใหญ่กว่าทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน; องค์กรขนาดใหญ่และบริษัทต่างๆ มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้มีการใช้มาตรฐานและการสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของตนเอง ; ในขณะที่องค์กรขนาดใหญ่ยอมรับหลักการ "การทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นศูนย์ " (Zero – deaths) เป็นเป้าประสงค์ขององค์กรนั้น แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของหลักการดังกล่าวจะเป็นที่รู้จักและยอมรับกันทั่วไป

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

เมื่อการจัดทำมาตรฐานสากล ISO 39011 เสร็จสมบูรณ์หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายรวมไปถึงหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจได้รับการรับรองและนำมาตรฐานไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ; บริษัทข้ามชาติและองค์กรขนาดใหญ่ทุกแห่งนำมาตรฐานไปใช้ด้วยเช่นกัน ; ภายในปี 2563 มีบริษัทกว่า 100,000 บริษัทปฏิบัติตามขั้นตอนมาตรฐานสากล

ภายในปี 2573 ทุกบริษัทที่ติดต่อซื้อขายผลิตภัณฑ์และบริการกับองค์กรขนาดใหญ่ของภาครัฐและเอกชนรวมถึงบริษัทต่างๆ ได้รับการรับรองและนำมาตรฐาน ISO 39011 ไปใช้; มีบริษัทประมาณ 200,000 บริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ISO 39011

ภายในปี 2583 องค์กรทุกองค์กรและนายจ้างทุกคนที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนไม่ว่าจะอยู่ในพื้นที่ห่างไกลเพียงใดก็ตามได้รับการรับรองและนำมาตรฐานสากล ISO 39011 ไปใช้; ตามกฎหมายผู้ให้บริการขนส่งต้องได้รับการรับรองมาตรฐานการบริหารจัดการก่อนได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจการขนส่ง ; กฎหมายหรือกฎข้อบังคับเกี่ยวกับอาชีวอนามัยและความปลอดภัยต้องครอบคลุมถึงการกำหนดให้มีระบบการบริหารจัดการภายในระบบการขนส่งทางถนนเพื่อกำจัดการสูญเสียทางสุขภาพอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุรถชนกัน

ภายในปี 2593 ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนสนองตอบต่อวัตถุประสงค์ของระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านการรับรองรวมไปถึงการสนองตอบต่อมาตรฐานสากล ISO 39011 และวางแนวทางการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เป็นระบบเพื่อใช้ในการดำเนินงานแต่ละวัน

4.8 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านคุณสมบัติและสมรรถนะของผู้ขับขี่ยานพาหนะเครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การกำหนดมาตรฐานสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรกแล ะการรับรองความสมบูรณ์ของร่างกายโดยแพทย์สำหรั บการขับขี่ยานพาหนะต้องคำนึงถึงลักษณะหรือข้อมูลเชิงประชากรศาสตร์ของกำลังแรงงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ; ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงต้องคำนึงถึงอายุหรือวัยที่สูงขึ้นของกำลังแรงงาน ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด ; ในทางตรงกันข้ามในประเทศที่มี รายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในร ะดับปานกลางและระดับต่ำและในอุตส าหกรรม บางประเภท ประเด็นความเสี่ยงจำเพ าะของพนักงานขับรถวัยหนุ่มสาวและการขาดประสบการณ์จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข

4.9 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานด้านความปลอดภัยของพนักงานขับยานพาหนะประเภทอื่นนอกเหนือจากยานพาหนะเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

กฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยของสถานประกอบการไม่คุ้มครองถึงพนักงานทุกคนที่ต้องทำหน้า ที่ขับยานพาหนะ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานประจำของพวกเขาเช่นเดียวกับพนักงานขับยานพาหนะเชิงพาณิชย์ข นาดใหญ่; กระทรวงแรงงานของหลายประเทศกำกับดูแลให้มีการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยเฉพาะบริเวณสถานที่โรงงานอุตสาหกรรมเท่านั้น ; โดยทั่วไปแล้วกระทรวงแรงงานไม่มีอำนาจบัง คับพนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะอยู่บนถนนสาธารณะหรือไม่ได้คิดว่าถนนเป็นพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบเหมือน กับบริเวณสถานที่โรงงานอุตสาหกรรม; ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกระบวนการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบครบวงจร

เสาหลัก 5 – การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนกันให้ดีขึ้น

สถานภาพและประเด็นสำคัญ

เพื่อเพิ่มความเร็วในการตอ บสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินและการให้การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บอย่างเหมาะสมจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลตามแนวทางที่มีอยู่ ; ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในสถานพยาบาลที่มีอ ยู่เดิมก็สมควรต้องปรับปรุงเพื่อให้การดูแลรักษาที่ดีกว่าแก่ผู้บาดเจ็บสาหัส; นอกจากนี้ยังมีขั้นตอนที่ต้องดำเนินการต่อไปคือนำระบบประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นวิธีการที่จำเป็นมาใช้ เพื่อช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายในการรับบริการฟื้นฟูสมรรถนภาพของผู้บาดเจ็บจากอุบัติ เหตุรถชนกัน ; ประเด็นหลักอีกประเด็นหนึ่งคือ ดำเนินการติดตามผลเพื่อปรับปรุงการรายงานและการป้องกันไม่ให้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถชนกันอีก

5.1 ระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre – Hospital Trauma Care Systems)

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถชนกันเป็นบุคคลที่อยู่ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ถึงแม้ ว่าพวกเขาเป็นส่วนหนึ่งของผู้รับเคราะห์แต่ก็เป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการแจ้งหน่วยบริการฉุกเฉินหรือให้การช่วยเหลือปฐมพยาบาลขั้นพื้นฐานแก่ผู้บาดเจ็บ ; บริษัทต่างๆจัดเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินและวางขั้นตอนในการตอบสนองต่ออุบัติเหตุรถชนกัน ; พนักงานขับรถได้รับการฝึกอบรมให้เป็นผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้นใน

สถานการณ์ฉุกเฉิน (First Responder); ยานพาหนะทุกคันมีกระเป๋าอุปกร ณ์ปฐมพยาบาลและยาที่มีมาตรฐานประจำรถ และบริษัทกระตุ้นให้พนักงานบริษัทจัดเตรียมกระเป๋าอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและยาประจำรถยานพาหนะส่วนตัว; อุปกรณ์การสื่อสารเป็นอุปกรณ์ภาคบังคับที่ต้องติดตั้งภายในยานพาหนะทุกคันและพนักงานขับรถมีบัญชีรายชื่อบุคคลหรือหน่วยงานที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉิน; นอกเหนือจากนี้การปรับปรุงระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลเต็มรูปแบบและการให้การสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงเป็นเป้าหมายที่สำคัญของภาคเอกชนในกรณีที่หน่วยงานภาครัฐไม่สามารถดำเนินการได้ ; เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวนี้ภาคเอกชนจะทำหน้าที่เป็นกลไกสนับสนุนเงินทุนในการดำเนินงาน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สารสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; บริษัทระดับโลกที่เป็นเจ้าของฝูงยานพาหนะจำนวนมากยอมรับในความสำคัญของอุปกรณ์ ฉุกเฉินที่ทันสมัยล่าสุด; การใช้อุปกรณ์โทรเรียกฉุกเฉินในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงค่อยๆแพร่หลาย ออกไปและเนื่องจากอุปกรณ์ดังกล่าวสามารถใช้ประโยชน์ได้ บริษัทต่างๆในประเทศเหล่านี้จึงให้การยอมรับ ; ภายในปี ๒๕๕๓ มีการติดตั้งและใช้ระบบการโทรเรียกฉุกเฉิน (E – Call System) ภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ของบริษัทกันอย่างแพร่หลายทั่วโลก ; การติดตั้งและการใช้ระบบโทรเรียกฉุกเฉินในยานพาหนะนอกเหนือจากนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการซื้อหาของเจ้าของยานพาหนะ ; ด้วยการสนับสนุนทางการเงินจากภาคเอกชนทำให้มีระบบการดูแลการบาดเจ็บที่มีประสิทธิภาพภายในปี 2593

5.2 ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

เงินทุน ที่ได้รับบริจาคจากบริษัทเอกชนและองค์การระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการสนับสนุนโครงการสาธารณะในประเทศต่างๆ และช่วยให้ประเทศเหล่านี้สามารถให้การดูแลรักษาผู้ประสบภัยทางถนนได้อย่างเพียงพอ

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ผลสืบเนื่องจากการปรับปรุงระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลและระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาลทำให้อัตราการเสียชีวิตภายหลังจากประสบอุบัติเหตุรถชนกันลดลงร้อยละ 5 จากปี 2554 ถึงปี 2563; ตั้งแต่เริ่มต้นปี 2563 เป็นต้นมาบริษัทเอกชนและองค์กรการกุศลขนาดใ หญ่เข้ามามีส่วนร่วมอย่างเต็มกำลังในการให้การสนับสนุนทางการเงินทั่วโลก ; ผลจากความพยายามขององค์การอนามัยโลกและองค์การ

ระหว่างประเทศในระดับแนวหน้าอื่นๆ ได้มีกำหนดลำดับความสำคัญของปัญหาและการแก้ไข ; องค์การอนามัยโลกได้นำเสนอรายงานสถานการณ์อย่างสม่ำเสมอแสดงให้เห็ นว่ามีการปรับปรุงระบบการดูแลรักษาให้ดีขึ้นกว่าเดิม; ภายในปี 2583 โรงพยาบาลในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางได้รับการติดตั้งเครื่องมือที่ทันสมัยเพื่อรักษาพยาบาลผู้ที่บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุรถชนกัน ; อีกหนึ่งทศวรร ษต่อมาประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำมีขีดความสามารถให้บริการการดูแลรักษาที่มีคุณภาพสูงแก่ผู้บาดเจ็บและผู้ทุพพลภาพ

5.3 การใช้ระบบประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถช่วยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับบริหารฟื้นฟูสมรรถภาพ

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

มีการจัดทำโครงการประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งคร อบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาและค่าบริการฟื้นฟูสมรรถภาพเพื่อช่วยให้การฟื้นตัวของผู้ประสบอุบัติเหตุรถชนกันเป็นไปอย่างรวดเร็วและช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถชนกัน

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

มีการจัดทำแ ผนประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนนในปี 2563 และดำเนินการตามแผนเต็มรูปแบบภายในทศวรร ษต่อมา; ภายในปี 2563 ครึ่งหนึ่งของจำนวนพนักงานที่ทุพพลภาพได้กลับเข้าทำงานในสถานประกอบการ ; อัตราส่วนการกลับเข้าทำงานของพนักงานที่ทุพพลภาพเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 75 ภายในปี 2593

5.4 การดำเนินการติดตามผล

การรายงานผล การกำหนดเกณฑ์มาตรฐานเปรียบเทียบและการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุรถชนกันในระยะยาว ; การรายงานจะบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนนทุกประเภทไว้; มีการสอบสวนในกรณีที่เกิดเหตุการณ์รถชนกันที่มีนัยสำคัญ; การสอบสวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยทำให้บริษัทสามารถระบุข้อบกพร่องในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รับรู้ถึงการเผชิญกับความเสี่ยงและโอกาสสำหรับการปรับปรุง ; ดังนั้น บริษัทควรต้องใช้มาตรการแก้ไขและป้องกันเพื่อหลีกเลี่ยง ไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำ

องค์กรเอกชนได้รับการกระตุ้นให้ใช้มาตรการแก้ไขปัญหา การละเมิดกฎหมายของพนักงาน นอกจากนี้องค์กรเอกชนยังได้รับการกระตุ้นให้จ้างบุคคลทุพพลภาพเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเพื่อช่วยให้พวกเขาได้กลับคืนสู่สถานประกอบการใหม่อีกครั้ง; บริษัทเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อเป็นหลักประกันว่าพนักงานขับรถทุกคนได้รับการฝึกอบรมเป็นกรณีพิเศษ การรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์โดยไม่ชักช้า และการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างถูกต้อง ; การกำหนดจรรยาบรรณหรือระเบียบวินัยภายในบริษัทเป็นวิธีการที่ได้ผลในการจัดการกับพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมและการสร้างความตระหนักของพนักงานในการปฏิบัติตามกฎจราจร

จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

มีการกำหนดวิธีปฏิบัติภายในบริษัทในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง ภายในปี 2563 และถ่ายทอดประสบการณ์ไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำตามลำดับต่อไป ; มีการพัฒนาแผนการฝึกอบรมกรณีพิเศษเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมถึงการฝึกภาคปฏิบัติในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป ในระยะแรกควรกำหนดให้ดำเนินการบนพื้นฐานของความสมัครใจ แล้วค่อยปรับเปลี่ยนเป็นภาคบังคับ ในขณะเดียวกันระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น

แผนที่ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนระดับสากล (Global Road Map)

ในช่วงครึ่งแรกของศตวรรษที่ 21 สถานการณ์ในภาพรวมของความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกเป็นที่น่าหวั่นวิตกเป็นอย่างยิ่ง มีการประมาณการว่าประชากรโลกประมาณ 75 ล้านคนเสียชีวิตและอีก 750 ล้านคนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดระยะเวลา 50 ปีที่ผ่านมาองค์การสหประชาชาติด้วยการสนับสนุนขององค์การระหว่างประเทศอื่นๆกระตุ้นให้ประเทศทั่วโลกดำเนินมาตรการต่างๆเพื่อลดจำนวนผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมักจะไม่มีการระบุวาจากยอดรวมของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บทั้งหมดเป็นผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงาน (Road Related Victims) จำนวนเท่าใด และไม่ค่อยจะกล่าวถึงอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน (Work – Related Accidents) เป็นหัวข้อเรื่องเฉพาะเจาะจง

คำแถลงในข้อมติขององค์การสหประชาชาติซึ่งได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการยอมรับว่า การแก้ไขวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือและการสร้างเครือข่ายพันธมิตรจากทุกภาคส่วนทั้งในภาครัฐและเอกชนรวมไปถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคมจึงจะประสบผลสำเร็จ" เราเชื่อว่าการระดมการมีส่วนร่วมจากบริษัทเอกชนเป็นกุญแจสำคัญ ในการรับมือกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน ดังนั้นเราจึงได้นำเสนอแผนที่ยุทธศาสตร์ระดับสากลซึ่งเราไดร่วมกันจัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในช่วงทศวรรษที่กำลังจะมาถึงและในช่วงทศวรรษต่อไป

ด้วยการมองไปข้างหน้าถึงปี 2563,2573,2583,และปี 2593 คณะทำงานได้กำหนดเครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายหรือวิธีดำเนินการและเป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้องสำหรับแต่ละทศวรรษ เป้าประสงค์ดังกล่าวได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน ดังนี้ ตรึงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานให้คงที่ภายในปี 2563 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวลงเหลือร้อยละ 50 ภายในปี 2573 และลดลงให้ได้มากกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2583 และในที่สุดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานลดลงเท่ากับศูนย์ (Zero Work Related Road Deaths) ภายในปี 2593

ฐานรองรับการดำเนินงาน : การประสานงานระหว่างประเทศ

เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมาย

ก่อนที่จะดำเนินการใดๆ จำเป็นต้องมีความเห็นที่พ้องกันของทุกฝ่ายเกี่ยวกับคำจำกัดความของคำว่า “การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน” (Work Related Road Deaths) ซึ่งรวมถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในระหว่างเดินทางไปทำงานและกลับบ้าน ทั้งนี้เพื่อช่วยให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

หากปราศจากเงินทุนสำหรับดำเนินกิจกรรมที่พอเพียงแล้วก็ไม่สามารถทำงานให้สำเร็จได้ ดังนั้นจำเป็นต้องมีการประเมินความต้องการทางด้านการเงิน การติดตามผลการใช้จ่ายเงินทุนและการหาเงินทุนศตวรรษต่อศตวรรษ ; ด้วยการสนับสนุนจากองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติกระตุ้นภาครัฐและเอกชนให้การสนับสนุนเงินทุนและได้จัดตั้งคณะทำงา นเฉพาะกิจเพื่อทำหน้าที่ระดมเงินทุนจากประเทศต่างๆและจากผู้บริจาคภาคเอกชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากมูลนิธิการกุศลและผู้ใจบุญ

ขั้นตอนต่อไปคือให้การสนับสนุนการสร้างความตระหนักให้กับบุคคลทั่วไปและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ที่มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง; บริษัทเอกชนจำเป็นต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายในระดับสูงเพราะมีส่วนต้องรับผดชอบต่อสังคม บริษัทเอกชนมีข้อได้เปรียบหลักอยู่ 2 ประการในการกำหนดลำดับความสำคัญของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน และความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล ข้อได้เปรียบประการแรกคือ บริษัทเอกชนมีพลังทางการเมืองสูงและสามารถกระตุ้นเตือนผู้นำทางการเมืองให้เร่งรัดการดำเนินการ ประการที่สอง บริษัทเอกชนสามารถสร้างความตระหนักให้กับสาธารณชนได้อย่างกว้างขวางโดยการให้ความรู้แก่พนักงานของบริษัท (รวมไปถึงพนักงานบริษัทที่เป็นสาขาและพนักงานบริษัทคู่สัญญ า) ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรส่วนใหญ่ส่วนหนึ่งของประชากรโลก ในการดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องกระตุ้นให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทมีความตระหนักถึงประเด็นความปลอดภัยทางถนนและการปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนตลอดถึงความปลอดภัยในการประกอบธุรกิจของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

การเพิ่มจำนวนบริษัทเอกชนที่อุทิศตนให้กับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จในการสนับสนุนของภาคเอกชน ในปัจจุบันมีองค์กรเอกชนจำนวนมากกำลังดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน องค์กรเหล่านี้ประกอบด้วยกลุ่มบริษัทเอกชนที่ทำงานร่วมกัน ตัวอย่างเช่น องค์กรรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางถนนสากล (Global Road Safety Initiative : GRSI) และเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Network Employers for Traffic Safety : NETS) ที่สมาชิกประกอบด้วยบริษัทต่างๆ ที่อุทิศตนเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในข ณะที่กำลัง ทำงาน หรือหลังจาก ทำงานแล้วเสร็จ การขยายจำนวนสมาชิกของกลุ่มบริษัทเอกชนที่อุทิศตนเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทำให้การสนับสนุนของบริษัทเอกชนมีความคืบหน้าและช่วยให้มีการพัฒนาคำแนะนำในการดำเนินงาน นอกจากนี้การดำเนินการตามระบบมาตรฐาน ISO 39001 เป็นวิธีการที่ทำให้เกิดการยอมรับแนวทางการดำเนินการร่วมกัน เนื่องจากมาตรฐานดังกล่าวครอบคลุมถึงคำจำกัดความและแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

ความเชื่อที่ว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้นั้น เป็นความเชื่อที่ผิดโดยสิ้นเชิง จา กกรณีศึกษาธุรกิจทำให้บริษัทเอกชนจำนวนมากมายยอมรับว่าการปรับปรุงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน ช่วยทำให้เกิดผลเชิงบวกต่อบริษัท ตัวอย่างเช่น สามารถลดการสูญเสียวันทำงานของพนักงานในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุทางถ นน ลดต้นทุนที่เกิดจากความเสียหาย ของทรัพย์สินของ บริษัทและค่าใช้จ่ายในการประกันภัย

ประการสุดท้าย คือ การติดตามและประเมินผลซึ่งเป็นกุญแจสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังขาดข้อมูลที่ตรงประเด็น และระบบการติดตามและประเมินผลที่มีอยู่ไม่ได้นำเกณฑ์อายุของผู้ขับขี่ยานพาหนะเข้ามาพิจารณา กลุ่มผู้ ศึกษาเปรียบเทียบของเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจรได้ดำเนินการสร้างฐานข้อมูลและระบบการวัดระดับความปลอดภัยทางถนนซึ่งสามารถนำมาใช้เป็น แบบอย่างได้ การพัฒนาระบบแมททริกซ์ เพื่อวัดระดับความปลอดภัยทางถนนของฝูงยานพาหนะ และคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย

จากปี 2563เป็นต้นไปมีการใช้เงินทุนเพื่อปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไปและเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับก ารทำงานเพิ่มมากขึ้น ในช่วงปี 2563 บริษัทเอกชนใช้จ่ายงบประมาณจำนวน 50 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อดำเนินการดังกล่าว ในบางประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหภาพยุโรปมีการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อการปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก บริษัทขนาดใหญ่ประมาณ 200 บริษัทปฏิบัติตามข้อแนะนำที่ปรากฏอยู่ในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ภายในปี 2573 ภาคเอกชนใช้จ่ายงบประมาณจำนวน 700 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน และเพิ่มขึ้นเป็น 1500 ล้านเหรียญสหรัฐ ภายในปี 2593 ประชาชนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ไม่สามารถจะรับได้ ตามหลักปฏิบัติและความเชื่อโดยทั่วไปถือว่าบุคคลทุกคนต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน; การรวมกลุ่มของบริษัทชั้นนำของโลกที่มีชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีรายชื่อฟอร์จูน 500 ทั้งหมดแสดงให้เห็นถึงพันธกิจที่มีความมั่นคงของกลุ่ม ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะขององค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration : UNRSC)

เสาหลัก 1- การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินงาน

การปรับปรุ งความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถจะประสบความสำเร็จได้หากปราศจากกลยุทธ์ที่ครบวงจรซึ่งควบคุมดูแลโดยผู้บริหารระดั บสูง ผู้บริหารระดับสูงขององค์ก รหรือผู้บริหารสูงสุดที่สามารถทำให้เกิด

การเปลี่ยนแปลงได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน; ในแต่ละบริษัทมีการแต่งตั้ง "ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน" (Safety Champion) พร้อมทั้งจัดลำดับตำแหน่งนี้ให้อยู่ในระดับสูงภายในบริษัท เพื่อทำหน้าที่รายงานประเด็นความปลอดภัยทางถนนต่อผู้บริหารระดับสูงและเพื่อแสดงให้เห็นว่าบริษั ทถือว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญสูงภายในบริษัท; การเพิ่มจำนวนผู้เชี่ยวชาญทางด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อร่วมกันเสริมสร้างความตระหนักของสาธารณชน

ด้วยการสนับสนุนจากบริษัทเอกชน ได้มีการจัดทำกลยุทธ์ที่ครบวงจรและมีความสอดคล้องกันทุกด้าน รวมไปถึงการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนเกี่ยวกับเงินทุน การกำหนดเป้าประสงค์ เกณฑ์มาตรฐานและวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล; ในขณะเดียวกันมีการเลือกใช้ "วิธีดำเนินการที่ประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็ว" (Quick Winner Approach) เมื่อใดก็ตามที่เป็นไปได้ โดยการจัดทำโครงการขนาดเล็กที่ ทำได้โดยง่าย มีความเป็นไปได้และง่ายต่อการทำเลียนแบบในประเทศต่างๆ และสามารถเห็นผลกระทบได้ชัดเจนทันที ; โครงการที่ประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็ว (Quick Winner Project) เป็นส่วนเติมเต็มของการดำเนินโครงการระยะยาว เนื่องจากโครงการที่ประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็วให้ผลตอบแทนทันที่และช่วยให้กำลังใจที่จะพยายามอย่างต่อเนื่องจนประสบผลความสำเร็จและการนำรูปแบบตัวอย่างไปใช้ให้เป็นประโยชน์อย่างกว้างขวาง

การให้การสนับสนุนความร่วมมือระห ว่างภาครัฐและเอกชน มีการกำหนดมาตรฐานและการปรับปรุงระบบการรวบรวมข้อมูล มีการระดมการมีส่วนร่วมของบริษัทเอกชนและองค์กรประชาคมเพื่อเป็นหลักประกันในการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ในช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่านในแต่ละทศวรรษ การเชื่อมโยงระหว่างนักลงทุนภาคเอกชนกับหน่ว ยงานของรัฐในฐานะพันธมิตรที่ ต่างฝ่ายต่างได้รับผลประโยชน์ (Win-Win Partnership) บริษัทเอกชนสร้างหลักประกันในความปลอดภัยของพนักงานและให้การสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

รัฐบาลได้รับประโยชน์จากการใช้วิธีดำเนินการมุ่งเน้นธุรกิจในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ใช้ผลสำเร็จและการติดตามผลเป็นฐาน มีการจัดตั้งองค์กรระดับโลกเพื่อทำหน้าที่ประสานงานในการให้การรับรองและส่งเสริมให้นำกลยุทธ์นี้ไปใช้กันอย่างกว้างขวาง ; การดำเนินการขององค์กรดังกล่าวนี้ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานหลักในระดับประเทศ; การให้การสนับสนุนความร่วมมือระหว่างบริษัทเอกชน นั้น มีการกระตุ้นให้บริษัทเอกชนให้ความสำคัญกับความร่วมมือระหว่างกันเหนือการแข่งขันเชิงธุรกิจเพื่อให้ความพยายามร่วมกันในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนมีพลังมากขึ้น

มีการศึกษาวิจัยสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ ยวเนื่องกับการ ทำงาน ในภูมิภาคต่างๆของโลกเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาที่ประเทศต่างๆเผชิญอยู่; ทุกบริษัทปฏิบัติตามกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

และกำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนนสำหรับฝูงยานพาหนะหากเกี่ยวเนื่องกัน ; กลุ่มเครือข่ายบริษัทเอกชน อย่างเช่น เครือข่ายนายจ้ างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (NETS) สร้างรูปแบบจำลองทางธุรกิจที่สามารถนำไปใช้งานได้ง่ายเพื่อเป็นแบบตัวอย่างในการบริหารและติดตามพิกัดตำแหน่งของยานพาหนะ ; ภาคธุรกิจการขนส่งนำมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทางบกอย่างเช่น มาตรฐาน ISO 39001 มาใช้และปฏิบัติตามมาตรฐานโด ยเคร่งครัด

หน่วยงานภาครัฐกำหนดให้บริษัทรับเหมางานของภาครัฐปฏิบัติตามมาตรฐานสากลเพื่อความปลอดภัยทางถนนตามที่กำหนดไว้ในประกาศประกวดราคา และการลงนามในสัญญาว่าจ้าง ; นอกเหนือจากนี้ บริษัทเอกชนต้องกระตุ้นให้พนักงานเลือกใช้วิธากรขนส่งทางเลือกที่มีความปลอดภัยที่สุดเมื่อไหร่ก็ตามที่เป็นไปได้

เป้าหมาย

ภายในปี 2563 มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อเป็นหลักประกันว่าทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องยังยึดมั่นในความคิดริเริ่มสร้างสรรค์และภาระผูกพันที่เกิดขึ้นจากการประชุมทศวรรษแห่ งความปลอดภัยทางถนนและคงไว้จนถึงปี 2563 และปีต่อๆไป ; บริษัทจำนวน 200 บริษัทแต่งตั้งพนักงานเป็น "ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน " เพื่อทำให้มั่นใจถึงความเชื่อมโยงระหว่างการดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของบริษัทกับข้อเสนอแนะและวัตถุประสงค์ของทศวรรษแห่งความป ลอดภัยทางถนน ; ฝ่ายการเมืองยอมรับในลำดับความสำคัญของป ระเด็นและมีบุคคลที่มีอำนาจทางการเมืองสูงสุดดูแลรับผิดชอบเพื่อเป็นหลักประกัน ในความต่อเนื่องของลำดับความสำคัญดังกล่าว ; ในขณะเดียวกันมีการระดมความร่วมมือจากภาคประชาคมอย่างสอดคล้องกันทั่วโลกผ่านทางองค์กรต่างๆเช่น องค์กรสากลเพื่อความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Partnership : GRSP) และองค์กรแม่ข่าย สหพันธ์สภากาชาดสากลและสหพันธ์เสี้ยววงเดือนแดงระหว่างประเทศและสภากาชาดและสภาเสี้ยววงเดือนแดงของประเทศต่างๆ ; การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์การสร้ างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อ ทำงาน จากทั้งภาครัฐและเอกชนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; องค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีองค์กรสมาชิกจากทุกภาคส่วนได้รับการยอมรับว่าเป็นองค์กรเสริมของรัฐในหลายประเทศ ; มีการจัดตั้งองค์กรนำเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนใน 20 ประเทศ; องค์กรภาครัฐและเอกชนจำนวนมากประสบความสำเร็จในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติงานประจำลงเหลือเท่ากับศูนย์อย่างต่อเนื่องโดยการนำเอามาตรฐานสากล ISO 39001 มาประยุกต์ใช้; มีบริษัทประมาณ 1 แสนบริษัทนำเอามาตรฐานสากลดังกล่าวมาใช้และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ; นอกจากนี้มีการวางระบบการบริหารจัดการฝูงยานพาหนะในบริษัทต่างๆประมาณ 1 แสนบริษัท

ในทศวรรษต่อไปมีการจัดตั้งองค์กรนำเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคล อยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ จำ นวน 40 ประเทศ; องค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีองค์กรสมาชิก จากภาครัฐ เอกชนและประชาคมกลายเป็นบรรทัดฐานในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนและได้รับการยอมรับว่าเป็นหลักประกันความต่อเนื่องและยั่งยืนทางการเมืองของประเด็นความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาที่มีก ารเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ; บริษัทเอกชนขนาดใหญ่เผยแพร่วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดให้บริษัทในเครือทั่วโลกนำไปใช้; ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของมาตรฐานสากล ISO 39001 เป็นระบบบริหารเพียงระบบเดียวที่บริษัทหลายแสนแห่งใช้และมีการนำไปประยุกต์ใช้ในเมืองใหญ่หลายเมือง; แนวทางการยึดหลักความปลอดภัยไว้ก่อน (Safety-First Approach) ได้รับการยอมรับว่าเป็นบรรทัดฐานสำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ภายในปี 2583 มีการจัดตั้งองค์กรนำในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำที่ได้นำเอาวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดไปประยุกต์ใช้เพิ่มขึ้นอีก 60 ประเทศ

