



ความพยายามในการลดอุบัติเหตุทางถนน ขององค์การสหประชาชาติ

รองศาสตราจารย์สุรวิธ สุธรรมมาสา M.Sc. (Occupational Health and Safety)
สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

องค์การสหประชาชาติได้ประมาณการว่าจะมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนสูงถึง 75 ล้านคน และมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 750 ล้านคน ดังนั้นความสูญเสียทั้งในเรื่องชีวิตและทรัพย์สินจึงย่อมมีมหาศาล องค์การสหประชาชาติจึงมีความพยายามในการขับเคลื่อนเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่สำคัญมี 2 เรื่องต่อไปนี้

1. การจัดทำกรอบกิจกรรมการจัดการความปลอดภัยทางถนน

เพื่อส่งเสริม สนับสนุนให้ประเทศต่างๆ ได้มีการดำเนินการในเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน ในปี 2553 ทางองค์การสหประชาชาติจึงได้จัดทำเอกสารเรื่อง Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020 ซึ่งจะใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้แนวทาง "ระบบความปลอดภัย หรือ Safe System" โดยกำหนดกิจกรรมการดำเนินงานเป็น 3 ด้านคือ กิจกรรมระดับนานาชาติ กิจกรรมระดับชาติ และกิจกรรมด้านเงินทุน

กิจกรรมระดับนานาชาติ จะเน้นเรื่องการประสานงานระหว่างประเทศ และกำหนดแนวทางสำคัญที่จะผลักดันงานด้านนี้ในประเทศต่างๆ เช่น

- 1) การเพิ่มกองทุนด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) การสื่อสารเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น เช่น การนำประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในวาระการประชุมของกลุ่มประเทศชั้นนำ เช่น เวทีการประชุม G8 การประชุม World Economic Forum เป็นต้น
- 3) การสร้างความตระหนักในปัจจัยเสี่ยงและความต้องการในการป้องกันอันตรายทางถนนให้มากขึ้น
- 4) การจัดทำข้อเสนอแนะให้กับประเทศในการสร้างความเข้มแข็งของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน และเรื่องแนวปฏิบัติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยทางถนนและการดูแลหลังได้รับอุบัติเหตุ
- 5) การปรับปรุงคุณภาพของข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรมระดับชาติ มีการกำหนดกรอบการทำงานของแต่ละประเทศที่มุ่งไปที่ 5 เสาหลัก (5 Pillars) ของความปลอดภัยทางถนน และในแต่ละเสาหลักก็จะมีกิจกรรมที่แต่ละประเทศควรดำเนินการ รวมถึงมีการกำหนดตัวชี้วัดสำหรับแต่ละเสาหลักด้วย สำหรับประเทศไทยก็ได้นำกรอบดังกล่าวมาจัดทำเป็นเอกสารทศวรรษความปลอดภัยทางถนน และใช้เป็นแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

5 เสาหลักของความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

เสาหลักที่ 1 การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

กิจกรรมด้านเงินทุน เป็นการประมาณความต้องการเงินทุนเพื่อใช้ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

2. การให้ความสำคัญกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับสถานประกอบการ

เนื่องจากข้อมูลการประสบอันตรายบนถนนพบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะมีความเกี่ยวข้องกับการทำงาน หรือเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการทำงาน (ข้อมูลนี้ไม่รวมถึงการเดินทางไปกลับของพนักงานที่มายังที่

ทำงาน) ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหา และแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจึงควรมุ่งเน้นมาที่ระดับสถานประกอบการด้วยการด้วย องค์การสหประชาชาติจึงได้จัดทำเอกสารสมุดปกขาวขึ้นมาฉบับหนึ่งคือ สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัยภายในปี 2593 การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์ และกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายให้ประเทศต่างๆ ช่วยกันทำให้บรรลุผลดังนี้

1) ต้องยุติหรือหยุดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานให้ได้ในปี 2563

2) ต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานลงจากเดิมร้อยละ 50 ในปี 2573

3) ต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานให้มากกว่าร้อยละ 50 ในปี 2583

4) ต้องไม่ให้มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานในปี 2593

ในสมุดปกขาวนี้ มีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานทั้งในเรื่องของกิจกรรมและเป้าหมายที่น่าสนใจดังนี้

	การดำเนินงาน	เป้าหมาย
การประสานงานระหว่างประเทศ	การจัดหาเงินทุนเพื่อการประสานงานระหว่างประเทศ	แต่งตั้ง "ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน" (Road Safety Champion) - ในบริษัทใหญ่ 200 บริษัท ภายในปี 2563 - ทุกบริษัทในรายชื่อ Fortune 500 ภายในปี 2593
เสาหลักที่ 1	ทุกบริษัทนาระเบียบกฎเกณฑ์ส่วนรวมไปปฏิบัติ	- ภายในปี 2563 มี 1 แสนบริษัทมีระบบได้รับการรับรอง ISO 39001 - ภายในปี 2593 ทุกบริษัทได้รับการรับรอง ISO 39001
เสาหลักที่ 2	การวางแผนการเดินทาง รวมถึงการเลือกใช้บริการระบบการขนส่งแบบยั่งยืน	- การยึดถือความปลอดภัยเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนน
เสาหลักที่ 3	การยึดมั่นและการปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานยานพาหนะซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกัน	- ผู้ผลิตยานพาหนะทั้งหมดนำเกณฑ์ความปลอดภัยซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกไปใช้ภายในปี 2563



	การดำเนินงาน	เป้าหมาย
เสาหลักที่ 4	ผู้ใช้แรงงานปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดและบังคับใช้ภายในประเทศ และปฏิบัติตามบรรทัดฐานและกระบวนการที่กำหนดภายในองค์กรของตน	- 1 แสนบริษัทปฏิบัติตามการรับรอง ISO 39001 ภายในปี 2563 - ทุกบริษัทภายในปี 2593
เสาหลักที่ 5	การติดตามและการประเมินผลองค์กรใช้วิธีการที่เป็นระบบในการดูแลรักษาและการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	- อัตราการเสียชีวิตจากการประสบอันตรายทางถนน ลดลงร้อยละ 50 (เริ่มจากปี 2554) ภายในปี 2563

ที่มา: สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัยภายในปี พ.ศ. 2593 การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์

จากการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เพื่อความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ สิ่งที่เห็นได้ชัดเจนเกี่ยวกับมาตรการที่จะทำให้บรรลุถึงเป้าหมายนั้น องค์การสหประชาชาติให้น้ำหนักความสำคัญกับมาตรฐาน ISO 39001 มากทีเดียว ผู้เขียนจะได้นำมาตรฐานดังกล่าวมานำเสนอให้รู้จักกันในโอกาสต่อไป

เอกสารอ้างอิง

คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน (2554) สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัยภายในปี พ.ศ. 2593 การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการทำงานลงเหลือศูนย์