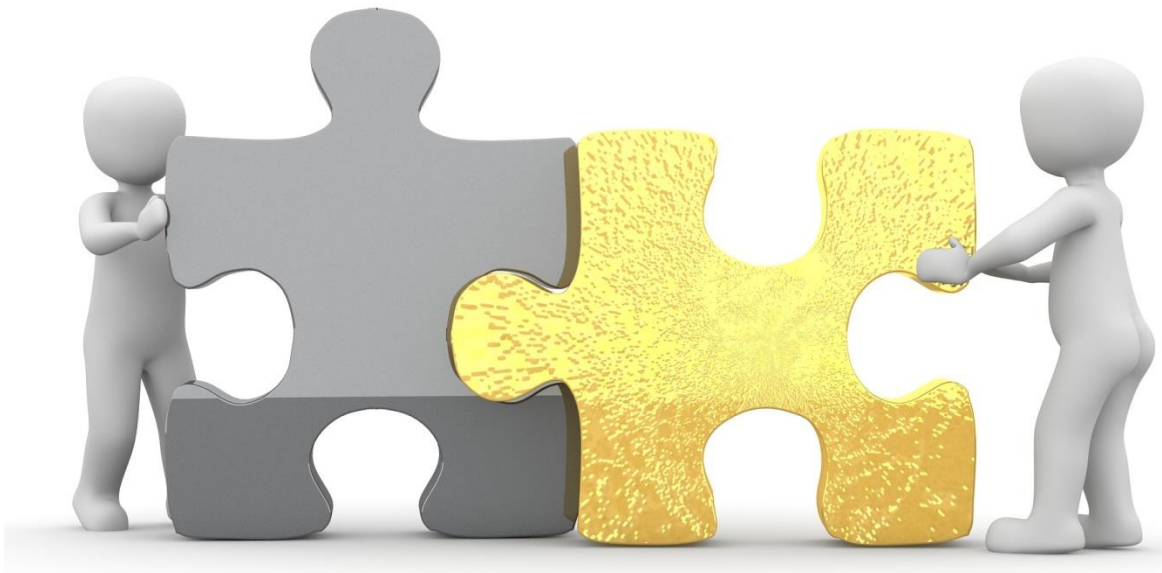


คู่มือพี่เลี้ยง สอจร. เล่ม 2



บรรณานุกรม คู่มือพีเลียง สอจร. เล่ม 2

ที่ปรึกษา

- | | | |
|---------------|--------------|------------------------------------|
| 1. นพ.วิทยา | ชาติบัญชาชัย | ประธาน คณะทำงาน สอจร. |
| 2. นพ.วิวัฒน์ | ศัตมโนชญ์ | รองประธาน คณะทำงาน สอจร. |
| 3. นพ.ธนะพงศ์ | จินวงษ์ | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน |
| 4. ดร.दनัย | เรืองสอน | รองประธาน คณะทำงาน สอจร. |

คณะทำงาน

- | | | |
|-------------------|----------------|--------------------------------------|
| 1. รศ.นงลักษณ์ | สุพรรณไชยมาตย์ | ผู้ทรงคุณวุฒิ |
| 2. คุณศิริกุล | กุลเสียบ | รองประธาน คณะทำงาน สอจร. |
| 3. คุณนิตยาภรณ์ | สีหาบัว | เลขานุการ คณะทำงาน สอจร. |
| 4. คุณพรทิพภา | สุริยะ | นักวิชาการ สอจร. |
| 5. คุณสุพัตรา | สำราญจิตร | นักวิชาการ สอจร. |
| 6. คุณเปรมปรีดี | ชวนะนเรศเรษฐ | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง |
| 7. พ.ต.อ.อานนท์ | นามประเสริฐ | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน |
| 8. คุณพิมพ์จันทร์ | โพธิ์สว่าง | หัวหน้าภาคเหนือตอนบน |
| 9. คุณชินนุวัฒน์ | มณีศรีขำ | หัวหน้าภาคกลาง |
| 10. ดร.ดนุสดา | จามจรี | หัวหน้าภาคตะวันออก |
| 11. คุณอรชร | อัฐทวีลาภ | หัวหน้าภาคใต้ |
| 12. คุณอภิญา | มานิล | คณะทำงาน สอจร. |
| 13. คุณจริยาภรณ์ | วงศ์สีเทพ | คณะทำงาน สอจร. |

หน่วยงานที่จัดทำ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

หน่วยงานที่จัดพิมพ์ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

จำนวนพิมพ์ 500 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 1 สิงหาคม พ.ศ.2559

1. สถานการณ์	4
▪ อุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บ	4
▪ ความรุนแรง	6
▪ องค์ประกอบของอุบัติเหตุ	6
2. ทิศทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับนานาชาติ และระดับประเทศ	7
▪ มติจากสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนโลก	7
▪ สรุปลสาระสำคัญ “ปฏิญญาบราซิลเสีย”	15
▪ แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)	20
▪ แผนการดำเนินงานประจำปี 2558-2560 แผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนและภัยพิบัติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	20
▪ การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามบทบาทกระทรวงสาธารณสุข	25
3. การบริหารจัดการโครงการ /ระเบียบการเงิน /การรับทุน /การจัดทำรายงานโครงการ	27
4. ปฏิทินวันสำคัญที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	29
5. ภาคผนวก	30
▪ ภาคผนวก ก. แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดทั้งปี โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)	
▪ ภาคผนวก ข. มติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ ครั้งที่ 1/2559 (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559)	
▪ ภาคผนวก ค. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามบทบาท กระทรวงสาธารณสุข	
▪ ภาคผนวก ง. เส้นทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	

1. สถานการณ์ อุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บ¹

ในขณะที่รายงานล่าสุดขององค์การอนามัยโลกระบุว่าประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับสามของโลก ผลการทดลองเชื่อมโยงข้อมูลการเสียชีวิตจากหลายฐานชี้ชัดว่าประเทศไทยมีความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่แท้จริงมากกว่าที่เคยรับรู้กันมาในอดีตถึง 2 เท่า

ตัวเลขความสูญเสียที่แท้จริงจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เป็นปริศนาที่นักวิชาการพยายามหาคำตอบมาเป็นเวลานาน ทั้งจากการศึกษาวิจัยของกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับมหาวิทยาลัยควีนสแลนด์ เมื่อปี 2548 ที่อาศัยการสุ่มตัวอย่างทางสถิติคาดการณ์ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยน่าจะอยู่ที่ 25,136 คน มาจนถึงการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางสถิติขององค์การอนามัยโลกที่ระบุว่าตัวเลขผู้เสียชีวิตในปี 2553 สูงถึง 26,312 ราย โดยเมื่อเทียบกับจำนวนประชากรแล้ว จัดได้ว่าประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก ในขณะที่ระบบข้อมูลสถิติของหน่วยงานหลักยังคงรายงานตัวเลขการเสียชีวิตที่ต่ำกว่าและขัดแย้งกันอย่างมีนัยสำคัญเรื่อยมา เช่น ในปี 2555 สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงสาธารณสุขรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 14,059 และ 9,255 ราย ตามลำดับ

จนกระทั่งการทดลองเชื่อมโยงระบบข้อมูลการเสียชีวิตจาก 3 แหล่งที่สำคัญ ได้แก่ ตำรวจสาธารณสุข และประกันภัย ซึ่งริเริ่มโดยอนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมาตั้งแต่ปี 2556 ได้ปรากฏข้อเท็จจริงที่น่าเชื่อได้ว่าในช่วงปี 2554 ถึง 2556 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ยสูงถึง 22,052 คนต่อปี ตามลำดับ หรือเท่ากับว่ามีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยประมาณ 60 คนต่อวัน ใกล้เคียงกับตัวเลขการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อวันในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่ที่ยังรายงานโดยสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

ข้อค้นพบล่าสุดดังกล่าว มีนัยยะต่อการขับเคลื่อนนโยบายเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

1. ประเทศไทยมีความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่แท้จริงมากกว่าที่เคยรับรู้กันมาในอดีตถึง 2 เท่า
2. การดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้น มีความจำเป็นตลอดทั้งปี ไม่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น
3. การดำเนินมาตรการลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลอย่างเข้มข้นที่ผ่านมา น่าจะเกิดผลสัมฤทธิ์ระดับหนึ่ง หากพิจารณาว่าในช่วงเทศกาล 7 วันอันตราย มีปริมาณการเดินทางและพฤติกรรมเสี่ยงสูงกว่าช่วงเวลาปกติ และการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานทำให้การรายงานตัวเลขการเสียชีวิตใกล้เคียงข้อเท็จจริงมากกว่า
4. ควรสนับสนุนให้เกิดโครงสร้างการทำงานเชื่อมโยงระบบข้อมูลอย่างถาวร รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลย้อนหลังไปช่วงก่อนปี 2554 เพื่อคาดการณ์แนวโน้มสถานการณ์ที่แท้จริง สำหรับการปรับทิศทางและเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

1 ตัวชี้วัดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2555 – 2556 , มูลนิธิไทยโรดส์

ผลการศึกษาด้านจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย
เปรียบเทียบกับตัวเลขสถิติจากการรายงานของหน่วยงานหลัก

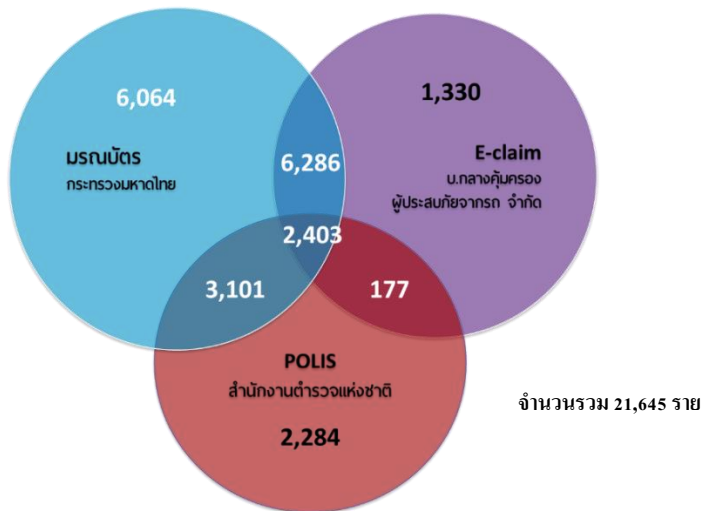
ปี 2548 - 2556



แหล่งข้อมูล

- ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ข้อมูลมรณะบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข (เฉพาะปี 2548 – 2552 ใช้ข้อมูลมรณะบัตรเพียงแหล่งเดียว)
- โครงการพัฒนาคุณภาพการดูแลสุขภาพการตายในประเทศไทย โดยกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับมหาวิทยาลัยควีนส์แลนด์ พ.ศ. 2548
- รายงาน Global Status Report on Road Safety โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization) พ.ศ. 2553
- การเชื่อมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหลายฐานข้อมูล (POLIS E-claim และมรณะบัตร) โดยคณะกรรมการด้านบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี 2556
จากการเชื่อมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหลายฐานข้อมูล



ที่มา: คณะอนุกรรมการด้านบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน²

ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ทั้งช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล โดยสถานการณ์ความรุนแรงมักกระจายอยู่รอบจังหวัดศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค รวมทั้งมีความแตกต่างกันตามสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนน

แนวโน้มสถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะถนนทางหลวงที่ตัวเลขดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิตยังคงทะยานเพิ่มสูงขึ้นอย่างน่าเป็นห่วง สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่การขับเคลื่อนมาตรการเฉพาะด้านเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางหลวง เช่น การจัดการความเร็ว การจัดการสภาพอันตรายข้างทาง ยังไม่บังเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน

ทั้งนี้ จากข้อมูลเปรียบเทียบในเชิงพื้นที่ตั้งแต่ปี 2551-2556 แสดงให้เห็นว่า ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มกระจายตัวอยู่รอบศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค ดังนั้น การดำเนินมาตรการเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ ควรมุ่งเน้นไปยังพื้นที่ดังกล่าว เช่น จังหวัดต่างๆ ที่อยู่โดยรอบเมืองใหญ่ของแต่ละภาค ซึ่งมักมีการเดินทางสัญจรทางไกลวิ่งผ่านและใช้ความเร็วสูง

นอกจากนั้น สภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากข้อมูลสถิติของกรมทางหลวงล่าสุดพบว่า ทางหลวง 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า มักเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงน้อยกว่าทางหลวง 2 ช่องจราจร ซึ่งอาจมีอุบัติเหตุเฉี่ยวชนในลักษณะประสานงาเกิดขึ้นได้ รวมถึงอุบัติเหตุรถตกข้างทางที่มีโอกาสเกิดขึ้นมากกว่า

องค์ประกอบของอุบัติเหตุ³

ผู้บาดเจ็บ: จากข้อมูลผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ 28 แห่ง (Hospital-based Injury Surveillance) ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2553 พบว่ามีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งรวมจำนวน 444,555 คน นับเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการบาดเจ็บทั้งหมด (ร้อยละ 47.31) โดยส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 72.56-74.89 ช่วงอายุที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด ได้แก่ 15-19 ปี (ร้อยละ 16.04-12.21) รองลงมาคือ 20-24 ปี (ร้อยละ 11.75-14.93) และเด็กต่ำกว่า 15 ปี (ร้อยละ 11.54-12.21) อาชีพของผู้บาดเจ็บรุนแรงสูงสุด คือ ผู้ใช้แรงงาน นักเรียน/นักศึกษา และทำสวน ทำนา ตามลำดับ และในผู้บาดเจ็บที่ทราบสถานะบทบาทของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่า เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 88.66 ผู้โดยสารร้อยละ 5.67 และคนเดินเท้าร้อยละ 5.67 โดยช่วงเวลาเกิดการบาดเจ็บสูงสุดเป็นช่วงเวลา 18.00-20.59 น. (ร้อยละ 21.58-22.71) รองลงมาคือ เวลา 15.00-17.59 น. (ร้อยละ 17.57-18.48) เวลา 21.00-23.59 (ร้อยละ 13.83-15.42)

ผู้เสียชีวิต: ผู้ชายมีส่วนการเสียชีวิตมากกว่าผู้หญิงประมาณ 3 เท่า (ชาย ร้อยละ 79 หญิง ร้อยละ 21) และช่วงอายุที่มีส่วนการเสียชีวิตมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ 25-34 ปี (ร้อยละ 17.67) 35-44 ปี (ร้อยละ 17.08) และ 45-54 ปี (ร้อยละ 16.50) และในผู้เสียชีวิตที่ทราบสถานะบทบาทของผู้ใช้รถใช้ถนน

2 ตัวชี้วัดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2555 – 2556 , มูลนิธิไทยโรดส์

3 การทบทวนและสรุปสถานการณ์สำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย เพื่อประกอบการจัดทำแผนงาน 3 ปีของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.), ศาสตราจารย์ พลบุรินทร์, วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย และธนะพงศ์ จินวงษ์

พบว่า เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 70.83 ผู้โดยสารร้อยละ 20.55 และคนเดินเท้าร้อยละ 8.62 โดยช่วงเวลาที่ มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดเป็นช่วงเวลา 18.00-20.59 น. (ร้อยละ 22.14) รองลงมา คือ เวลา 21.00-23.59 น. (ร้อยละ 15.80)

ความรุนแรงของอุบัติเหตุ: นับตั้งแต่พ.ศ. 2548 เป็นต้นมา ความรุนแรงของอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยค่าดัชนีความรุนแรงเพิ่มขึ้นจาก 10.54 (พ.ศ.2548) เป็น 14.05 (พ.ศ. 2555) แต่ดัชนีการเสียชีวิตลดลง จาก 0.37 (พ.ศ.2553) เป็น 0.27 (พ.ศ.2555) โดยช่วงเวลาที่สัดส่วนการตายต่อการบาดเจ็บสูงสุดเป็นช่วงเวลา 02.00-06.00 น.

ยานพาหนะ: แม้รถจักรยานยนต์จะมีสัดส่วนร้อยละ 35 ของการเกิดเหตุ แต่กลับมีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ ส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลมีสถิติอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับสอง มีสัดส่วนการเกิดเหตุร้อยละ 30 และมีผู้เสียชีวิตร้อยละ 12 สถิติดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตมากกว่ารถประเภทอื่นถึง 3.4 เท่า

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ประเภทยานพาหนะ	พ.ศ. 2554		พ.ศ. 2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จักรยานยนต์	5,710	40.69	5,798	41.24
รถเก๋ง	1,617	11.52	1,685	11.99
คนเดินเท้า	928	6.61	833	5.93
ปิกอัพ	278	1.98	329	2.34
จักรยาน	59	0.42	73	0.52
รถบรรทุกหนัก	62	0.44	68	0.48
รถบัส	38	0.27	42	0.30
สามล้อ	29	0.21	33	0.23
อื่นๆ	5,312	37.85	5,198	36.97

ที่มา: ข้อมูลใบมรณบัตรและสาเหตุการตาย

2. ทิศทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับนานาชาติ และระดับประเทศ

ระดับนานาชาติ

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

4 นางสาวสุนันทา วงศ์ชาติ วิทยาลัยวิทยาศาสตร์สาธารณสุข จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้แปล จัดทำโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

มีข้อพิจารณาจากเลขาธิการองค์การสหประชาชาติ และการส่งต่อรายงานการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลกและข้อเสนอแนะ ซึ่งประกอบไปด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ยืนยันมติที่ประชุม 70/1 ลงวันที่ 25 กันยายน 2558 ในหัวข้อเรื่อง การเปลี่ยนแปลงโลก : 2573 เรื่องการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป้าหมายสูงสุดคือการให้ “คน” เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอย่างยั่งยืน การดำเนินงานประเด็นนี้จะบรรลุวัตถุประสงค์ในปี 2573 ต้องเน้นและให้ความสำคัญกับปัญหาความยากจนของประชาชนทุกรูปแบบ ครอบคลุมทุกมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม หากดำเนินการ 3 ส่วนนี้ด้วยความสมดุลและบูรณาการ จะสร้างความสำเร็จให้กับเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (MDGs) ซึ่งเป็นความท้าทายอย่างยิ่งของโลกและจำเป็นต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ยืนยันมติที่ประชุม 69/313 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 เกี่ยวกับวาระการประชุมที่ Addis Ababa เอธิโอเปีย : การประชุมนานาชาติครั้งที่ 3 เรื่องการพัฒนาระบบการเงินและการคลัง ต้องสนับสนุนและส่งเสริมนโยบาย แผนปฏิบัติการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการยืนยันอย่างหนักแน่นบวกความมุ่งมั่นทางการเมืองที่เข้มแข็ง ในการรับมือกับความท้าทายของการจัดหาเงินทุน การสร้างและพัฒนาสภาพแวดล้อมทุกระดับ ภายใต้ความร่วมมือจากทั่วโลกอย่างเป็นทางการเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของวาระในการพัฒนาอย่างยั่งยืนในปี 2573
- นอกจาก 3 ประเด็นหลักที่ต้องดำเนินการแบบบูรณาการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนข้างต้นแล้ว การแจ้งให้ทราบถึงความสำคัญของเป้าหมายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เช่น เป้าหมาย ข้อ 3.6
- การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงครึ่งหนึ่งเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี 2563 และเป้าหมาย ข้อ 11.2 ในปี 2573 ต้องเข้าถึงความปลอดภัย การเตรียมความพร้อมในเรื่องการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน และต้องมีการขยายระบบดังกล่าว โดยต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้มีสถานะเปราะบาง (คนเดินเท้า คนชี่จักรยาน เด็ก ผู้หญิง ผู้พิการ และคนชรา) เพิ่มมากขึ้น
- ข้อสังเกต ปัจจุบัน การดำเนินงานทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2554 – 2563 ได้ดำเนินการมาครึ่งทางแล้ว และที่ผ่านมา การดำเนินงานได้มีการวางแผนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาโดยตลอด แต่ก็ยังไม่เพียงพอ เพราะในหลายๆ ประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา ปัญหานี้ยังคงเป็นปัญหาสำคัญทางด้านสาธารณสุข และขยายตัวเข้าไปเกี่ยวข้องกับประเด็นทางสังคมและเศรษฐกิจ ซึ่งประเด็นเหล่านี้มีผลกระทบต่อความสำเร็จในการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals, SDG.)
- การตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็น 3-5% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product, GDP) การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจึงเป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วน ดังนั้นการลงทุนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุถือเป็นเรื่องสำคัญต่อชีวิตประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศ
- การรับทราบถึงการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความเสมอภาคทางสังคม (Social Equity) เพราะส่วนใหญ่ผู้สูญเสียหรือผู้ได้รับผลกระทบจะเป็นกลุ่มผู้มีสถานะเปราะบางได้แก่ คนชี่จักรยาน คนชี่สามล้อ คนเดินเท้า ผู้โดยสารรถสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งมักจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบกับรายได้หากเกิดอุบัติเหตุกับกลุ่มคนดังกล่าว ฉะนั้น นโยบายความปลอดภัยทางถนนควรให้ความสำคัญและคำนึงถึงกลุ่มคนเหล่านี้ด้วยเพื่อความเสมอภาคทางสังคม

- การตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องคำนึงถึงความเท่าเทียมในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะและการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบสาธารณะ การเดินเท้า และการใช้รถจักรยานอย่างปลอดภัย
- การรับทราบถึงความสำคัญของการสร้างความเข้มแข็งขององค์กร และความร่วมมือระดับนานาชาติอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงความร่วมมือในระดับประเทศที่กำลังพัฒนา ความร่วมมือระดับไตรภาคี และความร่วมมือระหว่างองค์กรระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และพัฒนาในเรื่องความปลอดภัยทางถนนระหว่างกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี 2563 และบรรลุการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในปี 2573
- **จุดเน้น** ในขณะที่แต่ละประเทศมีความรับผิดชอบหลัก ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของตัวเอง และนโยบายระดับชาติ รวมถึงยุทธศาสตร์การพัฒนา อาจจะไม่สามารถเน้นในบริบทของการเข้าถึงเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ฉะนั้น การเงินและการคลังระหว่างประเทศ จึงมีบทบาทสำคัญในการช่วยเหลือและระดมทรัพยากรให้ประเทศนั้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ใน ประเทศที่ยากจน มีความเสี่ยงและมีทรัพยากรจำกัดที่สุด
- แม้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกในปี 2556 จะคงที่ แต่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนก็ยังคงสูงจนไม่สามารถยอมรับได้ เนื่องจากอุบัติเหตุเป็นสาเหตุหลักของการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยผู้เสียชีวิตทั่วโลกมีจำนวนมากกว่า 1.25 ล้านคน บาดเจ็บกว่า 50 ล้านคนต่อปี โดย 90% เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา และพบว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในเด็กและเยาวชนที่มีอายุระหว่าง 15 – 29 ปี
- การยอมรับบทบาทการนำของประเทศโอมานและรัสเซียในการดึงดูดความสนใจของประชาคมระหว่างประเทศ ให้สนใจในปัญหาวิกฤตความปลอดภัยทางถนนระดับโลก
- การยกย่องรัฐบาลของสหพันธรัฐรัสเซีย สำหรับการเป็นเจ้าภาพความปลอดภัยทางถนนในการประชุมระดับโลกครั้งแรกที่กรุงมอสโก เมื่อวันที่ 19 และ 20 พฤศจิกายน 2552 และรัฐบาลบราซิล ได้รับเป็นเจ้าภาพการประชุมระดับโลกครั้งที่สองที่กรุงบราซิล เมื่อวันที่ 18 และ 19 พฤศจิกายน 2558 และประเทศโอมาน ที่มีบทบาทในการเตรียมความพร้อม “สัปดาห์ความปลอดภัยทางถนน” ทั่วโลกครั้งแรกแห่งสหประชาชาติ ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 23-29 เมษายน 2550 และการประชุม ครั้งที่ 6 ความร่วมมือในเรื่องความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ที่จัดขึ้นในกรุงมัสกัต ประเทศโอมาน เมื่อวันที่ 27 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2550
- การยกย่องประเทศสมาชิกที่บังคับใช้กฎหมายครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย การไม่ใช้ที่นั่งเด็ก และไม่สวมหมวกกันน็อก การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เช่น ความสามารถในการมองเห็น ผู้ที่มีโรคประจำตัวและต้องใช้ยารักษาโรค ซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับรถ ความอ่อนล้า และการใช้ยาเสพติดที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท และสารออกฤทธิ์ทางจิต การใช้โทรศัพท์มือถือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการส่งข้อความ
- ตระหนักถึงความก้าวหน้าของประเทศสมาชิกส่วนหนึ่งในการจัดบริการสุขภาพตั้งแต่ระยะก่อนระหว่าง และหลังเข้าโรงพยาบาล รวมถึงการฟื้นฟูและการกลับคืนสู่สภาพปกติสำหรับเหยื่ออุบัติเหตุทางถนนและครอบครัวอย่างทั่วถึง

- ส่งเสริมให้ประเทศสมาชิก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เห็นความสำคัญกับกลุ่มผู้มีสถานะเปราะบาง และการดูแลปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับผู้ที่ตกเป็นเหยื่อจากอุบัติเหตุทางถนน การฝึกอบรม และการให้ความรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในประเทศที่กำลังพัฒนาและด้อยพัฒนา
- รับทราบการทำงานของระบบสหประชาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเป็นผู้นำขององค์การอนามัยโลก ในความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับคณะกรรมการในระดับภูมิภาคแห่งสหประชาชาติ ในการจัดตั้ง / ดำเนินการ และการติดตามในประเด็นต่างๆ ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และองค์การเพื่อการตั้งถิ่นฐานมนุษย์แห่งสหประชาชาติ (UN- Habitat) องค์การเพื่อสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ องค์การทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ และองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ตลอดจนหน่วยงานอื่นๆ เพื่อสนับสนุนความพยายามเหล่านั้น เช่นเดียวกับที่ธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาระดับภูมิภาค ได้ดำเนินการโครงการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา
- การยกย่ององค์การอนามัยโลก สำหรับบทบาทการเป็นผู้นำในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และบทบาทในการดำเนินการโดยใช้ข้อปฏิบัติของสมัชชาใหญ่แห่งองค์การสหประชาชาติ ที่จะทำให้หน้าที่ในการให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับคณะกรรมการในระดับภูมิภาค แห่งสหประชาชาติ เป็นผู้ประสานงานในประเด็นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และในการจัดเตรียม การเปิดตัว รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกในปี 2558 การรายงานครั้งที่ 3 ที่ติดตามความคืบหน้า ในช่วงทศวรรษฯ ของการดำเนินการ ตามที่ร้องขอในมติสมัชชา 62/244 ลงวันที่ 31 เดือน มีนาคม 2551 และ 180 ประเทศสมาชิกที่เข้ามามีส่วนร่วมในการสำรวจ
- การยกย่ององค์การสหประชาชาติที่ให้ความสำคัญกับการยกระดับการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเสนอให้ผู้บริหารประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ รวมถึงการจัดกรอบภูมิภาคเพื่อตั้งเป้าหมายในการลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การทำงานของคณะกรรมการวิชาการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ในการรวบรวมวิธีการแก้ปัญหา ตั้งแต่การหารือในระดับนานาชาติและข้อตกลง มาตรฐาน ข้อเสนอแนะ และอีก 58 มาตรการระดับนานาชาติและภูมิภาค เพื่อรับรองกฎหมายและกรอบมาตรฐานในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน ทางราง ทางน้ำ และการขนส่งแบบผสมผสานกัน
- ตระหนักถึงบทบาทขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งเป็นเสมือนกลไกที่ให้คำปรึกษาเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศด้านความปลอดภัยทางถนน
- การรับทราบถึงการดำเนินงานของคณะกรรมการวิชาการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ทั้ง 2 คณะ ในการปรับปรุงป้ายเตือน สัญญาณไฟ และจุดตัดรถไฟให้มีความปลอดภัย ควรดำเนินการอย่างต่อเนื่องและตระหนักถึงข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ ในการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
- การรับทราบและยอมรับโครงการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการวิชาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก คณะกรรมการวิชาการเศรษฐกิจแห่งละตินอเมริกาและแคริบเบียน และคณะกรรมการวิชาการเศรษฐกิจแห่งแอฟริกา ภายใต้บัญชีการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Account) เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศที่ถูกคัดเลือก

- การรับทราบถึงการศึกษาขององค์การสหประชาชาติระดับภูมิภาค เรื่องการพัฒนาด้านการขนส่งอย่างยั่งยืน กรณีศึกษาการขนส่งทางบก ซึ่งศึกษาโดยสหภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และสหภาพการรถไฟระหว่างประเทศ ที่ชี้ให้เห็นสถานการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนใน 5 ทวีป การแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) รวมทั้งแนวทางการแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ
 - การรับทราบถึงกรมการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ หรือ IMO (International Maritime Organization) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ และคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ได้จัดทำแนวทางปฏิบัติที่เรียกว่า CTU Code (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ให้ประเทศต่างๆได้นำไปปฏิบัติซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2558 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการจัดการการขนส่งระหว่างประเทศ
 - การรับทราบถึงความสำคัญในความพยายามของสหภาพการขนส่งระหว่างประเทศในการพัฒนาและสร้างให้เกิดการยอมรับในระดับสากลในการฝึกอบรมวิชาชีพด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งการพัฒนาคู่มือฉบับล่าสุดเกี่ยวกับการใช้งานด้านความปลอดภัยทางท้องถนน โดยสมาคมระบบขนส่งโลก ซึ่งให้คำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ในหลายๆ ระดับ ซึ่งสามารถขยายผลมาตรการเพิ่มความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน
 - การจัดตั้งกลุ่มที่ปรึกษาระดับสูงแห่งสหประชาชาติด้านระบบการขนส่งที่ยั่งยืน และการแต่งตั้งผู้แทนพิเศษของเลขาธิการความปลอดภัยทางถนน ด้วยการสนับสนุนจากคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้จะเป็นกลไกที่มีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนข้อตกลงทางนโยบาย โดยจะสนับสนุนการขับเคลื่อนเพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับกฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวปฏิบัติที่ดี โดยการเข้าร่วมประชุมในระดับภูมิภาคและระดับโลกรวมทั้งก่อตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน
 - ตระหนักถึงความมุ่งมั่นของรัฐบาลประเทศสมาชิก และภาคประชาสังคมในการจัด “สัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ” ที่จัดขึ้นทุกปีในสัปดาห์ที่สามของเดือนพฤศจิกายน โดย ปีพ.ศ. 2558 ได้ประกาศที่จะดำเนินการและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนในเด็กทั่วโลก และตระหนักถึงการจัดงานรำลึกวันเหยื่อโลกที่จัดขึ้นทุกปีในสัปดาห์ที่สามของเดือนพฤศจิกายน
 - ตระหนักถึงการเตรียมสภาพแวดล้อมขั้นพื้นฐานและการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบเบื้องต้นของรัฐบาล และเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกภาคส่วน ที่ต้องบูรณาการร่วมกัน ทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรวิชาชีพ องค์กรเอกชน และสื่อมวลชน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
- 1) เชิญชวนประเทศสมาชิกและประชาคมระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดความร่วมมืออย่างจริงจังทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ ในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุเป้าหมาย ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และบรรลุวาระแห่งการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในปี 2573
 - 2) รับรองปฏิญญาบราซิลเลีย ซึ่งเป็นสาระสำคัญจากการประชุม Global High level Conference on Road Safety ครั้งที่ 2 ณ กรุงบราซิลเลีย เมื่อวันที่ 18-19 พฤศจิกายน 2558
 - 3) กระตุ้นให้เกิดการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องที่อยู่อาศัยและการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนครั้งที่ 3 เน้นประเด็นการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกิดขึ้นในเขตเมือง โดยพิจารณาเรื่องการเข้าถึงระบบ

ขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย ราคาถูก และสามารถเข้าถึงได้อย่างยั่งยืน โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษกับความต้องการของกลุ่มผู้มีสถานะเปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นวาระเมืองใหม่ในอนาคต

- 4) เชิญชวนเข้าร่วมการประชุม การส่งเสริมสุขภาพพระดับโลกครั้งที่ 9 ณ เมืองเซียงไฮ้ ประเทศจีน ในเดือนพฤศจิกายน 2559 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนภาครัฐและภาคประชาสังคม ให้ปฏิบัติตามปัจจัยกำหนด สุขภาพทางสังคม รวมทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างภาคส่วนเพื่อให้คำนึงถึงบทบาทของภาคบริการสุขภาพในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
- 5) เชิญชวนประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ ให้พิจารณา กำหนดกฎหมายให้สอดคล้องกับ ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ปี 2554 -2563 โดยมีเป้าหมาย คือการเพิ่มอัตราการบังคับใช้กฎหมายที่ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงหลัก ได้แก่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ใช้ที่นั่งเด็ก และไม่สวมหมวกกันน็อก การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ความเร็วในการขับขี่ จากร้อยละ 15 เป็นอย่างน้อยร้อยละ 50 ในปี 2563 ตามมติสมัชชา 64/255 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2553 และต้องพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสม มีประสิทธิภาพในปัจจุบันเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยด้วย
- 6) ยืนยันอีกครั้งถึงบทบาทและความสำคัญของกฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนปี 2492 อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนครั้งที่ 5 ปี พ.ศ. 2511 อนุสัญญาสัญญาจราจรครั้งที่ 6 ปี พ.ศ.2511 ข้อตกลงเกี่ยวกับเทคนิคยานยนต์ครั้งที่ 7 ปี พ.ศ.2501 และปี พ.ศ. 2541 ข้อตกลงเกี่ยวกับการตรวจสอบทางเทคนิคยานยนต์และข้อตกลงปี พ.ศ.2540 และ ข้อตกลงปี พ.ศ. 2500 เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายในการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในระดับโลก ภูมิภาค และระดับชาติ และยกย่องประเทศสมาชิกที่ทำตามกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเหล่านี้
- 7) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ ให้พิจารณากฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเป็นเครื่องมือ ซึ่งสามารถเข้าถึงประยุกต์ใช้ในการดำเนินการ และส่งเสริมบทบัญญัติความปลอดภัย
- 8) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยและคุ้มครองผู้ใช้ทางผ่านโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุดและมีอัตราการเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะสูง ซึ่งควรมีการวางแผนที่เหมาะสมและการประเมินความปลอดภัย การออกแบบการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาถนน โดยคำนึงถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศ
- 9) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนน ให้พิจารณาใช้กฎหมายแห่งสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน เทียบเท่ากับมาตรฐานระดับชาติ เพื่อให้แน่ใจว่ายานยนต์ใหม่ตอบสนองต่อกฎระเบียบพื้นฐาน ที่จะต้องดำเนินการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ถ่วงลมนิรภัย และระบบความปลอดภัย ซึ่งเป็นอุปกรณ์มาตรฐานที่ใช้ป้องกันผู้โดยสารและผู้ใช้งานอื่นๆ
- 10) เชิญชวนประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้จัดทำแผน เริ่มต้นการดำเนินงานด้วยการจัดระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมไปถึงความร่วมมือกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ จัดทำแผนความปลอดภัยให้สอดคล้องกับแผนทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

- 11) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิก ส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย การเดินทางที่สามารถเข้าถึงได้ ราคาไม่แพง และการขนส่งที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งสาธารณะ รวมถึงการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งถือเป็นการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและบูรณาการการขนส่งที่ปลอดภัย ความเท่าเทียมทางสังคม สาธารณสุขและการวางผังเมือง รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองกับชนบท ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 12) นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการบังคับใช้นโยบายและมาตรการที่จะปกป้องและส่งเสริมความปลอดภัยของคนเดินเท้า และคนขี่จักรยาน มีมุมมองที่จะ ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและผลลัพธ์ด้านสุขภาพที่กว้างขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การป้องกันการบาดเจ็บและโรคไม่ติดต่อ
- 13) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกพัฒนาและจัดทำแคมเปญการตลาดตามความเหมาะสม เพื่อสร้างความตระหนักและเพื่อเป็นอนุสรณ์ถึงความสูญเสียในวันเหยื่อโลก ที่จัดขึ้นในวันอาทิตย์ที่สามของเดือนพฤศจิกายนของทุกปี
- 14) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกสร้างความเข้มแข็งในการดูแล ทั้งก่อนนำส่งโรงพยาบาล ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการดูแลหลังการบาดเจ็บ รวมถึงแนวปฏิบัติสำหรับการดูแลการบาดเจ็บและการฟื้นฟูสมรรถภาพ โดยใช้นโยบายและมาตรการที่เหมาะสม การเสริมสร้างศักยภาพและปรับปรุงการเข้าถึงการให้บริการดูแลสุขภาพได้ทันเวลา และขอให้องค์การอนามัยโลกสนับสนุนประเทศสมาชิกในความพยายามเหล่านี้
- 15) เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกส่งเสริมและนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปรับใช้ เพื่อป้องกันกลุ่มผู้มีความเปราะบาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และคนพิการ ตามกฎหมายแห่งสหประชาชาติ รวมทั้งอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิของเด็กและอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ
- 16) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกใช้มาตรการอย่างเหมาะสม เพื่อให้มั่นใจว่าคนพิการและผู้ใช้ถนนอื่นๆ สามารถเข้าถึงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนและพื้นที่โดยรอบได้อย่างคล่องตัว รวมทั้งการขนส่งทั้งในเมืองและในชนบท บนพื้นฐานความเท่าเทียม และเชิญชวนให้ประเทศสมาชิกยอมลงนามในสนธิสัญญาอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ
- 17) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิคนำมุมมองเรื่องเพศสภาพมาบูรณาการร่วมกับนโยบายด้านการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะสภาพแวดล้อมและการขนส่งสาธารณะ
- 18) สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกพัฒนาและดำเนินการครอบคลุมนโยบายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการฝึกอบรม การออกใบอนุญาตขับรถ การจดทะเบียน และการใช้งาน การขับขี่รถจักรยานยนต์พร้อมสวมหมวกนิรภัยและอุปกรณ์ป้องกันภายใต้มาตรฐานสากลที่มี ซึ่งพบว่าสัดส่วนตัวเลขของผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นทั่วโลกโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา
- 19) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกพัฒนานโยบายสาธารณะเพื่อลดการบาดเจ็บจากการทำงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เน้นการมีส่วนร่วมระหว่างนายจ้างและลูกจ้างที่จะช่วยผลักดันการใช้นโยบายมาตรฐานสากลในเรื่องความปลอดภัยและสุขภาพในที่ทำงาน ทั้งในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ความพอเพียงของถนน สภาพรถ โดยมีประเด็นที่ให้ความสนใจเป็นพิเศษเกี่ยวกับผู้มีอาชีพขับขี่รถ

- 20) นอกจากนี้ยังเชิญชวนให้ประเทศสมาชิกเตรียมการฟื้นฟูสมรรถนะ รวมถึงพื้นที่ในการทำงาน สำหรับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและพิการที่เกิดจากปัญหาอุบัติเหตุจราจร รวมถึงการช่วยเหลือผู้ที่ตกเป็นเหยื่อและครอบครัว
- 21) เชิญชวนประเทศสมาชิกดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับคุณลักษณะความเชี่ยวชาญของผู้มีอาชีพขับรถที่ต้องอยู่บนพื้นฐานของการยอมรับในระดับสากล รวมถึงการฝึกอบรม การรับรอง และการได้รับใบอนุญาตขับขี่ การจำกัดจำนวนชั่วโมง และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงรถยนต์เชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ พึงตระหนักเสมอว่าการขาดสติหรือมีสิ่งที่ทำให้ไขว้เขวเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ
- 22) เชิญชวนให้ประเทศสมาชิกให้การสนับสนุนกิจกรรมของผู้แทนพิเศษ ของเลขาธิการความปลอดภัยทางถนนตามความเหมาะสม
- 23) ร้องขอให้องค์การอนามัยโลกและสหประชาชาติรวมทั้งหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้สนับสนุนการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และบรรลุการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในปี 2573 อย่างมั่นใจได้ว่าจะมีการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ
- 24) ยืนยันคำเชิญของรัฐบาลซึ่งมีบทบาทเป็นผู้นำในการดำเนินกิจกรรมทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในปี 2573 ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันหลายภาคส่วน รวมทั้งความพยายามของสถาบันการศึกษาภาคเอกชน สมาคมวิชาชีพ ประชาสังคม รวมทั้งสภาภาค และสภาเสี้ยววงเดือนแดง องค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ องค์กรที่ตกเป็นเหยื่อ องค์กรเยาวชน และสื่อสารมวลชน
- 25) เชิญชวนให้องค์การอนามัยโลกดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตรวจสอบผ่านรายงานสถานการณ์โลกถึงความคืบหน้าในการบรรลุเป้าหมายแห่งทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 26) ร้องขอให้องค์การอนามัยโลก โดยการทำงานร่วมกันกับองค์กรอื่นๆ แห่งสหประชาชาติในการอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่องผ่านกลไกความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่โปร่งใส ยั่งยืน และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียที่ให้ความช่วยเหลือประเทศที่สนใจในการพัฒนาเป้าหมาย ผลการดำเนินงานโดยสมัครใจซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ และเป็นกลไกที่จะช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการบาดเจ็บ กระบวนการนี้นำไปสู่ตัวชี้วัดเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในวาระการประชุมในปี พ.ศ 2573 และแผนทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 27) ร้องขอให้องค์การอนามัยโลกและสหประชาชาติอำนวยความสะดวกจัดกิจกรรมในปี พ.ศ. 2560 สำหรับสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติครั้งที่ 4
- 28) เชิญชวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมด องค์กรระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการพัฒนา และหน่วยงานระดมทุน มูลนิธิ สมาคมวิชาชีพภาคเอกชนที่ช่วยเรื่องระดมทุนผ่านกองทุนที่มีอยู่ พร้อมช่วยกันหาวิธีใหม่ๆ ในการระดมทุน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนสำหรับทศวรรษของการดำเนินการ ปี พ ศ 2030 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา
- 29) ขอให้เลขาธิการพิจารณาตามความเหมาะสมถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน ด้วยความสมัครใจเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติสากลสำหรับ

ทศวรรษความปลอดภัยทางถนนซึ่งเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน และรายงานต่อประเทศสมาชิก

- 30) ตัดสินใจที่จะรวมวาระการประชุมในข้อ 72 "การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนระดับโลก" โดยขอให้เลขานุการรายงานต่อที่ประชุมสมัชชา และรายงานความคืบหน้าการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งทศวรรษของการดำเนินการ และเชิญชวนให้ประเทศสมาชิกพิจารณาช่วงเวลาสำหรับการรายงานในการประชุมครั้งต่อไป

2.2 สรุปสาระสำคัญ “ปฏิญญาบราซิลเสีย” การประชุมรัฐมนตรีและคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก วาระที่ 2: Time for Results ณ กรุงบราซิลเสีย วันที่ 18-19 พฤศจิกายน พ.ศ.2558

ด้วยสมัชชาสหประชาชาติร่วมมีมติมอบหมายให้สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิลเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมรัฐมนตรีและคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก ในวาระที่ 2 ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน (The second Global High-level Conference on Road Safety) ณ กรุงบราซิลเสีย (Brasilia) ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล ในวันที่ 18 -19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 โดยเชิญผู้แทนองค์การระหว่างประเทศ องค์การระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค องค์การพัฒนาเอกชน (NGOs) สถาบันการศึกษา ภาคเอกชน องค์การการกุศล และองค์กรภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติเข้าร่วมประชุม การประชุมดังกล่าวจะได้รับทราบถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนจากทั่วโลก ซึ่งข้อมูลขององค์การอนามัยโลก¹ พบว่า อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาสำคัญต่อการพัฒนาด้านสาธารณสุขและนำไปสู่สาเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้ใช้ถนนทั่วโลก โดยในแต่ละปีมีผู้ใช้ถนนมากกว่า 1.25 ล้านคนต้องสูญเสียชีวิตและอีกกว่า 50 ล้านคนที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ 90% ของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา¹ โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเด็กและวัยรุ่นในช่วงอายุ 15-29 ปี และเกินกว่า 2 ใน 3 ของผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นเพศชาย¹ จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้ประชาคมโลกต้องใช้งบประมาณราว 1,850 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ² ต่อปี ในการรักษาและฟื้นฟูสุขภาพของผู้ประสบเหตุทางถนน ดังนั้นการแสวงหาแนวทางในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนถือประเด็นเร่งด่วนที่ควรหยิบยกมาพิจารณา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนอันจะยังผลทั้งด้านสาธารณสุขและด้านเศรษฐกิจต่อผู้ใช้ถนนทั่วโลก

การประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกในการประชุมรัฐมนตรีและคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก วาระที่ 1 ปีพ.ศ. 2552 กับเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกให้เหลือครึ่งหนึ่งใน พ.ศ.2563 “สู่ทศวรรษแห่งการปฏิบัติและการก้าวสู่ครึ่งทางของการทบทวนประเด็นสำคัญ” เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ทำให้นานาประเทศต้องเพิ่มความเข้มข้นในการเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เข้าถึงง่าย รวดเร็ว ปลอดภัย และการมีระบบขนส่งที่สามารถบริการเข้าถึงผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม อาทิ การปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพด้วยการขยายระบบขนส่งสาธารณะ การให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่อาจตกอยู่ในสถานการณ์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย เช่น ผู้หญิง เด็ก บุคคลพิการ และผู้สูงอายุ อย่างไรก็ตามแนวทางดังกล่าวถือเป็นวาระหนึ่งของการประชุมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน พ.ศ. 2573³

เช่นเดียวกัน การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Rio+20) เรื่องการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนที่สนับสนุนให้เกิดความสำเร็จอย่างกว้างขวางต่อการพัฒนาในระดับนานาชาติ รวมทั้งในด้านการขนส่ง และการขับเคลื่อนสู่การเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยแนวทางดังกล่าวมุ่งเน้นการปฏิบัติตามบทบาทสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนทั้ง 5 ส่วน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- ความจำเป็นด้านบริการขั้นพื้นฐานเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ถูกกำกับโดยรัฐบาล
- การสนับสนุนอุปกรณ์นิรภัยเบื้องต้นของยานพาหนะ เพื่อป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ รวมถึงส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในการผลิตอุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้งานพาหนะ ให้มีมาตรฐานตามหลักเกณฑ์สากล
- การมุ่งเน้นให้เกิดความเท่าเทียมกันทางสังคมของผู้ใช้ถนน ลดความเหลื่อมล้ำด้านฐานะ ลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่แตกต่างกัน รวมทั้งลดโอกาสเสี่ยงของผู้ใช้ถนนทั่วไป ดังนั้นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ต้องครอบคลุมกับทุกกลุ่มผู้ใช้ถนน
- การขับเคลื่อนชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน การยกระดับการเข้าถึงแหล่งเป้าหมาย แหล่งกิจกรรม ศูนย์รวมสินค้าและบริการ โดยประเด็นดังกล่าวกำลังถูกร่างเพื่อกำหนดเป็นวาระหนึ่งในการประชุมสหประชาชาติเพื่อการพัฒนาเขตเมืองและที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน (Habitat III) ที่จะถูกจัดขึ้น ณ กรุงกัวเตมา (Guatemala) ประเทศเอกวาดอร์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2559

การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนไปสู่ความยั่งยืน จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือและการประสานงานกันจากองค์กรและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายไปสู่แนวทางปฏิบัติ ดังนั้นภายใต้การนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) คณะกรรมการการศึกษาระดับภูมิภาคแห่งสหประชาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คณะกรรมการการศึกษาระดับภูมิภาคแห่งสหประชาชาติประจำภาคพื้นยุโรป (UNECE) ในการจัดตั้ง Global Plan เพื่อสนับสนุนทศวรรษแห่งการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563, ร่วมกับศูนย์เพื่อการตั้งถิ่นฐานแห่งสหประชาชาติ (UN-Habitat), โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (UNEP), **องค์การทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ (UNICEF) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (LIO)** และองค์กรอื่นๆ เพื่อส่งเสริมแนวทางร่วมด้านความปลอดภัยทางถนน เช่นเดียวกับ ธนาคารโลก และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งภูมิภาคสู่การดำเนินการในโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะกับประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีแนวทางดำเนินการตามเสาหลักทั้ง 5 ส่วนดังนี้

เสาหลักที่ 1 มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านข้อตกลงทางกฎหมายของสหประชาชาติว่าด้วยเรื่อง การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) การพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- สนับสนุนรัฐที่ยังจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ไม่เต็มรูปแบบ ให้มีความมั่นคงในระดับตัวแทนผู้นำ และเชื่อมโยงกลไกที่สามารถประสานงานกับทั้งองค์กรระดับชาติและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งเร่งสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐบาล กับหน่วยงานทุกภาคส่วน
- ส่งเสริมภาคประชาสังคม กลุ่มนักวิชาการ ภาคเอกชน รวมถึงมูลนิธิต่างๆ เกี่ยวกับการสร้างข้อตกลงร่วมกันเพื่อเร่งดำเนินการตาม Global Plan ของทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563
- สนับสนุนรัฐที่ยังจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ไม่เต็มรูปแบบ ในการเพิ่มความพยายามและเร่งดำเนินแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่ครอบคลุม ซึ่งมีเป้าหมายในการเพิ่มเป้าหมายในปัจจุบันเสี่ยง อาทิ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย การไม่ใช้อุปกรณ์ยึดรั้งสำหรับเด็ก และไม่ใช้หมวกนิรภัย การดื่มเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ การขับรถเร็ว โดยตั้ง

เป้าจาก 15% ให้ลดอย่างน้อยที่สุด 50% ในปีพ.ศ. 2563 ของประเทศสมาชิกตามข้อตกลงในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติวาระที่ 64/255 เมื่อ พ.ศ. 2553

- การระบุดังปัจจัยเสี่ยงใหม่ที่ทำให้เกิดการสูญเสียการควบคุมขณะขับขี่ เช่น การใช้ยา สารเสพติด สารที่มีผลต่อระบบประสาท ความล้า กายภาพถดถอย การเบี่ยงเบนความสนใจขณะขับขี่ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆที่รบกวนการขับขี่
- สนับสนุนให้มีวิธีการเพื่อควบคุมและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร รวมถึงการสนับสนุนให้บูรณาการการทำงานของหน่วยงานด้านการควบคุมดูแลและการตรวจสอบ เช่นเดียวกับการเก็บข้อมูลโครงสร้างถนนและสถิติการชน
- การปรับปรุงคุณภาพระบบฐานข้อมูล การรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลที่มาจากหลากหลายแหล่ง เพื่อจัดกลุ่มความสำคัญของข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ และข้อมูลที่รายงานไม่ตามจริง ต้องมีผู้เชี่ยวชาญในการรวบรวมข้อมูล ร่วมกับตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุข เพื่อให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล
- สนับสนุนการวิจัย และการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน เพื่อส่งเสริมหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ช่วยสืบค้นถึง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บ ที่นำไปสู่การหาแนวทางป้องกันและลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงตามลำดับ
- สนับสนุนให้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจรและระบบจราจรอัจฉริยะเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ
- สนับสนุนรัฐที่ยังจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ไม่เต็มรูปแบบ ให้อนุมัติแนวทางด้านกฎหมายของสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน เช่นเดียวกับ การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมหรือโครงการของสหประชาชาติว่าด้วยประชุมด้านการขนส่ง

เสาหลักที่ 2 มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านถนนปลอดภัย (Safer Roads) และการจัดการการขนส่งอย่างยั่งยืน โดยสาระสำคัญดังนี้

- ส่งเสริมการเข้าถึงรูปแบบการขนส่งขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ซึ่งมีแนวทางสำคัญในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานดังนี้ คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน ความเท่าเทียมกันทางสังคม การสาธารณสุข การวางผังเมือง รวมถึงระบบการเชื่อมโยงระหว่างการพักอาศัยในเขตเมืองและชนบท
- การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ รวมถึงมาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่เพื่อป้องกัน และส่งเสริมความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยาน อาทิ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ไฟฟ้าแสงสว่างข้างทาง กล้องตรวจจับความเร็ว ป้ายจราจร และการตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นแนวทางในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน และการส่งเสริมวิถีสุขภาพที่ดี
- สนับสนุนให้มีการใช้ความเร็วขับขี่ไม่เกินกว่าที่กำหนด ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์เตือนความเร็ว เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายชะลอความเร็ว กล้องตรวจจับความเร็ว และกลไกอื่นๆที่นำมาใช้เพื่อควบคุมการขับขี่เร็ว โดยเฉพาะในเขตโรงเรียน เขตพื้นที่พักอาศัย เขตชุมชน
- สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและการคุ้มครองต่อผู้ใช้ทางโดยการจัดการโครงสร้างถนนปลอดภัย

- สนับสนุนการประชุมนสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาเขตเมืองและที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน (Habitat III) โดยให้ความสำคัญต่อสาเหตุหลักของการเสียชีวิตบนท้องถนนที่เกิดขึ้นในเขตเมือง การวางแผนทางด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม การเข้าถึงความปลอดภัยด้านการโดยสารสาธารณะ รวมทั้งทางเลือกในการใช้รูปแบบการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์

การปฏิบัติเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผู้ใช้ทาง

- สร้างแรงกระตุ้นจากภาครัฐในการส่งเสริมและดำเนินการดำเนินนโยบายเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และบุคคลพิการ ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อตกลงของสหประชาชาติ รวมทั้งอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก และอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ
- การจัดหาแนวทางที่เหมาะสมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับบุคคลพิการและผู้ใช้ถนนทั่วไปเกี่ยวกับความเท่าเทียมกันในการใช้ประโยชน์พื้นที่และการเข้าถึงบริการด้านการขนส่งทั้งในเขตเมืองและชนบท
- สนับสนุนให้รัฐมีการพัฒนาและดำเนินการว่าด้วยข้อตกลงทางกฎหมาย รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ อาทิ การจัดฝึกอบรม การมีใบอนุญาตขับขี่ การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ การใช้หมวกนิรภัยและอุปกรณ์ป้องกันอื่นๆ

เสาหลักที่ 3 มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ (Safer Vehicle) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- ส่งเสริมให้มีการยอมรับในนโยบายและแนวทางการจัดการ เรื่องข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในยานพาหนะของสหประชาชาติ หรือมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เทียบเท่า เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นสำหรับยานพาหนะรุ่นใหม่ รวมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์นิรภัยเบื้องต้นที่ต้องมีในยานพาหนะ อาทิ เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัย ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) และระบบช่วยควบคุมการทรงตัวของรถ (ESC)
- ส่งเสริมให้รัฐเริ่มนำเข้าเทคโนโลยีที่ทันสมัย อาทิ ระบบการจัดการจราจร และระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเพิ่มประสิทธิภาพของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

เสาหลักที่ 4 มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน (Safer Road Users) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- การพัฒนานโยบายสาธารณะเพื่อลดงานที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน การมีส่วนร่วมระหว่างนายจ้างและลูกจ้างในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัยและสุขภาพขณะปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตามปัจจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ความจุถนน และสภาพยานพาหนะ ต่างเป็นเงื่อนไขสำคัญต่ออาชีพที่ต้องใช้ยานพาหนะ
- เพิ่มความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ปัจจัยเสี่ยง การป้องกัน รวมถึงการดำเนินการของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งเป็นกลุ่มที่ชี้้นำให้เกิดการปฏิบัติ และการรณรงค์ด้านการตลาดผ่านทางสังคม โดยมุ่งเน้นความสำคัญระหว่างความปลอดภัยทางถนน และวิถีสุขภาพที่ดี

- การพัฒนาและดำเนินการตามข้อตกลง การให้ความรู้และการจัดฝึกอบรม การเรียนรู้ระยะยาว รวมทั้งการทดสอบเบื้องต้นเกี่ยวกับแบบจำลองพฤติกรรมความรับผิดชอบของผู้ใช้ถนน ที่มีต่อการใช้ถนน สภาพแวดล้อมข้างทาง และการตระหนักต่อปัจจัยเสี่ยง

เสาหลักที่ 5 มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุหลังเกิดการชน (Post – Crash Response) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- การจัดให้มีการบริการด้านสุขภาพเบื้องต้น อันได้แก่ การปฐมพยาบาลผู้ป่วยก่อนถึงโรงพยาบาล การมีหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุหลังเกิดการชนอย่างทันที่ การมีสถานพยาบาลที่คอยประสานงานกับศูนย์เฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Trauma Center) และการบริการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บหลังการรักษา ตลอดจนการดำเนินการตามข้อตกลง ในเรื่องขนาดสถานพยาบาลในการรองรับผู้ประสบเหตุ และเวลาในการเข้าถึงการรักษาทางการแพทย์
- การฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเพื่อให้กลับคืนสู่สังคม ผู้บาดเจ็บและบุคคลพิการจากอุบัติเหตุทางถนน ควรได้รับโอกาสกลับสู่สังคม รวมทั้งโอกาสในการเข้าร่วมทำงานกับองค์กร ตามสายงานในวิชาชีพนั้นๆ รวมทั้งมีสวัสดิการที่ครอบคลุมต่อทั้งตัวผู้บาดเจ็บและครอบครัว

การปฏิบัติเพื่การดำเนินงานและความร่วมมืออย่างเข้มแข็งสู่ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก

- การประสานความร่วมมือระดับนานาชาติ โดยรัฐบาลและตัวแทนด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการยกระดับการดำเนินโครงการที่ได้รับความร่วมมือจากนานาชาติ เพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางการปฏิบัติ แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ รวมถึงส่งเสริมการเข้าถึงนวัตกรรมและเทคโนโลยี ตามแนวทาง Global Plan ว่าด้วยทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 และตามแนวทางการประชุมว่าด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่จะมีขึ้นใน พ.ศ. 2573
- การสนับสนุนกลุ่มแหล่งทุนใหม่ เชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มบุคคลหรือองค์กรที่ให้การสนับสนุนเงินทุนด้านความปลอดภัยทางถนน และกลุ่มแหล่งทุนนวัตกรรมเพื่อให้มีการส่งเสริมงานวิจัยอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับนานาชาติ และระดับชาติ รวมทั้งเพื่อให้เกิดการดำเนินการเชิงนโยบายสู่การนำไปปฏิบัติ
- การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกัน ภายใต้การนำขององค์การอนามัยโลก ตัวแทนสหประชาชาติ และคณะกรรมการสหประชาชาติระดับภูมิภาค ในการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน การขนส่ง กระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการพัฒนาในระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับโลก รวมทั้งการมีส่วนร่วมในกระบวนการที่นำไปสู่การใช้ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน การนำแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนนทั้ง 5 ส่วน (เสาหลักทั้ง 5) มาบูรณาการทางสังคมให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จะช่วยสนับสนุนต่อเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนนในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกให้เหลือครึ่งหนึ่งใน พ.ศ. 2563 และช่วยเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

หมายเหตุ

1. WHO, Global status report on road safety 2015.
2. iRAP, The Global Cost of Road Crashes, 2013.

3 The final wording of this paragraph will reflect the final wording included in the 2030 Agenda for Sustainable Development to be adopted in Brasilia on November 19, 2015

ระดับประเทศ

2.3 แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)⁵

ด้วยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2559 เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และอำเภอใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรม ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแนวทางดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงขอส่งแนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีมาเพื่อทราบและเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานตามภารกิจของหน่วยงานต่อไป **(รายละเอียดเพิ่มเติมดังภาคผนวก ก.)**

2.4 แผนการดำเนินงานประจำปี 2558-2560 แผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนและภัยพิบัติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ⁶

สรุปทิศทางและเป้าหมาย

แผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนและภัยพิบัติมุ่งลดการเกิดและการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรตามเป้าหมายที่กำหนดโดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สนับสนุนการพัฒนากระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และเสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนและการจัดการอุบัติเหตุ

ใน พ.ศ. 2558-2560 แผนจะมุ่งดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์สำคัญ 2 ด้าน คือ ความปลอดภัยทางถนนและภัยพิบัติ โดย

ด้านความปลอดภัยทางถนน สนับสนุนการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของประชาชนไทยลงอย่างต่อเนื่อง พัฒนานโยบายสาธารณะใหม่ เช่น ส่งเสริมให้เกิด มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน มาตรการองค์กรส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ยกระดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ การควบคุมเรื่องความปลอดภัยทางถนนทั้งระบบควบคู่กับการลดพฤติกรรมเสี่ยง ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เป็นต้น สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน

5 หนังสือที่ มท 0606/ว 04450 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม 2559 เรื่องการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ,ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

6 ร่างแผนหลัก สสส. 2558-2560 แผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนและภัยพิบัติ

ของประเทศไทยให้เป็นโครงสร้างทางนโยบายที่ยั่งยืน พัฒนาสมรรถนะบุคลากรและศักยภาพองค์กรด้าน ป้องกันสาธารณภัยในภาคส่วนต่างๆ สร้างความตื่นตัวแก่ประชาชนและกระแสสังคมในด้านความปลอดภัย จากอุบัติเหตุจราจร ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกับสถาบันด้านการสื่อสารมวลชนและเครือข่ายสื่อมวลชนทุก แขนง เพื่อร่วมสร้างกระแสด้านความปลอดภัยทางถนน พัฒนาโครงสร้างการทำงานและการบูรณาการการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกจังหวัดที่มีความสนใจ สนับสนุน ให้มีระบบข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรที่ถูกต้อง ทันเหตุการณ์ รวมถึงระบบฐานข้อมูลสำรวจพฤติกรรม ความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนรายจังหวัด ที่มีความน่าเชื่อถือเผยแพร่สู่สาธารณะได้

จุดเน้นของแผน (Strategic Focus)

คณะกรรมการบริหารแผนคณะที่ 1 ได้ทบทวนสถานการณ์และแนวทางการดำเนินงานร่วมกับภาคี และเห็นชอบในการยังคงจัดกลุ่มแผนงานตามที่ทำอยู่ในปีที่ผ่านมา และได้ทบทวนแนวทางการดำเนินงาน โดยมีจุดเน้นมากขึ้นในด้าน

1. ด้านการพัฒนา นโยบาย และสร้างเป้าหมายร่วม

- 1) สนับสนุนการยกระดับเคลื่อนงานตามแนวทางแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของ องค์การสหประชาชาติ (๕ เสาหลัก) และกรอบแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้ไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในประเด็น เร่งด่วนที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลง เช่น สนับสนุนโครงสร้างการจัดการที่เข้มแข็งในทุกระดับ และ การติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้วัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นวิถีที่คนร่วม
- 2) ขยายความร่วมมือให้มีการร่วมลงทุนเรื่องความปลอดภัยทางถนนจากภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดเจ้าภาพขับเคลื่อนงานที่หลากหลายขึ้น พร้อมส่งเสริมให้เรื่องความปลอดภัยทาง ถนนเป็นส่วนหนึ่งของ “มาตรการองค์กร” เช่น สถานประกอบการ การนิคมอุตสาหกรรม บริษัทประกันภัย เป็นต้น และสนับสนุนให้แหล่งทุนด้านความปลอดภัย ได้ร่วมกำหนด ยุทธศาสตร์ด้านการสื่อสารความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้มีเป้าหมาย และทิศทางการทำงาน ที่สอดคล้องกัน
- 3) ผลักดันนโยบายเจาะประเด็นเสี่ยงและกลุ่มเสี่ยง เพื่อควบคุมเรื่องความปลอดภัยทางถนนทั้ง ระบบ ควบคู่กับการลดพฤติกรรมเสี่ยง (ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินกฎหมาย กำหนด) เช่น เพิ่มโทษผู้ปฏิเสธการตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ลดความเร็วของการขับขี่ใน เขตเมือง เร่งยกระดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
- 4) สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้ เป็นโครงสร้างทางนโยบายที่ยั่งยืน (Institutionalization)

2. ด้านเครือข่ายภาคีภาคประชาชนและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

- 1) ขยายความร่วมมือกับหน่วยงานองค์กร ภาคธุรกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มูลนิธิฯ และภาคประชาสังคม ให้เข้ามามีบทบาทและมีความเข้มแข็งในการดำเนินงานด้านความ ปลอดภัยทางถนน
- 2) พัฒนาความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับสื่อมวลชน โดยส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือ กับสถาบันด้านการสื่อสารมวลชน เช่น คณะนิเทศศาสตร์ สถาบันสื่อมวลชนต่างๆ ฯลฯ ใน

การสร้างแกนนำสื่อมวลชนต้นแบบ และเครือข่ายสื่อมวลชนทุกแขนง เพื่อร่วมสร้างกระแสด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมสนับสนุนให้สื่อมวลชนทำข่าวเชิงสืบสวนสาเหตุอุบัติเหตุแบบครบวงจรและติดตามผลต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหา

- 3) เน้นการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในประเด็น ความเร็ว หมวกนิรภัย/รถจักรยานยนต์ ต็มแล้ว ขับ เข็มขัดนิรภัย และการลงทุนเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงโดยภาครัฐทุกระดับ ซึ่งเป็นสิทธิพื้นฐานที่ประชาชนควรได้รับ โดยเลือกข้อมูลเชิงประจักษ์สำคัญมาสร้างความตระหนักต่อสังคมเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อน และเพื่อสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย

3. ด้านโครงสร้างและการบูรณาการระดับพื้นที่

- 1) ส่งเสริมให้มีผู้เชื่อมประสาน (change agent) ด้านความปลอดภัยในระดับต่างๆ เพื่อกระตุ้นจัดการความรู้ และเชื่อมโยงการทำงานของเครือข่ายต่างๆ ให้มาเสริมพลัง และขยายผลการดำเนินงาน รวมทั้งยกระดับการขับเคลื่อนไปสู่แผนปฏิบัติการระดับพื้นที่ ระดับจังหวัด
- 2) ผลักดันให้เกิดต้นแบบความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยสานพลังเชื่อมกับภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน ภาคประชาชน ท้องถิ่น เพื่อสร้าง “มาตรการทางสังคม” และ “มาตรการองค์กร” ด้านความปลอดภัยทางถนนในองค์กรต่างๆ ทั่วประเทศ
- 3) พัฒนาให้เกิดต้นแบบกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับต่างๆ โดยเฉพาะในระดับพื้นที่ให้เข้มแข็ง เช่น ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ), กลไกอำเภอควบคุมโรคเข้มแข็ง (สธ.) เป็นต้น
- 4) ถอดบทเรียนผลการดำเนินงานของจังหวัด และสังเคราะห์ชุดความรู้ เพื่อเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้สู่การจัดการความรู้ และทำให้เกิดการขยายผลพื้นที่ดำเนินการ และเพื่อให้เกิดพลังในการขับเคลื่อน/ผลักดันนโยบายระดับชาติ

4. ด้านการพัฒนาาระบบข้อมูลสารสนเทศและจัดการความรู้อุบัติเหตุจราจร

- 1) สนับสนุนให้เกิดระบบข้อมูล และกลไกติดตามกำกับกำกับการดำเนินงาน ตามแนวทาง 5 เสาหลัก ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งสนับสนุนและร่วมกับ คณะทำงานด้านข้อมูล ศปอ. และหน่วยงานหลัก (เช่น สตช. สธ. คค.) ให้สามารถจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) สนับสนุนกลไกติดตามภาควิชาการและภาคประชาชน ในการเกาะติดและสะท้อนปัญหากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เครือข่าย road safety watch, เครือข่ายเฝ้าระวังรถโดยสารสาธารณะปลอดภัย เป็นต้น
- 3) ผลักดันงานวิชาการเข้าสู่กลไกจัดการในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะ จุดจัดการในระดับอำเภอ ท้องถิ่น และกลไกในระดับหน่วยงานองค์กร (มาตรการองค์กร)
- 4) สนับสนุนให้เกิดการจัดการความรู้ เพื่อการสื่อสารสาธารณะ โดยมุ่งเน้นการสร้างและรวบรวมองค์ความรู้และข้อมูลจากที่ต่างๆ จัดทำเป็นฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุ กำหนดประเด็นแปลงเป็นข่าวสาร และสื่อสารไปในช่องทางที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ของกลุ่มเป้าหมาย (ผู้รับสาร) ทั้งระดับนโยบาย ระดับปฏิบัติ และภาคประชาสังคม

- 5) ยกระดับให้เกิดสถาบันจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างความยั่งยืน ผลักดันให้มีกองทุนหรืองบประมาณสนับสนุนสถาบันเป็นประจำทุกปี

วัตถุประสงค์

1. สนับสนุนเป้าหมายการลดแนวโน้มการเกิดและการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของประชาชนไทยของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
2. สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและยั่งยืน
3. พัฒนาโครงสร้างการทำงานและการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่
4. ประสานและส่งเสริมความเข้มแข็งของเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน
5. รณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
6. สนับสนุนการวิจัยและการจัดการความรู้ด้านอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็น

เป้าหมาย 3 ปี ตัวชี้วัดหลักและตัวชี้ร่วม

การจัดการความปลอดภัยทางถนน

ตัวชี้วัดหลัก (น้ำหนักร้อยละ 80)

1. การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของประชาชนไทยลดลงอย่างต่อเนื่องตามเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรไม่เกิน 11.44 คนต่อแสนของประชากรในปี 2560 (ข้อมูลปี 2556 อัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจร เท่ากับ 11.33)
2. เกิดนโยบายสาธารณะใหม่ที่ส่งผลต่อการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น มาตรการองค์กร ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน นโยบายองค์กรในการลดพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ดื่มแล้วขับ และระบบขนส่งสาธารณะ
3. เกิดกระแสสังคมและความตื่นตัวของประชาชนในด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรอย่างน้อย 2 ประเด็นต่อปี
4. เกิดการขยายภาคีเชิงยุทธศาสตร์ในเครือข่ายการรณรงค์ของภาคส่วนต่างๆ ทั้งในส่วนประชาสังคม จังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สื่อมวลชน ภาคธุรกิจและเอกชน อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ โดยบูรณาการร่วมกับภาคีเครือข่ายที่หลากหลาย เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 45 องค์กร
5. เกิดการพัฒนาโครงสร้างการทำงานและการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกจังหวัดที่มีความสนใจ อย่างน้อยจำนวน 70 จังหวัด และในจำนวนนี้ มีจังหวัดที่มีการยกระดับการพัฒนาจังหวัดและสร้างนวัตกรรมของจังหวัด สามารถดำเนินงานตามเป้าหมายท้าทายที่กำหนดไว้อย่างน้อย 40 จังหวัด พร้อมทั้งเกิดการพัฒนาโครงสร้างการทำงานและบูรณาการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่อำเภอ นำร่อง อย่างน้อย 20 อำเภอ
6. เกิดการพัฒนาระบบข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรที่ถูกต้อง ทันเหตุการณ์ ผ่านการทบทวนและสังเคราะห์องค์ความรู้ และเกิดระบบฐานข้อมูลสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนรายจังหวัด ที่มีความน่าเชื่อถือสามารถเผยแพร่สู่สาธารณะได้ และมีรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนเป็นประจำทุกปี

7. เกิดองค์ความรู้และการจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนที่จำเป็น อย่างน้อย 10 เรื่องต่อปี พร้อมเกิดชุดความรู้ในประเด็นที่สำคัญ อย่างน้อย 5 ชุดต่อปี เพื่อเผยแพร่สู่สาธารณะ และมีการประชุมวิชาการระดับชาติอย่างต่อเนื่องทุกสองปี

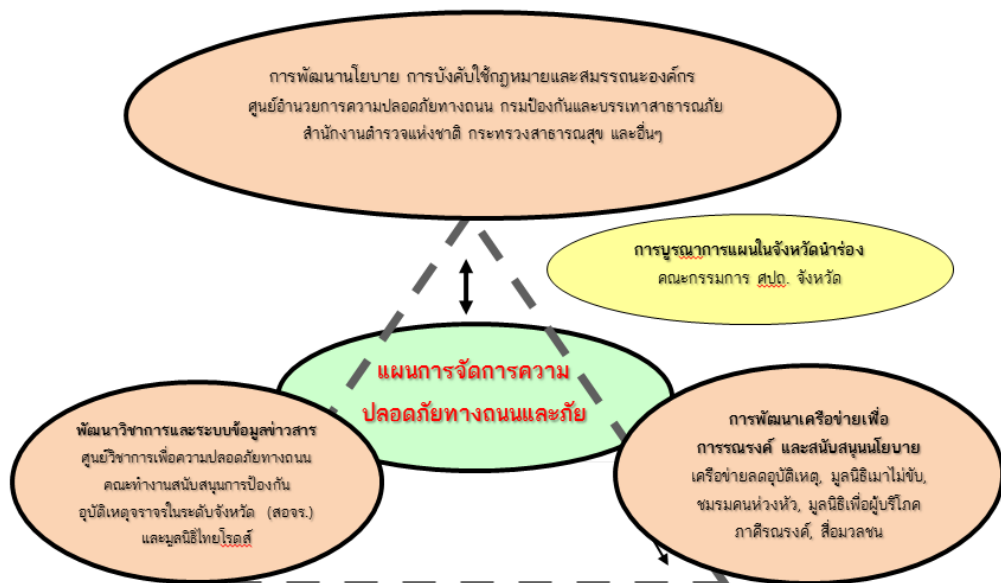
ตัวชี้วัดร่วม (น้ำหนักร้อยละ 20) โดยการบูรณาการการทำงาน ดังนี้

8. บูรณาการการทำงานร่วมกับปัจจัยเสี่ยงหลักอื่น อาทิ
 - การร่วมผลักดันนโยบายร่วมระหว่างการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการจัดการความปลอดภัยทางถนน
 - การรณรงค์ป้องกันปัจจัยเสี่ยงในกลุ่มเยาวชน (ยาสูบ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การพนัน ยาเสพติด และการจัดการความปลอดภัยทางถนน)
 - การทำงานเชิงป้องกันปัจจัยเสี่ยงในชุมชน (ยาสูบ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การพนัน ยาเสพติด การจัดการความปลอดภัยทางถนน และภัยพิบัติ)
9. การบูรณาการการทำงานร่วมกับแผนอื่น ๆ โดยสนับสนุนให้เกิดการถอดบทเรียนจากกรณีความสำเร็จ เพื่อพัฒนาต้นแบบ หรือรูปแบบการดำเนินงานที่ชัดเจน (Model) และเชื่อมประสานกับแผนงานอื่น เพื่อขยายผลทั้งในเชิงของกลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ เช่น
 - แผนสุขภาพเด็ก เยาวชน และครอบครัว เพื่อขยายประเด็นความปลอดภัยในเด็ก
 - แผนสุขภาพชุมชน เพื่อขยายประเด็นชุมชนถนนปลอดภัยผ่านพื้นที่ชุมชน และร่วมพัฒนาและขยายพื้นที่ชุมชนต้นแบบด้านการจัดการภัยพิบัติ
 - แผนสร้างเสริมสุขภาพในองค์กร เพื่อขยายประเด็น มาตรการองค์กรส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
 - แผนสุขภาพประชากรกลุ่มเฉพาะ โดยขยายประเด็นความปลอดภัยทางถนนเรื่อง การสวมหมวกนิรภัย การดื่มไม่ขับ
 - สำนักพัฒนาภาคีและวิเทศสัมพันธ์ ในการเชื่อมโยงหน่วยงานด้านการจัดการภัยพิบัติทั้งในประเทศและต่างประเทศร่วมกันแลกเปลี่ยนเรียนรู้และพัฒนากระบวนการจัดการภัยพิบัติของประเทศ

ยุทธศาสตร์

ประสานการดำเนินงานทางวิชาการ การเคลื่อนสังคมและการพัฒนานโยบาย ให้เชื่อมโยงและสนับสนุนกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการพัฒนาสมรรถนะขององค์กรและบุคลากรที่จำเป็น และการบูรณาการยุทธศาสตร์ทั้งด้านการรักษากฎหมาย (Enforcement) การให้ข้อมูล/ความรู้ (Education) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การจัดระบบบริการฉุกเฉิน (EMS) และการประเมินผล (Evaluation) ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และสาธารณภัยอื่น ทั้งในนโยบายระดับชาติ และระดับจังหวัด

แผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนและภัยพิบัติ



นโยบายดังกล่าวนำไปสู่การสนับสนุนกรอบยุทธศาสตร์ตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 ทั้ง 5 ประการ ได้แก่

1. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety management)
2. ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Infrastructure)
3. ยานพาหนะปลอดภัย (Safe Vehicle)
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Road user behavior)
5. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Care)

2.5 นโยบายเร่งด่วนด้านความปลอดภัยทางถนน กระทรวงสาธารณสุข

เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการพิการ บาดเจ็บ และเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของคนไทย ก่อให้เกิดความสูญเสียมากมายมหาศาล และนับวันปัญหาจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ เป็นความเสี่ยงของคนไทยทุกคน ไม่เว้นแม้บุคลากรสาธารณสุข การจัดการกับปัญหาเรื่องนี้เป็นวาระระดับชาติ ยุทธศาสตร์ยุทธวิธีที่จะแก้ปัญหานี้ให้สำเร็จต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ มาทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ ในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขสามารถดำเนินงานได้ก่อนเพื่อเป็นต้นแบบและกระตุ้นให้หน่วยงานอื่นๆ เข้ามาร่วมกระบวนการแก้ไขปัญหาต่อไป จึงมีข้อสั่งการมายังหน่วยงานสาธารณสุขทุกแห่งดังนี้

1. ให้สถานพยาบาลทุกแห่งในจังหวัดดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตามแผนงานพัฒนาระบบบริการสุขภาพสาขาอุบัติเหตุและฉุกเฉินอย่างเข้มข้นและจริงจัง
2. ให้มีการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

7 หนังสือที่ สธ.0424.5/1213 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2558 เรื่องการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามบทบาทของกระทรวงสาธารณสุข

- a. ระดับประเทศให้กรมควบคุมโรคเป็นแกนหลักในการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระหว่างหน่วยงานจากข้อมูล 3 ฐาน (สาธารณสุข บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และตำรวจ)
 - b. ระดับจังหวัด ให้ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดดำเนินการ/สนับสนุนให้มีการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระหว่างหน่วยงาน ได้แก่ ข้อมูลจากสาธารณสุข บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และตำรวจ เพื่อใช้ประโยชน์ในการวางแผนแก้ไขปัญหาในพื้นที่ โดยนำเสนอผ่านเวทีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด/อำเภอ
3. ให้ผู้รับผิดชอบงานสอบสวนของสำนักงานป้องกันควบคุมโรค และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดทำการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนตามเกณฑ์ของสำนักกระบาดวิทยา (เสียชีวิต \geq 5 คนหรือบาดเจ็บ \geq 15 คน หรือเหตุการณ์ที่สังคม/ประชาชนให้ความสนใจ) และให้สอบสวนทุกรายกรณีบุคลากรสาธารณสุขหรือรพยบาลของกระทรวงสาธารณสุขประสบอุบัติเหตุมีการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต
 4. ให้ดำเนินการตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่อง การดำเนินงานตามมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน และศึกษาแนวทางการดำเนินงานมาตรการองค์กรส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนได้จาก www.thaincd.com และให้มีกลไก กำกับ ติดตามและประเมินผล (รายละเอียดเพิ่มเติมดังภาคผนวก ข)

สรุปภาพรวมนโยบายเร่งด่วน กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.2559



8 ณะพงค์ จินวงษ์, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). มลนินโยบายถนนปลอดภัย (มณป.).

3. การบริหารจัดการโครงการ 9

แนวทางการบริหารจัดการโครงการ

สสส. ได้ร่างแนวทางการบริหารจัดการโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจในการบริหารจัดการการเงิน เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถนำไปปฏิบัติโดยถูกต้อง และเพื่อให้ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของแผนงาน/โครงการ ได้พบปะแลกเปลี่ยน เรียนรู้ร่วมกัน โดยเนื้อหาในคู่มือที่เลี้ยง สอจร. เล่มนี้ จะขอยกบางส่วนจากแนวทางการบริหารจัดการโครงการดังกล่าว มาเพื่อใช้ประโยชน์ ดังนี้

3.1 การบริหารการเงินและการจัดทำบัญชี

หลักการ

1) การรับ-จ่ายเงิน โปร่งใส ตรวจสอบได้
2) การใช้จ่ายเงินเป็นไปตามวัตถุประสงค์ 3) เอกสารหลักฐานการจ่ายเงินมีความสมบูรณ์ ครบถ้วน ถูกต้อง **ความสมบูรณ์** หมายถึง มีความสมบูรณ์เกี่ยวกับ ชื่อและที่อยู่ของผู้ขาย ผู้ซื้อ วันที่ รายการสินค้า จำนวน ราคา และลายมือชื่อผู้รับเงิน รวมทั้งผู้อนุมัติให้จ่ายได้ และผู้จ่ายเงิน **ความครบถ้วน** หมายถึง มีเอกสารการจ่ายเงินครบถ้วนตามที่จ่ายเงิน **ความถูกต้อง** หมายถึง เบิกตามที่จ่ายจริง ไม่เกินกรอบอัตรา ค่าใช้จ่ายที่ สสส. กำหนด 1. เป็นการจ่ายในกิจกรรมของแผนงาน/โครงการเท่านั้น 2) เป็นการจ่ายภายในวงเงินงบประมาณที่ขอตั้งไว้ (ในกรณีจำเป็นสามารถปรับงบประมาณข้ามหมวด/กิจกรรมได้ไม่เกิน 10% และแจ้งให้ สสส. ทราบพร้อมทั้งรายงานเงินงวด แต่หากเกินกว่า 10% จะต้องขออนุมัติจากสสส. ก่อน) 3) รูปแบบของเอกสารการจ่ายเงิน แบ่งออกเป็น

- **บิลเงินสด** หมายถึง เอกสารหลักฐานการจ่ายเงินจากผู้ขาย/ผู้ให้บริการ ชื่อ/ที่อยู่ของผู้ขาย - ชื่อ/ที่อยู่ของผู้ซื้อ วันที่ซื้อ รายละเอียดรายการสินค้า จำนวน ราคา ลายมือชื่อผู้รับเงิน
- **ใบเสร็จรับเงิน** หมายถึง เอกสารหลักฐานการจ่ายเงินจากผู้ขาย/ผู้ให้บริการ ชื่อ/ที่อยู่ของผู้ขาย - ชื่อ/ที่อยู่ของผู้ซื้อ วันที่ซื้อ รายละเอียดรายการสินค้า จำนวน ราคา ลายมือชื่อผู้รับเงิน (ระบุชื่อ ที่อยู่ โครงการ)
- **ใบสำคัญรับเงิน** หมายถึง หลักฐานการจ่ายเงินที่ไม่สามารถขอหลักฐานการจ่ายเงินได้ ชื่อ/ที่อยู่ของผู้ขาย (พร้อมเลขที่บัตรประชาชน) วันที่ / รายละเอียดรายการจ่าย ลายมือชื่อผู้รับเงิน และลงมือลายชื่อผู้จ่ายเงิน **เพื่อให้การจ่ายเงิน โดยใช้เอกสารใบสำคัญรับเงินมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ควรมีเอกสารประกอบการเบิกจ่ายเงิน** เช่น รายงานการประชุม ทะเบียนรายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม/ร่วมกิจกรรม และถ้า 1) กรณีจ่ายค่าซื้อสินค้าหรือบริการโดยผู้รับเงินไม่สามารถออกบิลเงินสดหรือใบเสร็จรับเงินได้ ให้ใช้ใบสำคัญรับเงิน พร้อมแนบสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนเฉพาะที่มีวงเงินเกินกว่า 5,000.- บาท 2) กรณีจ่ายค่าตอบแทนต่าง ๆ เช่น ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม ค่าวิทยากร ให้ใช้สำคัญรับเงิน โดยระบุเลขประจำตัวประชาชน แต่ไม่ต้องแนบสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน 3) กรณีจ่ายเงินที่ไม่สามารถเรียกหลักฐานการรับเงินใด ๆ ได้ เช่น การจ่ายค่า Taxi ค่าถ่ายเอกสาร (บาง

9 คู่มือการทำงานของงาคี สสส. <http://www.thaihealth.or.th/Content/132->

%E0%B8%84%E0%B8%B9%E0%B9%88%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B8%B3%E0%B8%87%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B5.html

กรณี) ให้เจ้าหน้าที่แผนงาน/โครงการผู้จ่ายเงินจัดทำใบสำคัญรับเงินโดยระบุเลขประจำตัวประชาชน พร้อมลงชื่อในช่องผู้รับเงิน แต่ไม่ต้องแนบสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน เนื่องจากเป็นเจ้าหน้าที่ของ แผนงาน/โครงการ

- 4) การจัดทำบัญชี มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1.) เพื่อให้ผู้จัดการแผนงาน/ผู้รับผิดชอบโครงการมีข้อมูลสำหรับใช้ในการบริหารแผนงาน/โครงการ (ข้อมูลสถานะการเงินของแผนงาน/โครงการว่ามีเงินสดหรือเงินฝากธนาคารเหลืออยู่เท่าไร ใช้ไปในกิจกรรมใด เป็นเงินเท่าไร แต่ละกิจกรรมมีงบประมาณคงเหลือเท่าไร) 2.) เป็นแหล่งข้อมูลสำหรับนำไปจัดทำรายงานต่างๆ เช่น รายงานเงินงวด (ง.1 – ง.3) รายงานบันทึกข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ (ป.1)
- 5) การเก็บเอกสารทางการเงิน การบัญชี และพัสดุ ควรเก็บไว้ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและตรวจสอบ เก็บรักษาไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี
- 6) การตรวจสอบแผนงานโครงการ การตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA.) สำหรับแผนงาน/โครงการที่ได้รับทุนเกินกว่า 500,000 บาทขึ้นไป เพื่อตรวจสอบและรับรองรายงานเงินงวด

3.2 การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานส่ง สสส. สอจร.

สำหรับโครงการที่รับทุนสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด จาก สสส. สอจร.หรือจากแหล่งทุนอื่น พี่เลี้ยง สอจร. ควรมีส่วนร่วมในการจัดทำรายงานโครงการที่จังหวัดรับทุน ดังนี้

- รายงานความก้าวหน้าโครงการ ผู้รับทุนต้องจัดทำเพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนงวดต่อไป ประกอบด้วย รายงานด้านการดำเนินงาน (ส)

ส.1 รายงานความก้าวหน้างวดที่....

ส.2 รายงานฉบับสมบูรณ์ จัดทำเมื่อปิดโครงการ เป็นการสรุปผลการดำเนินงานตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการจนถึงสิ้นสุดโครงการ ซึ่งมีเนื้อหาที่พี่เลี้ยง สอจร.ควรมีส่วนร่วมในการจัดทำ ดังนี้ (1) **ปกนอก** ตามแบบที่ สสส.กำหนด (2) **ปกใน** (3) **บทคัดย่อ** สรุปผลการดำเนินงานพอสังเขป (โดยตอบวัตถุประสงค์ของโครงการ)ความยาวไม่ควรเกิน 1 - 2 หน้า (4) **กิตติกรรมประกาศ** แสดงความขอบคุณองค์กร ภาครัฐ หน่วยงาน ผู้มีส่วนร่วม ในการดำเนินโครงการจนบรรลุตามวัตถุประสงค์ (5) **คำนำ** สรุปเหตุผลในการจัดทำโครงการ และผลลัพธ์ของโครงการ พอสังเขป (6) **สารบัญ** (7) **เนื้อหา** การดำเนินโครงการ มีรายละเอียด ได้แก่ ความเป็นมา หลักการและเหตุผล กรอบแนวคิด และยุทธศาสตร์หลัก วัตถุประสงค์ ตัวชี้วัด และเป้าหมาย กลุ่มเป้าหมาย และพื้นที่ดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินงาน การประเมิน ที่สำคัญผลการดำเนินงาน โดยแบ่งเป็น 1) ผลที่ได้ตามตัวชี้วัดหรือเป้าหมายในการดำเนินงาน (สรุปตามกิจกรรมในโครงการ) 2) ผลอื่น ๆ นอกเหนือจากเป้าหมายที่คาดไว้ (8) ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา (9) ภาคผนวก เช่น รูปภาพกิจกรรม คำสั่งโครงสร้างบริหารจัดการ เป็นต้น

ส.3 ใบสรุปรายงานความก้าวหน้าโครงการย่อย

- รายงานด้านการติดตามตรวจสอบและประเมินผล (ป)
ป.1 แบบบันทึกข้อมูลและความก้าวหน้าของโครงการ

ป.2 แบบรายงานผลงานและผลลัพธ์ของการดำเนินงาน

ป.3 แบบรายงานความก้าวหน้าประจำเดือนของแผนงานกรณีมีโครงการย่อย

ป.4 แบบรายงานสำหรับผู้ประเมินผล “แผนงาน/โครงการที่เสร็จสิ้น”

- รายงานด้านการเงิน (ง) ประกอบด้วย ง.1 รายงานการเงินแผนงาน/โครงการ งวดที่... ง.2 รายละเอียดรายจ่ายแยกตามประเภทค่าใช้จ่าย งวดที่... และ ง.3 รายงานสรุปการเงินเพื่อปิดโครงการ โดย การขอเบิกเงินงวดที่ 2 ส่งแบบรายงาน ง.1 และ ง.1 และการขอรับเงินงวดสุดท้าย ปิดโครงการ ส่งรายงาน ง.1 ง.2 และ ง.3

4. ปฏิทินวันสำคัญที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

- 7 วันอันตราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ของทุกปี
- งดเหล้าเข้าพรรษา
- “สัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ” ที่จัดขึ้นทุกปีในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนพฤษภาคม
- “วันเหยื่อโลก” ที่จัดขึ้นทุกปีในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนพฤศจิกายน

ภาคผนวก

- ภาคผนวก ก. แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
- ภาคผนวก ข. มติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2559 (มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559)
- ภาคผนวก ค. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามบทบาทกระทรวงสาธารณสุข
- ภาคผนวก ง. เส้นทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๖๐๖/ว ๐๕๔๕๕๐



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ถนนอุทองนอก กทม. ๑๐๖๑๐๐

๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙

เรื่อง การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

เรียน นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี จำนวน ๑ ชุด

ด้วยคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และอำเภอ ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรม ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแนวทางดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๕๙

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน จึงขอส่งแนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีมาเพื่อทราบ และเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานตามภารกิจของหน่วยงานต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

(นายกฤษฏา บุญราช)

ปลัดกระทรวงมหาดไทย

รองประธานกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนคนที่หนึ่ง

สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๓๙ ๙๙๑๑ โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๑๕๙

"รวมใจประสาน มาตรการองค์กร สัญจรปลอดภัย เสริมวินัย ปก."

แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี โดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.)

๑. ความเป็นมา

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศชาติ ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงประกาศให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบปฏิญญาออสโล เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๓๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหามิให้เกิดอุบัติเหตุในการจราจรด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ และขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand ตามนโยบายของรัฐบาล นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรีได้ฝากข้อห่วงใยและได้มอบแนวทางในการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาว โดยให้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานในระยะ ๒๐ ปี แบ่งเป็น ๔ ระยะ (ระยะที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๑ ระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ ระยะที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑ และระยะที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๗๒ - ๒๕๗๖)

ดังนั้น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะสำนักเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ซึ่งเป็นองค์กรหลักของรัฐบาลในการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ได้ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล

๒. เป้าหมายการดำเนินงาน

- ๒.๑ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด
- ๒.๒ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสังคมไทย

๓. ประเด็นหลักในการขับเคลื่อน

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี ๒๕๕๔ ได้กำหนดประเด็นหลักสำคัญ เพื่อนำมาขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดผลชัดเจน คือ การเมาแล้วขับ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด และรถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย

๔. แนวทางขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

๔.๑ การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยการพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มข้น จริงจัง ต่อเนื่อง

๑) การแต่งตั้งคณะทำงานด้านกฎหมาย เพื่อศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค แนวทาง และข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนา ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ทันสมัย สอดคล้องกับสถานการณ์ปัญหา

๒) การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย ข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย โดยให้เพิ่มความเข้มข้นในกลุ่มเมาแล้วขับ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด และรถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย

๓) การนำเทคโนโลยี...

๓) การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมกับสถานการณ์ ปัญหาในแต่ละพื้นที่ เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว การติดตั้งกล้อง CCTV ในจุดเสี่ยง และจุดที่มีการกระทำผิดบ่อยครั้ง เป็นต้น

๔) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลความผิดคดีจราจร และการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ข้อมูลการกระทำผิดซ้ำ การตรวจสอบความผิดข้อมูล การจราจร การเชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดซ้ำกับการจัดเก็บภาษี หรือการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

๔.๒ การสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัย

๑) นำนโยบาย “ประชารัฐ” เป็นแนวทางในการสร้างความตระหนัก จิตสำนึก และวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดในพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ และประสานงานกับท้องถิ่นเพื่อผลักดันให้มีการจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน สนับสนุนให้จัดตั้ง “ตำบลชุมชน” รวมถึงการสร้างกฎ กติกาของชุมชน

๒) ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี และเน้นการใช้สื่อท้องถิ่น การร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กับสื่อมวลชนในพื้นที่

๓) ผลักดันให้บรรจุ เรื่อง “วินัยจราจร” หรือ “ความปลอดภัยทางถนน” ไว้ในหลักสูตรการศึกษา หรือการจัดกิจกรรมเสริมหลักสูตรในทุกระดับชั้นตามนโยบาย “การลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้” อาทิ การตั้งชมรมความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา การจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการสร้างวินัยจราจร เป็นต้น

๔) ส่งเสริมให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในองค์กร

๕) บูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการรณรงค์ “ส่งเสริมวัฒนธรรมไทย สร้างวินัยจราจร” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ความตระหนัก และจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน การมีกรรพการในการขับขี่ การมีน้ำใจและเอื้ออาทรให้แก่กัน รวมทั้งผลักดันให้การส่งเสริมความบันเทิงสร้างวินัยจราจรเป็นวาระแห่งชาติ

๔.๓ การเฝ้าระวังความปลอดภัยและลดปัจจัยเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน

๑) การสำรวจและดำเนินการแก้ไขในด้านโครงสร้างวิศวกรรมจราจร และปัจจัยทางกายภาพ เพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายในถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

๒) การประเมิน ตรวจสอบ ผู้ขับขี่ยานพาหนะให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานที่เกี่ยวกับการขับรถแต่ละประเภท และมีการพบพจน ปรับปรุง พัฒนาหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่รถแต่ละประเภทให้มีความเหมาะสม เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓) การพัฒนาปรับปรุงมาตรฐานของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีมาตรการในการกำกับ ควบคุมการใช้งานยานพาหนะทุกประเภทให้ถูกต้องตามกฎหมาย

๔) การพัฒนา ปรับปรุง ตรวจสอบ และกำกับดูแลถนนทุกเส้นทางให้เป็นไปตามมาตรฐาน

๕) การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การติดตั้ง GPS การนำเทคโนโลยี Alcolock (Alcohol Interlock) ติดตั้งในรถบางประเภท เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินปริมาณที่กำหนดคลลาร์ทรถได้ จัดทำโครงการนำร่องการนำเทคโนโลยีแบบ Section Control มาใช้เพื่อควบคุมความเร็วในพื้นที่คับแคบ นำเทคโนโลยีในการเตือนผู้ขับขี่ เพื่อสนับสนุนการขับขี่ที่ปลอดภัย (Inform) และการบริหารจัดการเหตุการณ์ (Incident) มาใช้ในเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง จัดทำแผนพื้ทาง ITS (Intelligent Transport Systems) ด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น

๖) ส่งเสริม...

๖) ส่งเสริมให้มีการสืบสวนเชิงลึกกรณีการเกิดอุบัติเหตุสำคัญ เพื่อนำข้อมูลไปปรับปรุง พัฒนา ในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับสถานการณ์

๔.๕ พัฒนาประสิทธิภาพองค์กรและกลไกการบริหารงานความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ

๑) ใช้กลไกคณะกรรมการในการ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงาน สรุปภาพรวม และ จัดทำข้อเสนอในการดำเนินงาน เพื่อเสนอคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปอ.) และคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๒) ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัด จัดตั้งอนุกรรมการ/คณะทำงานถนนปลอดภัยทำหน้าที่บริหารจัดการถนนในพื้นที่ทุกเส้นทางให้เกิดความปลอดภัย และกำหนดให้มีการประชุมทุกเดือน เพื่อรับทราบสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและติดตามการปฏิบัติ เพื่อสั่งการแก้ไขต่อไป พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานต่อส่วนกลางทุกระดับ

๓) พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างครบวงจร โดยจัดทำ ตัวชี้วัดร่วม หรือ Joint KPIs ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นเครื่องมือในการบริหารงานแบบบูรณาการ ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

๔) ให้กำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเพื่อกำกับติดตามผลสัมฤทธิ์การจัดการจุดเสี่ยงในระดับ พื้นที่ และให้ทุกจังหวัดรายงานการจัดการจุดเสี่ยงต่อศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนเป็นระยะ

๕) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เช่น สถิติการเกิด อุบัติเหตุ จุดเสี่ยง เป็นต้น โดยให้ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง ๔ หน่วยงาน คือ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัย จักรก ในการจัดทำข้อมูล ๓ ฐาน ให้มีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพ

๖) บูรณาการแผนปฏิบัติการ ทั้งด้านอัตราค่าจ้าง ภารกิจ งบประมาณ และการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้เกิดความต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๗) สนับสนุนการสร้างองค์ความรู้ใหม่ๆ และส่งเสริมให้มีการวิจัยเพื่อพัฒนาการดำเนินการ ด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกมิติ

๘) แสวงหาโอกาสและความร่วมมือใหม่ๆ รวมถึงการจัดหางบประมาณแหล่งอื่นเพื่อสนับสนุน งานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดตั้งกองทุนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้หน่วยงานเสนอ โครงการเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณ การขอรับการสนับสนุนด้านอุปกรณ์ เทคโนโลยี เป็นต้น

๙) ปรับปรุง พัฒนากลไกการช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การสร้าง กลไกการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งให้ระยะเวลาในการเรียกร้องสั้นลงสร้างระบบร่วมชำระระหว่าง บริษัทประกันกับผู้ประกอบการ ทั้งผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตและร่วมบริการ เพื่อสร้างระบบการร่วม รับผิดชอบของผู้ประกอบการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

๑๐) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนกำหนดแผนงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ และ ผู้รับผิดชอบให้มีความชัดเจน พร้อมทั้งสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ทุกระดับ

๕. การดำเนินงานตามแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

เพื่อขับเคลื่อนให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม และ มีความต่อเนื่องตลอดทั้งปี ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ได้กำหนดกรอบการดำเนินงานตามภารกิจ ใน ๕ สาขาหลัก โดยยึดแนวทางการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษ ความปลอดภัยทางถนนภายใต้แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี โดยเน้น ประเด็นหลัก ๓ เสา เจริญ รุดจักรธานยนต์

๖. กลไก...

๖. กลไกสนับสนุนการดำเนินงาน

๖.๓ ใช้กลไกตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยกำหนดให้คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง มีการประชุมเป็นระยะ ดังนี้

- การประชุม นปด. อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง
- การประชุม ศปด. อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง
- การประชุมคณะอนุกรรมการฯ แต่ละคณะ อย่างน้อย ๒ - ๓ เดือน/ครั้ง
- การประชุมคณะทำงาน อย่างน้อย ๒ - ๓ เดือน/ครั้ง

๖.๒ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและกรุงเทพมหานคร แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการถนนในพื้นที่ทุกเส้นทางให้เกิดความปลอดภัย โดยให้มีการดำเนินการ ดังนี้

- การจัดเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง
- ดำเนินการตามมาตรการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง
- กำหนดเป้าหมายในการแก้ไขปัญหายุทธศาสตร์ จุดอันตรายให้ชัดเจน เพื่อใช้เป็นกรอบในการ

รายงานผลการดำเนินงาน

- กำหนดให้มีการประชุมทุกเดือนเพื่อรับทราบสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและติดตามการปฏิบัติ เพื่อสั่งการแก้ไขต่อไป พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานต่อส่วนกลางทุกระยะ

๖.๓ จัดตั้งศูนย์ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในส่วนกลางและระดับพื้นที่ เพื่อบูรณาการการดำเนินงาน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความต่อเนื่องตลอดทั้งปี ดังนี้

- ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนส่วนกลาง
- ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น
- ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขา)
- ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนกรุงเทพมหานคร

๗. การติดตามประเมินผล

ให้คณะอนุกรรมการทุกคณะ ติดตามและรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามภารกิจภายใต้แนวทางขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ต่อที่ประชุม ศปด. ทุกระยะ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๖๐๖/ว ๑๑๒๙๙



สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดนนทบุรี
เลขที่ 5329
- ๕ พ.ร. ๒๕๕๙

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ถนนอุทองนอก กทม. ๑๐๓๐๐

๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัด/ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ทุกจังหวัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๓๑๔ จำนวน ๑ ชุด
ลงวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๙

ด้วยคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ ลงมติเห็นชอบตามมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเสนอ

ในการนี้ เพื่อให้การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวเกิดผลเป็นรูปธรรม ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จึงขอส่งมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวมาเพื่อทราบและถือปฏิบัติ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายกฤษฏา บุญราช)

ปลัดกระทรวงมหาดไทย

รองประธานกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนคนที่หนึ่ง

สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ
ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
โทรศัพท์ ๐ ๒๖๓๗ ๓๗๒๑
โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๑๕๔

๗๓

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๓๑๔



๖ ตุลาคม ๒๕๕๙

เรื่อง มติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๖๐๖/๐๙๔๓๕ ลงวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๙
 ๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๑๐/๔๐๖ ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๙
 ๓. สำเนาหนังสือกระทรวงยุติธรรม ด่วนที่สุด ที่ ยธ ๐๓๐๒/๗๓๕๙ ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๙
 ๔. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๑๕/๙ ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๙
 ๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๕๙๕๑ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙

ด้วยรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติได้เสนอเรื่อง มติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งกระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ ลงมติว่า

๑. เห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ตามที่ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเสนอ ดังนี้

๑.๑ เห็นชอบข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายความปลอดภัยทางถนน จำนวน ๕ ประเด็น และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

๑.๑.๑ ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขกฎหมายทั้ง ๕ ประเด็น ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ และข้อบังคับที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ เพื่อให้มีผลบังคับใช้ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐

/๑.๑.๒ ให้ ...

สำนักเลขาธิการรัฐมนตรี

รับที่ 6964

วันที่ 17 ต.ค. 2559

เวลา 16.19

กระทรวงมหาดไทย

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล อี.ท. ๑๐๓๐๐

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 10 ต.ค. 2559

เลขรับ 41718

วันที่ ๑/๒๕๕๙

กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์

เลขรับ ๒๒๕๕

วันที่ ๑๒ ต.ค. ๒๕๕๙

เวลา ๑๒.๒๐

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

เลขรับ 6๖๙๙๐

วันที่ ๑๐ ต.ค. ๒๕๕๙

เวลา ๑๕.๓๙

๑.๑.๒ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเป็นแนวทางปฏิบัติในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน โดยให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

๑.๑.๓ ให้กระทรวงมหาดไทยสั่งการให้ผู้ว่าราชการจังหวัดดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยนำนโยบายประชารัฐมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานในพื้นที่อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

๑.๑.๔ ให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ร่วมกันรณรงค์และประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้น จริงจัง ให้เกิดความตระหนักและเกิดเป็นวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยโดยเร่งด่วน

๑.๒ เห็นชอบในหลักการให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ และให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ เป็นแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพลางก่อน จนกว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ จะแล้วเสร็จ ทั้งนี้ให้พิจารณาปรับกรอบระยะเวลาการดำเนินการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ ให้มีระยะเวลาสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ด้วย

๒. ในการจัดหาเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติดำเนินการตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

๓. ให้คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของสำนักงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

จึงเรียนยืนยันมาและขอได้โปรดดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายธีระพงษ์ วงศ์วิลาส)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด
ที่ มท 0102/ 5435

เรียน ปลัดกระทรวงมหาดไทย

เพื่อโปรดทราบและดำเนินการ

(นายสันชัย พัฒนะวิชัย)

หัวหน้ากลุ่มงานบริหาร รักษาการในตำแหน่ง

หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี

10 ต.ค. 2559

หน.ก. ๑๐๓.๑.๘

จนท. ลิตกรศรี ๑๐ ต.ค. ๕๙

สำนักพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

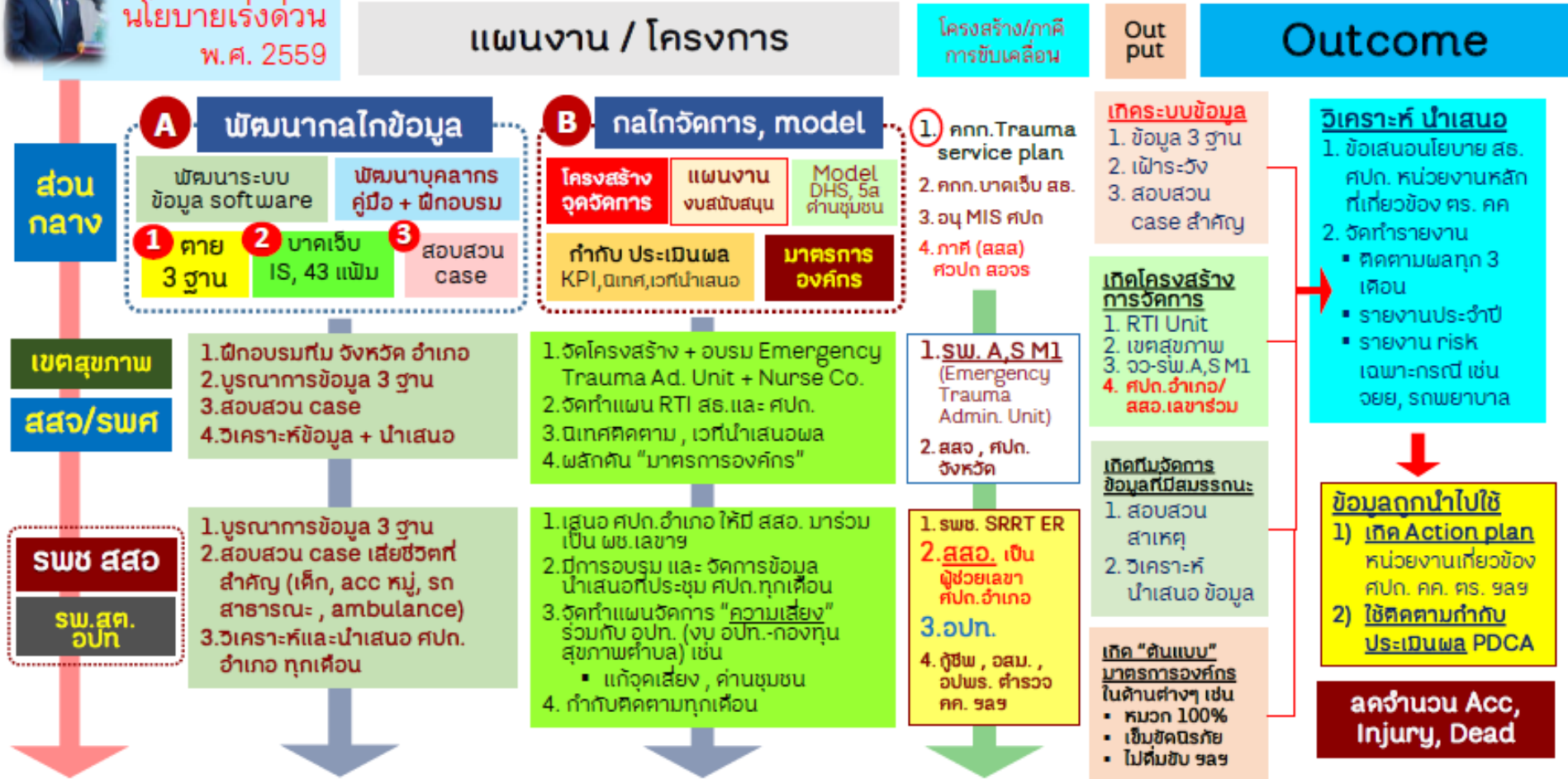
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๗ (จิรัฐสรพร) ๔๔๔ (บุษกร)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖ www.soc.go.th (ปลักรวามบุษกร)



ก. สาธารณสุข
นโยบายเร่งด่วน
พ.ศ. 2559

ข้อ 5 : ป้องกันความคุ้มครองบาดเจ็บ โดยเฉพาะ RTI



เส้นทางการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