ในช่วงเวลาปลายทศวรรษทุกประเทศทั่วโลกมองค์กรนำเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนเป็นของตนเอง และมีศักยภาพในการบริหารจัดการด้วยตนเอง; ระดับคุณภาพการบริหารจัดการความปลอดภัย ทางถนนสามารถเทียบได้กับ ระดับความปลอดภัยของเครื่องบินหรือโรงงานอุตสาหกรรม ; ทุกบริษัทนำรูปแบบกรณีศึกษาเชิงธุรกิจไปปรับใช้; ทุกบริษัททั่วโลกดำเนินการตามมาตรฐาน ISO 39001 และวางระบบการบริหารจัดการฝูงยานพาหนะ ; บริษัทที่ได้รับการจัดอันดับเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุดใ นบัญชี Fortune 500 ทุกบริษัทกำหนดตำแหน่ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” ในบริษัท

เสาหลัก 2 – สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

การดำเนินงาน

โครงการพื้นฐานทางถนนและองค์ประกอบของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษาเป็นอย่างดีเป็นเสมือนเครื่องมือสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน..... ถ้าหากคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักในการออกแบบการก่อสร้างและการบำรุงรักษา ตัวอย่างเช่น การแบ่งแยกพื้นที่การจราจรสำหรับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่หลากหลาย (โดยการก่อสร้างทางต่างระดับหรืออุโมงค์ลอดทางด่วน) สามารถช่วยลดการเสีย ชีวิตและบาดเจ็บได้มากเพราะสามารถป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความล่อแหลมได้ ขั้นตอนแรกที่ต้องดำเนิน การคือการโน้มน้าวประเทศต่างๆให้ปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศและมาตฐานสากล มีการส่งเสริมรูปแบบของถนนที่มีความปลอดภัยให้แพร่หลายโดยวิธีการต่างๆเช่น สนับสนุนให้มีคำนึงถึงความปลอดภัยทางด้านวิศวกรรมจราจรในการออกแบบถนนโดยการบรรจุไว้ในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ : การระบุจุดอันตรายบนถนนและดำเนินการตรวจสอบถนนทั้งหมดอย่างสม่ำเสมอตามรูปแบบที่องค์กรสากลด้านการประเมินระดับความปลอดภัยทางถนนกำหนด (International Road Assessment Programme : IRAP) โดยการทำงานร่วมกับองค์กรภาครัฐและองค์กรเอกชน; องค์กรตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนระหว่าง ประเทศดำเนินการตรวจสอบ จัดฝึกอบร มและ

ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ; มีการให้การสับสนุนทางวิชาการแก่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำในการวางแผนและในการก่อสร้างถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ; มีการยอมรับว่าการประเมินความปลอดภัยทางถนนเป็นกระบว นการพลวัตที่ทำให้มีโอกาสได้เรียนรู้และโอกาสที่จะกำหนดวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนม ากกว่าเป็นกระบวนการจั บผิดเพื่อลงโทษ

บริษัทเอกชนกระตุ้นให้มีการวางแผนการเดิน ทางเพื่อลดความเสี่ยงด้านความปล อดภัย; พนักงานบริษัทได้รับการกระตุ้นให้ใช้ระบบการขนส่งในเขตเมืองที่ยั่งยืน (Sustainable Urban Transportation) หรือเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินทาง(Model Shift) หากมีโอกาส; บริษัทเอกชนลงทุนในก้านการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นประโยชน์ต่อทุกคน; เป็นที่แน่นอนว่ามีความเร่งด่วนในการตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นภายในเขตเมือง ในขณะเดียวกันมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ; การขับรถยนต์บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักอีกปัจจัยหนึ่ง เราสามารถลดความเสี่ยงนี้ได้โดยการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ และการก่อสร้างช่องทางพิเศษสำหรับรถจักรยาน และทางเดินสำหรับคนเดินเท้า

เป้าหมาย

ภายในปี 2563 ประเทศต่างๆตัดโอนวงเงินร้อยละ 10 ของงบลงทุนโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อใช้ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ; ผู้สนับสนุนทางการเงินตั้งประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นเงื่อนไขสำหรับการลงทุนโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ; อีกหลายปีต่อมายอดวงเงินที่ตัดโอนไปเพื่อใช้ในการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระ ดับปานกลางและระดับต่ำระบุปัจจัยเสี่ยงและดำเนินแก้ไขความเสี่ยงได้อย่างถูกต้องเหมาะสม โดยเฉพาะในประเทศที่มีการเผยแพร่แนวทางการดำเนินการปรับปรุงสภาพถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ; หน่วยงานที่ทำหน้าที่วางแผนถนนให้การสนับสนุนหลักการการแบ่งพื้นที่ถนนสำหรับผู้ใช้รถใช้ ถนนประเภทต่างๆ; ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของการออกแบบถนนและการบริหารจัดการเครือข่ายถนนภายในปี 2583; มีระบบการขนส่งภายในเมืองแบบบูรณาการให้บริการสำหรับทุกคน

เสาหลัก 3- ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

การดำเนินงาน

ผู้ผลิตยานพาหนะยึดมั่นต่อมาตรฐานส่วนรวม มีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยภายในยานพาหนะใหม่ทุกคัน ; นอกเหนือจากนี้มีการตกลงยอมรับกระบวนการทดสอบระดับความปลอดภัยของยานพาหนะอย่างเช่น โครงการขององค์กรอิสระด้านทดสอบระดับความปลอดภัยของยานยนต์ที่ผลิตใหม่ (New Car Assessment Programme : NCAP) ซึ่งช่วยให้ผู้บริโภคและผู้บริหารจัดการฝูงยานพาหนะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับ

ความปลอดภัยของยานพาหนะที่ถูกต้องสมบูรณ์ ; สาธารณชนมีอำนาจในการทวงถามถึงเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงสุดจากผู้ผลิตสินค้า; ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทำเป็นตัวอย่างในการใช้ระดับความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นเกณฑ์ในการเลือกซื้อยานพาหนะใหม่ ; การตอบสนองความต้องการเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะได้รับการปรับให้เข้ากับบริบทของแต่ละประเทศ ; ด้วยการโน้มน้าวข องบริษัทเอกชน ได้มีการกำหนดเกณฑ์ความปลอดภัยขึ้นต่ำของยานพาหนะมือสองที่ไดรั บการอนุญาตให้นำเข้า ; ไม่ควรอนุญาตให้นำเข้ายานพาหนะที่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำ ดังนั้น จึงควรห้ามการซื้อขายยานพาหนะดังกล่าว

เป้าหมาย

ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดนำมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัยของยานพาหนะไปปรับใช้ภายในปี 2563 ในขณะเดียวกันมีการดำเนิ นการเปรียบมาตรฐานการให้คะแนนความปลอดภัยของยานพาหนะให้สอดคล้องกัน ซึ่งจะนำไปสู่การนำเอาวิธีการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่มีอยู่อย่างเช่น โครงการทดสอบขององค์กรอิสระด้านการทดสอบระดับความปลอดภัยของรถยนต์ที่ผลิตใหม่ (New Car Assessment Programme : NCAP) หรือโครงการอื่นที่คล้ายกันไปใช้

อีกทศวรรษต่อมามีการปรับมาตรฐานการ ให้คะแนนระดับความปลอดภัยของยานพาหนะให้สอดคล้องกันทั่วโลกและประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางนำเอามาตรฐานดังกล่าวนี้ไปใช้กับยานพาหนะทุกคัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีการกำหนดให้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นภาคบังคับ ตัวอย่างเช่น ยานพาหนะทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย มิฉะนั้นจะถูกห้ามนำมาวิ่งบนถนนสาธารณะ

เสาหลัก 4 – ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

การดำเนินงาน

นอกเหนือจากการยึดมั่นแล ะการดำเนินการตามกฎข้ อบังคับและข้อตกลงระหว่างประเทศแล้ว ทุกประเทศจำเป็นต้องมีกฎหมายและมาตรฐานเพื่อใช้ในการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักที่ระบุไว้ในรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกขององค์การอนามัยโลก ; การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการ ทำงาน นั้น จำเป็นต้อง มีการสร้างความตระหนักต่อความเสี่ยงดังกล่าว ; บริษัทเอกชนดำเนินการกำหนดนโยบายภายในและจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อให้คำแนะนำที่ ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้ความเร็ว การใช้เข็มขัดนิรภัย การดื่มเครื่องดื่มแอกอฮอล์และสารเสพย์ติด การใช้หมวกนิรภัย การเสียสมาธิและมีอาการล้าในระหว่างขับขี่ยานพาหนะ ฯลฯ นอกจากนี้บริษัทยังได้กำหนดระบบการให้รางวัลและการลงโทษเป็นมาตรการเสริมเพื่อสนับสนุนแนวทาง “ความอดทนต่อการกระทำผิดเท่ากับศูนย์ ” ของบริษัท; การจูงใจให้ พนักงานบริษัททุกคนยึดมั่นและปฏิบัติตามนโยบายและคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดได้สำเร็จ เป็นการก้าวไปสู่การทำให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการทำงานกลายเป็นเรื่องปกติวิสัย และเป็นคุณประโยชน์ที่ควรได้รับการสนับสนุน

เพื่อเป็นการพัฒนาทักษะในการขับขี่ยานพาหนะและพฤติกรรมความรับผิดชอบ นายจ้างจัดโครงการฝึกอบรมให้กับพนักงานบริษัททุกคน และขยายกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมถึงสมาชิกครอบครัวของพนักงาน ลูกจ้างของบริษัทคู่สัญญาและชุมชนในที่สุด

เป้าหมาย

มีการออกกฎข้อบังคับการใช้เข็มขัดนิรภัยภายในปี 2563; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงออกกฎหมายบังคับให้ติดตั้งอุ ปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับที่สูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับรถ ภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ของบริษัททุกคัน การติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและ ระดับต่ำขึ้นอยู่กับความสมัครใจของเจ้าของฝูงยานพาหนะ ; บริษัทประมาณ 100,000 แห่งตั้งมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักและนำมาตรฐานไปปฏิบัติ

อีกหลายปีต่อมา ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดที่องค์การอนามัยโลกกำหนดไปปรับใช้ ; จากความพยายามอย่างต่อเนื่องทำให้ร้อยละ 70 ของบริษัททั่วโลกมีนโยบายเกี่ยวกับใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย

ภายในปี 2583 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำประสบความสำเร็ จในการปรับใช้วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด ประเทศเหล่านี้ออกกฎข้อบังคับให้ติดตั้งระบบจำกัดความเร็วภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้ยังมีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับที่สูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับรถภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ ; ทุกประเทศ ดำเนินการสอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมายและนำมาตรฐานและนโยบายของประเทศไปปฏิบัติ

เสาหลัก 5 – การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนกันให้ดีขึ้น

การดำเนินงาน

เมื่อเกิดอุบัติเหตุพนักงานขับรถเป็นบุคคลที่อยู่ในพื้นที่ที่เกิดเหตุและควรทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้นในสถานการณ์ฉุกเฉิน (First Responder) ถ้าหากบุคคลเหล่านี้ได้รับการฝึกอบรมเป็นอย่างดี พวกเขาสามารถทำหน้าที่แจ้งหน่วยฉุกเฉินและให้การช่วยเหลือป ฐมพยาบาลขั้นพื้นฐาน ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสการรอดชีวิตให้กับผู้ได้รับบาดเจ็บได้ ; บริษัทต่างๆ ใช้วิธีการวางแผนการเดินทางเป็นเครื่องมือในการเพิ่ มความปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถ การติดตั้งอุปกรณ์การสื่อสารและให้รายชื่อบุคคลหรือหน่วยงานที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉินแก่พนักงานขับรถ; ภายในยานพาหนะของบริษัททุกคันมีกระเป๋าอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและยาที่มีมาตรฐานประจำรถ

เนื่องจากบางประเทศขาดงบประมาณในการปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล บริษัทเอกชนควรทำการลงทุนด้านสถานพยาบาลในประเทศที่ไม่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะดำเนินการด้วยตนเอง

เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถชนกัน ในขณะทำงานจำเป็นต้องจัดทำแผนประกันอุบัติภัยทางถนนระดับสากล (Global Road Insurance Plan) แผนดังกล่าวนี้ต้องครอบคลุมถึงค่าดูแลรักษาในโรงพยาบาล และค่าบริการฟื้นฟูสมรรถภาพพร้อมทั้งการส่งเสริมการกลับเข้าไปทำงานในสถานประกอบการอีก ; "โครงการช่วยเหลือลูกจ้าง " (Employer Assistance Programs : EAP) ซึ่งเป็นโครงการที่นายจ้างจัดทำเพื่อผลประโยชน์ของลูกจ้างควบคู่กับการประกันภัย เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้บรรลุเป้าหมายได้ อย่างไรก็ตาม วิธีดำเนินการยังคงขาดความสมบูรณ์เพราะไม่มีการวิเคราะห์อุบัติเหตุรถชนกันที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงาน เพื่อที่จะประเมินสาเหตุรากเหง้าของอุบัติเหตุรถชนกัน และเพื่อหาวิธีแก้ไข การรายงานและการติดตามผลโดยอาศัยเกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดเป็นฐานเป็นเครื่องมือที่จำเป็นในการระบุข้อบกพร่องและโอกาสเพื่อการปรับปรุงให้ดีขึ้น

เป้าหมาย

จากปี 2554 ถึงปี 2563 อัตรการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุรถชนกันในระหว่างนำส่งโรงพยาบาลลดลงร้อยละ 50; มีบริษัทเอกชนทำการลงทุนด้านระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลและระบบการดูแลรักษาภายในโรงพยาบาลในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ที่ภาครัฐไม่มีงบประมาณเพียงพอ; บริษัทเอกชนกำหนดขั้นตอนปฏิบัติการในการเผชิญกับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นการภายใน ; ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับสูง มีมาตรการบังคับให้บริษัทจัดทำโครงการฝึกอบรมเพิ่มทักษะให้กับพนักงานขับรถ; บริษัทเอกชนจัดทำโครงการช่วยเหลือลูกจ้างเพื่อส่งเสริมพนักงานที่ทุพพลภาพและบาดเจ็บกลับเข้าทำงานอีก; ร้อยละ 50 ของพนักงานที่ทุพพลภาพสามารถกลับเข้าทำงานในสถานประกอบการเดิมอีกหลังจากประสบอุบัติเหตุรถชนกัน

ภายในปี 2573 บริษัทเอกชนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางสามารถกำหนดนโยบายภายในได้ โดยอาศัยการเรียนรู้จากประสบการณ์ของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง บริษัทเอกชนดำเนินลงทุนพัฒนาระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บที่มีอยู่เดิมอย่างต่อเนื่อง

อีกทศวรรษต่อมาโครงสร้างพื้นฐานด้านการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำทั่วโลกได้รับการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางมีมาตรการบังคับให้บริษัทเอกชนกำหนดนโยบายภายในของบริษัท ; การกำหนดนโยบายภายในของบริษัทเอกชน ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับขึ้นอยู่กับความสมัครใจของแต่ละบริษัทและมีการนำนโยบายที่กำหนดไว้ไปปฏิบัติอย่างแพร่หลาย

ภายในปี 2593 จากการช่วยเหลือขององค์กรเอกชนและองค์กรระหว่างประเทศทำให้ระบบการดูแล รักษาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสได้ ร้อยละ 75 ของพนักงานที่ทุพพลภาพสามารถกลับเข้าทำงานในสถานประกอบการเดิม

หมายเหตุสรุป

โดยการจัดทำร่างแผนที่ยุทธศาสตร์นี้ คณะผู้ จัดทำมีความตั้งใจแสดงให้เห็นถึงวิธีการที่จะมีอนาคตที่ดีกว่า ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ทุกฝ่ายมีความห่วงใยต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนเหนืออื่นใดและเป็นช่วงเวลาที่จะไม่มีผู้ที่ต้องเสียชีวิตในขณะที่กำลังเดินทางไปทำงานหรือในขณะที่กำลัง ทำงาน อีกต่อไป ; โดยการบรรยายสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้เป็นเหมือนความเป็นจริงในปัจจุบัน คณะผู้จัดทำตั้งใจแสดงให้เห็นว่าวิสัยทัศน์ของเรามีความสมเหตุสมผล สามารถนำไปปฏิบัติให้เป็นผลสำเร็จได้ ไม่ว่าท่านจะมีอาชีพหรือมีสถานภาพทางสังคมอย่างไร เช่น เป็นนายจ้างหรือผู้บริหารระดับสูงของบริษัท เจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ ผู้แทนขององค์กรหรือประชาชนทั่วไป; ท่านยังเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในฐานะคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน คนขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ หรืออาจจะเป็นทั้ง 4 ฐานะ ดังนั้น ความวิตกกังวลของเราคือความวิตกกังว ลของท่านเช่นกัน พวกเราซึ่งเป็นคณะทำงานเฉพาะกิจขอเชิญ ท่านเดินตามเส้นทางที่เราเตรียมไว้ให้และร่วมกันเปลี่ยนวิสัยทัศน์นี้ให้เป็นความจริงในอนาคต

แปลโดย นายสุพร รัตนนาคินทร์
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านสาธารณภัย
วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย