

สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัยภายในปี 2593  
การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน  
ที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์

สมุดปกขาวเล่มนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนแผนปฏิบัติการเพื่อทศวรรษ  
แห่งความปลอดภัยทางถนน  
2554-2563

คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

## บทคัดย่อ

มีการคาดการณ์ว่า ในช่วงเวลาครึ่งแรกของศตวรรษที่ 21 จะมีผู้เสียชีวิต 75 ล้านคนและ ผู้บาดเจ็บ 750 ล้านคนจากอุบัติเหตุทางถนน

องค์การสหประชาชาติกระตุ้นให้ประเทศต่างๆดำเนินการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนผ่าน “ความร่วมมือของทุกภาคส่วน ทั้งจากภาครัฐและเอกชน รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน” (มติขององค์การสหประชาชาติ ที่ A/64/L.44/Rev.1) อย่างไรก็ตามยังไม่มี การจำแนกจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน (Work Related Traffic Accident) ออกจากยอดรวมทั้งหมดและยังไม่มี การแก้ไขปัญหานี้เป็นการเฉพาะ

เราเชื่อว่าการระดมบริษัทเอกชนให้ร่วมช่วยกัน เป็นกุญแจสำคัญที่จะนำไปสู่การปรับปรุง อาชีวอนามัยความปลอดภัยทางถนน ( Occupational Road Safety) ดังนั้นคณะทำงานจึงเสนอแผนที่ ยุทธศาสตร์สากล ( Global Road Map) เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน

เป้าหมายที่คณะทำงานกำหนดไว้อย่างชัดเจนประกอบด้วย

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

สรุปภาพรวมนี้ชี้ให้เห็นว่าจะต้องดำเนินการอย่างไรจึงจะบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

### ความเป็นมา

จากการติดตามสถานการณ์ที่น่าหวาดวิตกของอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติจึงได้มีมติ ที่ A/64/L.44/Rev.1 ประกาศให้ปี 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 การพลิกผันแนวโน้มดังกล่าวนี้สามารถที่จะป้องกันประชาชนมากกว่า 5 ล้านคน ไม่ให้เสียชีวิตและกว่า 50 ล้านคน ไม่ให้ได้รับบาดเจ็บ รวมไปถึงสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ

จากการตั้งเป้าหมายระดับโลกเพื่อรับมือกับวิกฤตความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก จึงได้มีการเสนอกรอบปฏิบัติการสำหรับการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ โดย สรุปรวมเป็น “ห้าเสาหลัก” (Five Pillars) ประกอบด้วย เสาหลัก 1-การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน: เสาหลัก 2-สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น: เสาหลัก 3 – ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น : เสาหลัก 4 – ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น และเสาหลัก 5 : - ระบบการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น การดำเนินงานที่สำคัญทั้ง 5 ประการนี้ จะได้รับการสนับสนุน โดยความร่วมมือระหว่างประเทศ

**ข้อสรุป :** โดยการลงทุนปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน เราสามารถช่วยชีวิตประชาชนได้ถึง 1.3 ล้านคน และสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ปีละ 5 แสนล้านเหรียญสหรัฐ

### ความปลอดภัยทางถนนเป็นวิกฤตการณ์ระดับโลก

องค์การอนามัยโลกรายงานว่า ในแต่ละปีมีประชาชนจำนวน 1.3 ล้านคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและอีกประมาณ 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บ ในปัจจุบันกว่าร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ซึ่งมีจำนวนยานพาหนะที่มีการจดทะเบียนรวมกันเพียงแค่ร้อยละ 48 ของจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลก

หากไม่มีการลงมือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อยับยั้งอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดี๋ยวนี้แล้ว องค์การอนามัยโลกพยากรณ์ว่าอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตสาเหตุที่ห้าภายในปี 2573 สร้างความเสียหายทางสังคม เศรษฐกิจ และการเงินเป็น

มูลค่ามหาศาล นอกจากนี้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทำให้รัฐบาล บริษัทเอกชน และสังคม โดยรวมต้องรับภาระเพิ่มขึ้น

องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า เฉพาะมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกในแต่ละปีสูงถึงประมาณ 5 แสนล้านเหรียญสหรัฐ และประมาณ 465 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปีในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

**ข้อสรุป :** การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นกุญแจนำไปสู่การลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

### อุบัติเหตุทางถนนสิ่งที่สามารถคาดการณ์และป้องกันได้

จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก มีเพียงร้อยละ 15 ของบรรดาประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายครอบคลุมถึงการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน อย่างเช่น การใช้ความเร็วบนถนน ไม่มีเข็มขัดนิรภัยและไม่ใช้หมวกนิรภัย และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ยิ่งกว่านั้น มีเพียงหนึ่งในสามของบรรดาประเทศทั่วโลกมีกลไกเชิงสถาบันเพื่อดำเนินการพัฒนากลยุทธ์ที่สอดคล้องกันและเพื่อการระดมเงินกองทุน; ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่สลับซับซ้อนเกินกว่าที่องค์กรใดหรือประเทศหนึ่งประเทศใดสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ตามลำพัง ดังนั้น การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศจึงเป็นวิธีการดำเนินงานเพียงวิธีเดียวสำหรับการประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

การจราจรหรือการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของการสัญจรไปมาของผู้ใช้รถใช้ถนนในภาพรวม ดังนั้น องค์การธุรกิจที่เอาใจใส่ในเรื่องคุณภาพของความปลอดภัยทางถนนในการดำเนินธุรกิจจะได้รับผลตอบแทนที่สูงกว่าสถานประกอบการที่ขาดความสนใจ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีการที่เป็นระบบและมีประสิทธิภาพที่องค์กรหรือสถานประกอบการสามารถนำไปใช้แก้ไขปัญหาลักษณะความปลอดภัยทางถนนได้

**ข้อสรุป:** การส่งเสริมเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีดำเนินธุรกิจที่ถูกต้องเหมาะสมสำหรับบริษัทเอกชน

### การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานและภาคเอกชน

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

เป็นผู้ที่กำลังทำงานอยู่หรือไม่ และยังไม่มีการแยกประเด็นอุบัติเหตุทางจราจรที่เกี่ยวข้องกับการทำงานออกมา เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหามาเป็นการเฉพาะ

ไม่เฉพาะแต่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และภาคการขนส่งเท่านั้น ภาคเอกชนโดยรวมมีความรับผิดชอบเป็นกรณีพิเศษที่จะป้องกันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในขณะที่ทำงาน บริษัทเอกชนสามารถและควรต้องดำเนินโครงการความปลอดภัยทางถนนก่อนล่วงหน้าที่จะมีการออกกฎหมายมาบังคับ บริษัทที่ดำเนินธุรกิจในเมืองเช่นนี้สมควรที่จะได้รับการยกย่องหากมีการดำเนินการดังกล่าว

ภาคเอกชนสามารถและควรแสดงให้เห็นถึงความเต็มใจที่จะดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้เหลือศูนย์ (Zero Road Death) ทั้งในการประกอบธุรกิจและในการเดินทางไปมาของลูกจ้าง โดยการดำเนินการร่วมกับภาครัฐและด้วยการบริจาคเงินทุนและการถ่ายทอดความรู้ความชำนาญ การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวสามารถช่วยปรับปรุงการดำเนินธุรกิจให้ดีขึ้นเพราะสามารถจะช่วยลดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในกรณีที่พนักงานของบริษัทประสบอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงการลดการสูญเสียวันทำงานของพนักงานที่ประสบภัยในขณะเดียวกันจะช่วยลดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและการปล่อยไอเสียออกมา การส่งเสริมโครงการความปลอดภัยทางถนนจะเป็นการดำเนินธุรกิจในเมืองสำหรับบริษัทเอกชนและเป็นกลไกสำคัญในการพลิกผันแนวโน้มหรือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการทำงาน

### คณะทำงาน- วิสัยทัศน์สำหรับปี 2593

เนื่องในโอกาสการจัดงาน Challenge Bibendum Rio 2010 ที่กรุงริโอ เดอจาเนโร ประเทศบราซิล คณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญระหว่างประเทศที่มีชื่อเสียง ได้ประชุมร่วมกันเพื่อหารือเกี่ยวกับปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในขณะทำงาน งานชิ้นเตรียมการได้ดำเนินการแล้วเสร็จในช่วงของการประชุมเชิงปฏิบัติการ และสามารถนำเสนอข้อสรุปของการประชุมเชิงปฏิบัติการในที่ประชุมใหญ่ได้ทันการ

เป้าหมายของเราคือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 และด้วยการมองไปสู่อนาคตถึงปี 2563, 2573, 2583 และปี 2593 เราได้กำหนดเครื่องมือการบรรลุเป้าหมาย (Key Levers) หรือกิจกรรมจำเพาะที่จำเป็นต้องดำเนินการในแต่ละทศวรรษเอาไว้พร้อมทั้งกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องเพื่อตรงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในขณะทำงานให้ได้ภายในปี 2563; ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงร้อยละ 50 ภายในปี 2573; ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงมากกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2583 และในที่สุดลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593; เราใช้คำว่า “เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมาย” ในสมุดปกขาวเล่มนี้ตลอด

เล่มเพื่อสื่อถึงปฏิบัติการจำเพาะที่จำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย และสื่อถึงพลังผลักดันหรือตัวนำการเปลี่ยนแปลง

เราเชื่อมั่นอย่างยิ่งว่าเป้าหมายเหล่านี้เป็นเป้าหมายที่สามารถบรรลุได้ถ้าหากนำกิจกรรมที่มีความเป็นรูปธรรมและมีลักษณะครอบคลุมที่กำหนดไว้ไปดำเนินการและหากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและภาคเอกชนอย่างเต็มที่

### **แผนที่ยุทธศาสตร์ระดับโลก (Global Road Map)**

ในการจัดทำแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของเราเอง เราได้เสนอแผนที่ยุทธศาสตร์เพื่อเป็นส่วนสนับสนุนของภาคเอกชนต่อความพยายามของชุมชนนานาชาติในการจัดการสภาวะวิกฤตด้านความปลอดภัยทางถนน; ได้มีการสรุปประเด็นสำคัญไว้ในแผนที่ยุทธศาสตร์นี้ อย่างเช่น วัตถุประสงค์ กิจกรรมจำเพาะและตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของกิจกรรมจำเพาะที่ระบุไว้ในเสาหลัก และในแต่ละทศวรรษจากปี 2563 ถึงปี 2593 เราได้ระบุผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวังไว้ในช่วงเวลาก่อนที่จะสิ้นสุดทศวรรษตามลำดับ จากกรมมองย้อนกลับไป เราได้กำหนดกิจกรรมจำเพาะที่ต้องดำเนินการเพื่อช่วยให้บรรลุเป้าหมายเหล่านี้; เรานำเทคนิคการนำเสนอเนื้อหาสาระเชิงบรรยายที่ได้รับการปรับปรุงใหม่มาชี้ให้เห็นว่าข้อเสนอแนะของเราที่มีความเป็นไปได้และสามารถนำไปดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้

### **ฐานรับรองการดำเนินงาน : การประสานงานระหว่างประเทศ**

เงินทุนที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในระยะยาวให้บรรลุผลสำเร็จ ด้วยการสนับสนุนขององค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติส่งเสริมให้มีการสนับสนุนเงินทุนจากทั้งภาครัฐและเอกชน และในขณะเดียวกันได้จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจขึ้นมาเพื่อระดมเงินทุนจากประเทศต่างๆ และจากผู้บริหารภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากผู้อยู่ใจบุญและมูลนิธิการกุศล; การเพิ่มจำนวนบริษัทที่ทุ่มเทให้กับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่จำเป็นและสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จในการให้ความร่วมมือของภาคเอกชน; ในขณะนี้มีองค์กรเอกชนจำนวนมากกำลังดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน องค์กรเอกชนเหล่านี้ประกอบด้วยกลุ่มบริษัทเอกชนที่ทำงานร่วมกัน ตัวอย่างเช่น “เครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจร” (Network of Employers for Traffic Safety : NETS) สมาชิกของเครือข่ายคือบรรดาบริษัทที่อุทิศตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทั้งในและนอกเวลางาน; การส่งเสริมการพัฒนาการรวมกลุ่มระหว่างประเทศเพื่อดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของนายจ้างเป็นวิธีการเพิ่มพูนความร่วมมือและการประสานงานระหว่างบรรดาบริษัทเอกชน

บริษัทเอกชนเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนทั่วไปและในการพูดโน้มน้าวฝ่ายการเมืองเรื่องการค้าเงินงานด้านความปลอดภัยทางถนน บริษัทเอกชนมีอิทธิพลทางการเมืองในระดับที่เทียบเท่ากับสถานะทางการเงินของบริษัทต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ บริษัทเอกชนจึงสามารถและควรใช้อิทธิพลนี้แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้นำในด้านความปลอดภัยทางถนนเช่นเดียวกับการเป็นผู้นำในด้านเทคโนโลยีและด้านอื่นๆ; บริษัทเอกชนเป็นพลังขับเคลื่อนที่จะโน้มน้าวให้ผู้กำหนดนโยบายของประเทศลงมือดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยไม่ลังเล

ได้มีการจัดตั้งกลุ่มความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนภาคเอกชนเพื่อสนับสนุนความพยายามหรือการเคลื่อนไหวของบริษัทเอกชนให้ดำเนินไปในทิศทางเดียวกันและเพื่อเพิ่มพูนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ; เพื่อเป็นหลักประกันว่าความพยายามดังกล่าวของบริษัทเอกชนดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่องและยาวนาน จึงจำเป็นต้องมีการติดตามและประเมินผล; ทุกวันนี้การขาดข้อมูลที่น่าเชื่อถือทำให้มีอุปสรรคในการแก้ไขวิกฤตความปลอดภัยทางถนน; การพัฒนาการตรวจสอบระบบความปลอดภัยในยานพาหนะ และการจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) ขึ้นมาเป็นเครื่องมือที่มีคุณค่าสามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานได้อย่างกว้างขวาง

เป้าหมาย: ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นไป จำนวนเงินทุนทั่วโลกที่สามารถทุ่มเทเพื่อแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไป และเพื่อลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานเป็นการเฉพาะเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ; ภายในปี 2593 ระดับเงินทุนที่บริษัทเอกชนใช้จ่ายเพื่อการดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นถึง 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ประชาชนส่วนใหญ่ในสังคมมีความคิดเห็นว่าการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ไม่อาจยอมรับได้; ภายในปี 2563 มีบริษัทขนาดใหญ่ประมาณ 200 บริษัทสนับสนุนการนำเอาศตวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนไปดำเนินการให้เกิดผลและมีความเห็นสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเกี่ยวกับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ ( UN Road Safety Collaboration : NURSC) และภายในปี 2593 บริษัทชั้นนำของโลกที่มีชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีรายชื่อของ Fortune 500 ทั้งหมดมีความเห็นสอดคล้องกับ NURSC

### เสาหลัก 1 – การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องมีกลยุทธ์ที่ครบวงจรซึ่งควบคุมดูแลโดยคณะผู้บริหารระดับสูง ภายในบริษัทเอกชนบรรดาผู้บริหารสูงของบริษัทต้องทำเป็นตัวอย่างเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานของบริษัททุกคนรับผิดชอบร่วมกันในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน; มีการแต่งตั้งพนักงานของบริษัทเป็น “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” (Road Safety Champion) เพื่อทำหน้าที่ประสานความพยายามของ

บริษัทและสร้างความเข้าใจว่าเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับพนักงานทุกคน; ผู้จัดการฝ่ายยานพาหนะและขนส่งต้องยึดมั่นในกฎการปฏิบัติส่วนรวมที่กำหนดไว้แล้วจึงขยายให้ครอบคลุมบริษัททั้งหมด; ด้วยการสนับสนุนของบริษัทเอกชน ได้มีการจัดทำกลยุทธ์ที่ครอบคลุมและสอดคล้องกันทุกด้าน รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนเกี่ยวกับเงินทุน การระบุเป้าประสงค์มาตรฐานและวิธีรวบรวมข้อมูล; การที่บริษัทต่างๆ นำเอามาตรฐาน ISO 39001 ใหม่เกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยในการจราจรทางถนน-ข้อกำหนดและแนวทางในการใช้ไปดำเนินการให้เกิดผลนับว่าเป็นขั้นตอนที่เป็นรูปธรรมขั้นตอนแรกในการส่งเสริมวิธีดำเนินการที่เป็นเอกภาพสำหรับการเพิ่มพูนผลกระทบเชิงบวกให้มากที่สุด; รัฐบาลและหน่วยงานราชการควรกำหนดให้การปฏิบัติตามหรือการยึดมั่นต่อมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นข้อกำหนดทางกฎหมายสำหรับผู้รับเหมาในโครงการของภาครัฐ

**เป้าหมาย :** ภายในปี 2563 มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานไว้เพื่อเป็นหลักประกันว่าทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องยังยึดมั่นต่อข้อตกลงร่วมกันและพันธกิจที่เกิดขึ้นจากการประชุมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและคงไว้จนถึงปี 2563 และปีต่อไป; มีบริษัทประมาณ 1 แสนบริษัทจัดทำมาตรฐาน ISO และภายในปี 2563 มีบริษัท 1 แสนบริษัทได้รับใบรับรองมาตรฐาน ISO ; ภายในปี 2593 ทุกบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO; มีการแต่งตั้ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” ในบริษัทขนาดใหญ่ 200 บริษัท เพื่อเป็นหลักประกันว่ามีการนำเอาข้อเสนอแนะและวัตถุประสงค์ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนไปดำเนินการให้เกิดผล; ภายในปี 2593 ตำแหน่งที่ได้กำหนดขึ้นใหม่นี้ปรากฏอยู่ในบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นบริษัทชั้นนำของโลกโดย Fortune 500

## **เสาหลัก 2 : ถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น**

โครงสร้างพื้นฐานทางถนนและองค์ประกอบอื่นๆของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษาเป็นอย่างดีนับว่าเป็นวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอีกวิธีหนึ่ง ถ้าหากคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลักในการก่อสร้าง บำรุงรักษา และปรับปรุงถนนและองค์ประกอบอื่นๆของถนนดังกล่าว; บริษัทเอกชนพยายามโน้มน้าว จัดหาเงินทุนให้และกระตุ้นให้มีการปรับปรุงระดับความปลอดภัยทางถนนของโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิมและรวมถึงการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักสำหรับโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในอนาคต นอกเหนือจากนี้บริษัทเอกชนควรส่งเสริมให้พนักงานวางแผนการเดินทาง และกระตุ้นให้ใช้บริการระบบการขนส่งในเขตเมืองแบบยั่งยืนและปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า เป็นระบบขนส่งแบบยั่งยืนเมื่อใดก็ตามที่เป็นไปได้; บริษัทเอกชนมอบเงินทุนของบริษัทเพื่อใช้ปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรวม

**เป้าหมาย:** ภายในปี 2563 ผู้บริจาคเงินทุนกำหนดให้ประเด็น “ความปลอดภัย” เป็นเงื่อนไขสำหรับการลงทุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางถนน; ภายในปี 2593 มีบริการระบบขนส่ง



มวลชนเขตเมืองแบบครบวงจรสำหรับทุกคน; เมื่อถึงช่วงเวลานี้ประเด็นความปลอดภัยกลายเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการออกแบบถนนทั้งหมดและในการจัดทำโครงข่ายถนน

### เสาหลัก 3 : ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดยึดมั่นและปฏิบัติให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำส่วนรวมและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆอย่างจริงจัง ด้วยเหตุนี้ภายในยานพาหนะใหม่ทุกครั้งจึงมีอุปกรณ์ความปลอดภัยติดตั้งไว้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ; ด้วยความพยายามในการโน้มน้าวของบริษัทเอกชนทำให้ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดสามารถตกลงกันได้ในเรื่องข้อกำหนดด้านความปลอดภัยขั้นต่ำเกี่ยวกับการนำเข้ายานพาหนะมือสอง; นอกเหนือไปจากนี้ยังได้พัฒนาโปรแกรมทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะซึ่งช่วยให้ผู้ซื้อและผู้จัดการฝ่ายยานพาหนะและการขนส่งมีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ; ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทำเป็นตัวอย่างโดยการยอมรับเอาประเด็นความปลอดภัยไปใช้เป็นหลักเกณฑ์ลำดับแรกในการตัดสินใจเลือกซื้อยานพาหนะใหม่

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

### เสาหลัก 4 : ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

นอกเหนือจากการนำเอาข้อตกลงระหว่างประเทศไปปฏิบัติแล้วทุกประเทศควรต้องออกกฎหมายหรือกำหนดบรรทัดฐานสำหรับแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยเสี่ยงที่องค์กรอนามัยโลกระบุไว้

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

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

#### **เสาหลัก 5 : การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น**

เนื่องจากการระบุถึงปัญหาการขาดแคลนเงินทุนสำหรับการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre – hospital Care) บริษัทเอกชนให้ความสนใจลงทุนสร้างสถานพยาบาลในประเทศที่ภาครัฐไม่มีขีดความสามารถหรือทรัพยากรเพียงพอ; เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาลักษณะที่ควบคู่กับการประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากการทำงาน ได้มีการจัดทำแผนประกันภัยทางถนน (Road Insurance Plan) ซึ่งครอบคลุมถึงค่ารักษาพยาบาล การฟื้นฟู และการกลับเข้าสู่สังคม โครงการนี้จัดขึ้นเพื่อให้ความช่วยเหลือพนักงานบริษัทที่พิการจากอุบัติเหตุทางถนนการช่วยเหลือทั้งในก่อนและหลังการกลับไปทำงานใหม่; นอกเหนือจากนี้จำเป็นต้องมีกระบวนการรายงานและการติดตามผลโดยอาศัยเกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดเป็นฐานเพื่อระบุถึงข้อบกพร่องและโอกาสเพื่อการปรับปรุง

**เป้าหมาย :** ภายในปี 2563 อัตราการเสียชีวิตของผู้ได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 50 โดยเริ่มจากปี 2554; จำนวนครั้งหนึ่งของพนักงานบริษัทที่พิการจากอุบัติเหตุทางถนนสามารถกลับไปทำงานในสถานประกอบภายในปี 2563 และก่อนสิ้นสุดของช่วงเวลาตามเป้าหมาย จำนวนสามในสี่ของพนักงานที่พิการจากอุบัติเหตุทางถนนได้กลับไปทำงานใหม่; ภายในปี 2593 ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนถึงโรงพยาบาลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บสาหัสภายในสถานพยาบาลในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำและปานกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะผู้บริหารระดับนานาชาติภาคเอกชนให้การสนับสนุน

ภาพประกอบ 1 : การดำเนินงานและเป้าหมายสำหรับภาคเอกชนในการสนับสนุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา (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 บริษัทมีระบบบริหารจัดการฝูงยานพาหนะและได้รับการรับรองมาตรฐานสากล ISO 39001 และภายในปี 2593 ทุกบริษัทมีระบบดังกล่าว
เสาหลัก 2 : สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น	การวางแผนการเดินทางรวมถึงการเลือกใช้บริการระบบการขนส่งแบบยั่งยืน	การยึดถือความปลอดภัยเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนน
เสาหลัก 3 : ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น	การยึดมั่นและการปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานยานพาหนะซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกัน	ผู้ผลิตรายานพาหนะทั้งหมดนำเกณฑ์มาตรฐานด้านความปลอดภัยซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันทั่วโลกไปใช้ภายในปี 2563
เสาหลัก 4 : ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น	ผู้ใช้งานปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดและบังคับใช้ภายในประเทศและปฏิบัติตามบรรทัดฐานและกระบวนการที่กำหนดไว้ภายในองค์กรของตน	บริษัท 100,000 บริษัทปฏิบัติตามการรับรองมาตรฐาน ISO 39001 ภายในปี 2563 และทุกบริษัทภายในปี 2593
เสาหลัก 5 : การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น	การติดตามและการประเมินผล; องค์กรใช้วิธีการที่เป็นระบบในการดูแลรักษาและการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	ภายในปี 2563 อัตราการเสียชีวิตของผู้ได้รับบาดเจ็บหลังจากประสบอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 50 โดยเริ่มจากปี 2554

## บทนำ

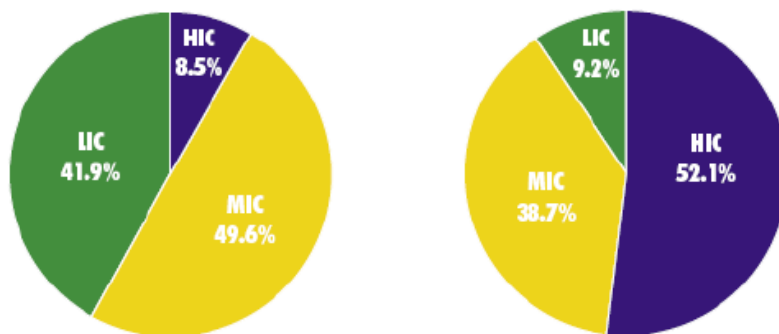
### ความปลอดภัยทางถนน : วิกฤตการณ์ระดับโลก

ในแต่ละปีประชากรโลกมากกว่า 1.3 ล้านคนเสียชีวิตบนท้องถนนและอีกเกือบ 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุรถชนกัน หากยังไม่มีการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บที่กำลังเพิ่มสูงขึ้นได้สำเร็จภายในปี 2573 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุหลักสาเหตุที่ห้าของการเสียชีวิตของประชากรโลก; ปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถทางถนนกลายเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในกลุ่มประชากรวัยหนุ่มสาว

ปัจจุบันกว่าร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำซึ่งมีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนรวมกันเพียงร้อยละ 40 ของยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลก ส่วนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงถึงแม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุจากรถทางถนนลดลง แต่อุบัติเหตุจากรถทางถนนยังคงเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต การบาดเจ็บและทุพพลภาพอยู่ ; เกือบครึ่งหนึ่งของผู้ประสบภัยจากรถทางถนนคือ บรรดาผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนแอ (คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานยนต์) และอัตราส่วนของผู้ประสบภัยดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

อุบัติเหตุจากรถทางถนนก่อให้เกิดภาระด้านค่าใช้จ่ายเป็นมูลค่าถึงร้อยละ 5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือ 500 แส่นล้านเหรียญสหรัฐในแต่ละปี ซึ่งเป็นมูลค่าเท่ากับผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศสวิตเซอร์แลนด์

ภาพประกอบ 2 : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนต่อจำนวนรถที่จดทะเบียน



ที่มา : องค์การอนามัยโลก

### วิธีแก้ไขปัญหาก็สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้

อุบัติเหตุรถชนกันเป็นเหตุการณ์ที่สามารถคาดการณ์ได้ ดังนั้นจึงเป็นเหตุการณ์ที่ป้องกันได้; มีวิธีดำเนินการที่ง่ายซึ่งสามารถนำมาใช้เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บได้อย่างรวดเร็วอย่างเช่น การกำหนดและการบังคับใช้กฎข้อบังคับที่เหมาะสมและมุ่งเน้นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลัก

ทั้ง 5 ปีจี้ตามท้องค้การอนามัยโลกรระบุไว้ก็สามารลดจำนวนการเสียชีวิตได้เป็นจำนวนมาก; . ในปัจจุบันมีเพียงร้อยละ 15 ของประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายเกี่ยวกับการขับซ้รถในขณะเมาสุรา การใช้ความเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัยและการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย และไม่มีอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่เป็นเด็กภายในรถ

การแก้ไขปัญหาคความปลอดภัยทางถนนในลักษณะที่ครอบคลุมจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือและการเข้ามามีส่วนร่วมจากองค์กรหลายภาคส่วนและจากบรรดาผู้ที่ม่บทบาทสำคัญทุกภาคส่วน; แต่มีเพียง 1 ใน 3 ของจำนวนประเทศทั่วโลกเท่านั้นที่มีองค์กรหรือระบบที่ทำหน้าที่พัฒนากลยุทธ์การประสานงานและการระดมเงินทุน ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งกลไกเพื่อประสานความร่วมมือระหว่างประเทศและเพื่อแสวงหาเงินทุน นอกจากนี้การดำเนินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและการให้คำแนะนำและแนวทางที่ได้มาจากวิธิปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นอีกวิธิการหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ในการปรับปรุงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนได้

ขณะนี้ม้องค์กรธุรกิจบางแห่งได้กำหนดมาตรฐานคุณภาพความปลอดภัยทางถนนและเป้าหมายขององค์กรล้าหน้าเกินกว่าที่กฎหมายของประเทศกำหนดไว้ บางสถานประกอบการได้ดำเนินการไปจนใกล้ประสพผลสำเร็จในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงเหลือศูนย์; องค์กรธุรกิจที่สามารถกำหนดเกณฑ์มาตรฐานและเป้าหมายขององค์กรเกินกว่าที่กฎหมายของประเทศกำหนดไว้จึงเป็นผู้นำในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

### ลงมือดำเนินการตั้งแต่บัดนี้

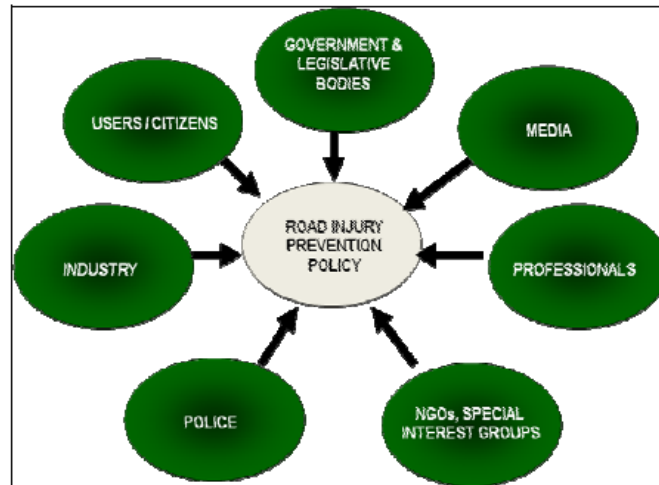
รัฐบาล ค้ารวจ ผู้เชี่ยวชาญ สื่อมวลชน ผู้ใช้รถใช้ถนน องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคอุตสาหกรรมและภาคเอกชนมีความรับผิดชอบร่วมกันในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและพยายามร่วมกันจัดการแก้ไขวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนน; ภาระต้นทุนมนุษย์ ต้นทุนทางสังคม และต้นทุนทางการเงิน เร่งรัดให้เราต้องริบลงมือดำเนินการ; ความทุกข์ยากของเพื่อนมนุษย์ของเราทั่วโลกเป็นเหมือนเสียงเรียกร้องให้เราลงมือดำเนินการตั้งแต่บัดนี้; การพูดสนับสนุนและการสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องมีไม่เฉพาะแต่กลยุทธ์ระดับโลกเท่านั้น ยังต้องมีเงินทุนที่เพียงพอด้วย และจำเป็นต้องมีไม่เฉพาะแต่่นโยบายเท่านั้น แต่ต้องมีกรอบปฏิบัติการพร้อมทั้งกลไกสำหรับการติดตามและประเมินผลด้วย

### การประชุมระดับรัฐมนตรีทั่วโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 1 กรุงมอสโก 2552

องค์การสหประชาชาติได้มอบหมายให้สหพันธรัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระดับรัฐมนตรีทั่วโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 1 ณ กรุงมอสโก เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 โดยมีองค์การอนามัยโลกร่วมดำเนินการ ผู้มีอำนาจทางการเมืองจากทุกประเทศทั่วโลกได้รับเชิญให้ส่งผู้แทนเข้าร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเห็นอื่สิ่งอื่นใดคือการคิดหาและการเสนอแนะ

วิธีการที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนลงได้; ครั้งนี้เป็นครั้งแรกที่ผู้นำระดับโลกมีโอกาสเผชิญกับความรับผิดชอบของพวกเขาในด้านความปลอดภัยทางถนน

ภาพประกอบ 3 : จากกรุงมอสโกถึงกรุงนิวยอร์ก : จากการประชุมระดับรัฐมนตรีทั่วโลกครั้งที่ 1 ถึงสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ



ที่มา : องค์การอนามัยโลก

การประชุมครั้งนี้ เป็นการเปิดโอกาสอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อนให้ทุกฝ่ายได้ต่อยอดถึงสภาวะวิกฤตและทำให้ประเด็นการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนมีความคืบหน้า การประชุมระดับรัฐมนตรีจบลงด้วยการร่วมกันออกประกาศปฏิญญา “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งครอบคลุมข้อเสนอแนะในการดำเนินงานสำหรับปี 2554-2563 ที่ประชุมได้ให้ความเห็นชอบสนับสนุนการนำเอาข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลกไปดำเนินการภายใต้การนำและตามแนวทางปฏิบัติของรัฐบาลและยอมรับบทบาทที่สำคัญและจำเป็นของผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการดำเนินการให้บรรลุผลคือความปลอดภัยทางถนนที่มีคุณภาพสูง ปฏิญญามอสโกเน้นย้ำถึงความสำคัญของการกำหนดเป้าหมายที่กระทำได้ยากแต่สามารถทำให้สำเร็จได้พร้อมทั้งการกำหนดวิธีการดำเนินการที่ทำให้เกิดความปลอดภัยเชิงระบบ; ผู้เข้าร่วมประชุมเรียกร้องให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้วยความมุ่งมั่นที่จะปกป้องผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนแอมากที่สุดและที่ประชุมให้การรับรองบทบาทที่อาจเกิดขึ้นในภายภาคหน้าขององค์กรต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน (Work Related Road Safety)

ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นชอบด้วยความจำเป็นในการปรับปรุงระบบการรวบรวมข้อมูลที่ใช้เป็นฐานในการเสริมสร้างระบบการดูแลรักษาอาการบาดเจ็บ; ที่ประชุมสนับสนุนให้มีการพัฒนารูปแบบของการขนส่งที่มีความปลอดภัยมากขึ้น และการปรับปรุงกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและความปลอดภัยของยานพาหนะให้สอดคล้องกัน; ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ย้ำ

ว่าการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนและภาคประชาคมเป็นวิถีทางที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการรับมือวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนน และได้ชวนเชิญองค์กรต่างๆให้ร่วมกันสนับสนุนอย่างจริงจังเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานโดยการนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการและติดตามพิกัดตำแหน่งของฝูงยานพาหนะ ( Fleet Management) ไปดำเนินการให้เกิดผล

### มติของสหประชาชาติและทศวรรษแห่งการปฏิบัติการ ปี 2554

หลังจากการประชุมที่กรุงมอสโก สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ณ กรุงนิวยอร์ก ออกเสียงเป็นเอกฉันท์เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ให้การสนับสนุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มติดังกล่าวเสนอโดยสหพันธรัฐรัสเซีย และประเทศสมาชิก 100 ประเทศร่วมสนับสนุน

### ภาพประกอบ 4 : เสาหลักแห่งทศวรรษ



ที่มา : องค์การอนามัยโลก

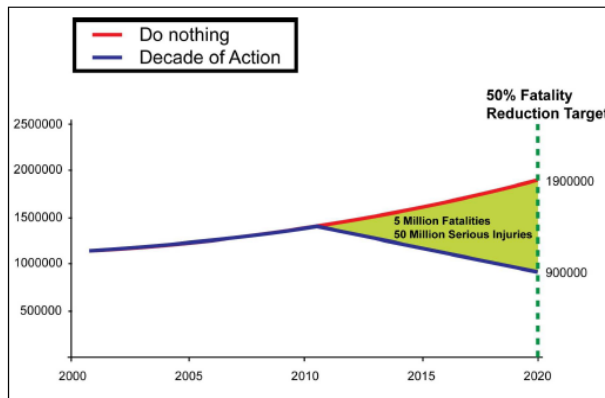
เป้าประสงค์โดยรวมของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนคือการครึ่งตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันเอาไว้แล้วจึงย้อนกลับแนวโน้มของตัวเลขผู้เสียชีวิตที่กำลังเพิ่มขึ้น การบรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าวนี้สามารถช่วยชีวิตประชาชนได้ 5 ล้านคน ป้องกันไม่ให้ได้รับบาดเจ็บ 50 ล้านคน และประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เป้าประสงค์ดังกล่าวนี้สามารถบรรลุผลได้โดยการกำหนดเป้าหมายที่มุ่งมั่นเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนน และเพื่อเสริมสร้างรูปแบบถนนที่มีความปลอดภัยทั่วโลก; เพื่อเป็นการชี้แนะทางการจัดการแก้ปัญหาวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก จึงได้มีการเสนอขั้นตอนการดำเนินงานไว้ในแผนปฏิบัติการทศวรรษในรูปแบบ “ห้าเสาหลัก” (Five Pillars) ดังต่อไปนี้

- เสาหลัก 1 : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
- เสาหลัก 2 : ถนนและระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
- เสาหลัก 3 : ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

- เสาหลัก 4 : ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
- เสาหลัก 5 : การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติเน้นถึงความสำคัญของความร่วมมือระหว่างประเทศและการระดมเงินทุนสนับสนุน; มติของสหประชาชาติเรียกร้องให้มีการเพิ่มระดับของเงินทุน โดยรวมและการพัฒนาขีดความสามารถทางด้านเทคนิคและของบุคลากร

ภาพประกอบ 5 : เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลก



ที่มา : มุลนิธิ FIA

ภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าวได้มีการกำหนดไม่เฉพาะแต่วัตถุประสงค์และเป้าหมายเท่านั้น แต่ยังสามารถกำหนดกิจกรรมที่ต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเฉพาะพร้อมทั้งได้กำหนดเงินทุนที่สอดคล้องกับการดำเนินการดังกล่าวไว้ด้วย; ภายใต้การอุปถัมภ์ขององค์การอนามัยโลกในการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรเอกชนแผนปฏิบัติการจะเป็นแผนที่ยุทธศาสตร์สำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

### ธุรกิจและความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินธุรกิจทำให้เกิดการเคลื่อนตัวไปข้างหน้าและจำเป็นต้องอาศัยการสัญจรไปมาเพื่อประกอบธุรกิจ ดังนั้นการเข้ามามีส่วนร่วมของบริษัทต่างๆ ในด้านความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น; ในฝ่ายต่างๆ ของสถานประกอบการจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะในการทำงาน และในบางบริษัทมียานพาหนะไว้ใช้ประกอบธุรกิจจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม ยิ่งกว่านั้นพนักงานบริษัทส่วนใหญ่ขับรถจากบ้านไปทำงานและกลับ ดังนั้นไม่เฉพาะแต่ฝ่ายยานพาหนะและการขนส่งของบริษัทเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนแต่ยังรวมไปถึงบริษัทและพนักงานทุกคนด้วย; ภาคเอกชนควรแสดงให้เห็นถึงความเต็มใจดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานและในการ



เดินทางจากบ้านไปทำงานและกลับของพนักงาน โดยการให้ความร่วมมือกับภาครัฐและการสนับสนุนเงินทุน

บริษัทระดับโลกที่มีทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพสามารถเข้าไปช่วยดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ เนื่องจากภาครัฐของประเทศเหล่านี้ไม่มีขีดความสามารถเพียงพอ; จากการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนน บริษัทสามารถช่วยปกป้องพนักงานบริษัทจากภัยทางถนนและการดำเนินการดังกล่าวของบริษัทเท่ากับเป็นการปรับปรุงการดำเนินธุรกิจให้ประสบความสำเร็จยิ่งขึ้น เพราะสามารถลดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้วิธีการเชิงรุกดังกล่าวสามารถช่วยให้บริษัทก้าวล้ำหน้าคู่แข่งที่มียูและยังช่วยให้มีความได้เปรียบเชิงการแข่งขันเหนือบริษัทอื่นๆ

## ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อการทำงาน

### ความเป็นมา

ปัจจุบันนี้คาดว่าเกือบหนึ่งในสามของจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นผู้ที่กำลังอยู่ในระหว่างการทำงาน; อัตราส่วนร้อยละดังกล่าวอาจเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50 ถ้าหากรวมจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในขณะที่เดินทางไปทำงานและกลับเข้าด้วยกัน; ประมาณร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 50 ของการเสียชีวิตของลูกจ้างสถานประกอบการโดยรวมมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวนร้อยละดังกล่าวแตกต่างกันไปในแต่ละภูมิภาคของโลก; การขับขี่ยานพาหนะเพื่อประกอบอาชีพถือเป็นเรื่องปกติวิสัยและมีรูปแบบที่หลากหลาย ตัวอย่างเช่น การขับขี่ยานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้า การขับขี่ยานพาหนะในช่วงเวลาทำงาน (ตัวอย่างเช่น คนขับรถบรรทุก รถโดยสารสาธารณะ และคนขับรถตู้ รวมถึงพนักงานขาย) ผู้ปฏิบัติงานบนท้องถนน(เช่นเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงทาง) และผู้ขับรถไปกลับที่ทำงาน โดยทั่วไปแล้วองค์กรเอกชนให้ความสนใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนของพนักงานที่ขับรถไปกลับระหว่างบ้านกับสถานประกอบการน้อยกว่ารูปแบบอื่นๆ ทั้งๆที่ทุกบริษัทกำลังมีปัญหานี้เรื่องนี้อยู่; ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำซึ่งมีสัดส่วนของการเดินทางเพื่อประกอบอาชีพสูงกว่าประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง และดูเหมือนว่ามีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนน้อยกว่าด้วย

### การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน

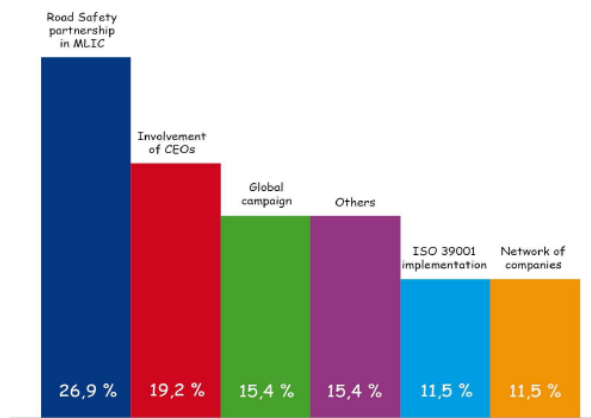
ถึงแม้ว่าประเด็นปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานมีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนโดยรวม แต่ปัญหาในประเด็นดังกล่าวไม่ได้รับการจัดการแก้ไขอย่างจริงจัง; การริเริ่มดำเนินการโดยสมัครใจเพื่อแก้ไขปัญหาที่มีอยู่หลากหลายรูปแบบเช่นการเสริมสร้างจรรยาบรรณ การกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน นโยบายและกระบวนการภายในองค์กร รวมถึงข้อเสนอแนะแนวทางปฏิบัติ อย่างไรก็ตามนโยบายที่นายจ้างกำหนดขึ้นมักมีแนวโน้มที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาเพียงจุดเดียวไม่ครอบคลุมสภาพปัญหาโดยรวมซึ่งมีความซับซ้อนส่งผลให้บริษัทไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวอย่างวิธีการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานแบบครบวงจร (Comprehensive Approach) สามารถพบเห็นได้ในวงการอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ในบริษัทปูนซิเมนต์และบริษัทรับส่งสินค้า วิธีการนี้ช่วยให้สามารถรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานขับยานพาหนะและข้อมูลสัญจรบนท้องถนนของยานพาหนะที่ใช้ อย่างไรก็ตามบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กไม่มีความชำนาญและทรัพยากรเพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนได้อย่างถูกต้อง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการแก้ปัญหาที่เรียกกันว่า “วิธีสหวิทยาการ” (Multidisciplinary Approach)

## การสร้างฉันทามติ

ในระหว่างการประชุม Challenge Bibendum ที่กรุงริโอเดอจาเนโร ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับเชิญให้เข้าร่วมลงมติเพื่อแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน การลงมติเริ่มด้วยการตั้งคำถามให้ผู้เข้าร่วมตอบว่าวิธีดำเนินการใดที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการตรึงแล้วจึงลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนลงได้สำเร็จภายในปี 2563 จากผลการลงมติปรากฏว่าร้อยละ 29.9 ของผู้ลงมติเห็นว่า การร่วมมือกันจัดทำโครงการความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด; ร้อยละ 19.2 เห็นว่าการสนับสนุนของผู้บริหารสูงสุดขององค์กรทั้งในภาครัฐและเอกชนในด้านจรรยาบรรณการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานทุกคนขององค์กรเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด; ผู้เข้าร่วมประชุมอื่นๆ เห็นว่าการสนับสนุนการจัดโครงการรณรงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก (ร้อยละ 15.4); การพัฒนาเครือข่ายบริษัทเพื่อใช้วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) และกรณีศึกษาเชิงธุรกิจร่วมกัน (ร้อยละ 11.5) การใช้มาตรฐานสากล ISO 39001 เพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 11.5) ส่วนที่เหลือร้อยละ 15.4 ของผู้ลงมติเห็นชอบกับวิธีการอื่นนอกเหนือจากนี้

**ภาพประกอบ 6 :** วิธีดำเนินการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการตรึงและลดจำนวนการเสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกได้ภายในปี 2563

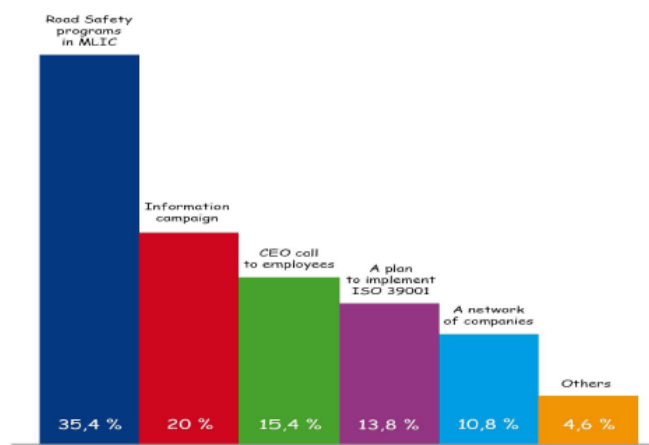


ที่มา : Challenge Bibendum กรุงริโอ ปี 2553

หลังจากนั้นผู้เข้าร่วมประชุมได้รับเชิญให้แสดงความคิดเห็นว่า วิธีดำเนินการรูปแบบใดสามารถกระตุ้นองค์กรของผู้เข้าร่วมประชุมพร้อมจะให้การสนับสนุนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เห็นว่าการร่วมมือกันจัดทำโครงการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถและความชำนาญด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ (ร้อยละ 35.4) ; นอกจากนี้ร้อยละ 20 ของผู้

แสดงความคิดเห็นตอบรับที่จะสนับสนุนการณรงค์ให้โครงการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเป็นที่รู้จักกันทั่วไป; ผู้เข้าร่วมประชุมอื่นๆ ระบุว่าพยายามกระตุ้นผู้บริหารระดับสูงขององค์กรเชิงชุมชนพนักงานของบริษัททุกคนยอมรับจรรยาบรรณการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัย(ร้อยละ 15.4); ดำเนินโครงการมาตรฐาน ISO 39001 (ร้อยละ 13.8) และสนับสนุนการจัดตั้งเครือข่ายบริษัทเพื่อใช้วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดและใช้กรณีศึกษาด้านธุรกิจร่วมกัน (ร้อยละ 10.8) และอีก 4.6% ของผู้เข้าร่วมประชุมให้การสนับสนุนวิธีดำเนินการอื่นๆ

**ภาพประกอบ 7 : วิธีดำเนินการที่องค์กรเอกชนพร้อมที่จะดำเนินการเพื่อสนับสนุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน**



**ที่มา : Challenge Bibendum Rio 2010**

**ความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ**

รูปแบบของการจราจร การใช้ถนน พฤติกรรมของผู้ขับขี่และภูมิหลังทางวัฒนธรรมในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง; ความแตกต่างที่เห็นได้ชัดเจนคือโครงสร้างเชิงสถาบันรวมถึงขีดความสามารถขององค์กรและการระดมเงินทุน ตัวอย่างเช่น การเปลี่ยนแปลงไปใช้เครื่องยนต์ (Motorization) ที่เป็นไปอย่างรวดเร็วในประเทศเวียดนามทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กราคาถูกเพิ่มมากขึ้น และส่วนใหญ่ทั้งผู้ขับขี่จักรยานยนต์และผู้นั่งซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเหตุทำให้จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการลดแนวโน้มจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บดังกล่าวลง จำเป็นต้องใช้วิธีการแก้ไขที่เฉพาะเจาะจงตลอดจนการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม ตัวอย่างเช่น การกระตุ้นให้มีการใช้หมวกนิรภัยในประเทศแถบเอเชียใต้โดยการอำนวยความสะดวกในการซื้อหาหมวกที่มีน้ำหนักเบา ราคาไม่แพงมาก และต้องคำนึงถึงสภาพอากาศและฐานะทางการเงินของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย

## การก้าวไปข้างหน้า : แผนที่ยุทธศาสตร์ปี 2593

วัตถุประสงค์ของเราคือ ประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 การพบปะชุมนุมของบรรดาผู้นำทางการเมือง ผู้จัดการบริษัท ผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการที่มีชื่อเสียงและสมาชิกขององค์กรพัฒนาเอกชนในงาน Challenge Bibendum Rio 2553 ทำให้งานดังกล่าวเป็นสถานที่ที่สมบูรณ์แบบสำหรับการปรึกษาหารือเพื่อจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน ในช่วงของงาน Challenge ดังกล่าวได้มีการจัดกิจกรรมที่หลากหลายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน หนึ่งในบรรดากิจกรรมสำคัญคือผลงานของคณะทำงานที่มุ่งเน้นถึงการรับมือกับปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานและได้นำเสนอผลงานดังกล่าวในที่ประชุม Rio Challenge Bibendum Forum ความมุ่งมั่นอย่างสูงของเราคือประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593 เป้าประสงค์นี้ไม่ใช่วิสัยทัศน์ในอุดมคติแต่เป็นความพยายามที่เป็นจริงเพื่อหาวิธีการแก้ไขสถานการณ์ที่ยอมรับไม่ได้ให้เป็นผลสำเร็จ เรามีความเชื่อมั่นอย่างหนักแน่นว่าเป้าหมายดังกล่าวอยู่ไม่ไกลเกินเอื้อม ถ้าหากว่าใช้ความพยายามและร่วมมือดำเนินการกันอย่างจริงจัง และหากมั่นใจว่าได้รับการสนับสนุนจากองค์กรภาครัฐและเอกชนอย่างแน่นอน

วิธีการดำเนินการของเราคือ การใช้แผนที่ยุทธศาสตร์เพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนปี 2554-2563 และต่อเนื่องไปในอนาคตจากปี 2563 ถึงปี 2593 ; จากการให้การรับรองวิสัยทัศน์ดังกล่าวและการจัดทำร่างแผนของเราเอง เราได้เสนอแผนที่ยุทธศาสตร์ระดับโลกซึ่งกำหนดวิธีการรับมือกับปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อประกอบอาชีพที่ได้ผลและครบวงจร ในช่วงที่เราตั้งปณิธานเพื่อดำเนินการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ให้สำเร็จภายในปี 2593 นั้น เราได้คำนึงถึงการดำเนินงานไม่เฉพาะแต่ในช่วงทศวรรษแรกเท่านั้นแต่ได้คำนึงถึงทศวรรษต่อไปจากปี 2563 ถึงปี 2593 ด้วย

ในการทำงานร่วมกันเราพยายามเสนอคำตอบสำหรับคำถามดังต่อไปนี้:

- อะไรคือองค์ประกอบเฉพาะเจาะจงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานรวมถึงบริบทขององค์ประกอบ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและผลที่เกิดขึ้นตามมา
- ในช่วงทศวรรษต่อทศวรรษ แผนที่ยุทธศาสตร์ต้องครอบคลุมถึงอะไรบ้างเพื่อตรงจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานภายในปี 2563 และประสบความสำเร็จในการลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ภายในปี 2593

- ในการดำเนินกิจกรรมหลักเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดไว้ในแต่ละเสาหลักทั้งห้าภายใต้แผนปฏิบัติการมีกิจกรรมอะไรบ้างที่ภาครัฐและเอกชนสามารถให้การสนับสนุนได้

เรามองไปยังศตวรรษที่กำลังจะมาถึงจากช่วงปี 2563 ถึงปี 2593 เพื่อกำหนด “วิธีการเพื่อบรรลุเป้าหมาย” หรือกิจกรรมที่เฉพาะเจาะจงในแต่ละทศวรรษพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายของแต่ละทศวรรษไว้ด้วยและเราปรับเอาแนวคิดของการเล่าเรื่องราวที่ปรับปรุงใหม่มาใช้ในการนำเสนอบทความเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายที่เราได้กำหนดไว้เหล่านั้นมีความเป็นไปได้และสามารถดำเนินการให้ประสบความสำเร็จได้

## ฐานรองรับการดำเนินงาน – การประสานงานระหว่างประเทศ

### สภาพและประเด็นสำคัญ

“การประสานงาน” เป็นปัจจัยที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อการระดมทรัพยากรต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรด้านเงินทุนและกุศลเจตนาหรือค่าความนิยม (Goodwill) นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องประสานงานเพื่อระดมความร่วมมือจากทั่วโลกเพื่อนำกรอบปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนไปดำเนินการให้บรรลุผลรวมถึงการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน; ได้มีการกำหนดกรอบปฏิบัติการไว้ในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถใช้เป็นกลไกในการรวบรวมทรัพยากรต่างๆ และชักนำผู้มีบทบาทสำคัญๆ ให้มารวมตัวกัน; แต่องค์ประกอบเหล่านี้ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จได้ ยังจำเป็นต้องมีเงินทุนที่เพียงพอและได้รับการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากบุคคลสำคัญในระดับสูง

ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน ประเทศและบริษัทต่างๆจำเป็นต้องได้รับการชี้แนะเพื่อเสริมสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับสถานะและทรัพยากรของประเทศและบริษัท นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องมีการจัดทำระบบฐานข้อมูลและการบันทึกข้อมูลไว้เป็นอย่างดีเพื่อใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของมาตรการที่นำไปดำเนินการ

### 0.1 เงินทุนระดับโลก

#### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การดำเนินกิจกรรมที่ระบุไว้ในกรอบปฏิบัติการของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในระยะยาวจำเป็นต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้น; ด้วยการสนับสนุนจากองค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration: UNRSC) สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติมีมติให้จัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศขึ้น บรรดาผู้ที่มีบทบาท

เกี่ยวข้องกับภาครัฐและเอกชนสามารถให้การสนับสนุนโดยการอุปถัมภ์โครงการความปลอดภัยทางถนนขนาดใหญ่โดยตรง หรือผ่านองค์กรระหว่างประเทศอย่างเช่น ธนาคารโลก

นอกเหนือจากนี้บรรดาประเทศต่างๆทั่วโลกแบ่งสรรร้อยละ10 ของงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไว้สำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; ถ้าหากบริษัทเอกชนและบริษัทที่เป็นสมาชิกขององค์กรแม่ข่ายเอกชนเช่นองค์กรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Initiative : GRSI) และองค์กรเครือข่ายผู้ว่าจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน ( Network of Employers for Traffic Safety : NETS) ดำเนินการในทำนองเดียวกันสามารถช่วยทำให้ปริมาณเงินทุนโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

### **จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด**

ด้วยความพยายามขององค์กรระหว่างประเทศและประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงสามารถรวบรวมเงินกองทุนจำนวน 2 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนภายในปี 2563; บริษัทเอกชนใช้จ่ายงบประมาณของบริษัทจำนวน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของบริษัท; มีการแบ่งสรรงบลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไว้สำหรับปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; ภายในปี 2563 มีองค์กรภาคเอกชนประมาณ 20 องค์กรดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ภายในปี 2573 และปีต่อไปประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงมีเงินทุนเพียงพอสำหรับดำเนินกิจกรรมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น จึงต้องมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการเงินทุนของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ซึ่งธนาคารเพื่อการพัฒนาและองค์กรระหว่างประเทศเป็นหน่วยสนับสนุนการลงทุนในประเทศเหล่านี้; ประเทศต่างๆทั่วโลกแบ่งสรรร้อยละ15 ของงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไว้สำหรับปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; บริษัทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างจริงจังในการสนับสนุนกิจกรรมโดยใช้จ่ายงบประมาณของบริษัทจำนวน 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; จำนวนองค์กรภาคเอกชนที่อุทิศตนในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนองค์กรภาคเอกชนในทศวรรษก่อนหน้า

ภายในปี 2583 ถึงแม้ว่าระดับเงินทุนของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงและอยู่ในระดับปานกลางมีเพียงพอ แต่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำยังคงขาดแคลนเงินทุนเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; มีการแบ่งสรร 15% ของงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไว้สำหรับปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

ภายในทศวรรษต่อมาทั่วโลกมีเงินทุนเพียงพอสำหรับการดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; บริษัทเอกชนใช้งบประมาณของบริษัทจำนวน1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในการ

ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; มีองค์กรภาคเอกชนอย่างน้อยที่สุดสององค์กรที่อุทิศตนเพื่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในแต่ละประเทศ

## 0.2 การได้รับการสนับสนุนจากระดับสูง

### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การได้รับการสนับสนุนเพิ่มมากขึ้นเป็นสิ่งที่จำเป็นในการลดจำนวนอุบัติเหตุรถชนกัน; การพูดโน้มน้าวเพื่อให้ได้รับการสนับสนุนเป็นกระบวนการพลวัตซึ่งประกอบด้วยการให้เหตุผล การโน้มน้าวใจและการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบายและการตัดสินใจทางการเมือง จุดมุ่งหมายของการพูดสนับสนุนคือการสร้างความตระหนักและการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและเพื่อการได้รับการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง; มีความจำเป็นต้องสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบรรดาผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างเช่น หน่วยงานภาครัฐ องค์กรพัฒนาเอกชนและภาคเอกชน และทำให้การดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานและองค์กรมีความสอดคล้องกันและเกิดผลกระทบที่เป็นประโยชน์ให้มากที่สุด

ทุกฝ่ายมีบทบาททั้งในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไปและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานเป็นการเฉพาะ; จากการชี้แนะของมติของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติและการโน้มน้าวขององค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration : UNRSC) ได้มีการกำหนดวิธีการดำเนินงานร่วมกันขึ้น; ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายได้รับเชิญเข้าร่วมโครงการ “การรณรงค์เพื่อถนนที่มีความปลอดภัย” (Make Road Safe Campaign) และการจัดการประชุมที่ได้รับความสนใจจากสาธารณชนอย่างกว้างขวาง; ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทมีส่วนร่วมในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างแข็งขัน; ผู้บริหารระดับสูงภาครัฐให้การสนับสนุนโครงการ Clinton Global Initiative; บริษัทเอกชนบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเข้ากับแผนคมนาคมขนส่งของบริษัท; การสร้างตราสินค้า (Branding) สามารถดำเนินการควบคู่ไปกับพันธกิจเพื่อความปลอดภัยทางถนน

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ตารางสำคัญและตัวชี้วัด

การประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนที่จะจัดขึ้นในปี 2558 ทำให้เกิดแรงผลักดันและแนวความคิดใหม่ๆและการระดมความร่วมมืออย่างกว้างขวาง; ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงจัดลำดับความสำคัญของปัญหาความปลอดภัยทางถนนและเมืองศักราชระดับประเทศรับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขปัญหา; บรรดาผู้นำรัฐบาลและผู้บริหารระดับสูงเข้ามามีส่วนร่วมโดยตรงด้วยตนเอง

บริษัทเอกชนที่เข้าร่วมดำเนินการมีจำนวนมากขึ้น; บริษัทเหล่านี้ได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มผู้เรียกร้องที่มีพลังเพื่อให้มีการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; การรายงานอย่างสม่ำเสมอของเลขาธิการสหประชาชาติทำให้ทุกภาคส่วนยังคงยึดมั่นในพันธกิจและมีการดำเนิน



กิจกรรมอย่างต่อเนื่อง; เมื่อถึงช่วงเวลาที่กำหนดมีบริษัทขนาดใหญ่ 200 บริษัทดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับข้อเสนอแนะของ UNRSC ในขณะที่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำให้การสนับสนุนการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

เมื่อเวลาหลายปีผ่านไป ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางจัดลำดับความสำคัญของปัญหาความปลอดภัยทางถนน; ภายในปี 2593 บริษัทขนาดใหญ่ และบริษัทที่มีรายชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีรายชื่อบริษัทที่มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงที่สุดในโลก ของ Fortune 500 ทั้งหมดดำเนินกิจกรรมร่วมกับ UNRSC เพื่อป้องกันการเสียชีวิตบนท้องถนน

### 0.3 การตระหนักในความเสี่ยง

#### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

เพื่อเป็นการแก้ไขสภาวะวิกฤตด้านความปลอดภัยทางถนน ได้มีการจัดทำมาตรฐานสากล ISO 39001 เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงหลักและเพื่อให้คำแนะนำในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน; ปัจจัยหลักที่เชื่อมโยงกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานนั้นเป็นที่ทราบกันดี แต่ยังไม่มีความเข้าใจอย่างชัดเจนต่อความสำคัญเชิงสัมพัทธ์ของปัจจัยหลักดังกล่าว; บริษัทเอกชนมีบทบาทสำคัญในการดำเนินการมาตรฐานสากล ISO 39001 และกำหนดความเสี่ยงรวมถึงการเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดมหกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อทำให้สาธารณชนเกิดความตระหนักในความเสี่ยง อย่างเช่น การจัดมหกรรม “สัปดาห์ความปลอดภัยทั่วโลก” (Global Safety Week) ในปี 2554, 2558 และปี 2561

#### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ตาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 บริษัทเอกชนสามารถจัดมหกรรมสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนเป็นผลสำเร็จได้อย่างต่อเนื่องเป็นประจำ; จากการประสานงานทั่วโลกทำให้งานสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนกลายเป็นสัญลักษณ์แห่งพันธมิตรด้านความปลอดภัยทางถนนของบริษัทเอกชน; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงยอมรับว่าการกำหนดปัจจัยความเสี่ยงเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ อย่างไรก็ตามชุดข้อมูลที่มีอยู่ยังมีความแตกต่างกันและไม่สามารถที่จะนำไปวิเคราะห์ความเสี่ยงเชิงสัมพัทธ์ได้ เพราะฉะนั้น จึงจำเป็นต้องใช้ความพยายามเป็นพิเศษในการกำหนดความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหที่เกิดจากความจำเป็นที่ต้องสัมผัสกับความเสี่ยง; มีการรณรงค์เพื่อให้ความรู้และสร้างความตระหนักในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำภายในปี 2573; ภายในปี 2583 ปัจจัยความเสี่ยงหลักเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย แต่การรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักยังจำเป็นต้องดำเนินการในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำ; และอีกทศวรรษต่อมาปัจจัยความเสี่ยงหลักเป็นที่รู้จักอย่างดีทั่วโลก

#### 0.4 แนวทางการดำเนินงานสำหรับประเทศและบริษัทต่างๆ

##### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

แนวทางการดำเนินงานช่วยให้เชื่อมั่นได้ว่าองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชนลงมือดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสานสอดคล้องกัน; การแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดหรือวิธีดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จระหว่างประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงรวมถึงการถ่ายทอดวิธีปฏิบัติดังกล่าวไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำเป็นอีกหนทางหนึ่งที่จะช่วยให้มีการดำเนินอย่างต่อเนื่องแต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงบริบทเฉพาะถิ่นของประเทศที่รับการถ่ายทอดด้วย

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

ในระดับประเทศมีหลายองค์กรที่มีความกระตือรือร้นที่จะแจกจ่ายเอกสารการวิจัยและข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ ตัวอย่างเช่น “องค์กรการกุศล BRAKE” ในสหราชอาณาจักร หรือ “หน่วยปฏิบัติการวิจัยการขนส่ง” (Transport Research Laboratory : TRL) นอกจากนี้การดำเนินโครงการมาตรฐานสากล ISO 39001 เป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการให้ข้อมูลและคำแนะนำที่เกี่ยวข้องแก่บริษัทเอกชนอีกทางหนึ่ง

##### จากปี 2563 ถึง ปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูงประสบความสำเร็จในการจัดทำคู่มือและแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน ตัวอย่างเช่น สถาบันความปลอดภัยทางถนนและอาชีวอนามัยแห่งชาติ (National Institute for Vocational Safety and Health) และองค์การความปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวงแห่งชาติ (National Highway Traffic Safety Agency) .ในสหรัฐอเมริกาได้จัดทำคู่มือดังกล่าวแล้วเสร็จ; กลุ่มพันธมิตรภาคเอกชนอย่างเช่น “เครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจร” (Network of Employers for Traffic Safety) มีขีดความสามารถในการพัฒนาคู่มือความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานสำหรับใช้ในสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่นๆทั่วโลก; อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องขยายความร่วมมือเพื่อจัดทำคู่มือดังกล่าวสำหรับประเทศในทวีปยุโรป; ภายในปี 2583 ประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคล

อยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำจัดทำคู่มือและแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานและนำไปประยุกต์ใช้เต็มรูปแบบภายในปี 2593

## 0.5 คุณภาพของข้อมูล

### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ตราบถึงปัจจุบันยังไม่มีคำจำกัดความที่สมบูรณ์ของคำว่า “อุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน” ดังนั้น มีไม่กี่ประเทศที่มีข้อมูลเกี่ยวกับการบาดเจ็บไม่ร้ายแรงถึงขั้นเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระหว่างการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน การรวบรวมและการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนเนื่องจากบรรดาตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกระจายอยู่ในระบบข้อมูลของหน่วยงานต่างๆของรัฐ ตัวอย่างเช่น ในหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการคมนาคมและขนส่ง; ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย; การบังคับใช้กฎหมาย; การประกันสังคมหรือการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ลูกจ้าง เป็นต้น ยิ่งกว่านั้น มีบางประเทศเรียบเรียงหรือแปลข้อมูลในระดับประเทศในขณะที่หลายประเทศอื่นๆดำเนินการในระดับภูมิภาคหรือระดับจังหวัด อย่างไรก็ตามยังมีความจำเป็นต้องมีระบบการเก็บข้อมูลที่ดีกว่านี้เพื่อใช้ในการระบุความต้องการ ซึ่งนำความพยายามในการดำเนินงาน ติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงาน และประเมินนโยบายและการบังคับใช้กฎหมาย

มีการกระตุ้นให้ประเทศต่างๆยอมรับและใช้ระบบการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนที่เป็นแบบมาตรฐาน โดยการกำหนดข้อมูลหลักที่สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้และการกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น การยอมรับระยะเวลามาตรฐานของกรณีการเสียชีวิตใน 30 วันหลังจากประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน

นอกจากนี้ ยังได้กระตุ้นให้รวมเอาข้อมูล “เจตนารมณ์ของการเดินทาง” ไว้ในข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศด้วยเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนเป็นผู้ที่อยู่ในระหว่างการทำงานในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือกำลังเดินทางไปหรือกลับจากการทำงาน ยิ่งกว่านั้น ประเด็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานจะต้องได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งของยอดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก และได้รับการผนวกเข้ากับระบบรหัสโรค ICD-11; ICD หรือ International Classification of Diseases เป็นเกณฑ์มาตรฐานระดับโลกที่กำหนดขึ้นสำหรับการรายงานและการจำแนกทางสถิติระหว่างประเทศของโรคและสาเหตุภายนอกของการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บ; การรวบรวมข้อมูลในลักษณะดังกล่าวทำให้ได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และสามารถใช้เปรียบเทียบระหว่างประเทศต่างๆได้

ด้วยการแนะนำขององค์การอนามัยโลกในฐานะที่เป็นองค์กรนำทำให้เกิดการพัฒนาและสร้างระบบการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนและระบบการติดตามในระดับประเทศภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานด้านสุขภาพอนามัย แรงงาน และด้านการจ่ายเงินชดเชยคนงาน; สำหรับประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ การสร้างระบบดังกล่าวจำเป็นต้อง

ได้รับการสนับสนุนด้านวิชาการและเงินทุนจากองค์การระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มพูนขีดความสามารถให้ทัดเทียมกับประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูง

ฝ่ายต่างๆที่รับผิดชอบจำเป็นต้องประสานการเชื่อมโยงของระบบต่างๆเพื่อยกระดับประสิทธิภาพของแต่ละระบบตัวอย่างเช่น ขณะที่ระบบข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนอาจมีข้อมูลรายละเอียดของสภาวะหรือภาวะการณั้ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงในขณะเดียวกันระบบข้อมูลเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของผู้ประกอบอาชีพและการรักษาอนามัยอาจมีข้อมูลในรายละเอียดมากกว่าโดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของการจ้างงานอย่างเช่น อาชีพ ประเภทของอุตสาหกรรมที่ทำและชั่วโมงการทำงาน เป็นต้น

ในภาคเอกชน ทุกบริษัทที่มีระบบการบันทึกเหตุการณ์ทุกประเภทที่เกิดขึ้นรวมถึงอุบัติเหตุทางถนน; จำนวนบริษัทที่เข้าร่วมกลุ่มศึกษาเกณฑ์มาตรฐานของเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจรทางถนนของลูกจ้างเพิ่มมากขึ้น กลุ่มศึกษาดังกล่าวเป็นการเคลื่อนไหวเพื่อช่วยให้พวกเขาสามารถประเมินข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยของฝูงยานพาหนะของบริษัทได้อย่างสอดคล้องกันและสามารถเปรียบเทียบกันได้ระหว่างบริษัท

#### **จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด**

ภายในปี 2563 มีความคืบหน้าที่น่าสังเกตในด้านการให้คำจำกัดความ การติดตามและการประเมินผลการประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานการงาน; มีการตกลงใช้คำจำกัดความร่วมกันและรวมไว้ในระบบ ICD-11 และมีตัวชี้วัดความปลอดภัยซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้; ในขณะที่ท้องที่การอนามัยโลกติดตามการสนับสนุนประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำให้จัดเก็บข้อมูลหลักตามเกณฑ์ขั้นต่า่นั้น ได้มีการผนวกข้อมูลการประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวเนื่องกับการทำงานไว้ในรายงานสถานภาพความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก

มีการติดตั้งระบบการจัดเก็บข้อมูลที่สามารถใช้ข้อมูลข่าวสารร่วมกันระหว่างตำรวจและหน่วยงานด้านระบบการดูแลการบาดเจ็บขึ้นในประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ 10 ประเทศ

ภายในปี 2573 มีการจัดเก็บข้อมูลหลักด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์และการรับรองคุณภาพของข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวกับข้อมูลที่จัดเก็บทั่วโลก ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ประเทศที่มีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ 25 ประเทศ จัดเก็บข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์; อีกหนึ่งทศวรรษต่อมาจำนวนประเทศที่ใช้ระบบดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 60 ประเทศและภายในปี 2593 ทุกประเทศทั่วโลกมีระบบการจัดเก็บข้อมูลเหมือนกัน

## เสาหลัก 1 – ความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

### สถานภาพและประเด็นสำคัญ

การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเป็นภารกิจร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องจากหลายองค์กร โดยที่จริงแล้วเรื่องความปลอดภัยทางถนนนั้นไม่ได้เป็นภารกิจเฉพาะของหน่วยงานตำรวจและหน่วยงานคมนาคมขนส่งเท่านั้น แต่รวมถึงหน่วยงานสาธารณสุขและสถาบันการศึกษาด้วย; การจัดตั้งพันธมิตรเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานจากหลายภาคส่วน (Multisectorial Partnership) ภายใต้การควบคุมดูแลขององค์กรนำนั้น ทำให้มั่นใจได้ว่าจะมีการจัดทำกลยุทธ์ที่สอดคล้องกันและมีประสิทธิภาพและนำเอากลยุทธ์ไปดำเนินการอย่างถูกต้องเหมาะสม; การผลักดันให้เกิดผลที่ดีกว่านั้น จำเป็นต้องกำหนดเป้าประสงค์ระยะยาวไว้เพื่อการประเมินการปฏิบัติงานในระดับประเทศ และเพื่อระบุโอกาสที่เอื้ออำนวยในการปรับปรุงด้านต่างๆ; ถึงแม้ว่าภารกิจการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนมักถูกกำหนดให้มีลักษณะเป็นเหมือนกับการกิจของบริษัทเอกชนก็ตาม เรายังจำเป็นต้องแสดงให้เห็นจริงว่าการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของบริษัทเอกชนสามารถสร้างรูปแบบกรณีศึกษาเชิงธุรกิจเชิงบวก (Positive Business Case) เป็นตัวอย่างสำหรับบริษัทเอกชนทั้งหลายโดยรวม

### 1.1 องค์กรนำและกลยุทธ์

#### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

องค์กรนำ (Lead Agency) ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลาง (Centralized Body) ได้พิสูจน์ให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลสูง; รัฐบาลสนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์กรนำในระดับชาติซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลไม่เฉพาะแต่ยานยนต์ที่มีกฎหมายควบคุมเท่านั้น แต่รวมไปถึงการควบคุมดูแลความเสี่ยงของลูกจ้างที่ไม่ใช่พนักงานขับรถแบบเต็มเวลาและแม้กระทั่งผู้ที่ทำงานอยู่ในภาคธุรกิจนอกระบบด้วย องค์กรนำเหล่านี้มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน; องค์กรนำมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการตัดสินใจและประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ นอกเหนือจากนี้ยังเป็นหน่วยที่สามารถเข้าถึงเงินทุนที่เพียงพอสำหรับการดำเนินงานและเป็นหน่วยที่ต้องรับผิดชอบในการตัดสินใจของหน่วยต่อสาธารณะ

อีกขั้นตอนหนึ่งในทิศทางที่ถูกต้องคือการจัดตั้ง “หน่วยประสานงานข้ามพรมแดน” (Cross border Agencies) เพื่อรับผิดชอบในการประสานงานทั่วโลก หน่วยงานนี้ทำหน้าที่จัดให้มีเวทีการประชุมเพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรึกษาหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างองค์กรต่างๆ และคิดหาวิธีการปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลและกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง

มีการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public – Private Partnerships) เพื่อปรับปรุงการถ่ายทอดความรู้ด้านวิชาการระหว่างกันให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมไปถึงความ

ร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานและการเก็บรวบรวมข้อมูล การเชิญชวนผู้บริหารบริษัทเอกชนเป็นประธานคณะกรรมการขององค์กรนำสามารถช่วยให้การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนบรรลุผลสำเร็จ; องค์กรต่างๆแสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้นำในด้านการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยการบริหารคุณภาพของความปลอดภัยทางถนนผ่านทางผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัท

ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ประสบผลสำเร็จจำเป็นต้องมีการประสานงานและข้อตกลงร่วมกันทั่วทั้งบริษัทเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน การทุ่มเทของผู้บริหารระดับสูงเป็นสิ่งจำเป็นในการทำให้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนมีลำดับความสำคัญสูงภายในบริษัทและเพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกจ้างทุกคนในบริษัทเข้ามามีส่วนร่วมเพราะเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องรับผิดชอบร่วมกัน; มีความจำเป็นต้องแต่งตั้งตัวแทนจากฝ่ายบริหารเป็น “ผู้ประสานงานความปลอดภัยทางถนน” (Safety Coordinator) เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบการจัดทำแผนความปลอดภัยประจำปี และการทบทวนเป้าหมายและประสิทธิภาพในการดำเนินการ; จากการที่ขึ้นตรงต่อผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ผู้ประสานงานควรต้องรับผิดชอบในการจัดทำรายงานประจำปี และเผยแพร่ผลการดำเนินงาน และมีอำนาจในการตัดสินใจ; ผู้ประสานงานต้องรายงานให้ผู้บริหารระดับสูงทราบอย่างต่อเนื่อง; ส่วนผู้ที่ทำหน้าที่เป็น “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” (Safety Champion) สามารถทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมระหว่างผู้บริหารระดับสูงกับคณะทำงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนได้เป็นอย่างดี

#### **จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด**

มีการถ่ายทอดความรู้และการสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป; ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำไม่น้อยกว่า 20 ประเทศจัดตั้งองค์กรนำเพื่อทำหน้าที่ดำเนินงาน ; นอกเหนือจากนี้ภายในปีเดียวกันมีบริษัทมากกว่า 100,000 แห่งจัดทำระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กร และในปีต่อไปมีการส่งเสริมโครงการสร้างศักยภาพและจัดตั้งองค์กรนำในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนที่มีอยู่ในทศวรรษที่ผ่านมา; ภายในปี 2583 มีการจัดตั้งองค์กรนำใน 60 ประเทศ; ภายในปี 2593 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำมีโครงการพัฒนาศักยภาพของตนเอง และมีการจัดตั้งองค์กรนำในทุกประเทศทั่วโลก; บริษัทเอกชนเกือบทั้งหมดจัดทำระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของบริษัทภายในปี 2593

## 1.2 กลยุทธ์

### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

วิธีการดำเนินงานเชิงพหุวิทยาการที่ใช้แบบจำลองการดำเนินงานแบบครบวงจรเป็นฐาน เช่น วิธี “แฮดดอน แมทริกซ์” (Haddon Matrix) เป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับการนำไปใช้ในการสร้างความร่วมมือและการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในระยะยาว; องค์กรนำ (ซึ่งได้กล่าวถึงแล้ว) มีบทบาทสำคัญในการจัดทำแผนการทำงานหลักและติดตามตรวจสอบระบบเก็บรวบรวมข้อมูลและความคืบหน้าในการดำเนินงาน นอกจากนี้องค์กรนำยังต้องบูรณาการประเด็นความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อประกอบอาชีพเข้ากับการวางแผนงานและการดำเนินงานขององค์กรให้สำเร็จเพราะว่าพนักงานทุกคนเป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความสำคัญกลุ่มหนึ่ง; จำเป็นต้องกำหนดวิธีปฏิบัติที่เป็นสากลสำหรับใช้ในการพัฒนากลยุทธ์ร่วมและ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการระดมเงินทุนและทรัพยากรรวมถึงใช้ในการกำหนดเป้าประสงค์และเป้าหมาย; ในบริษัทเอกชนมีผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนคอยให้คำแนะนำในการนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดมาประยุกต์ใช้เป็นแบบอย่างในการดำเนินการให้บังเกิดผล; กลยุทธ์ร่วมในที่นี้หมายถึงการรวมทรัพยากรต่างๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชนเข้าด้วยกันเพื่อช่วยให้สามารถระบุได้ชัดเจนถึงส่วนที่ขาดหายหรือไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน เพื่อใช้กำหนดลำดับความสำคัญ และการวางแผน

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการกำหนดวิธีปฏิบัติหรือกระบวนการไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้วเพื่อให้มั่นใจว่าทุกฝ่ายยังคงยึดมั่นในความคิดริเริ่มและพันธกรณีซึ่งเป็นผลจากการประชุมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน; การสนับสนุนจากบริษัทเอกชนในการสร้างขีดความสามารถและการจัดทำโครงการสาธิตเกิดประโยชน์อย่างเต็มที่; องค์กรระหว่างประเทศทุกองค์กรยอมรับหรือกำลังยอมรับวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการฝูงยานพาหนะ; ในทศวรรษต่อไปทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชนลงมือจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อประกอบภารกิจในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

ภายในปี 2593 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำมีขีดความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยตัวเอง ในขณะที่เดียวกันบริษัทเอกชนลงมือพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและแต่งตั้งผู้ประสานงานด้านความปลอดภัย; ภายในปี 2593 ทุกบริษัทแต่งตั้ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” ประจำบริษัท

### 1.3 เป้าหมายระยะยาว

#### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ทั้งภาครัฐและเอกชนเห็นชอบแผนงานที่มีความมุ่งมั่น และกำหนดเป้าหมายเชิงรุกโดยใช้การเทียบวัดแบบเมตริกซ์หรือตัวชี้วัดมาตรฐาน พร้อมทั้งกำหนดกระบวนการติดตามและประเมินผล; องค์กรภาครัฐแสดงออกถึงความเต็มใจในการทำงานร่วมกับบริษัทเอกชนในทุกด้าน; ภาครัฐและภาคเอกชนนำระบบจัดเก็บข้อมูลมาใช้หรือปรับปรุงระบบดังกล่าว; บรรดาบริษัทเอกชนประสานความพยายามโดยการเข้าร่วมกับองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและพัฒนาเครือข่ายพันธมิตร; มีการระดมเงินทุนเพิ่มเติมและการสนับสนุนการถ่ายทอดความรู้; โดยอาศัยระบบมาตรฐาน ISO39001 และระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนอื่นๆเป็นฐานทำให้บริษัทเอกชนมีเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน

#### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงถ่ายทอดความรู้และการสร้างความตระหนักในด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; ผลจากการดำเนินการดังกล่าวทำให้ประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางได้รับการพัฒนาขีดความสามารถภายในปี 2583 ซึ่งสามารถนำไปใช้ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำภายในทศวรรษต่อไป; .ในขณะที่จำนวนประเทศที่ดำเนินโครงการมาตรฐาน ISO39001 กำลังเพิ่มมากขึ้นทำให้บริษัทต่างนิยมนำระบบการตรวจสอบและการประเมินโดยบุคคลภายนอกองค์กรกันอย่างกว้างขวาง; มีบริษัทประมาณ 100,000 บริษัทดำเนินโครงการมาตรฐาน ISO39001 และได้รับการรับรอง ISO; ภายในปี 2593 บริษัททั้งหมดยอมรับและปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO

### 1.4 กรณีศึกษาธุรกิจ (Business Case)

#### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

กรณีศึกษาธุรกิจช่วยให้บริษัทมีกรอบหรือเค้าโครงที่สมเหตุสมผลสำหรับใช้วิเคราะห์ผลกระทบโดยรวมของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานในแง่ของต้นทุนและกำไร รวมถึงในแง่ของการปฏิบัติตามกฎหมายและภาพลักษณ์ของบริษัท กรณีศึกษาธุรกิจสามารถแสดงให้เห็นว่าการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนมีผลในเชิงบวกต่อบริษัทโดยรวม ตัวอย่างเช่นสามารถลดจำนวนวันทำงานที่ต้องสูญเสียไปหรือสามารถลดต้นทุนการดำเนินงานการขนส่ง อีกทั้งยังช่วยให้บริษัทสามารถระบุถึงทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ไว้ในกระบวนการจัดทำงบประมาณหลักประจำปีหรืองบประมาณกลางปี นอกจากนี้กรณีศึกษาธุรกิจยังช่วยเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวกภายในบริษัท โดยการเชิญชวนให้ผู้บริหารระดับสูงและพนักงานบริษัทเข้ามามี



ส่วนร่วม; องค์กรภาคเอกชนอย่างเช่นองค์กรเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Network of Employers for Traffic Safety : NETS) จัดทำแบบจำลองกรณีศึกษาธุรกิจโดยพิจารณาถึงต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนในขณะทำงาน ตัวอย่างเช่น ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากทรัพย์สินที่เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน การสูญเสียรายได้จากการขายสินค้า ผลกระทบต่อภาพลักษณ์ตราหือ ต้นทุนทรัพยากรมนุษย์ เป็นต้น; ทุกบริษัทสามารถนำแบบจำลองดังกล่าวไปดัดแปลงและประยุกต์ใช้ได้; นอกจากนี้แบบจำลองดังกล่าวสามารถนำไปใช้เป็นเกณฑ์หรือฐานในการเปรียบเทียบและใช้ในการกำหนดวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดหรือแบบตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ

### **จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด**

ภายในปี 2563 องค์กรเอกชนจัดทำกรณีศึกษาธุรกิจแล้วเสร็จและกำลังดำเนินการเผยแพร่พร้อมกับสนับสนุนให้มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลาย; มีการนำมาตรการทางการเงินมาใช้เพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่ากรณีศึกษาธุรกิจสามารถนำเสนอในรูปแบบจำลองที่เหมาะสมและทันการ; บริษัทเอกชนเห็นผลตอบแทนเชิงบวกจากการเข้าไปมีส่วนร่วมในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ค่อยๆรับและนำกรณีศึกษาธุรกิจไปใช้ภายในทศวรรษหน้า; บริษัทระดับโลกให้ความมั่นใจว่าจะนำกรณีศึกษาธุรกิจไปใช้ในบริษัทสาขาของตนและใช้ในสัญญาจ้างกับบริษัทขนส่งสินค้าคู่สัญญา; มีการเผยแพร่กรณีศึกษาธุรกิจไปทั่วโลก; ภายในปี 2583 ประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางนำแบบจำลองกรณีศึกษาธุรกิจที่จัดทำขึ้นเมื่อหลายปีก่อนไปใช้กันอย่างกว้างขวาง; ประโยชน์เชิงบวกที่ได้รับจากปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนกระตุ้นให้บริษัทเอกชนสานต่อความพยายาม; ภายในปี 2593 ทุกบริษัททั่วโลกจัดทำกรณีศึกษาธุรกิจ; ผลประโยชน์โดยรวมของการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นกับกิจการธุรกิจของบริษัทปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน ตัวอย่างเช่น สูญเสียวันทำงานน้อยลง ค่าใช้จ่ายการประกันภัยลดลงมากและมีการปรับปรุงมาตรการอื่นๆที่เกี่ยวข้องให้ดียิ่งขึ้น

## **1.5 มาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง**

### **เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน**

ผู้ปฏิบัติงานในภาคการขนส่งมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนค่อนข้างสูง การยอมรับและนำเอามาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดไปใช้ในการพัฒนาถนน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการการจราจรสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มาก; จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการขนส่งสร้างความมั่นใจว่าบริษัทขนส่งดำเนินกิจการ โดยใช้พนักงานที่ขับรถด้วยความปลอดภัยบนถนนที่มีความปลอดภัย; บริษัทมีความห่วงใยต่อความปลอดภัยของพนักงานเหนือความห่วงใยต่อด้านอื่นๆไม่ว่าจะเป็นสถานะเศรษฐกิจหรือการค้าขาย; เพื่อให้บริษัทขนส่ง

คำนึงถึงความปลอดภัยของพนักงาน จำเป็นต้องผนวกบทบัญญัติเกี่ยวกับความปลอดภัยของพนักงานเข้ากับกฎข้อบังคับการขนส่งที่มีอยู่แล้วเป็นการเพิ่มเติม

ตามการรายงานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศระบุว่าสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานคือ ความเมื่อยล้าหรือความอ่อนเพลียของพนักงานขับ; ความชำนาญเฉพาะตัวไม่เพียงพอ; วิธีการจัดเก็บสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์และการจัดวางบนรถบรรทุกเชิงพาณิชย์ไม่ได้มาตรฐานและปัญหาเกี่ยวกับการขับรถบรรทุกสินค้าข้ามพรมแดน สาเหตุที่ได้ระบุไว้ดังกล่าวแต่ละสาเหตุควรต้องได้รับการแก้ไขอย่างเหมาะสม

ความเมื่อยล้าเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่ผู้ประกอบการในภาคการขนส่งกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน สิ่งที่เป็นอันตรายที่สุดที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเผชิญคือ การผลอหลับขณะกำลังขับขี่ยานพาหนะ ความเมื่อยล้ายังทำให้เกิดการตัดสินใจผิดพลาดและทำให้เวลาปฏิกิริยาตอบสนองช้าลงและความตื่นตัวลดลง ความเมื่อยล้าไม่ได้เป็นประเด็นปัญหาเฉพาะด้านอุตสาหกรรมเท่านั้น แต่ยังเป็นประเด็นปัญหาในด้านการประกอบอาชีพด้วย ความเมื่อยล้าเป็นปัญหาสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะเชิงพาณิชย์ทุกคนและสำหรับคนทำงานที่ต้องเดินทางไปและกลับถึงแม้ว่าความเมื่อยล้าเป็นเรื่องที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ แต่เราสามารถนำกลยุทธ์การป้องกันมาดำเนินการให้เกิดผลได้; แท้จริงแล้วในการขับขี่ยานพาหนะกะกลางคืนถ้ามีการบริหารจัดการอย่างถูกต้องแล้วจะไม่นำไปสู่การเกิดความเมื่อยล้าของพนักงานขับรถ

การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบเกี่ยวกับช่วงเวลาทำงานให้เหมาะสมขึ้นมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาคือความเมื่อยล้าของพนักงานขับรถได้มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจำกัดหรือปรับลดชั่วโมงการทำงานที่มากเกินไปและชั่วโมงการทำงานนอกเหนือเวลาปกติและการให้สิทธิพนักงานขับรถหยุดพักหลังจากขับขี่ยานพาหนะเป็นเวลาติดต่อกันครบตามจำนวนชั่วโมงที่กำหนด ดังนั้น การปรับปรุงแก้ไขชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาในการขับขี่ยานพาหนะอย่างต่อเนื่องจำเป็นต้องกระทำโดยกฎระเบียบฉบับเดียวกัน

การเพิ่มพูนความรู้และการยกระดับความชำนาญของพนักงานขับรถสามารถนำไปสู่การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้บังเกิดผลได้อย่างแน่นอน; ในหลายประเทศได้กำหนดระดับของคุณสมบัติของพนักงานขับรถยนต์ไว้ต่ำเกินไป; คาดว่าอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นหลายครั้งมีสาเหตุมาจากวิธีการจัดเก็บสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์และการจัดวางบนรถบรรทุกเชิงพาณิชย์ไม่ดีพอ

นอกจากนี้พนักงานขับรถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องเผชิญกับปัญหาอีกประการหนึ่งคือ ความเครียด และการพบอุปสรรคเกี่ยวกับการข้ามพรมแดน; ระยะเวลาที่ต้องรอในการข้ามพรมแดนอาจจะยาวนานและน่ารำคาญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; การที่ต้องรอทำให้เกิดความเครียดและความอ่อนล้าซึ่งอาจทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

การยอมรับและนำเอากฎระเบียบระหว่างประเทศในด้านต่างๆดังต่อไปนี้ไปใช้สามารถช่วยในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนได้เป็นอย่างมาก

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

#### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการยอมรับกฎหมายที่เหมาะสมของประเทศเกี่ยวกับระยะเวลาการทำงาน การฝึกอบรมพนักงานขับรถ การออกใบอนุญาตขับรถ มาตรฐานด้านสุขภาพ การสร้างความมั่นใจ ความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าและการบรรจุสินค้า รวมไปถึงกลไกในการบังคับใช้; จำนวนประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติมากกว่าร้อยละ 50 ออกข้อกำหนดทางกฎหมายในด้านต่างๆ ดังกล่าว; นอกเหนือจากนี้จำนวนประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติมากกว่าร้อยละ 50 ลงนามในข้อตกลงระหว่างประเทศ; จำนวนนายจ้างในภาคธุรกิจการขนส่งทางถนนมากกว่าครึ่งหนึ่งจัดทำโครงการฝึกอบรม; จำนวนพนักงานขับรถระดับมืออาชีพในประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติมากกว่าครึ่งหนึ่งได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ

ในทศวรรษต่อมาจะมีการบังคับใช้กฎหมายของประเทศที่เหมาะสมในประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติมากกว่าร้อยละ 80 และจำนวนประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติเกินกว่าร้อยละ 80 ปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ยิ่งกว่านั้นกว่าร้อยละ 80 ของนายจ้างในภาคธุรกิจการขนส่งมีนโยบายในฝึกอบรมพนักงานขับรถและกว่าร้อยละ 80 ของพนักงานขับรถระดับมืออาชีพผ่านหลักสูตรการฝึกอบรม

## เสาหลัก 2 – ถนนและระบบการขนส่งที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

### สถานภาพและประเด็นสำคัญ

การบูรณาการประเด็นความปลอดภัยเข้ากับการออกแบบถนนโดยการปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนแอที่สุด; โอกาสที่เหมาะสมในการเพิ่มความปลอดภัยปรากฏอยู่ในขั้นตอนการวางแผน การออกแบบการก่อสร้าง การใช้และการบำรุงรักษาองค์ประกอบของถนน; จำเป็นต้องประเมินผลโครงการข่ายถนนที่มีอยู่เดิม เพื่อระบุจุดและเส้นทางอันตราย

### 2.1 การวางแผนการก่อสร้างถนน

#### เครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเข้ากับการออกแบบถนนเป็นปฏิบัติการจำเพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนมากขึ้น; เพื่อการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องแบ่งสัดส่วนงบประมาณโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนนทั้งหมดอย่างน้อยร้อยละ 10 ไว้สำหรับดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน บริษัทเอกชนและแหล่งบริจาคเงินสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหภาพยุโรปและธนาคารโลก ซึ่งเป็นผู้ลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานเรียกร้องให้มีการบูรณาการความปลอดภัยเข้ากับโครงการโครงสร้างพื้นฐานทุกโครงการ การจัดทำระบบมาตรฐานสากลในการจัดกลุ่มและประเภทโครงสร้างพื้นฐานขึ้นมาหรือการนำมาตรฐาน ISO มาใช้เป็นอีกหนทางหนึ่งที่จะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมั่นใจว่าถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะก่อสร้างในอนาคตมีความปลอดภัยมากขึ้น; ประเทศต่างๆต้องปฏิบัติตามข้อตกลงหรือสัญญาที่มีอยู่

หน่วยงานภาครัฐระบุจุดและเส้นทางอันตราย; มีการวางแผนดำเนินการสร้างโครงข่ายถนนที่มีอยู่ขึ้นใหม่แบบค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยและสร้างทางแยกที่ปลอดภัย มาตรฐานที่กำหนดขึ้นใหม่ส่งเสริมให้มีการแบ่งแยกพื้นที่ถนนสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ซึ่งมีความอ่อนแอหรือความเสี่ยงสูงเช่นคนเดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยานยนต์ให้ห่างจากผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทอื่น ทั้งนี้เพื่อป้องกันอันตรายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทที่มีความอ่อนแอสูงกว่า; อัตราการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทที่มีความอ่อนแอสูงไม่มีความสมดุลงกับหรือสูงกว่าผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทอื่น ความไม่สมดุลงดังกล่าวนี้เป็นจริงและเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ เนื่องจากในประเทศเหล่านี้มีประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนนหลากหลายกว่า มีปริมาณการจราจรที่คับคั่งกว่า และไม่มีการแบ่งแยกพื้นที่ถนนเป็นการเฉพาะสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนบางประเภท

ภาคส่วนวิศวกรรมทางหลวงและภาคส่วนพัฒนาเมืองต้องไม่ลืมประเด็นความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ในขณะที่ดำเนินการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และมีความ

กระตือรือร้นในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากยิ่งขึ้น; เมื่อต้องการออกแบบถนน ต้องคำนึงถึงประเด็นความปลอดภัยโดยอัตโนมัติ พร้อมทั้งผนวกหลักการออกแบบที่ดีตั้งแต่เริ่มลงมือออกแบบจะสามารถช่วยทำให้การออกแบบมีประสิทธิภาพมากขึ้นในระยะยาว; เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าว มหาวิทยาลัยต่างๆ ควรบรรจุกิจกรรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนและการดูงานไว้ในหลักสูตรวิศวกรรมกรรมทางหลวง; ประการสุดท้ายคือ เมื่อไหร่ก็ตามหากเป็นไปได้นายจ้างกระตุ้นให้ลูกจ้างวางแผนการเดินทาง โดยเลือกระบบการขนส่งสาธารณะที่ยั่งยืนหรือใช้วิธีการเตรียมการทำงานทางไกล เช่น การเลือกใช้รูปแบบการทำงานที่บ้านแทนการทำงานที่สำนักงาน (Telecommuting); ชั่วโมงการทำงานที่ยืดหยุ่น; การประชุมทางไกล และการประชุมทางไกลผ่านจอภาพ หรือเลือกใช้เส้นทางที่ปลอดภัยที่สุดในกรณีที่ไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการขนส่งทางบกเท่านั้น

### จากปี 2563 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการรวบรวมประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการวางแผนเมือง; แหล่งบริจาคเงินทุนกำหนดให้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นเงื่อนไขสำหรับโครงการถนนที่ให้การสนับสนุน; ในการวางแผนการก่อสร้างถนนควรส่งเสริมให้มีการแบ่งแยกพื้นที่ถนนสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทต่างๆ การปรับปรุงพื้นที่ริมถนน การก่อสร้างสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามถนนที่บริเวณสี่แยก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; ในการดำเนินธุรกิจผู้ประกอบการต้องคำนึงข้อจำกัดด้านโครงการพื้นฐานทางถนนด้วย ตัวอย่างเช่น การหลีกเลี่ยงการบรรทุกเกินพิกัดซึ่งเป็นสาเหตุทำให้โครงสร้างพื้นฐานชำรุดก่อนเวลาอันควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนเส้นทางขนส่งหลัก; ในช่วงหลังปี 2563 เป็นต้นไปมีการนำเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุแบบเชื่อมโยงระหว่างยานพาหนะกับโครงสร้างพื้นฐาน (Vehicle-to-Infrastructure Technology) มาบูรณาการเข้ากับการวางแผนความปลอดภัยทางถนนในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป

นายจ้างกระตุ้นให้พนักงานใช้วิธีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหรือการเดินทาง (Modal Shift) กล่าวคือให้เลือกใช้วิธีการขนส่งหรือวิธีการเดินทางที่ยั่งยืนให้บ่อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้และในระยะยาว; ภายในปี 2580 ประเด็นความปลอดภัยเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการออกแบบถนนและการบริหารจัดการโครงข่ายถนนทั้งหมด และภายในปี 2563 ประเด็นความปลอดภัยได้รับการบูรณาการเข้ากับระบบการขนส่งเขตเมืองทั่วโลก; เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าวจำเป็นต้องมีการผนวกประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้ากับหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัย; มหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ประมาณ 25 แห่ง ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำจัดทำหลักสูตรแบบครบวงจรสำหรับฝึกอบรมนักศึกษาวิศวกรรมในการออกแบบถนนที่มีความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนและการดู

งาน; ภายในปี 2570 จำนวนมหาวิทยาลัยดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 60 แห่ง และภายในปี 2583 ทุกมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่มีหลักสูตรการอบรมดังกล่าวให้กับนักศึกษา

## 2.2 การประเมินความปลอดภัยทางถนน เกณฑ์มาตรฐาน และการสำรวจเพื่อประเมินเครื่องมือเพื่อการบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การประเมินผลโครงสร้างพื้นฐานที่มีลักษณะครอบคลุมและการประเมินโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างต่อเนื่องเป็นวิธีการตรวจสอบการดำเนินงานปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; การตรวจสอบในระหว่างกำลังดำเนินการก่อสร้างทำให้มั่นใจว่าได้ดำเนินการตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของถนนอย่างเต็มที่; การตรวจสอบดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ในหลายขั้นตอนของโครงการก่อสร้างถนนเพื่อเป็นหลักประกันว่าการก่อสร้างเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของถนนทุกประการ; การวิเคราะห์ผลกระทบและการสำรวจเพื่อให้คะแนนด้านความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่อย่างต่อเนื่องเป็นเรื่องที่สำคัญยิ่งเช่นกัน; ปัจจุบันมีโครงการให้ความช่วยเหลือในการปรับปรุงความปลอดภัยอยู่แล้ว เช่น โครงการประเมินถนนระหว่างประเทศ (International Road Assessment Programs : IRAP) ได้ให้ความช่วยเหลือประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำในรูปของให้ความรู้ด้านวิชาการ ขั้นตอนปฏิบัติ การฝึกอบรม และเครื่องมือการรายงานผลที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาให้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น; โดยการใช้วิธีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และการถ่ายทอดความรู้เป็นฐานทำให้โครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จและมีประสิทธิภาพ

### จากปี 2563 ถึงปี 2573 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางมีขีดความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น; มีการสร้างห้องปฏิบัติการวิจัยด้านการขนส่งทางถนนทั่วโลก; มีการนำโครงการเปรียบเทียบความปลอดภัยของถนน โดยใช้เกณฑ์มาตรฐานสากลอย่างเช่น โครงการ: IRAP ไปใช้ทั่วโลก โดยการสนับสนุนจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันว่าในประเทศของตนเองมีการวางแผนความปลอดภัยทางถนนอย่างเต็มที่เช่นเดียวกัน

ภายในปี 2573 เส้นทางทุกสายไม่ว่าจะตั้งอยู่ในท้องถิ่นใดก็ตามต้องได้รับการสำรวจประเมินเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานและจัดลำดับคะแนนความปลอดภัยตามโครงการเปรียบเทียบความปลอดภัยระหว่างประเทศ; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำอยู่ในระหว่างการดำเนินการพัฒนาขีดความสามารถในการเปรียบเทียบความปลอดภัยทางถนนกับเกณฑ์มาตรฐานสากล โดยการสนับสนุนขององค์กรภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งถ่ายทอดความรู้และวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดให้กับประเทศเหล่านี้; ภายในปี 2593 ประเทศที่มีรายได้

ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำทั่วโลกมีขีดความสามารถในการเปรียบเทียบความปลอดภัยทางถนนกับเกณฑ์มาตรฐานสากล และการจัดลำดับคะแนนความปลอดภัยทางถนน

### เสาหลัก 3 ยานพาหนะมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

#### สถานภาพและประเด็นสำคัญ

ในจำนวนอุบัติเหตุรถชนกันที่เกิดขึ้นทั้งหมดมีรถที่ใหม่กว่าและรถที่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างดีเข้าไปเกี่ยวข้องเพียงร้อยละ 7 – 8 เท่านั้น; อุปกรณ์สำหรับยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่ติดตั้งในยานพาหนะและเทคนิคในการออกแบบรถให้มีความปลอดภัยเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสารในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถชนกันในขณะที่ยังด้วยความเร็วที่เท่ากัน; มีการกำหนดกฎระเบียบและมาตรฐานสากลเพื่อกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะกันอย่างแพร่หลาย; การปฏิบัติตามมาตรฐานสากลของประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติทำให้เกิดการยอมรับเทคโนโลยีใหม่ๆ และเพิ่มต่อการพัฒนาโครงการประเมินความปลอดภัยทางถนน การทำให้ทุกคนยอมรับว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยและระบบการหลีกเลี่ยงการชนท้ายรถคันหน้า (Crash – avoidance System) เป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญสูง; การสนับสนุนและการให้เงินทุนการวิจัยเทคโนโลยีความปลอดภัยทางถนนรวมถึงการสนับสนุนการปรับใช้เทคโนโลยีด้านความปลอดภัยเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง

#### 3.1 มาตรฐานสากลที่กำหนดโดยคณะกรรมการเศรษฐกิจเพื่อยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE)

##### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การทำให้ผู้ผลิตยึดมั่นปฏิบัติตามมาตรฐานส่วนรวมหรือมาตรฐานที่เฉพาะเจาะจงเป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่ทำให้มั่นใจว่ายานพาหนะใหม่ที่จำหน่ายทั่วโลกมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยเหมือนกันทั้งหมด; หากพิจารณาถึงลักษณะโดยทั่วไปของตลาดยานยนต์ทั่วโลกแล้ว การมอบหมายให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดกำหนดมาตรฐานเพียงฝ่ายเดียวเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้และในการกำหนดมาตรฐานส่วนรวมต้องมีการประสานงานระหว่างฝ่ายต่างๆ จึงจำเป็นต้องแสวงหาฐานทางการเมืองเพื่อสร้างการยอมรับ; คณะกรรมการเศรษฐกิจเพื่อยุโรปแห่งสหประชาชาติทำหน้าที่เป็นประธานในการประชุมระดับโลกเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับยานยนต์ให้สอดคล้องกันเพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ

บริษัทเอกชนมีพลังและบทบาทที่สำคัญยิ่งในการโน้มน้าวให้ประเทศต่างๆ ปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศและในการเร่งรัดให้ประเทศต่างๆ ยอมรับมาตรฐานสากล; มีการยอมรับว่ามีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างเช่นเข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัยและอุปกรณ์ที่ช่วยชีวิตเป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐาน ไม่ใช่เป็นอุปกรณ์ทางเลือก; ระบบการบำรุงรักษาที่เหมาะสม

และการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอเป็นวิธีการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าการเพิ่มระดับความปลอดภัยของยานพาหนะให้สูงกว่าเดิมนั้นเป็นเรื่องที่สามารถกระทำสำเร็จได้

**จากปี 2563 ถึงปี 2593 ประเด็นหลักและตัวชี้วัด**

ภายในปี 2563 ประสบความสำเร็จในการกำหนดมาตรฐานส่วนรวม; ผู้ผลิตยานยนต์นำมาตรฐานสากลไปประยุกต์ใช้โดยไม่คำนึงว่าประเทศใดเป็นผู้ผลิตและประเทศใดเป็นผู้ใช้; บริษัทผู้ออกแบบยานพาหนะทุกบริษัทปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมายด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ และในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง มีการกำหนดบังคับให้บริษัทต่างๆ นำเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะที่ผ่านการประเมินว่ามีประโยชน์สูงสุดมาใช้; อีก 30 ปี ต่อมา มีการกำหนดบังคับใช้เทคโนโลยีดังกล่าวทั่วโลก

### **3.2 การประเมินความปลอดภัยของรถยนต์**

**เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน**

นอกเหนือจากมาตรฐานส่วนรวมแล้ว โครงการประเมินรถยนต์ที่น่าเชื่อถืออย่างเช่น “โครงการทดสอบระดับความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่” (New Car Assessment Program: NCAP) เข้ามามีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้มีการนำอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยไปใช้กันอย่างแพร่หลาย; โดยอาศัยผลการทดสอบภายใต้การติดตามตรวจสอบของผู้เชี่ยวชาญอิสระ โครงการดังกล่าวสามารถทำให้ผู้บริโภคได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระดับความปลอดภัยของยานยนต์ที่ถูกต้องและเป็นประโยชน์; สื่อมวลชนที่มีหน้าที่แจ้งข้อมูลข่าวสารให้ผู้บริโภคได้รับทราบมีส่วนส่งเสริมกระบวนการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยการเป็นปากเสียงหรือนำเสนอความวิตกกังวลของประชาชนในเรื่องความปลอดภัย; เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเราจำเป็นต้องให้แรงจูงใจแก่สาธารณชนในการเรียกร้องให้มีการผลิตยานยนต์ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น; ด้วยเหตุนี้ผู้ผลิตรถยนต์จะสนองตอบต่อการผลักดันของสื่อมวลชน และการดึงของประชาชน โดยการให้ความสำคัญกับประเด็นความปลอดภัยของรถยนต์

**จากปี 2563 ถึงปี 2593: ประเด็นหลักและตัวชี้วัด**

ด้วยความตระหนักต่อความปลอดภัยของส่วนรวม โครงการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่ (NCAP) และโครงการทดสอบความปลอดภัยรถยนต์ใหม่แห่งสหภาพยุโรป (Euro NCAP) ได้จัดสรรเงินทุนอย่างเพียงพอเพื่อดำเนินการทดสอบการชนให้กับรถยนต์ยี่ห้อต่างๆ และจากทดสอบที่จำเป็นดังกล่าวทำให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัย; ภายในปี 2563 มีการปรับปรุงระบบการให้คะแนนความปลอดภัยของยานพาหนะให้มีความสอดคล้องกันและในขณะเดียวกันมีการนำโครงการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่ไปใช้ในทุกภูมิภาคของโลก; ภายในปี 2573 โครงการประเมินความปลอดภัยของรถยนต์ได้รับการปรับปรุงให้มีความสอดคล้องกันทั่วโลกและทั้งภาครัฐและเอกชนนำระบบไปใช้เมื่อจำเป็นต้องจัดหายานพาหนะจำนวนมากมาใช้งาน; ภายในปี



๒๕๗๓ มีการจัดทำโครงการประเมินยานพาหนะเชิงพาณิชย์สำหรับทดสอบความปลอดภัยของรถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ และรถโดยสารประจำทางในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงและในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ ในปี 2583 และมี 2593 ตามลำดับ; การทดสอบการชนตามโครงการทดสอบระดับความปลอดภัยของรถยนต์เป็นการทดสอบแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ที่ช่วยให้ผู้ผลิตรถยนต์สามารถค้นพบทางเลือกหรือวิธีการสำหรับแก้ไขปัญหาที่เผชิญอยู่

### 3.3 การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยภายในยานพาหนะใหม่ทั้งหมด

#### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

แม้จะเป็นอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยพื้นฐานแต่เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพสูง; บนพื้นฐานดังกล่าวนี้ ควรต้องมีการบังคับให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งในรถทุกคันตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก: จำเป็นต้องออกกฎหมายบังคับใช้โดยเร่งด่วนเพื่อให้แน่ใจได้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในยานพาหนะทุกคัน; เกณฑ์มาตรฐานที่มีอยู่ในปัจจุบันได้กำหนดบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ทุกคนติดตั้งเข็มขัดนิรภัยแบบยึด 3 จุด ทุกที่นั่งเป็นอย่างน้อย; ในกรณีนี้ผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะขนส่งจำนวนมากมีบทบาทที่สำคัญยิ่งในการเรียกร้องให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งในรถทุกคันที่อยู่บนท้องถนน

#### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 ยานพาหนะใหม่ทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นผลมาจากการประกาศใช้กฎหมายบังคับและการจูงใจของบริษัทเอกชน; ภายในปี 2573 ห้ามนำยานพาหนะที่ไม่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมาวิ่งบนถนนสาธารณะ; ในเวลาเดียวกันมีการติดตั้งอุปกรณ์เตือนการใช้เข็มขัดนิรภัยที่ทันสมัยในยานพาหนะทุกคัน

### 3.4 ระบบหลีกเลี่ยงการชน (Crash – Avoidance System)

#### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะขนส่งทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชน ควรต้องกำหนดรายละเอียดเฉพาะในการจัดซื้อจัดจ้างยานพาหนะ โดยการเรียกร้องให้ติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยขั้นสูง อย่างเช่น ถุงลมนิรภัย หรือระบบช่วยในการควบคุมการทรงตัวหลังจากรถเสียความทรงตัว (Electronic Stability Control: ESC); นอกเหนือจากนี้หน่วยงานของรัฐหรือแม้แต่บริษัทประกันควรพิจารณาถึงการสร้างสิ่งจูงใจให้แก่ผู้บริโภคที่เลือกซื้อยานพาหนะที่มีระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น

## จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการตกลงยอมรับมาตรฐานและเทคโนโลยีที่ดีที่สุด ซึ่งทำให้สามารถนำเทคโนโลยีความปลอดภัยไปปรับใช้ในช่วงทศวรรษหน้าได้; ภายในปี 2573 มีการบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการขับรถ ตัวอย่างเช่น อุปกรณ์เตือนภัย ซึ่งช่วยให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะตัดสินใจได้ดีขึ้น; ภายใน 20 ปี ต่อมายานพาหนะทุกคันใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ทันสมัยและติดตั้งระบบหลักเลี่ยงการชน

### 3.5 การควบคุมการส่งออกเพื่อมาตรฐานความปลอดภัย

#### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินการ

การควบคุมการส่งออกและการนำเข้ารถยนต์อย่างเข้มงวดเป็นวิธีการที่จำเป็นสำหรับการปรับให้เข้ากับมาตรฐานที่กล่าวถึงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ; จุดพื้นฐานของการควบคุม คือ การทำให้มีหลักประกันว่ายานพาหนะที่มีระดับความปลอดภัยต่ำกว่ามาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำไม่สามารถนำออกไปขายได้; รถยนต์ที่ไม่มีความปลอดภัยต้องถูกโลหะทิ้ง; รัฐบาลอาจจัดทำโครงการซื้อคืนหรือแลกเปลี่ยนก็ได้

## จากปี 2563 ถึงปี 2593 : ประเด็นหลักและตัวชี้วัด

บริษัทเอกชนโน้มน้าวให้รัฐบาลและองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลดำเนินการกำหนดมาตรฐานการนำเข้า

### 3.6 การดำเนินงานวิจัยและพัฒนาเพื่อลดความเสี่ยง

#### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินการ

บริษัทเอกชนลงทุนในการวิจัยด้านเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะ; ในปัจจุบัน อุปกรณ์และเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ขนาดเล็กที่สามารถนำมาใช้ในยานพาหนะได้หาได้ง่าย 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

รายงานการศึกษาการป้องกันการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกได้ระบุปัจจัยความเสี่ยงหลักไว้ 5 ประการ ประกอบด้วย ความเร็วเกินกำหนด; เมาแล้วขับ; ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์; ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยและอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่เป็นเด็ก; และการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความล่อแหลมต่ออุบัติเหตุจราจร ซึ่งทุกฝ่ายต้องให้ความสนใจและแก้ไขโดยเร่งด่วนเพราะเป็นความเสี่ยงที่มีระดับความสำคัญสูง; อย่างไรก็ตามคาดว่ามีเพียงร้อยละ 15 ของจำนวนประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายครอบคลุมถึงข้อแนะนำในการป้องกันความเสี่ยงหลักที่ปรากฏอยู่ในรายงานดังกล่าว; เพื่อแก้ไขปัญหานี้ทุกฝ่ายจำเป็นต้องใช้ความพยายามร่วมกันอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมไปถึงการจัดทำโครงการให้ความรู้เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่นำไปสู่การลดผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยง; มีการยอมรับมติขององค์การสหประชาชาติปี 2553 ในประเด็นที่ว่า ความร่วมมือของผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เช่น ความร่วมมือระหว่างภาครัฐกิจ ภาครัฐ และภาคประชาสังคม เป็นปัจจัยที่จำเป็นในการทำให้มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน; บทบาทขององค์กรต่างๆ ตัวอย่างเช่น องค์กรความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับสากล (Global Road Safety Partnership) จึงเป็นกลไกสำคัญในการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สามารถแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักได้เป็นผลสำเร็จ

#### 4.1 ความตระหนักต่อปัจจัยเสี่ยงและการป้องกัน

##### เครื่องมือเพื่อบรรจุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การยึดมั่นและการดำเนินการตามกฎข้อบังคับระหว่างประเทศของหน่วยงานภาครัฐรวมไปถึงการกำหนดมาตรฐานภายในขององค์กรไว้ล่วงหน้าก่อนมีกฎหมายออกมาบังคับให้ดำเนินการเป็นปัจจัยจำเป็นขั้นพื้นฐานสำหรับการแก้ไขปัญหายปัจจัยเสี่ยงดังกล่าว; ทั้งนี้ที่มีการดำเนินงานวิจัยปัจจัยความเสี่ยงที่สามารถนำมาใช้ดำเนินการได้อยู่ แต่ยังไม่มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลายเนื่องจากขาดความชำนาญหรือเป็นเพราะหน่วยงานของรัฐขาดความเต็มใจในการนำไปใช้

ภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความตระหนักให้กับสาธารณชน; วิธีการสร้างความตระหนักที่มีประสิทธิผลคือ การบูรณาการความ

ปลอดภัยทางถนนเข้ากับหลักสูตรการเรียนการสอน; ตามความเป็นจริงประมาณร้อยละ 40 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นวัยเด็กและวัยรุ่นสาวอายุระหว่าง 0 และ 29 ปี และบุคคลเหล่านี้คือผู้เป็นขับขี่ยานพาหนะในอนาคต; การผนวกประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้ากับหลักสูตรการศึกษาภาคบังคับเป็นวิถีทางสร้างความตระหนักให้กับเยาวชนและคนวัยหนุ่มสาวที่มีประสิทธิภาพและทำให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างยาวนาน; นอกเหนือจากนี้ต้องมีการเพิ่มพูนประสิทธิภาพของการฝึกอบรมอย่างเป็นทางการสำหรับบุคคลที่จะเป็นพนักงานขับรถในอนาคต

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

#### **จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด**

ได้มีการนำเสนอกรอบปฏิบัติการในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนสำหรับการเพิ่มพูนความตระหนักต่อความเสี่ยงพร้อมทั้งเครื่องมือสำหรับการดำเนินมาตรการป้องกันความเสี่ยง; ภายในปี 2563 ทุกประเทศออกกฎหมาย กฎข้อบังคับและกำหนดมาตรฐานพร้อมทั้งการบังคับใช้; ภายในช่วงทศวรรษเดียวกันนี้มีบริษัท 100,000 บริษัทนำมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนไปดำเนินการให้เป็นผลสำเร็จภายใต้การสนับสนุนของผู้บริหารจัดการของบริษัท; ภายในปี 2593 ทุกบริษัทดำเนินการในทำนองเดียวกัน; กำลังแรงงานทั้งหมดของบริษัทยึดมั่นและปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเร็วในการขับขี่ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การใช้เข็มขัดนิรภัยและอุปกรณ์ยึดเหนี่ยวผู้โดยสารที่เป็นเด็ก เมื่อมีอาการเมื่อยล้าและการไม่มีสมาธิในการขับขี่; จากการพัฒนาและการจัดฝึกอบรมของทุกบริษัททำให้เกิดการพัฒนาทักษะในการขับขี่ยานพาหนะด้วยความปลอดภัยของพนักงานบริษัททั่วโลก

#### **4.2 ระบบความปลอดภัย : การจำกัดความเร็ว**

##### **เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน**

บริษัทเอกชนมีส่วนสนับสนุนในการลดสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชนกัน โดยการผนวกมาตรการควบคุมและจำกัดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะเข้ากับนโยบายของบริษัทและ

กำหนดบทลงโทษทางวินัยสำหรับพนักงานที่ละเมิดกฎข้อบังคับอย่างต่อเนื่อง; เพื่อให้เกิดประสิทธิผลตามนโยบายดังกล่าวจำเป็นต้องมีบทลงโทษโดยการดำเนินและกล่าวตักเตือนและการพิเฉยต่อการว่ากล่าวตักเตือนสามารถนำไปสู่การเลิกจ้างได้; ในการกำหนดมาตรการหรือกลไกควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะจำเป็นต้องคำนึงถึงกฎหมายการจ้างงานที่เกี่ยวข้องและมาตรการดังกล่าวต้องสอดคล้องกับแหล่งที่ตั้งของบริษัท

#### **จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด**

การติดตั้งกล่องดำ (Black Box) หรือกล่องบันทึกข้อมูลของการขับขี่ยานพาหนะภายในยานพาหนะของบริษัทสามารถช่วยให้นายจ้างนำข้อมูลจากกล่องดำมาใช้ในการปรับปรุงให้ลูกจ้างปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ การให้รางวัลพนักงานที่ขับรถดีและการติดตามตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถที่ไม่ดี; มีความคืบหน้าในการติดตั้งอุปกรณ์จำกัดความเร็วอย่างเช่น ระบบการปรับและควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Adaptation System : ISA) ในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป; การใช้ความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะที่ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวจะถูกกำหนดให้อยู่ระดับที่เหมาะสมตามสภาพการจราจรในพื้นที่โดยการทำงานของระบบ; ภายในปี 2563 ในประเทศที่มีรายได้สูงออกกฎหมายบังคับให้มีการติดตั้งอุปกรณ์จำกัดความเร็วในยานพาหนะขนส่งสินค้าทุกคันและในขณะเดียวกันมีการเผยแพร่วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการบริหารจัดการความเร็วของยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยทางถนน ผู้ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; 20 ปีต่อมาประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำดำเนินการกำหนดบังคับให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวในยานพาหนะขนส่ง; อุปกรณ์ควบคุมความเร็วอัจฉริยะทำให้หมดความจำเป็นในการกำหนดอัตราความเร็วโดยสิ้นเชิงเนื่องจากระบบสามารถช่วยปรับความเร็วของรถตามสภาพการจราจรที่เป็นจริงในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยให้เกิดความมั่นใจได้ว่าการเดินทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

#### **4.3 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน**

เครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อทั้งความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุรถชนกันและต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุดังกล่าว ผู้ที่เมาแล้วขับมีความเสี่ยงต่อการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุสูงกว่าบุคคลที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์มากหลายเท่า; ด้วยการโน้มน้าวของบริษัทเอกชน ทุกประเทศดำเนินการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์และเพิ่มพูนสมรรถนะในการนำเกณฑ์มาตรฐานไปบังคับใช้ให้สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศและวิธีการปฏิบัติที่ดีที่สุด; บริษัทเอกชนระบุวิธีการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับไว้ในนโยบายภายในของบริษัท กำหนดบทลงโทษทางวินัย และชี้ให้เห็นผลที่จะเกิดขึ้นตามมาหากพนักงานขับขี่ยานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์และสารเสพติด; พนักงานบริษัทที่ถูกจับกุมด้วยข้อหา

จับขี้นานพาหนะภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดต้องรายงานข้อมูลดังกล่าวต่อผู้จัดการบริษัท ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการตามความเหมาะสมต่อไป; ตัวอย่างเหตุการณ์ทั้งหมดเหล่านี้สามารถแก้ไขได้โดยการนำอุปกรณ์เทคนิคอย่างเช่น เครื่องมือป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์สตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับที่สูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับรถ (Alcohol Interlocks / Alcolocks) มาใช้; มีการติดตั้งเครื่องมือดังกล่าวภายในฝูงยานพาหนะของบริษัทตามการร้องขอของผู้จัดการฝ่ายยานยนต์

#### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

จากความพยายามระดมสรรพกำลังของบรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องทำให้ทุกประเทศมีการตรากฎหมายและกำหนดเกณฑ์มาตรฐานจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์และการบังคับใช้ในระดับประเทศและระดับภูมิภาค; มีองค์กรที่ได้รับมอบอำนาจในการบังคับใช้เกณฑ์มาตรฐาน; ยานพาหนะใหม่ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ทั้งหมดในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์สตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับสูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับขี่รถยนต์; อุปกรณ์ดังกล่าวเป็นอุปกรณ์ทางเลือกสำหรับติดตั้งในยานพาหนะทั่วไปที่จำหน่ายในตลาดรถในประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคลสูง; อุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่สตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับสูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับขี้นรถเป็นอุปกรณ์ภาคบังคับสำหรับฝูงยานพาหนะเชิงพาณิชย์ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงและเป็นอุปกรณ์ภาคสมัครใจในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; อีกหลายปีต่อมาอุปกรณ์ดังกล่าวนี้กลายเป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับฝูงยานพาหนะเชิงพาณิชย์ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลาง (ล่าง) และในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำเป็นลำดับต่อไป; ในขณะเดียวกันประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำได้รับประโยชน์โดยการเรียนรู้ประสบการณ์ในการใช้กฎข้อบังคับการควบคุมปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง; ภายในปี 2583 ยานพาหนะเชิงพาณิชย์ทั้งหมดติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวและเป็นอุปกรณ์ภาคบังคับในทุกประเทศทั่วโลกภายในทศวรรษต่อมา; ยานพาหนะที่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวนี้จะถูกห้ามนำมาใช้วิ่งบนถนนสาธารณะ

#### 4.4 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

##### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

รัฐบาลประเทศต่างๆ ยอมรับกฎข้อบังคับที่กำหนดโดยใช้ข้อตกลงระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นฐานและในเวลาเดียวกันทุกประเทศให้คำรับรองว่ามีศักยภาพในการบังคับใช้กฎระเบียบเหล่านี้

บริษัททำหน้าที่โน้มน้าวรัฐบาลประเทศต่างๆ ที่ยังไม่มียุทธศาสตร์เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและเรียกร้องให้รัฐบาลกำหนดกฎข้อบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยพร้อมทั้งกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน

**จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด**

ภายในปี 2563 ทุกประเทศออกกฎหมายและกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย; ร้อยละ 70 ของบริษัททั่วโลกปฏิบัติตามกฎข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัยและในขณะเดียวกันมีการเผยแพร่วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ

#### **4.6 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะ**

**เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน**

มีการกำหนดวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะถ่ายทอดให้ประเทศที่ยังไม่มีกฎหมายครอบคลุมถึงด้านการขนส่งดังกล่าว การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดไปใช้ใน ประเทศต่างๆ จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนให้เข้ากับบริบทของแต่ละประเทศเพื่อให้การดำเนินงาน บังเกิดผลดียิ่งขึ้น

**จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด**

ภายในปี 2563 มีการตั้งคลังเก็บรวบรวมมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งสาธารณะแบบครบวงจร; ในขณะเดียวกันมีการกำหนดวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดและนำไปประยุกต์ใช้ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; ภายในปี 2593 วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นที่รู้จักและมีการนำไปประยุกต์ใช้ในทุกประเทศทั่วโลก

#### **4.7 ส่งเสริมมาตรฐานสากล ISO 39011 ว่าด้วยระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน**

**เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน**

มาตรฐานการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ISO 39011 เป็นมาตรฐานสากลที่กำลัง อยู่ในระหว่างการพัฒนา มาตรฐานสากล ISO 39011 มุ่งเน้นการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร; ความมุ่งหมายของมาตรฐานสากล ISO 9011 ลดการได้รับบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุจราจร โดยการระบอบการประกอบของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะช่วยให้ องค์กรสามารถบรรลุผลที่ประสงค์ได้และสร้างคำแนะนำเกี่ยวกับการออกแบบโครงสร้าง พื้นฐานและรถยนต์ การขนส่งสินค้าและมวลชน การบริหารจัดการบุคลากรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับระบบ การขนส่งทางบกและการให้ความช่วยเหลือแก่เหยื่ออุบัติเหตุจราจร; มีบริษัทจำนวนมากสมัคร ขอรับการรับรองทันทีที่กระบวนการจัดทำร่างมาตรฐานสากล ISO 39011 แล้วเสร็จสมบูรณ์

มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของมาตรฐาน ISO 39011 ในทุกระดับแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยเริ่มจากหน่วยงานของรัฐ องค์กรระดับโลก และบริษัทขนาดใหญ่ โดยที่องค์กรระดับโลกและบริษัทขนาดใหญ่ดำเนินการเป็นตัวอย่างและทำหน้าที่เป็นกลไกขับเคลื่อนให้บริษัทหรือสถานประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจหรือดำเนินงานในนามขององค์กรที่มีขนาดใหญ่กว่าทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน; องค์กรขนาดใหญ่และบริษัทต่างๆ มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้มีการใช้มาตรฐานและการสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของตนเอง; ในขณะที่องค์กรขนาดใหญ่ยอมรับหลักการ “การทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นศูนย์” (Zero – deaths) เป็นเป้าประสงค์ขององค์กรนั้น แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของหลักการดังกล่าวจะเป็นที่รู้จักและยอมรับกันทั่วไป

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

เมื่อการจัดทำมาตรฐานสากล ISO 39011 เสร็จสมบูรณ์หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายรวมถึงหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจได้รับการรับรองและนำมาตรฐานไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ; 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; กฎหมายหรือกฎข้อบังคับเกี่ยวกับอาชีวอนามัยและความปลอดภัยต้องครอบคลุมถึงการกำหนดให้มีระบบการบริหารจัดการภายในระบบการขนส่งทางถนนเพื่อการจัดการสูญเสียทางสุขภาพอนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุรถชนกัน

ภายในปี 2593 ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนสนองตอบต่อวัตถุประสงค์ของระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านการรับรองรวมถึงการสนองตอบต่อมาตรฐานสากล ISO 39011 และวางแนวทางการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เป็นระบบเพื่อใช้ในการดำเนินงานแต่ละวัน



#### 4.8 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านคุณสมบัติและสมรรถนะของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

##### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

การกำหนดมาตรฐานสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรกและการรับรองความสมบูรณ์ของร่างกายโดยแพทย์สำหรับการขับขี่ยานพาหนะต้องคำนึงถึงลักษณะหรือข้อมูลเชิงประชากรศาสตร์ของกำลังแรงงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ; ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงต้องคำนึงถึงอายุหรือวัยที่สูงขึ้นของกำลังแรงงาน ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด; ในทางตรงกันข้ามในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำและในอุตสาหกรรมบางประเภท ประเด็นความเสี่ยงจำเพาะของพนักงานขับรถวัยหนุ่มสาวและการขาดประสบการณ์จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข

#### 4.9 กำหนดและกำกับให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานแรงงานด้านความปลอดภัยของพนักงานขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นนอกเหนือจากยานพาหนะเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่

##### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

กฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยของสถานประกอบการไม่คุ้มครองถึงพนักงานทุกคนที่ต้องทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานประจำของพวกเขาเช่นเดียวกับพนักงานขับขี่ยานพาหนะเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่; กระทรวงแรงงานของหลายประเทศกำกับดูแลให้มีการบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยเฉพาะบริเวณสถานที่โรงงานอุตสาหกรรมเท่านั้น; โดยทั่วไปแล้วกระทรวงแรงงานไม่มีอำนาจบังคับพนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะอยู่บนถนนสาธารณะหรือไม่ได้คิดว่าถนนเป็นพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบเหมือนกับบริเวณสถานที่โรงงานอุตสาหกรรม; ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกระบวนการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบครบวงจร

#### เสาหลัก 5 – การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนกันให้ดีขึ้น

##### สถานภาพและประเด็นสำคัญ

เพื่อเพิ่มความเร็วในการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินและการให้การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บอย่างเหมาะสมจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลตามแนวทางที่มีอยู่; ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในสถานพยาบาลที่มีอยู่เดิมก็สมควรต้องปรับปรุงเพื่อให้การดูแลรักษาที่ดีกว่าแก่ผู้บาดเจ็บสาหัส; นอกจากนี้ยังมีขั้นตอนที่ต้องดำเนินการต่อไปคือนำระบบประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นวิธีการที่จำเป็นมาใช้ เพื่อช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายในการรับบริการฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนกัน; ประเด็นหลักอีกประเด็นหนึ่งคือดำเนินการติดตามผลเพื่อปรับปรุงการรายงานและการป้องกันไม่ให้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถชนกันอีก

## 5.1 ระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre – Hospital Trauma Care Systems)

### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถชนกันเป็นบุคคลที่อยู่ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ถึงแม้ว่าพวกเขาเป็นส่วนหนึ่งของผู้รับเคราะห์แต่ก็เป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการแจ้งหน่วยบริการฉุกเฉินหรือให้การช่วยเหลือปฐมพยาบาลขั้นพื้นฐานแก่ผู้บาดเจ็บ; บริษัทต่างๆจัดเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินและวางขั้นตอนในการตอบสนองต่ออุบัติเหตุรถชนกัน; พนักงานขับรถได้รับการฝึกอบรมให้เป็นผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้นในสถานการณ์ฉุกเฉิน (First Responder); ยานพาหนะทุกคันมีกระเป๋าอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและยาที่มีมาตรฐานประจำรถ และบริษัทกระตุ้นให้พนักงานบริษัทจัดเตรียมกระเป๋าอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและยาประจำรถยานพาหนะส่วนตัว; อุปกรณ์การสื่อสารเป็นอุปกรณ์ภาคบังคับที่ต้องติดตั้งภายในยานพาหนะทุกคันและพนักงานขับรถมีบัญชีรายชื่อบุคคลหรือหน่วยงานที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉิน; นอกเหนือจากนี้การปรับปรุงระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลเต็มรูปแบบและการให้การสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงเป็นเป้าหมายที่สำคัญของภาคเอกชนในกรณีที่หน่วยงานภาครัฐไม่สามารถดำเนินการได้; เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวนี้ภาคเอกชนจะทำหน้าที่เป็นกลไกสนับสนุนเงินทุนในการดำเนินงาน

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สารสำคัญและตัวชี้วัด

ภายในปี 2563 มีการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลจากประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; บริษัทระดับโลกที่เป็นเจ้าของฝูงยานพาหนะจำนวนมากยอมรับในความสำคัญของอุปกรณ์ฉุกเฉินที่ทันสมัยล่าสุด; การใช้อุปกรณ์โทรเรียกฉุกเฉินในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงค่อยๆแพร่หลายออกไปและเนื่องจากอุปกรณ์ดังกล่าวสามารถใช้ประโยชน์ได้ บริษัทต่างๆในประเทศเหล่านี้จึงให้การยอมรับ; ภายในปี ๒๕๕๓ มีการติดตั้งและใช้ระบบการโทรเรียกฉุกเฉิน (E – Call System) ภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ของบริษัทกันอย่างแพร่หลายทั่วโลก; การติดตั้งและการใช้ระบบโทรเรียกฉุกเฉินในยานพาหนะนอกเหนือจากนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการซื้อหาของเจ้าของยานพาหนะ; ด้วยการสนับสนุนทางการเงินจากภาคเอกชนทำให้มีระบบการดูแลการบาดเจ็บที่มีประสิทธิภาพภายในปี 2593

## 5.2 ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล

### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

เงินทุนที่ได้รับบริจาคจากบริษัทเอกชนและองค์การระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการสนับสนุนโครงการสาธารณะในประเทศต่างๆ และช่วยให้ประเทศเหล่านี้สามารถให้การดูแลรักษาผู้ประสบภัยทางถนนได้อย่างเพียงพอ

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

ผลสืบเนื่องจากการปรับปรุงระบบการดูแลการบาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลและระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาลทำให้อัตราการเสียชีวิตภายหลังจากประสบอุบัติเหตุรถชนกันลดลงร้อยละ 5 จากปี 2554 ถึงปี 2563; ตั้งแต่เริ่มต้นปี 2563 เป็นต้นมาบริษัทเอกชนและองค์กรการกุศลขนาดใหญ่เข้ามามีส่วนร่วมอย่างเต็มกำลังในการให้การสนับสนุนทางการเงินทั่วโลก; ผลจากความพยายามขององค์กรอนามัยโลกและองค์กรระหว่างประเทศในระดับแนวหน้าอื่นๆ ได้มีกำหนดลำดับความสำคัญของปัญหาและการแก้ไข; องค์กรอนามัยโลกได้นำเสนอรายงานสถานการณ์อย่างสม่ำเสมอแสดงให้เห็นว่ามีการปรับปรุงระบบการดูแลรักษาให้ดีขึ้นกว่าเดิม; ภายในปี 2583 โรงพยาบาลในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางได้รับการติดตั้งเครื่องมือที่ทันสมัยเพื่อรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุรถชนกัน; อีกหนึ่งทศวรรษต่อมาประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับต่ำมีขีดความสามารถให้บริการการดูแลรักษาที่มีคุณภาพสูงแก่ผู้บาดเจ็บและผู้ทุพพลภาพ

### 5.3 การใช้ระบบประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถช่วยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับบริหารฟื้นฟูสมรรถภาพ

#### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายและการดำเนินงาน

มีการจัดทำโครงการประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาและค่าบริการฟื้นฟูสมรรถภาพเพื่อช่วยในการฟื้นตัวของผู้ประสบอุบัติเหตุรถชนกันเป็นไปอย่างรวดเร็วและช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถชนกัน

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

มีการจัดทำแผนประกันภัยผู้ใช้รถใช้ถนนในปี 2563 และดำเนินการตามแผนเต็มรูปแบบภายในทศวรรษต่อมา; ภายในปี 2563 ครั้งหนึ่งของจำนวนพนักงานที่ทุพพลภาพได้กลับเข้าทำงานในสถานประกอบการ; อัตราส่วนการกลับเข้าทำงานของพนักงานที่ทุพพลภาพเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 75 ภายในปี 2593

### 5.4 การดำเนินการติดตามผล

การรายงานผล การกำหนดเกณฑ์มาตรฐานเปรียบเทียบและการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุรถชนกันในระยะยาว; การรายงานจะบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนนทุกประเภทไว้; มีการสอบสวนในกรณีที่เกิดเหตุการณ์รถชนกันที่มีนัยสำคัญ; การสอบสวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยทำให้บริษัทสามารถระบุข้อบกพร่องในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รับรู้ถึงการเผชิญกับความเสถียร และโอกาสสำหรับการปรับปรุง; ดังนั้น บริษัทควรต้องใช้มาตรการแก้ไขและป้องกันเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำ

องค์กรเอกชนได้รับการกระตุ้นให้ใช้มาตรการแก้ไขปัญหาการละเมิดกฎหมายของพนักงาน นอกจากนี้องค์กรเอกชนยังได้รับการกระตุ้นให้จ้างบุคคลทุพพลภาพเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเพื่อช่วยให้พวกเขาได้กลับคืนสู่สถานประกอบการใหม่อีกครั้ง; บริษัทเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อเป็นหลักประกันว่าพนักงานขับรถทุกคนได้รับการฝึกอบรมเป็นกรณีพิเศษ การรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์โดยไม่ชักช้า และการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างถูกต้อง; การกำหนดจรรยาบรรณหรือระเบียบวินัยภายในบริษัทเป็นวิธีการที่ได้ผลในการจัดการกับพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมและการสร้างความตระหนักของพนักงานในการปฏิบัติตามกฎจราจร

### จากปี 2563 ถึงปี 2593 : สาระสำคัญและตัวชี้วัด

มีการกำหนดวิธีปฏิบัติภายในบริษัทในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง ภายในปี 2563 และถ่ายทอดประสบการณ์ไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำตามลำดับต่อไป; มีการพัฒนาแผนการฝึกอบรมกรณีพิเศษเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมถึงการฝึกภาคปฏิบัติในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป ในระยะแรกควรกำหนดให้ดำเนินการบนพื้นฐานของความสมัครใจ แล้วค่อยปรับเปลี่ยนเป็นภาคบังคับ ในขณะที่เดียวกันระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น

### แผนที่ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนระดับสากล (Global Road Map)

ในช่วงครึ่งแรกของศตวรรษที่ 21 สถานการณ์ในภาพรวมของความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกเป็นที่น่าหวั่นวิตกเป็นอย่างยิ่ง มีการประมาณการว่า ประชากรโลกประมาณ 75 ล้านคนเสียชีวิตและอีก 750 ล้านคนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดระยะเวลา 50 ปีที่ผ่านมาองค์การสหประชาชาติด้วยการสนับสนุนขององค์กรระหว่างประเทศอื่น ๆ กระตุ้นให้ประเทศทั่วโลกดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อลดจำนวนผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมักจะไม่มีภาระบวจากยอดรวมของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บทั้งหมดเป็นผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (Road Related Victims) จำนวนเท่าใด และไม่ค่อยจะกล่าวถึงอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องเกี่ยวกับการทำงาน (Work – Related Accidents) เป็นหัวข้อเรื่องเฉพาะเจาะจง

คำแถลงในข้อคิดขององค์การสหประชาชาติซึ่งได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการยอมรับว่า การแก้ไขวิกฤตการณ์ความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือและการสร้างเครือข่ายพันธมิตรจากทุกภาคส่วนทั้งในภาครัฐและเอกชนรวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคมจึงจะประสบผลสำเร็จ” เราเชื่อว่าการระดมการมีส่วนร่วมจากบริษัทเอกชนเป็นกุญแจสำคัญในการรับมือกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องเกี่ยวกับการทำงาน ดังนั้นเราจึงได้นำเสนอแผนที่ยุทธศาสตร์ระดับสากลซึ่งเราได้ร่วมกันจัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในช่วงทศวรรษที่กำลังจะมาถึงและในช่วงทศวรรษต่อไป

ด้วยการมองไปข้างหน้าถึงปี 2563,2573,2583,และปี2593 คณะทำงานได้กำหนดเครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมายหรือวิธีดำเนินการและเป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้องสำหรับแต่ละทศวรรษ เป้าประสงค์ดังกล่าวได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนดังนี้ ตรึงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำงานให้คงที่ภายในปี 2563 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากสาเหตุดังกล่าวลงเหลือร้อยละ 50 ภายในปี 2573 และลดลงให้ได้มากกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2583 และในที่สุดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำงานลดลงเท่ากับศูนย์ (Zero Work Related Road Deaths) ภายในปี 2593

## ฐานรองรับการดำเนินงาน : การประสานงานระหว่างประเทศ

### เครื่องมือเพื่อบรรลุเป้าหมาย

ก่อนที่จะดำเนินการใดๆ จำเป็นต้องมีความเห็นที่พ้องกันของทุกฝ่ายเกี่ยวกับคำจำกัดความของคำว่า “การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน” (Work Related Road Deaths) ซึ่งรวมถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในระหว่างเดินทางไปทำงานและกลับบ้าน ทั้งนี้เพื่อช่วยให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

หากปราศจากเงินทุนสำหรับดำเนินกิจกรรมที่พอเพียงแล้วก็ไม่สามารถทำงานให้สำเร็จได้ ดังนั้น จำเป็นต้องมีการประเมินความต้องการทางการเงิน การติดตามผลการใช้จ่ายเงินทุนและการหาเงินทุนศตวรรษต่อศตวรรษ; ด้วยการสนับสนุนจากองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง สัมมนาใหญ่แห่งสหประชาชาติระดับภูมิภาคและเอชเอ็นไอให้การสนับสนุนเงินทุนและได้จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อทำหน้าที่ระดมเงินทุนจากประเทศต่างๆและจากผู้บริจาคภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากมูลนิธิการกุศลและผู้ใจบุญ

ขั้นตอนต่อไปคือให้การสนับสนุนการสร้างความตระหนักให้กับบุคคลทั่วไปและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ที่มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง; บริษัทเอกชนจำเป็นต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายในระดับสูง เพราะมีส่วนต้องรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทเอกชนมีข้อได้เปรียบหลักอยู่ 2 ประการในการกำหนดลำดับความสำคัญของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานและความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล ข้อได้เปรียบประการแรกคือ บริษัทเอกชนมีพลังทางการเมืองสูงและสามารถกระตุ้นเตือนผู้นำทางการเมืองให้เร่งรัดการดำเนินการ ประการที่สอง บริษัทเอกชนสามารถสร้างความตระหนักให้กับสาธารณชนได้อย่างกว้างขวางโดยการให้ความรู้แก่พนักงานของบริษัท (รวมไปถึงพนักงานบริษัทที่เป็นสาขาและพนักงานบริษัทคู่สัญญา) ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรส่วนใหญ่ส่วนหนึ่งของประชากรโลก ในการดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องกระตุ้นให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทมีความตระหนักถึงประเด็นความปลอดภัยทางถนนและการปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนตลอดถึงความปลอดภัยในการประกอบธุรกิจของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

การเพิ่มจำนวนบริษัทเอกชนที่อุทิศตนให้กับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จในการสนับสนุนของภาคเอกชน ในปัจจุบันมีองค์กรเอกชนจำนวนมากกำลังดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน องค์กรเหล่านี้ประกอบด้วยกลุ่มบริษัทเอกชนที่ทำงานร่วมกัน ตัวอย่างเช่น องค์กรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางถนนสากล (Global Road Safety Initiative : GRSI) และเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Network Employers for Traffic Safety : NETS) ที่สมาชิกประกอบด้วยบริษัทต่างๆ ที่อุทิศตนเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในขณะที่กำลังทำงานหรือหลังจากทำงานแล้วเสร็จ การขยายจำนวนสมาชิกของกลุ่มบริษัทเอกชนที่อุทิศตนเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนทำให้การสนับสนุนของบริษัทเอกชนมีความคืบหน้าและช่วยให้มีการพัฒนาคำแนะนำในการดำเนินงาน นอกจากนี้การดำเนินการตามระบบมาตรฐาน ISO 39001 เป็นวิธีการที่ทำให้เกิดการยอมรับแนวทางการดำเนินการร่วมกันเนื่องจากมาตรฐานดังกล่าวครอบคลุมถึงคำจำกัดความและแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง

ความเชื่อที่ว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้นั้น เป็นความเชื่อที่ผิดโดยสิ้นเชิง จากกรณีศึกษาธุรกิจทำให้บริษัทเอกชนจำนวนมากมายอมรับว่าการปรับปรุงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานช่วยทำให้เกิดผลเชิงบวกต่อบริษัท ตัวอย่างเช่น สามารถลดการสูญเสียวันทำงานของพนักงานในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน ลดต้นทุนที่เกิดจากความเสียหายของทรัพย์สินของบริษัทและค่าใช้จ่ายในการประกันภัย

ประการสุดท้าย คือ การติดตามและประเมินผลซึ่งเป็นกุญแจสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังขาดข้อมูลที่ตรงประเด็น และระบบการติดตามและประเมินผลที่มีอยู่ไม่ได้นำเกณฑ์อายุของผู้ขับขี่ยานพาหนะเข้ามาพิจารณา กลุ่มผู้ศึกษาเปรียบเทียบของเครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการจราจรได้ดำเนินการสร้างฐานข้อมูลและระบบการวัดระดับความปลอดภัยทางถนนซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นแบบอย่างได้ การพัฒนาระบบมาตรวัดเพื่อวัดระดับความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่ยานพาหนะ และคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## เป้าหมาย

จากปี 2563 เป็นต้นไปมีการใช้เงินทุนเพื่อปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไป และเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานเพิ่มมากขึ้น ในช่วงปี 2563 บริษัทเอกชนใช้จ่ายงบประมาณจำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อดำเนินการดังกล่าว ในบางประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหภาพยุโรปมีการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อการปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก บริษัทขนาดใหญ่ประมาณ 200 บริษัทปฏิบัติตาม

ข้อเสนอแนะที่ปรากฏอยู่ในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ภายในปี 2573 ภาคเอกชนใช้จ่ายงบประมาณจำนวน 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน และเพิ่มขึ้นเป็น 1500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2593 ประชาชนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ไม่สามารถจะรับได้ ตามหลักปฏิบัติและความเชื่อโดยทั่วไปถือว่าบุคคลทุกคนต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน; การรวมกลุ่มของบริษัทชั้นนำของโลกที่มีชื่อปรากฏอยู่ในบัญชีรายชื่อฟอร์จูน 500 ทั้งหมดแสดงให้เห็นถึงพันธกิจที่มีความมั่นคงของกลุ่ม ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะขององค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration : UNRSC)

## เสาหลัก 1- การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

### การดำเนินงาน

การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถจะประสบความสำเร็จได้หากปราศจากกลยุทธ์ที่ครบวงจรซึ่งควบคุมดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับสูงขององค์กรหรือผู้บริหารสูงสุดที่สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากการทำงาน; ในแต่ละบริษัทมีการแต่งตั้ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” (Safety Champion) พร้อมทั้งจัดลำดับตำแหน่งนี้ให้อยู่ในระดับสูงภายในบริษัท เพื่อทำหน้าที่รายงานประเด็นความปลอดภัยทางถนนต่อผู้บริหารระดับสูงและเพื่อแสดงให้เห็นว่าบริษัทถือว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญสูงภายในบริษัท; การเพิ่มจำนวนผู้เชี่ยวชาญทางด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อร่วมกันเสริมสร้างความตระหนักของสาธารณชน

ด้วยการสนับสนุนจากบริษัทเอกชน ได้มีการจัดทำกลยุทธ์ที่ครบวงจรและมีความสอดคล้องกันทุกด้าน รวมไปถึงการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนเกี่ยวกับเงินทุน การกำหนดเป้าประสงค์เกณฑ์มาตรฐานและวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล; ในขณะเดียวกันมีการเลือกใช้ “วิธีดำเนินการที่ประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็ว” (Quick Winner Approach) เมื่อใดก็ตามที่เป็นไปได้ โดยการจัดทำโครงการขนาดเล็กที่ทำได้โดยง่าย มีความเป็นไปได้และง่ายต่อการทำเลียนแบบในประเทศต่างๆ และสามารถเห็นผลกระทบได้ชัดเจนทันที; โครงการที่ประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็ว (Quick Winner Project) เป็นส่วนเติมเต็มของการดำเนินโครงการระยะยาว เนื่องจากโครงการที่ประสบผลสำเร็จอย่างรวดเร็วให้ผลตอบแทนทันทีและช่วยให้กำลังใจที่จะพยายามอย่างต่อเนื่องจนประสบผลความสำเร็จ และการนำรูปแบบตัวอย่างไปใช้ให้เป็นประโยชน์อย่างกว้างขวาง

การให้การสนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน มีการกำหนดมาตรฐานและการปรับปรุงระบบการรวบรวมข้อมูล มีการระดมการมีส่วนร่วมของบริษัทเอกชนและองค์กรประชาคมเพื่อเป็นหลักประกันในการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ในช่วงเวลาของการเปลี่ยนผ่านในแต่ละทศวรรษ การเชื่อมโยงระหว่างนักลงทุนภาคเอกชนกับหน่วยงานของรัฐในฐานะ

พันธมิตรที่ต่างฝ่ายต่างได้รับผลประโยชน์ (Win-Win Partnership) บริษัทเอกชนสร้างหลักประกันในความปลอดภัยของพนักงานและให้การสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

รัฐบาลได้รับประโยชน์จากการใช้วิธีดำเนินการมุ่งเน้นธุรกิจในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ใช้ผลสำเร็จและการติดตามผลเป็นฐาน มีการจัดตั้งองค์การระดับโลกเพื่อทำหน้าที่ประสานงานในการให้การรับรองและส่งเสริมให้นำกลยุทธ์นี้ไปใช้กันอย่างกว้างขวาง; การดำเนินการขององค์กรดังกล่าวนี้ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานหลักในระดับประเทศ; การให้การสนับสนุนความร่วมมือระหว่างบริษัทเอกชนนั้น มีการกระตุ้นให้บริษัทเอกชนให้ความสำคัญกับความร่วมมือระหว่างกันเหนือการแข่งขันเชิงธุรกิจเพื่อให้ความพยายามร่วมกันในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนมีพลังมากขึ้น

มีการศึกษาวิจัยสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเนื่องเกี่ยวกับการทำงานในภูมิภาคต่างๆของโลกเพื่อหาทางแก้ไขปัญหที่ประเทศต่างๆเผชิญอยู่; ทุกบริษัทปฏิบัติตามกฎข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและกำหนดนโยบายความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ยานพาหนะหากเกี่ยวเนื่องกัน; กลุ่มเครือข่ายบริษัทเอกชนอย่างเช่น เครือข่ายนายจ้างเพื่อความปลอดภัยทางถนน (NETS) สร้างรูปแบบจำลองทางธุรกิจที่สามารถนำไปใช้งานได้ง่ายเพื่อเป็นแบบตัวอย่างในการบริหารและติดตามพิักัดตำแหน่งของยานพาหนะ; ภาคธุรกิจการขนส่งนำมาตราฐานความปลอดภัยในการขนส่งทางบกอย่างเช่น มาตรฐาน ISO 39001 มาใช้และปฏิบัติตามมาตรฐานโดยเคร่งครัด

หน่วยงานภาครัฐกำหนดให้บริษัทรับเหมางานของภาครัฐปฏิบัติตามมาตรฐานสากลเพื่อความปลอดภัยทางถนนตามที่กำหนดไว้ในประกาศประกวดราคา และการลงนามในสัญญาว่าจ้าง; นอกเหนือจากนี้ บริษัทเอกชนต้องกระตุ้นให้พนักงานเลือกใช้วิธีการขนส่งทางเลือกที่มีความปลอดภัยที่สุดเมื่อไหร่ก็ตามที่เป็นไปได้

## เป้าหมาย

ภายในปี 2563 มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อเป็นหลักประกันว่าทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องยังยึดมั่นในความคิตรีเริ่มสร้างสรรค์และภาระผูกพันที่เกิดขึ้นจากการประชุมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและคงไว้จนถึงปี 2563 และปีต่อไป; บริษัทจำนวน 200 บริษัทแต่งตั้งพนักงานเป็น “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” เพื่อทำให้มั่นใจถึงความเชื่อมโยงระหว่างการดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของบริษัทกับข้อเสนอแนะและวัตถุประสงค์ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน; ฝ่ายการเมืองยอมรับในลำดับความสำคัญของประเด็นและมีบุคคลที่มีอำนาจทางการเมืองสูงสุดดูแลรับผิดชอบเพื่อเป็นหลักประกันในความต่อเนื่องของลำดับความสำคัญดังกล่าว; ในขณะที่เดียวกันมีการระดมความร่วมมือจากภาคประชาคมอย่างสอดคล้อง



กันทั่วโลกผ่านทางองค์กรต่างๆเช่น องค์กรสากลเพื่อความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Partnership : GRSP) และองค์กรแม่ข่าย สหพันธ์สภาอากาศสากลและสหพันธ์เลี้ยววงเดือนแดงระหว่างประเทศและสภาอากาศและสภาเลี้ยววงเดือนแดงของประเทศต่างๆ ; การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์การสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงานจากทั้งภาครัฐและเอกชนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ; องค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีองค์กรสมาชิกจากทุกภาคส่วนได้รับการยอมรับว่าเป็นองค์กรเสริมของรัฐในหลายประเทศ; มีการจัดตั้งองค์กรนำเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนใน 20 ประเทศ; องค์กรภาครัฐและเอกชนจำนวนมากประสบความสำเร็จในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานประจำลงเหลือเท่ากับศูนย์อย่างต่อเนื่องโดยการนำเอามาตรฐานสากล ISO 39001 มาประยุกต์ใช้; มีบริษัทประมาณ 1 แสนบริษัทนำเอามาตรฐานสากลดังกล่าวมาใช้และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด; นอกจากนี้มีการวางระบบการบริหารจัดการฝูงยานพาหนะในบริษัทต่างๆประมาณ 1 แสนบริษัท

ในทศวรรษต่อไปมีการจัดตั้งองค์กรนำเพื่อกำกับดูแลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำ จำนวน 40 ประเทศ; องค์กรความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีองค์กรสมาชิกจากภาครัฐ เอกชนและประชาคมกลายเป็นบรรทัดฐานในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนและได้รับการยอมรับว่าเป็นหลักประกันความต่อเนื่องและยั่งยืนทางการเมืองของประเด็นความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล; บริษัทเอกชนขนาดใหญ่เผยแพร่วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดให้บริษัทในเครือทั่วโลกนำไปใช้; ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของมาตรฐานสากล ISO 39001 เป็นระบบบริหารเพียงระบบเดียวที่บริษัทหลายแสนแห่งใช้และมีการนำไปประยุกต์ใช้ในเมืองใหญ่หลายเมือง; แนวทางการยึดหลักความปลอดภัยไว้ก่อน (Safety-First Approach) ได้รับการยอมรับว่าเป็นบรรทัดฐานสำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ภายในปี 2583 มีการจัดตั้งองค์กรนำในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำที่ได้้นำเอาวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดไปประยุกต์ใช้เพิ่มขึ้นอีก 60 ประเทศ

ในช่วงเวลาปลายทศวรรษทุกประเทศทั่วโลกมององค์กรนำเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนเป็นของตนเอง และมีศักยภาพในการบริหารจัดการด้วยตนเอง; ระดับคุณภาพการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนสามารถเทียบได้กับระดับความปลอดภัยของเครื่องบินหรือโรงงานอุตสาหกรรม; ทุกบริษัทนำรูปแบบกรณีศึกษาเชิงธุรกิจไปปรับใช้; ทุกบริษัททั่วโลกดำเนินการตามมาตรฐาน ISO 39001 และวางระบบการบริหารจัดการฝูงยานพาหนะ; บริษัทที่ได้รับการจัดอันดับเป็นบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในบัญชี Fortune 500 ทุกบริษัทกำหนดตำแหน่ง “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน” ในบริษัท

## เสาหลัก 2 – สภาพถนนและระบบการขนส่งทางบกที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

### การดำเนินงาน

โครงการพื้นฐานทางถนนและองค์ประกอบของถนนที่ได้รับการบำรุงรักษาเป็นอย่างดีเป็นสิ่งเสมือนเครื่องมือสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน..... ถ้าหากคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักในการออกแบบ การก่อสร้างและการบำรุงรักษา ตัวอย่างเช่น การแบ่งแยกพื้นที่การจราจรสำหรับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่หลากหลาย (โดยการก่อสร้างทางต่างระดับหรืออุโมงค์ลอดทางด่วน) สามารถช่วยลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บได้มากเพราะสามารถป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนแอได้ ขั้นตอนแรกที่ต้องดำเนินการคือการโน้มน้าวประเทศต่างๆ ให้ปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล มีการส่งเสริมรูปแบบของถนนที่มีความปลอดภัยให้แพร่หลายโดยวิธีการต่างๆ เช่น สนับสนุนให้มีคำนึงถึงความปลอดภัยทางด้านการวิศวกรรมจราจรในการออกแบบถนนโดยการบรรจุไว้ในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์: การระบุจุดอันตรายบนถนนและดำเนินการตรวจสอบถนนทั้งหมดอย่างสม่ำเสมอตามรูปแบบที่องค์กรสากลด้านการประเมินระดับความปลอดภัยทางถนนกำหนด (International Road Assessment Programme : IRAP) โดยการทำงานร่วมกับองค์กรภาครัฐและองค์กรเอกชน; องค์กรตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนระหว่างประเทศดำเนินการตรวจสอบ จัดฝึกอบรมและให้ความช่วยเหลือทางวิชาการด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน; มีการให้การสนับสนุนทางวิชาการแก่ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำในการวางแผนและในการก่อสร้างถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น; มีการยอมรับว่าการประเมินความปลอดภัยทางถนนเป็นกระบวนการพลวัตที่ทำให้มีโอกาสได้เรียนรู้และโอกาสที่จะกำหนดวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนมากกว่าเป็นกระบวนการจับผิดเพื่อลงโทษ

บริษัทเอกชนกระตุ้นให้มีการวางแผนการเดินทางเพื่อลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย; พนักงานบริษัทได้รับการกระตุ้นให้ใช้ระบบการขนส่งในเขตเมืองที่ยั่งยืน (Sustainable Urban Transportation) หรือเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินทาง(Modal Shift) หากมีโอกาส; บริษัทเอกชนลงทุนในกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นประโยชน์ต่อทุกคน; เป็นที่แน่นอนว่ามีความเร่งด่วนในการตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นภายในเขตเมือง ในขณะเดียวกันมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน; การขับรถยนต์บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักอีกปัจจัยหนึ่ง เราสามารถลดความเสี่ยงนี้ได้โดยการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ และการก่อสร้างช่องทางพิเศษสำหรับรถจักรยาน และทางเดินสำหรับคนเดินเท้า

### เป้าหมาย

ภายในปี 2563 ประเทศต่างๆตัดโอนวงเงินร้อยละ 10 ของงบลงทุนโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อใช้ในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน; ผู้สนับสนุนทางการเงิน

ตั้งประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นเงื่อนไขสำหรับการลงทุนโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนน; อีกหลายปีต่อมาขอวงเงินที่ตัดโอนไปเพื่อใช้ในการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 15; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำระงับปัจจัยเสี่ยงและดำเนินแก้ไขความเสี่ยงได้อย่างถูกต้องเหมาะสม โดยเฉพาะในประเทศที่มีการเผยแพร่แนวทางการดำเนินการปรับปรุงสภาพถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น; หน่วยงานที่ทำหน้าที่วางแผนถนนให้การสนับสนุนหลักการการแบ่งพื้นที่ถนนสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทต่างๆ; ประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของการออกแบบถนนและการบริหารจัดการเครือข่ายถนนภายในปี 2583; มีระบบการขนส่งภายในเมืองแบบบูรณาการให้บริการสำหรับทุกคน

### เสาหลัก 3- ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

#### การดำเนินงาน

ผู้ผลิตยานพาหนะยึดมั่นต่อมาตรฐานส่วนรวม มีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยภายในยานพาหนะใหม่ทุกคัน; นอกเหนือจากนี้มีการตกลงยอมรับกระบวนการทดสอบระดับความปลอดภัยของยานพาหนะอย่างเช่น โครงการขององค์กรอิสระด้านทดสอบระดับความปลอดภัยของยานยนต์ที่ผลิตใหม่ (New Car Assessment Programme : NCAP) ซึ่งช่วยให้ผู้บริโภคและผู้จัดการจัดการฝูงยานพาหนะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะที่ถูกต้องสมบูรณ์; สาธารณชนมีอำนาจในการทวงถามถึงเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงสุดจากผู้ผลิตสินค้า; ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทำเป็นตัวอย่างในการใช้ระดับความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นเกณฑ์ในการเลือกซื้อยานพาหนะใหม่; การตอบสนองความต้องการเทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะได้รับการปรับให้เข้ากับบริบทของแต่ละประเทศ; ด้วยการโน้มน้าวของบริษัทเอกชนได้มีการกำหนดเกณฑ์ความปลอดภัยขั้นต่ำของยานพาหนะมือสองที่ได้รับการอนุญาตให้นำเข้า; ไม่ควรอนุญาตให้นำเข้ายานพาหนะที่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำ ดังนั้น จึงควรห้ามการซื้อขายยานพาหนะดังกล่าว

#### เป้าหมาย

ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดนำมาตราฐานสากลด้านความปลอดภัยของยานพาหนะไปปรับใช้ภายในปี 2563 ในขณะที่เดียวกันมีการดำเนินการเปรียบเทียบมาตรฐานการให้คะแนนความปลอดภัยของยานพาหนะให้สอดคล้องกัน ซึ่งจะนำไปสู่การนำเอาวิธีการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์ที่มีอยู่อย่างเช่น โครงการทดสอบขององค์กรอิสระด้านการทดสอบระดับความปลอดภัยของรถยนต์ที่ผลิตใหม่ (New Car Assessment Programme: NCAP) หรือโครงการอื่นที่คล้ายกันไปใช้

อีกทศวรรษต่อมาจะมีการปรับมาตรฐานการให้คะแนนระดับความปลอดภัยของยานพาหนะให้สอดคล้องกันทั่วโลกและประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางนำเอามาตรฐานดังกล่าวนี้ไปใช้กับยานพาหนะทุกคัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีการกำหนดให้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นภาคบังคับ ตัวอย่างเช่น ยานพาหนะทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย มิฉะนั้นจะถูกห้ามนำมาวิ่งบนถนนสาธารณะ

#### เสาหลัก 4 – ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

##### การดำเนินงาน

นอกเหนือจากการยึดมั่นและการดำเนินการตามกฎหมายข้อบังคับและข้อตกลงระหว่างประเทศแล้ว ทุกประเทศจำเป็นต้องมีกฎหมายและมาตรฐานเพื่อใช้ในการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักที่ระบุไว้ในรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกขององค์การอนามัยโลก; การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานนั้น จำเป็นต้องมีการสร้างความตระหนักต่อความเสี่ยงดังกล่าว; บริษัทเอกชนดำเนินการกำหนดนโยบายภายในและจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อให้คำแนะนำที่ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้ความเร็ว การใช้เข็มขัดนิรภัย การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และสารเสพติด การใช้หมวกนิรภัย การเสียมาริและมีอาการล่าในระหว่างขับขี่ยานพาหนะ ฯลฯ นอกจากนี้บริษัทยังได้กำหนดระบบการให้รางวัลและการลงโทษเป็นมาตรการเสริมเพื่อสนับสนุนแนวทาง “ความอดทนต่อการกระทำผิดเท่ากับศูนย์” ของบริษัท; การจูงใจให้พนักงานบริษัททุกคนยึดมั่นและปฏิบัติตามนโยบายและคู่มือวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดได้สำเร็จ เป็นการก้าวไปสู่การทำให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานกลายเป็นเรื่องปกติวิสัย และเป็นคุณประโยชน์ที่ควรได้รับการสนับสนุน

เพื่อเป็นการพัฒนาทักษะในการขับขี่ยานพาหนะและพฤติกรรมความรับผิดชอบ นายจ้างจัดโครงการฝึกอบรมให้กับพนักงานบริษัททุกคน และขยายกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมถึงสมาชิกครอบครัวของพนักงาน ลูกจ้างของบริษัทคู่สัญญาและชุมชนในที่สุด

##### เป้าหมาย

มีการออกกฎข้อบังคับการใช้เข็มขัดนิรภัยภายในปี 2563; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงออกกฎหมายบังคับให้ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับที่สูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับรถภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ของบริษัททุกคัน การติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำขึ้นอยู่กับความสมัครใจของเจ้าของผู้ขายยานพาหนะ; บริษัทประมาณ 100,000 แห่งตั้งมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักและนำมาตรฐานไปปฏิบัติ

อีกหลายปีต่อมา ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดที่องค์กรอนามัยโลกกำหนดไปปรับใช้; จากความพยายามอย่างต่อเนื่องทำให้ร้อยละ 70 ของบริษัททั่วโลกมีนโยบายเกี่ยวกับใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย

ภายในปี 2583 ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำประสบความสำเร็จในการปรับใช้วิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด ประเทศเหล่านี้ออกกฎข้อบังคับให้ติดตั้งระบบจำกัดความเร็วภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้ยังมีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสตาร์ทเครื่องได้หากดื่มสุราในระดับที่สูงกว่าระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับรถภายในยานพาหนะเชิงพาณิชย์; ทุกประเทศดำเนินการสอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมายและนำมาตราฐานและนโยบายของประเทศไปปฏิบัติ

## เสาหลัก 5 – การปรับปรุงการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนกันให้ดีขึ้น

### การดำเนินงาน

เมื่อเกิดอุบัติเหตุพนักงานขับรถเป็นบุคคลที่อยู่ในพื้นที่ที่เกิดเหตุและควรทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้นในสถานการณ์ฉุกเฉิน (First Responder) ถ้าหากบุคคลเหล่านี้ได้รับการฝึกอบรมเป็นอย่างดี พวกเขาสามารถทำหน้าที่แจ้งหน่วยฉุกเฉินและให้การช่วยเหลือปฐมพยาบาลขั้นพื้นฐาน ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสการรอดชีวิตให้กับผู้ได้รับบาดเจ็บได้; บริษัทต่างๆ ใช้วิธีการวางแผนการเดินทางเป็นเครื่องมือในการเพิ่มความปลอดภัยให้กับพนักงานขับรถ การติดตั้งอุปกรณ์การสื่อสารและให้รายชื่อบุคคลหรือหน่วยงานที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉินแก่พนักงานขับรถ; ภายในยานพาหนะของบริษัททุกคันมีกระเป๋าอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและยาที่มีมาตรฐานประจำรถ

เนื่องจากบางประเทศขาดงบประมาณในการปรับปรุงการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล บริษัทเอกชนควรทำการลงทุนด้านสถานพยาบาลในประเทศที่ไม่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะดำเนินการด้วยตนเอง

เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถชนกันในขณะทำงานจำเป็นต้องจัดทำแผนประกันอุบัติเหตุทางถนนระดับสากล (Global Road Insurance Plan) แผนดังกล่าวนี้ต้องครอบคลุมถึงค่าดูแลสุขภาพในโรงพยาบาล และค่าบริการฟื้นฟูสมรรถภาพพร้อมทั้งการส่งเสริมการกลับเข้าไปทำงานในสถานประกอบการอีก; “โครงการช่วยเหลือลูกจ้าง” (Employer Assistance Programs : EAP) ซึ่งเป็นโครงการที่นายจ้างจัดทำเพื่อผลประโยชน์ของลูกจ้างควบคู่กับการประกันภัย เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้บรรดาลูกจ้างได้ อย่างไรก็ตามวิธีดำเนินการยังคงขาดความสมบูรณ์เพราะไม่มีการวิเคราะห์อุบัติเหตุรถชนกันที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน เพื่อที่จะประเมินสาเหตุรากเหง้าของอุบัติเหตุรถชนกัน และเพื่อหาวิธีแก้ไข การรายงานและการติดตามผลโดยอาศัยเกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดเป็นฐานเป็นเครื่องมือที่จำเป็นในการระบุข้อบกพร่องและโอกาสเพื่อการปรับปรุงให้ดีขึ้น

## เป้าหมาย

จากปี 2554 ถึงปี 2563 อัตราการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุรถชนกันในระหว่างนำส่งโรงพยาบาลลดลงร้อยละ 50; มีบริษัทเอกชนทำการลงทุนด้านระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาลและระบบการดูแลรักษาภายในโรงพยาบาลในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำที่ภาครัฐไม่มีงบประมาณเพียงพอ; บริษัทเอกชนกำหนดขั้นตอนปฏิบัติการในการเผชิญกับสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นการภายใน; ในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับสูง มีมาตรการบังคับให้บริษัทจัดทำโครงการฝึกอบรมเพิ่มทักษะให้กับพนักงานขับรถ; บริษัทเอกชนจัดทำโครงการช่วยเหลือลูกจ้างเพื่อส่งเสริมพนักงานที่ทุพพลภาพและบาดเจ็บกลับเข้าทำงานอีก; ร้อยละ 50 ของพนักงานที่ทุพพลภาพสามารถกลับเข้าทำงานในสถานประกอบการเดิมอีกหลังจากประสบอุบัติเหตุรถชนกัน

ภายในปี 2573 บริษัทเอกชนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางสามารถกำหนดนโยบายภายในได้ โดยอาศัยการเรียนรู้จากประสบการณ์ของประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูง บริษัทเอกชนดำเนินลงทุนพัฒนาระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บที่มีอยู่เดิมอย่างต่อเนื่อง

อีกทศวรรษต่อมาโครงสร้างพื้นฐานด้านการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางและระดับต่ำทั่วโลกได้รับการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น; ประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับปานกลางมีมาตรการบังคับให้บริษัทเอกชนกำหนดนโยบายภายในของบริษัท; การกำหนดนโยบายภายในของบริษัทเอกชนในประเทศที่มีรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลอยู่ในระดับขึ้นอยู่กับความสมัครใจของแต่ละบริษัทและมีการนานโยบายที่กำหนดไว้ไปปฏิบัติอย่างแพร่หลาย

ภายในปี 2593 จากการช่วยเหลือขององค์กรเอกชนและองค์กรระหว่างประเทศทำให้ระบบการดูแลรักษาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสได้ ร้อยละ 75 ของพนักงานที่ทุพพลภาพสามารถกลับเข้าทำงานในสถานประกอบการเดิม

## หมายเหตุสรุป

โดยการจัดทำร่างแผนที่ยุทธศาสตร์นี้ คณะผู้จัดทำมีความตั้งใจแสดงให้เห็นถึงวิธีการที่จะมีอนาคตที่ดีกว่า ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ทุกฝ่ายมีความหวังใจต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนเหนืออื่นใดและเป็นช่วงเวลาที่ไม่มีใครที่ต้องเสียชีวิตในขณะที่กำลังเดินทางไปทำงานหรือในขณะที่กำลังทำงานอีกต่อไป; โดยการบรรยายสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้เป็นเหมือนความเป็นจริงในปัจจุบัน คณะผู้จัดทำตั้งใจแสดงให้เห็นว่าวิสัยทัศน์ของเรามีความสมเหตุสมผล สามารถนำไปปฏิบัติให้เป็นผลสำเร็จได้ ไม่ว่าจะท่านจะมีอาชีพหรือมีสถานภาพทางสังคมอย่างไร เช่น เป็นนายจ้างหรือผู้บริหารระดับสูงของบริษัท เจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ ผู้แทนขององค์กร หรือประชาชน

ทั่วไป; ท่านยังเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในฐานะคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน คนขับจักรยานยนต์ หรือเป็นผู้ขับรถยนต์ หรืออาจจะเป็นทั้ง 4 สถานะ ดังนั้น ความวิตกกังวลของเราคือความวิตกกังวลของท่านเช่นกัน พวกเราซึ่งเป็นคณะทำงานเฉพาะกิจขอเชิญท่านเดินตามเส้นทางที่เราเตรียมไว้ให้และร่วมกันเปลี่ยนวิสัยทัศน์นี้ให้เป็นความจริงในอนาคต

-----

แปลโดย นายสุพร รัตนาคินทร์  
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านสาธารณสุข  
วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย