



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักพัฒนานโยบายและแผนฯ ส่วนนโยบายและแผนฯ โทร.๐๒-๖๑๘๒๓๓๓ ต่อ ๑๕๐๑, ๑๕๒๓

ที่ นร ๐๒๒๐.๐๒/ ๘๙๖

วันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๕

เรื่อง การประชาสัมพันธ์โครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์

ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗

เรียน ผอ.สทท. ผอ.สวท. ผอ.สนช. ผอ.สปช.๑-๘ และ ปชส.

ตามหนังสือ สนผ. สนช. ที่ นร ๐๒๒๐.๐๒/๘๑๙ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ เรื่อง รายงานการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ อปส. เห็นชอบให้หน่วยงาน สือ สวท. สทท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคของกรมประชาสัมพันธ์ รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕-๒๕๕๗ ในรูปแบบ สปอต ขาว พุดแทรก รายการ อักษรวิง บทความ ฯลฯ โดยใช้งบประมาณปกติตามความเหมาะสมของแต่ละหน่วยงาน นั้น

ในการนี้ จึงขอความร่วมมือท่าน ดำเนินการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ โดยเน้นในกลุ่มเป้าหมาย ๒ กลุ่ม คือ เด็กและเยาวชนในสถานศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ในโรงงานอุตสาหกรรม พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินการดังกล่าว มายัง สนผ. ภายในวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๕ ตามแบบรายงานที่แนบมาพร้อมบันทึกฉบับนี้ ด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป จะขอบคุณยิ่ง

(นางธารทิพย์ ทองงามชำ)

ผอ.สนผ.

แบบรายการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการรวมกลุ่มนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ พ.ศ. ๒๕๕๕

หน่วยงาน.....วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ผู้ประสานงาน.....ตำแหน่ง.....โทรศัพท์.....

สื่อ/กิจกรรม	ประเด็น/รายละเอียด	ผลผลิต (รายการ/ตอน/ครั้ง)	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่/วัน/เวลา	ผู้รับผิดชอบ/โทรศัพท์
สื่อวิทยุกระจายเสียง(ข่าว/รายการ/สเปด/สฎีป/สารคดี/บทความ/สัมภาษณ์/ถ่ายทอดสด เป็นต้น)					
๑.....					
๒.....					
๓.....					
สื่อวิทยุโทรทัศน์(ข่าว/รายการ/สเปด/สฎีป/สารคดี/บทความ/สัมภาษณ์/ถ่ายทอดสด เป็นต้น)					
๑.....					
๒.....					
๓.....					
สื่อสิ่งพิมพ์(นิตยสาร/วารสาร/แผ่นพับ/โปสเตอร์/ใบปลิว/หนังสือพิมพ์ท้องถิ่นหรือส่วนกลาง เป็นต้น)					
๑.....					
๒.....					
๓.....					
สื่อกิจกรรม(นิทรรศการ/อบรม/สัมมนา/เสวนา/คอนเสิร์ต/แสดงสินค้า/โรดแมป เป็นต้น)					
๑.....					
๒.....					
๓.....					
สื่ออื่นๆ(เว็บไซต์/smgr/วิทยุชุมชน/เคเบิลทีวี/อบม. เป็นต้น)					
๑.....					
๒.....					
๓.....					



บันทึกข้อความ

รับที่... ๘19... น.
วันที่ ๑๙ พ.ค. ๒๕๕๕
ผู้รับ... ๕...

ส่วนราชการ... สำนักพัฒนานโยบายและแผนฯ ส่วนนโยบายและแผนฯ โทร. ๐๒ ๖๑๘๒๓๒๓ ต่อ ๑๕๐๘

ที่... นร ๐๒๒๐.๐๒/๘๑๘... วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง รายงานการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕

เรียน อปส.ผ่าน รปส.(นางลดาวัลย์ บัวเอี่ยม)

เพื่อโปรดทราบ

เรื่องเดิม

ตามหนังสือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๖๒๖/ว ๓๘๘๔ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๕ เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการศูนย์
อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๕ เวลา ๑๐.๐๐น. ณ ห้องประชุม
๓๕๒ อาคาร ๓ ชั้น ๕ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย นั้น

การประชุมดังกล่าว อปส.ได้มอบหมาย ผอ.สนผ. แต่เนื่องจากมีภารกิจทางราชการ จึงได้มอบหมาย
ผอ.สนช. และมอบนางสาวอินทิรา สุวรรณ ตำแหน่งนักประชาสัมพันธ์ชำนาญการ เข้าประชุมแทน

ข้อเท็จจริง

นายฐานิสร์ เทียนทอง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน ผู้เข้าร่วมประชุม
ประมาณสี่สิบคน ประกอบด้วยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และเจ้าหน้าที่กรมป้องกัน
และบรรเทาสาธารณภัย สรุปสาระการประชุมได้ ดังนี้

๑. ที่ประชุมรับทราบผลการดำเนินงาน ๕ เรื่อง ได้แก่

๑.๑ สรุปผลการดำเนินการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล
สงกรานต์ ๒๕๕๕ “สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” โดยแบ่งการดำเนินการ ๒ ช่วง คือ ช่วงเตรียมความพร้อม
ระหว่าง ๑๕ มีนาคม - ๑๐ เมษายน ๒๕๕๕ และช่วงเน้นหนักพิเศษระหว่าง ๑๑ - ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ จากการ
ดำเนินการดังกล่าวพบว่า จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต ๖ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครพนม ตรัง ปัตตานี ระนอง
และสตูล สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด คือ เมาสุรา รองลงมาคือ ขับรถเร็วเกินกำหนด โดยพฤติกรรม
เสี่ยงเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยและการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือรถจักรยานยนต์
รองลงมาคือ รถปิกอัพ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนน อบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนทางหลวงแผ่นดิน
จุดเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางตรง รองลงมาคือ ทางโค้ง ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ๑๖.๐๑ ถึง ๒๐.๐๐ น.
และช่วงอายุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด คือ กลุ่มวัยแรงงาน รองลงมาคือ กลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า ๒๐ ปี

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง การดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวม
หมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๕ ตามที่ศูนย์
อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ และได้มีการเสนอแนวทางดำเนินการระยะต่อไป ดังนี้ (๑) ขยายระยะเวลา

/ดำเนินการ...

ดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ต่อไปอีก ๓ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๗ (๒)มอบหมายให้คณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เป็นผู้รับผิดชอบหลัก (๓)รัฐบาลควรมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนเพิ่มเติมให้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้สามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะช่วงเวลาเย็นและกลางคืน (๔)ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนประสานงานกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม มีบทบาทในการกำกับดูแล และตรวจจับหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานในสถานประกอบการและในท้องตลาด (๕)มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อติดตามสถานการณ์การบาดเจ็บศีรษะและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย (๖)ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด กำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด โดยเฉพาะในสถานประกอบการ สถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พร้อมทั้งนำเสนอข้อมูลการดำเนินงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย และข้อมูลด้านการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านที่ประชุมจังหวัดทุกเดือน (๗)ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขยายความร่วมมือกับภาคีภาคส่วนต่างๆ โดยเฉพาะภาคธุรกิจ หน่วยงาน องค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบที่หลากหลาย (๘)ให้กระทรวงคมนาคมวางแนวทางการดำเนินการเพื่อให้สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเอื้ออำนวยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยเพิ่มขึ้น ได้แก่ การออกแบบจุดกลับรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในเส้นทางสายหลัก การหาแนวทางเพิ่มช่องทางขับขี่รถจักรยานยนต์ในถนนที่กำลังออกแบบใหม่หรือถนนที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สัญจรจำนวนมาก การสนับสนุนให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเข้าร่วมรณรงค์ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา

๑.๓ ผลการประชุมภายใต้กรอบความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaboration : UNRSC) ครั้งที่ ๑๕ ระหว่างวันที่ ๑๖ - ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ ณ สำนักงานธนาคารโลก กรุงวอชิงตันดีซี ประเทศสหรัฐอเมริกา และการประชุมสมัชชาใหญ่ของสหประชาชาติ วันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๕ ณ กรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีผู้แทนประเทศไทยเข้าร่วมประชุม ๒ ท่าน คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และนายณภดล สันติภากรณ์ กรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ผลการประชุม UNRSC ครั้งที่ ๑๕ ได้มีการหารือในประเด็นต่างๆ รวมทั้งพิจารณาร่างมติ (Resolution) ในหัวข้อ “การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนของโลก” (Improving Global Road Safety) เพื่อเสนอต่อที่ประชุมใหญ่ของสหประชาชาติเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๕

๑.๔ การดำเนินการของคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ดำเนินการเรื่องเร่งด่วน ๒ เรื่อง คือ การรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา และการรณรงค์ให้ประชาชนลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลสำคัญหรืองานประเพณีประจำจังหวัด

๑.๕ นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เห็นชอบให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจัดทำเกียรติบัตรเพื่อมอบให้แก่จังหวัดและอำเภอที่ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.๒๕๕๕ จำนวน ๖ จังหวัด ได้แก่ นครพนม ตราด ตรัง ปัตตานี ระนองและสตูล รวมทั้งอำเภอ ๖๗๑ อำเภอ

๒. ที่ประชุมร่วมพิจารณาและเห็นชอบการดำเนินงานต่างๆ ดังนี้

๒.๑ แนวทางการดำเนินการตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้ทุกจังหวัดจัดทำแผนปฏิบัติการปี ๒๕๕๕ ซึ่งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะสนับสนุนงบประมาณให้แก่จังหวัด การเพิ่มเติมมาตรการและบทลงโทษเกี่ยวกับการควบคุมการจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชนิด การจัดทำมาตรการควบคุมความเร็ว เป็นต้น

๒.๒ แนวทางการดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ดังนี้ (๑) มอบคณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนโครงการ (๒) มอบหมายจังหวัดบรรจุเรื่องอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ ต่อปี (๓) รายงานผลการดำเนินงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบ (๔) สนับสนุนให้มีการจัดทำโครงการพื้นที่ต้นแบบสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ประกอบด้วย ชุมชน เทศบาล อำเภอ และจังหวัดต้นแบบ เพื่อขยายผลให้ครอบคลุมทั่วประเทศต่อไป (๕) การรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ปี ๒๕๕๕ เน้นกลุ่มเป้าหมาย ๒ กลุ่ม คือ เด็ก เยาวชนในสถานศึกษา และแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม

๓. ที่ประชุมร่วมพิจารณาเรื่องอื่นๆ เพิ่มเติมอีก ๒ เรื่อง ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ดังนี้

๓.๑ กลไกในการเร่งรัดติดตามการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น จัดทำ check list การสอบถามความคืบหน้า และการติดตามงานในพื้นที่

๓.๒ การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนครั้งต่อไป วันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ที่จังหวัดนครราชสีมา โดยพิจารณาจังหวัดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตสูง

ข้อพิจารณา

ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอแนวทางขยายระยะเวลาดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ต่อไปอีก ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗) ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๕ นั้น กรมประชาสัมพันธ์ในฐานะหน่วยงานของรัฐมีบทบาทหน้าที่ประชาสัมพันธ์นโยบายและการดำเนินงานของรัฐสู่กลุ่มเป้าหมาย จึงควรรณรงค์ประชาสัมพันธ์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องโดยใช้สื่อ สวท. สทท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคของกรมประชาสัมพันธ์ รณรงค์ในรูปแบบ สปอต ข่าว พุดแพร่กระจายการ อักษรวิ้ง บทความ ฯลฯ โดยใช้งบประมาณปกติตามความเหมาะสมของแต่ละสถานี เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จะขอขอบคุณยิ่ง

ดำเนินการตามเสนอ

ทราบ/เรียน ๓๐.๕-๕๕
- เพื่อดำเนินการต่อไป

ทราบ/เรียน ๓๐.๕-๕๕
- เพื่อดำเนินการต่อไป

(นางธารทิพย์ ทองงามขำ)

(นายธีระพงษ์ โสดาศรี)

อปส.

๒๘ พ.ค. ๒๕๕๕

(นางอรวิณ บุตรวงศ์)

(นางธารทิพย์ ทองงามขำ)

ผอ.สนผ.

30 พ.ค. ๒๕๕๕

อปส.(นายธีระพงษ์ โสดาศรี)..... ๓๐.๕-๕๕ ๒๘ พ.ค. ๒๕๕๕

นางธาวาลย์ บัวเยี่ยม

อปส.

๓๐ พ.ค. ๒๕๕๕

อปส. (นางธาวาลย์ บัวเยี่ยม)..... ๓๐.๕-๕๕ ๒๘ พ.ค. ๒๕๕๕

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องเพื่อทราบ

๓.๒ มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง การดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริม
การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ (เอกสารแนบ)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้รายงานผลการดำเนินการโครงการ
รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติ
รับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๕ ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ และได้มีการ
เสนอแนวทางที่จะดำเนินการในระยะต่อไป ดังนี้

๑. ขยายระยะเวลาดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวก
นิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ต่อไปอีก ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๗) ทั้งนี้ เพื่อให้มีการเพิ่มสัดส่วนของผู้สวมหมวก
นิรภัย อย่างต่อเนื่องและให้ครอบคลุมตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยควรเร่งรัดให้มีการเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ
๒๐ ในแต่ละปี

๒. มอบหมายให้คณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ใน
คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (เสาหลักที่ ๔ ตามแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัย
ทางถนน) เป็นผู้รับผิดชอบหลัก พร้อมทั้งมีการติดตามกำกับ การรายงานความก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคต่อ
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทุก ๒ เดือน

๓. รัฐบาลควรมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนเพิ่มเติมให้กับสำนักงานตำรวจ
แห่งชาติ เพื่อให้สามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็นและ
กลางคืน ซึ่งเป็นช่วงที่มีการบาดเจ็บศีรษะมากกว่าช่วงเวลาอื่น ในขณะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการสวม
หมวกนิรภัยต่ำสุด

๔. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนประสานงานกับสำนักงานมาตรฐาน
ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อให้เข้ามามีบทบาทในการกำกับดูแลและตรวจจับหมวก
นิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานในสถานประกอบการและในท้องตลาด

๕. มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตาม
ประเมินผลในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อติดตาม
สถานการณ์การบาดเจ็บศีรษะและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย) พร้อมทั้ง
นำเสนอข้อมูลให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำทุก ๒ เดือน

๖. ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัด โดยเฉพาะ
ในสถานประกอบการ สถานศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พร้อมทั้ง กำหนดให้มีการนำเสนอข้อมูล
การดำเนินงาน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ผ่านที่ประชุมจังหวัดทุกเดือน

๗. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขยายความร่วมมือกับภาคีภาคส่วนต่างๆ
โดยเฉพาะภาคธุรกิจ หน่วยงาน องค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ใน
รูปแบบที่หลากหลาย

๘. ให้กระทรวงคมนาคมวางแนวทางการดำเนินการเพื่อให้สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม
เอื้ออำนวยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ได้แก่

(๑) เส้นทางสายหลักที่มีหลายช่องทาง ควรออกแบบจุดกลับรถที่ปลอดภัยสำหรับ
รถจักรยานยนต์ (เพื่อลดความเสี่ยงของผู้ขับขี่ในขณะกลับรถ การมีจุดลักผ่าน และการขับขี่รถจักรยานยนต์
ย้อนศร)

(๒) หาแนวทางการเพิ่มช่องทาง/เลนรถจักรยานยนต์ ในถนนที่กำลังออกแบบใหม่ หรือถนนที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สัญจรเป็นจำนวนมาก

(๓) สนับสนุนให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เข้าร่วมในการรณรงค์ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รับข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วยต่อไป

๑. กระทรวงอุตสาหกรรม

ในส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้ดำเนินการตามโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ โดยเร่งรัดปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ (มาตรฐานเลขที่ มอก.๓๖๙-๒๕๓๙) คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๕ รวมทั้งกำกับดูแลตรวจสอบผลิตภัณฑ์หมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะทั้งผู้ประกอบการในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยตามข้อเสนอของโครงการดังกล่าวแล้ว

๒. สำนักงบประมาณ

จากผลการสำรวจภาพรวมของการสวมหมวกนิรภัยทั่วประเทศเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๒ แสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่เพียงฝ่ายเดียวอาจไม่ทำให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น หน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จึงควรรณรงค์สร้างจิตสำนึกให้ประชาชนเล็งเห็นถึงความปลอดภัยที่จะได้รับการสวมหมวกนิรภัย โดยให้มีการดำเนินการโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่องทุก ๆ ปี และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังด้วย

๓. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓.๑ เห็นควรให้กระทรวงมหาดไทยทำการศึกษาเพื่อประเมินผล วิเคราะห์สาเหตุ และเสนอแนะมาตรการที่รัดกุม เพื่อทบทวนสถานการณ์ที่ผ่านมา ทำให้ทราบข้อเท็จจริงที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอย่างรอบด้านและทราบถึงประเด็นสำคัญที่ทำให้การรณรงค์ไม่ได้ผลตามเจตนารมณ์ เพื่อสามารถวางแผนทางการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งตั้งเป้าหมายให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ อันจะทำให้การรณรงค์นั้นมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

๓.๒ เห็นควรให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องควบคู่ไปกับการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมักขับด้วยความเร็วและขาดความระมัดระวัง

๔. กระทรวงคมนาคม

ในส่วนของการวางแผนทางการดำเนินการเพื่อให้สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเอื้ออำนวยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

(๑) เรื่องจุดกลับรถที่ปลอดภัย กรมทางหลวงได้ดำเนินการ ดังนี้

- เส้นทางสายหลักที่มีหลายช่องจราจร มีการออกแบบจุดกลับรถที่ปลอดภัย โดยการก่อสร้างจุดกลับรถต่างระดับ ได้พิจารณาตามความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจร ที่กรมทางหลวงได้ศึกษาไว้ นอกจากนี้ บางบริเวณจะปรับปรุงเป็นทางลอดใต้สะพานเพื่อให้สามารถกลับรถได้อย่างปลอดภัย

- กรณีจุดกลับรถในระดับเดียวกัน จะมีการปรับปรุง โดยการติดตั้งป้าย
แขวนสูงพร้อมไฟกระพริบหรือติดตั้งเฉพาะไฟฟ้ากระพริบ หรือการเพิ่มช่องรถกลับรถและการเพิ่มความกว้าง
ของไหล่ทางสำหรับการกลับรถขนาดใหญ่ในบางบริเวณ

(๒) แนวทางการเพิ่มช่องทาง ช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ ปัจจุบัน
กรมทางหลวงได้มีการออกแบบและก่อสร้าง ช่องจราจรรถจักรยานยนต์ด้วยเครื่องหมายบนผิวทางและป้าย
แสดงช่องจราจรรถจักรยานยนต์ สำหรับถนนที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สัญจรเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว

(๓) การสนับสนุนของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
(กปถ.) ปีที่ผ่านมากรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้จัดทำโครงการณรงค์ฯ อย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ผลิตหมวกนิรภัยแบบเต็มใบตามมาตรฐาน มอก. จำนวน ๑๐๐,๐๐๐
ใบ โดยจัดส่งให้หน่วยงานในสังกัด ขบ. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อแจกให้ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยผ่านกิจกรรม
การอบรมและทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ การเดินรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่
รถจักรยานยนต์ และการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย

- จัดทำสื่อรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ปี ๒๕๕๕ โดยจัดส่ง
ให้หน่วยงานในสังกัด ขบ. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเผยแพร่ผ่านกิจกรรมส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ใน
กลุ่มเป้าหมายผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย แผ่นพับ โปสเตอร์ หนังสือการ์ตูนภาพ
การใช้รถใช้ถนนสำหรับเด็กมัธยมศึกษา คู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และวีดิทัศน์สาธิตการ
สวมหมวกนิรภัยและเทคนิคการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

จึงนำเสนอเรียนที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

กิตติพงษ์.....
.....
.....
.....
.....

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๖๒๖/ ๗๑๗๙



ความปลอดภัยทางถนน 47

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ถนนอุทองนอก กทม. ๑๐๓๐๐

๑๒

มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง สรุปผลการดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๖๗ ลงวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๔

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. รายงานการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕
จำนวน ๑๐๐ ชุด
๒. ผลสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี ๒๕๕๓
และ ๒๕๕๔ จำนวน ๑๐๐ ชุด

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๔ เห็นชอบให้ประกาศในปี ๒๕๕๔ เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ พร้อมกับให้หน่วยงานภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีมาตรการเพื่อรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ตามข้อเสนอของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นั้น

บัดนี้ ระยะเวลาของโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ได้สิ้นสุดลงแล้ว ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงขอสรุปผลการดำเนินการโครงการดังกล่าวข้างต้น นำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบ ดังนี้

๑. สรุปผลการดำเนินงานโครงการในภาพกว้าง

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม จังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการขับเคลื่อนโครงการดังกล่าวเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยมีกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดทั้งปี พ.ศ.๒๕๕๔ ซึ่งผลจากการดำเนินการโครงการดังกล่าวได้ก่อให้เกิดการรับรู้และตื่นตัวในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัย มีการบังคับใช้กฎหมาย ว่ากล่าวตักเตือนและจับปรับ เพิ่มขึ้นมา ๓ เท่า (เพิ่มจาก ๘๕๐,๐๖๐ ราย ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๒,๗๐๗,๔๔๐ ราย ในปี ๒๕๕๔)

อย่างไรก็ดี ผลจากการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยทุกจังหวัด ทั่วประเทศ จำนวน ๑,๒๓๐,๑๘๗ คน โดย มูลนิธิไทยโรดส์ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) พบว่า สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมของประเทศเพิ่มสูงขึ้นเพียง ๒ เปอร์เซนต์ เท่านั้น โดยเพิ่มจาก ๔๔ เปอร์เซนต์ ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๔๖ เปอร์เซนต์ ในปี ๒๕๕๔

๒.สรุปผลการ...

๒. สรุปผลการดำเนินงานในรายละเอียด

๒.๑ การดำเนินการมาตรการต่าง ๆ

ในการดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ได้มีการกำหนดมาตรการหลัก ไว้ ๕ ด้าน มีผลการดำเนินการในแต่ละด้านดังนี้

๒.๑.๑ ด้านการผลักดันเกิดนโยบายสาธารณะในระดับต่างๆ ตั้งแต่ การที่รัฐบาลประกาศให้ปี พ.ศ.๒๕๕๔ เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ พร้อมทั้งมีกิจกรรมดำเนินการที่สำคัญ อาทิ

(๑) กำหนดให้มีกลไกคณะทำงานโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ เพื่อเป็นแกนในการขับเคลื่อนงาน ผ่านทางคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

(๒) มีการจัดงานพิธีเปิดโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๔ ณ สโมสรทหารบก (วิภาวดี) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

(๓) มีการจัดกิจกรรมโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในระดับภูมิภาค จำนวน ๔ ภาค ได้แก่ ภาคเหนือจัดที่จังหวัดลำพูนเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจัดที่จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๔ ภาคใต้จัดที่จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๕๔ และ ภาคกลางจัดที่จังหวัด นครนายก เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔

(๔) ในระดับจังหวัด มีจัดตั้งคณะกรรมการระดับจังหวัด และมีสถานประกอบการที่ทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับโครงการฯ (MOU) จำนวน ๒,๖๗๕ แห่ง สถานศึกษาจำนวน ๕,๖๖๕ แห่ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน ๒,๕๐๐ แห่ง มีการจัดทำแผนการดำเนินงาน การกำหนดพื้นที่ควบคุมวินัยจราจร เรื่องการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การกำชับให้ฝ่ายตำรวจดำเนินการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดำเนินคดีกับผู้จำหน่ายหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน

(๕) ได้มีการจัดกิจกรรมการรณรงค์ การแถลงข่าวและการลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกับมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย (Asia Injury Prevention Foundation) เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๔

๒.๑.๒ ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและยอมรับการบังคับใช้กฎหมาย

ภาคีเครือข่ายของโครงการทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม ได้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปีในหลากหลายรูปแบบ อาทิ การจัดทำและแจกสื่อประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวก การจัดทำสโปดโฆษณาทางสถานีวิทยุและโทรทัศน์ การดำเนินการในพื้นที่เป้าหมายเฉพาะ เช่น นิคมอุตสาหกรรม หน่วยราชการ สถานศึกษา ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เป็นต้น

๒.๑.๓ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

(๑) มีการกำหนดนโยบายและข้อสั่งการ จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อกวดขันตักเตือน ตรวจจับและดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด เพิ่มขึ้นมา ๓ เท่า (เพิ่มจาก ๘๕๐,๐๖๐ ราย ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๒,๗๐๗,๔๔๐ ราย ในปี ๒๕๕๔)

(๒) กำหนดให้ ...

(๒) กำหนดให้พื้นที่สถานที่ราชการให้เป็นพื้นที่ควบคุมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งโดยไม่มีข้อยกเว้น

(๓) ในระดับจังหวัดได้มีการกำชับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และได้มีการขอความร่วมมือและการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างจังหวัดกับสถานประกอบการ สถานศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒.๑.๔ ด้านการผลิต ออกแบบ และ การกระจายหมวกนิรภัย

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ได้กำหนดการผลิตและออกแบบหมวกนิรภัยตามมาตรฐานของต่างประเทศมาตรฐาน UNECE Regulation No.๒๒ และได้มีการพิจารณาเห็นสมควรแก้ไขปรับปรุงโดยยกเลิกมาตรฐานเดิม (มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้งานพาหนะ มาตรฐานเลขที่ มอก.๓๖๙-๒๕๓๙ ในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไปเล่ม ๑๑๓ ตอนที่ ๑๙ ง วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ.๒๕๓๙)

ในส่วนของหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนได้ร่วมมือกันในการกระจายหมวกนิรภัยให้ถึงมือประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ผ่านการดำเนินการโครงการต่างๆ เช่น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดทำโครงการผ้าป่าหมวกนิรภัย หรือโครงการหมวกบุญ, โครงการหมวกนิรภัย ๑๐๐,๐๐๐ ใบ ปลอดภัยถ้วนหน้า, โครงการจับ ปรับ แจก, ชมรมคนห่วงหัวทำโครงการแจกหมวกนิรภัยสำหรับเด็กให้กับโรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร หรือมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย จัดทำโครงการวัคซีนหมวกนิรภัยสากล (Global Helmet Vaccine Initiative: GHVI) โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งละตินอเมริกา (IDB) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ศูนย์ป้องกันและควบคุมโรคของสหรัฐอเมริกา (CDC) และสมาพันธ์จักรยานยนต์สากล (FIM) เป็นหน่วยงานให้การสนับสนุน

๒.๑.๕ ด้านการติดตามและประเมินผล

ผลจากการ ประเมินพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยมูลนิธิไทยโรดส์ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) พบว่าหากนับรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารรวมกันมีการสวมหมวกเพิ่มขึ้น เพียงร้อยละ ๒ (จากร้อยละ ๔๔ ในปี ๒๕๕๓ เป็นร้อยละ ๔๖ ในปี ๒๕๕๔) และพบว่ากลุ่มผู้โดยสารมีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นมากกว่าผู้ขับขี่ คือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ (เพิ่มจากร้อยละ ๑๙ เป็นร้อยละ ๒๔) ในขณะที่ผู้ขับขี่อัตราการสวมหมวกเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๑ เท่านั้น

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบรายภูมิภาค พบว่า ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคกลาง มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖ , ร้อยละ ๕ และร้อยละ ๑ ตามลำดับ ในขณะที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กลับมีอัตราการสวมหมวกลดลง คือในปี ๒๕๕๓ อยู่ที่ร้อยละ ๓๘ ในขณะที่ ปี ๒๕๕๔ ลดลงเหลือร้อยละ ๓๗

สำหรับ ๕ จังหวัดแรกที่มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด คือ กรุงเทพมหานคร (ร้อยละ ๘๒) ภูเก็ต (ร้อยละ ๗๑) นนทบุรี (ร้อยละ ๖๔) สมุทรปราการ (ร้อยละ ๖๒) และ พิษณุโลก (ร้อยละ ๕๘) ในขณะที่ ๕ จังหวัดที่มีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยต่ำสุด (ไม่รวม ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้) คือ จังหวัดบุรีรัมย์ ยโสธร แพร่ สระแก้ว ชัยภูมิ (เฉลี่ย สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ ๒๓ เท่านั้น)

อย่างไรก็ดี ข้อมูลจากใบมรณบัตร ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ เปรียบเทียบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๔ พบว่ามีจำนวนลดลงร้อยละ ๒๑ (ลดลงจากจำนวน ๑,๕๐๓ ราย เป็น ๑,๑๘๔ ราย) เช่นเดียวกับข้อมูลผู้ป่วยใน (เฉพาะผู้ป่วยสิทธิบัตรทอง และสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการและครอบครัว ไม่รวมสิทธิประกันสังคม)

โดยสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ในช่วง ๖ เดือนแรกของปี พบว่า ยอดผู้ป่วยในที่ได้รับการบาดเจ็บศีรษะในกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ มีจำนวนลดลง ร้อยละ ๑๗ (ลดลงจากจำนวน ๒๖,๒๓๑ ราย เป็น ๒๑,๗๙๓ ราย ในปี ๒๕๕๔)

๓. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากสรุปผลการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีแนวทางที่จะดำเนินการในระยะต่อไป ดังนี้

๓.๑ ขยายระยะเวลาดำเนินการโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ ต่อไปอีก ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๗) ทั้งนี้ เพื่อให้มีการเพิ่มสัดส่วนของผู้สวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่องและให้ครอบคลุมตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยควรเร่งรัดให้มีการเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ ในแต่ละปี โดยในการดำเนินการนั้นควรมีการกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัด ให้กับกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ สถานประกอบการ สถานศึกษา หน่วยงานของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีการดำเนินงานส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์ อย่างเข้มงวด พร้อมทั้งสนับสนุนให้รางวัลกับหน่วยงานที่เป็นต้นแบบ

๓.๒ มอบหมายให้คณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (เสาหลักที่ ๔ ตามแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน) เป็นผู้รับผิดชอบหลัก พร้อมทั้งมีการติดตามกำกับ การรายงานความก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทุก ๒ เดือน

๓.๓ รัฐบาลควรมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนเพิ่มเติมให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้สามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็นและกลางคืน ซึ่งเป็นช่วงที่มีการบาดเจ็บศีรษะมากกว่าช่วงเวลาอื่น ในขณะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการสวมหมวกนิรภัยต่ำสุด ทั้งนี้ เนื่องจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีข้อจำกัดในด้านบุคลากรและงบประมาณในช่วงเวลาดังกล่าว

๓.๔ ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนประสานงานกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อให้เข้ามามีบทบาทในการกำกับดูแลและตรวจจับหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานในสถานประกอบการและในท้องตลาด รวมทั้งเร่งรัดและหามาตรการในการส่งเสริมมาตรฐานหมวกนิรภัยที่จะประกาศใช้ ให้มีกลไกที่เอื้อต่อการผลิตในราคาที่ถูกลง เช่น การใช้มาตรการด้านภาษี หรือการอุดหนุนผู้ประกอบการที่ผลิตหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก

๓.๕ มอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อติดตามสถานการณ์การบาดเจ็บศีรษะและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย) พร้อมทั้งนำเสนอข้อมูลให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำทุก ๒ เดือน

๓.๖ ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัด โดยเฉพาะในสถานประกอบการ สถานศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาทิ เขตเทศบาล พร้อมทั้ง กำหนดให้มีการนำเสนอข้อมูลการดำเนินงาน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผ่านที่ประชุมจังหวัดทุกเดือน

๓.๗ ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขยายความร่วมมือกับภาคีภาคส่วนต่างๆ โดยเฉพาะภาคธุรกิจ หน่วยงาน องค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบที่หลากหลาย โดยเฉพาะการรณรงค์ผ่านสื่อศิลปิน เพลง ภาพยนตร์ เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ เด็ก/เยาวชนเพิ่มมากขึ้น

๓.๘ ให้กระทรวง...

๓.๘ ให้กระทรวงคมนาคมวางแนวทางการดำเนินการเพื่อให้สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเอื้ออำนวยต่อการขับขีรถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ได้แก่

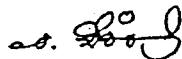
(๑) เส้นทางสายหลักที่มีหลายช่องทาง ควรออกแบบจุดกลับรถที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ (เพื่อลดความเสี่ยงของผู้ขับขี่ในขณะกลับรถ การมีจุดลัดผ่าน และการขับขีรถจักรยานยนต์ย้อนศร) เช่น การทำทางลอดใต้สะพาน การทำสะพานลอยรถจักรยานยนต์ โดยในการดำเนินการดังกล่าวอาจจะจัดทำหลักเกณฑ์และมาตรฐานการพิจารณาปรับปรุงจุดกลับรถที่ไม่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด ตลอดจนข้อเสนอแนะงบประมาณเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาความเหมาะสมต่อไป

(๒) หาแนวทางการเพิ่มช่องทาง/เลนรถจักรยานยนต์ ในถนนที่กำลังออกแบบใหม่หรือถนนที่มีปริมาณรถจักรยานยนต์สัญจรเป็นจำนวนมาก โดยในการดำเนินการดังกล่าวควรมีการจัดทำมาตรฐานช่องทางรถจักรยานยนต์และจัดโครงการถ่ายทอดความรู้ให้กับหน่วยงานด้านงานทางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อนำไปวางแผนให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ต่อไป

(๓) สนับสนุนให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เข้าร่วมในการรณรงค์ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย อย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเรียนคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สำนักบริหารการสาธารณภัย อุบัติภัยและความปลอดภัยทางถนน

โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๒๒๔๓ ๐๐๓๐

สำเนาถูกต้อง



(ท.ส.วิฑูรย์ ภาณุมาศ)

หัวหน้ากองบริหารการจราจร

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่องเพื่อทราบ

๓.๓ ผลการประชุมภายใต้กรอบความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน

แห่งสหประชาชาติ (United Nations Road Safety Collaborations :

UNRSC) ครั้งที่ ๑๕

๓.๓.๑ ความเป็นมา

UNRSC ได้รับการก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๔๗ โดยเป็นมติของที่ประชุมใหญ่ของสหประชาชาติ เลขที่ A/RES58/289 ที่มีสาระสำคัญคือ การมอบหมายให้องค์การอนามัยโลก หรือ WHO โดยความร่วมมือของคณะกรรมการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ ทำหน้าที่ในฐานะผู้ประสานงานกลางด้านความปลอดภัยทางถนนในองค์กรของสหประชาชาติทั้งระบบ ซึ่งต่อมา WHO ได้รับหน้าที่นี้อย่างเป็นทางการในเดือนพฤษภาคม ๒๕๔๗ และได้มีการจัดตั้ง UNRSC ขึ้น และจัดให้มีเวทีการประชุมเรื่องความปลอดภัยทางถนนขึ้นปีละ ๒ ครั้ง

เวทีการประชุม UNRSC ถือเป็นกลไกที่ใช้ในการปรึกษาหารือ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างประเทศสมาชิก โดยเน้นการดำเนินการตามเอกสารรายงานของโลกว่าด้วยการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปัจจุบัน UNRSC มีหุ้นส่วนที่เป็นองค์กรระหว่างประเทศ ๑๑ องค์กร หน่วยงานภาครัฐ ๑๔ หน่วยงานจาก ๑๑ ประเทศ และมูลนิธิ/ศูนย์ต่างๆ ๖ แห่ง องค์กรเอกชน (Non-Governmental Organization : NGO) ๒๕ แห่ง และภาคเอกชน ๕ ราย โดยที่ผ่านมามีการจัดประชุมไปแล้ว ๑๕ ครั้ง

๓.๓.๑ สรุปผลการประชุม UNRSC ครั้งที่ ๑๕

สำหรับในปี ๒๕๕๕ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้รับเชิญจากองค์การอนามัยโลกเพื่อเข้าร่วมการประชุม UNRSC ครั้งที่ ๑๕ ระหว่างวันที่ ๑๖ - ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ ณ สำนักงานธนาคารโลก กรุงวอชิงตันดีซี ประเทศสหรัฐอเมริกา และการประชุมสมัชชาใหญ่ของสหประชาชาติในวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๕ ณ กรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในการประชุมดังกล่าว จะมีภาคส่วนต่างๆ เข้าร่วม ได้แก่ ภาควิชา UNRSC ผู้แทนรัฐบาล องค์กรระหว่างประเทศ ภาคเอกชน ตลอดจนภาคประชาสังคม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ๑) หารือเกี่ยวกับแผนการดำเนินงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ.๒๐๑๑ - ๒๐๒๐ ขององค์การสหประชาชาติ ๒) แจ้งและกำหนดกิจกรรมโครงการในอนาคตของ UNRSC และ ๓) เพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกและภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน ได้นำเสนอผลงานและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะระหว่างกัน

ในการประชุมดังกล่าวมีผู้แทนของประเทศไทยเข้าร่วมประชุมด้วยจำนวน ๒ ท่าน คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายการเดินทาง และ คุณนพดล สันติภากรณ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในฐานะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

เอกสารประกอบวาระที่ 3.3 เรื่องเพื่อทราบ

บทแปล (ไม่เป็นทางการ)

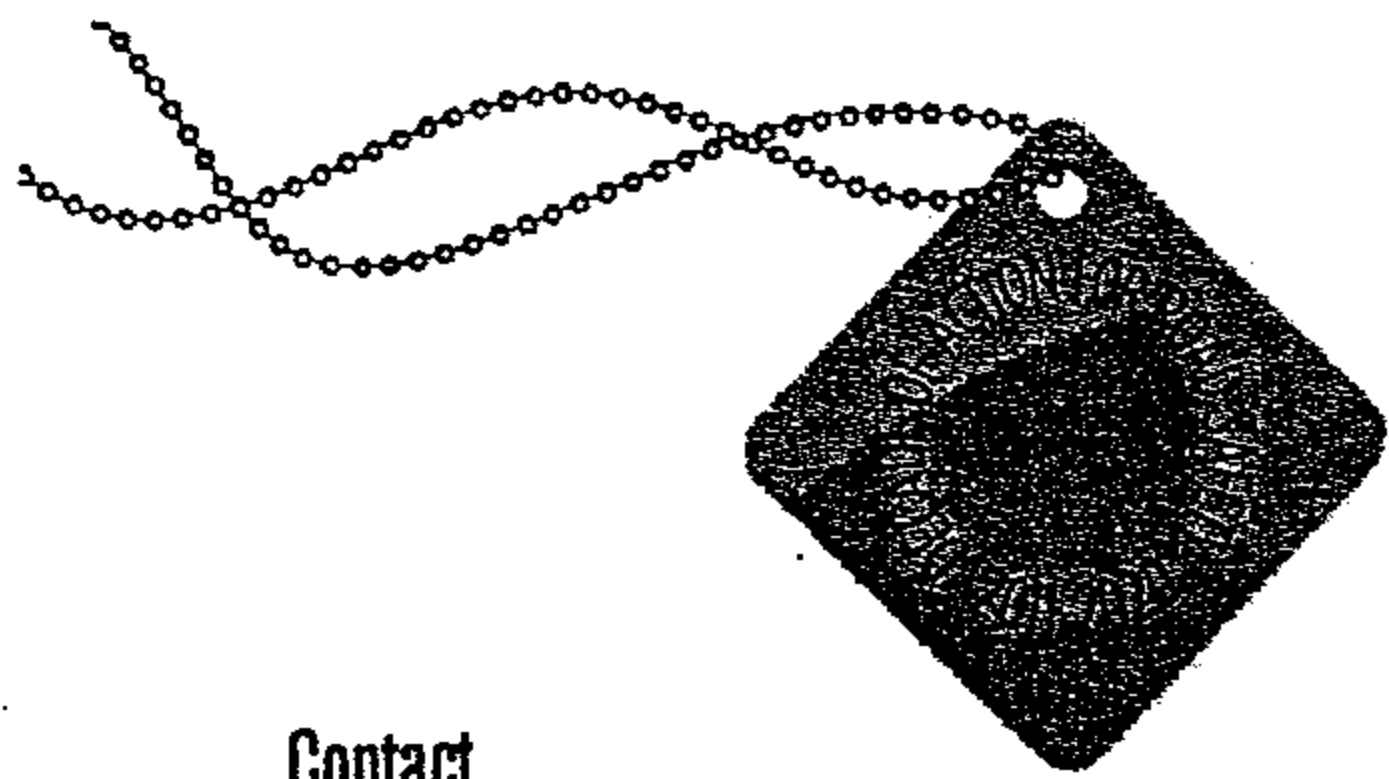
United Nations General Assembly Resolution A/66/L.43

แปลเฉพาะส่วนข้อเสนอหลัก 20 ข้อ หน้า 4-6

ที่ประชุมรับทราบและยกย่องผลงานขององค์กร และประเทศต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการตามที่ทางองค์กรสหประชาชาติได้ร้องขอในการประชุมใหญ่ ตาม Resolution ที่ 62/244 ทั้งนี้ประกอบด้วย

1. แสดงความยินดีที่มีกว่า 100 ประเทศทั่วโลกเข้าร่วมเปิดตัวทศวรรษความปลอดภัยทางถนน 2011-2020
2. ชื่นชมประเทศสมาชิกซึ่งได้มีการจัดทำแผนด้านความปลอดภัยทางถนนของชาติ ซึ่งยึดตามแนวทางที่กำหนดไว้ใน Global Plan และเชิญชวนประเทศที่ยังไม่ได้ดำเนินการให้ดำเนินการ โดยให้ความสนใจกับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยาน และผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง รวมไปถึงการพิจารณาในด้านของการสัญจรอย่างยั่งยืน
3. ชักชวนประเทศซึ่งยังไม่ได้ส่งตัวแทนหลักที่รับผิดชอบด้านการประสานงานของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนให้เสนอชื่อผู้ประสานงานหลักดังกล่าว
4. เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินกิจกรรมต่างๆตามแนวทาง 5 เสาหลัก อันประกอบด้วย การจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยขึ้น และการตอบสนองหลังเกิดเหตุ
5. เชิญชวนประเทศสมาชิกซึ่งยังไม่ได้มีการกำหนดกรอบในการบูรณาการกฎหมาย หลักเกณฑ์ ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงหลัก ให้นำไปถือปฏิบัติ รวมถึงการปรับปรุงด้านการสื่อสารด้วยแนวทางการรณรงค์การตลาดเพื่อสังคม และส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายที่ต่อเนื่องและสม่ำเสมอ
6. เชิญชวนประเทศสมาชิกให้พัฒนาหรือเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบการจัดเก็บและการจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ด้วยการส่งเสริมให้มีการจัดเก็บเป็นไปตามนิยามสากล แนวปฏิบัติในการรายงาน และการลงทุนด้านการบริหารระบบ เพื่อให้เกิดระบบเฝ้าระวังและวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแบบสหหน่วยงาน
7. รวมไปถึงเชิญชวนให้พัฒนาแผนงานการประเมินความปลอดภัยของรถใหม่ในทุกภูมิภาค เพื่อเป็นการให้ข้อมูลกับผู้บริโภคเกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัยของยานพาหนะประเภทต่างๆ
8. ชักชวนประเทศสมาชิกในกรณีที่เหมาะสมให้มีการปรับปรุงระบบการจัดการถนน และจัดทำการศึกษาความปลอดภัยทางถนนทั้งกับถนนที่ก่อสร้างใหม่ และ การประเมินความปลอดภัยทางถนนสำหรับโครงข่ายถนนที่มีอยู่แล้ว
9. เชิญชวนประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นประเทศคู่สัญญา ที่จะปฏิบัติตามเครื่องมือทางกฎหมายขององค์กรสหประชาชาติ ให้พิจารณาเข้าร่วม และพิจารณาลงนาม เห็นชอบ กับ Convention on the Rights of Persons with Disabilities United Nations on Road Traffic 1949 1968 และ Convention on Road Signs and Signals 1968 และข้อกำหนดอื่นๆที่ตามมา
10. เชิญชวนประเทศสมาชิกให้มีการปรับปรุงและเสริมสร้างความเข้มแข็ง การจัดการก่อนถึงโรงพยาบาล การดูแลในภาวะวิกฤต และการฟื้นฟู ด้วยการกำหนดให้มีหมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉินหมายเลขเดียว การพัฒนาสมรรถนะการทำงาน และการจัดให้มีอุปกรณ์ในการทำงานที่เพียงพอและเหมาะสม
11. ชักชวนให้รัฐบาลของประเทศต่างๆเป็นผู้นำในการดำเนินการกิจกรรมของทศวรรษ ผ่านการสร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วน รวมไปถึง ภาควิชาการ ภาคเอกชน สมาคมวิชาชีพ หน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐ และภาคประชาสังคม ร่วมด้วยองค์กรกาชาดและเสี้ยววงเดือนแดง เครือข่ายเหยื่อ และเครือข่ายเยาวชน และรวมถึงภาคสื่อ

12. เน้นย้ำถึงความสำคัญของประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับโลก ด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศ และเสริมสร้างความเข้มแข็งระหว่างประเทศสมาชิกกับภาคประชาสังคม เพื่อสร้างสมรรถนะ และสร้างความตระหนัก ในด้านความปลอดภัยทางถนน และมีการยกระดับความตระหนักดังกล่าวอย่างต่อเนื่องผ่าน World Day of Remembrance for Road Traffic Victims
13. เรียกร้องให้องค์การอนามัยโลก และหน่วยงานภูมิภาคขององค์การสหประชาชาติ ภายใต้ความร่วมมือกับ United Nations Road Safety Collaboration และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของทศวรรษที่ตั้งไว้
14. เรียกร้องให้องค์การอนามัยโลก และ หน่วยงานภูมิภาคขององค์การสหประชาชาติ ให้ดำเนินการจัดกิจกรรม United Nation Global Road Safety Week ครั้งที่ 2 ภายใต้ทรัพยากรที่มี และการสนับสนุนจากแหล่งทุนอื่นที่สมัครใจเข้าร่วม ภายใต้ความร่วมมือกับสมาชิกของ United Nations Road Safety Collaboration เพื่อยกระดับความตระหนักในระดับโลก ภูมิภาค ประเทศ และท้องถิ่นถึงปัญหาความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง
15. เชิญชวนประเทศสมาชิก ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดงาน United Nation Global Road Safety Week ครั้งที่ 2 โดยเป็นเจ้าภาพจัดงานทั้งระดับชาติ และระดับท้องถิ่น
16. ชักชวนประเทศสมาชิก องค์การระหว่างประเทศ ธนาการเพื่อการพัฒนา และหน่วยงานสนับสนุนทุน มูลนิธิ สมาคม วิชาชีพ และภาคเอกชน เข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมของทศวรรษ
17. ชักชวน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องและสนใจ ได้แสวงหาแนวทาง นวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อให้มีแหล่งเงินทุนในการสนับสนุนการดำเนินการตามแผนทศวรรษความปลอดภัยในประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศที่มีฐานะยากจนถึงปานกลาง
18. บันทึกไว้ถึงบทบาทที่สำคัญของ Global Road Safety Facility Road Safety Fund WHO FIA Foundation Bloomberg Philanthropies และองค์กรระดมทุนอื่นๆ
19. ชักชวน ประเทศสมาชิก และชุมชนนานาชาติ ในการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการกำหนดเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปอยู่ในวาระระดับชาติที่สำคัญอย่างเช่น การพัฒนาที่ยั่งยืน
20. เห็นชอบให้มีการนำเอกสารหลักสองชิ้นเข้าสู่การพิจารณาในครั้งนี้



Contact



DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY 2011-2020

global launch

กว่า 100 ประเทศทั่วโลก ร่วมเปิดตัวทศวรรษความปลอดภัย
ทางถนน 2011-2020

เชิญชวนประเทศสมาชิก ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดงาน United Nation Global Road Safety Week ครั้งที่ 2 โดยเป็นเจ้าภาพจัดงานทั้ง ระดับชาติ และระดับท้องถิ่น

"Now we need to move this campaign into high gear and steer our world to safer roads ahead. Together, we can save millions of lives."

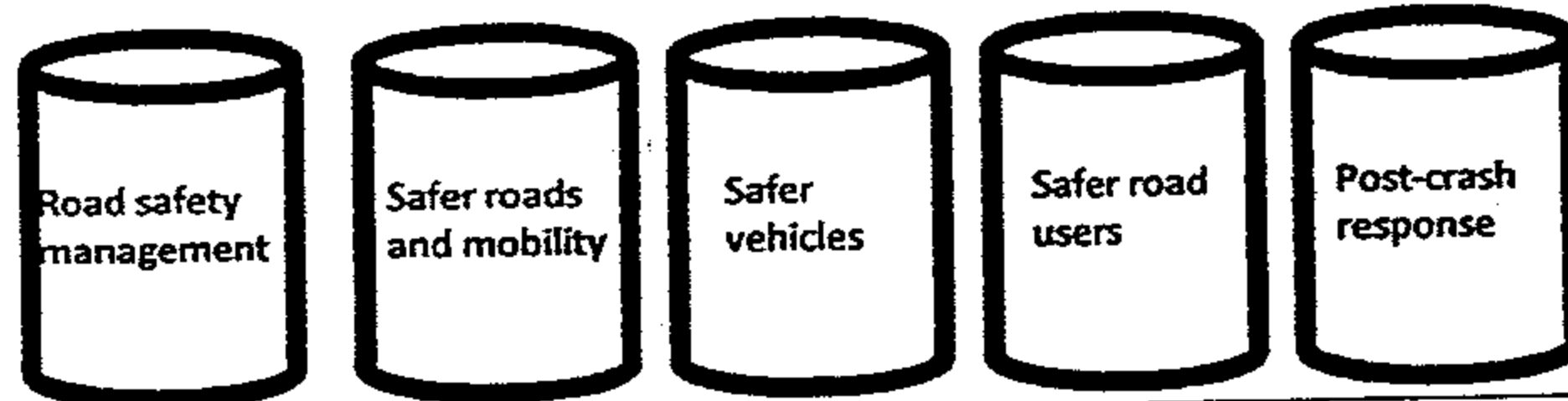
Mr Ban Ki-moon, United Nations Secretary-General



"Experts estimate that more than a million people die on the roads each year, one in five of whom is a child. More than 50 million people are hurt or seriously injured. The international community therefore has a duty to develop a common strategy and joint action to enhance road safety."

Mr Dmitry Medvedev, President of the Russian Federation

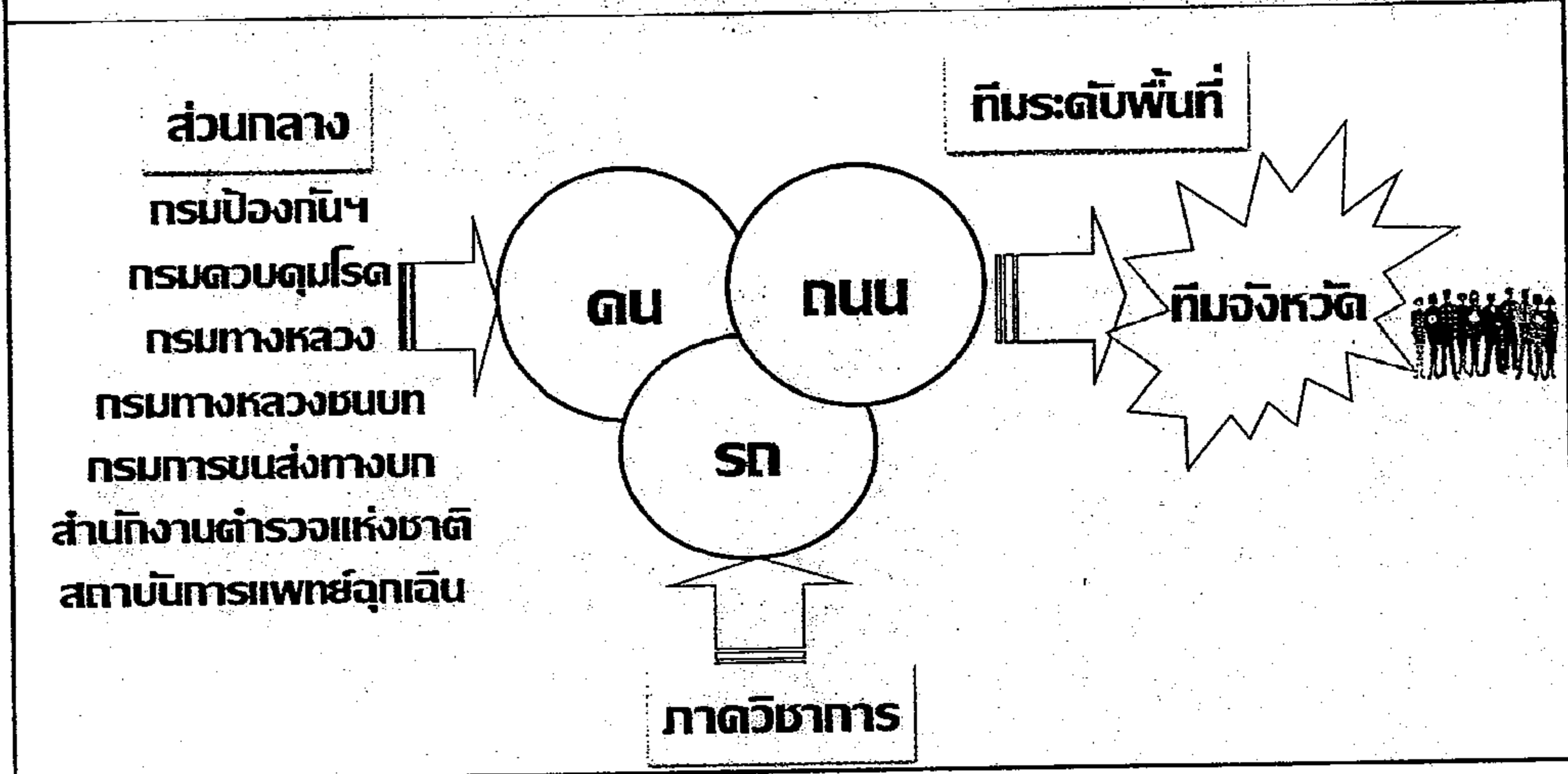
Global Plan



ขึ้นสมัชชาโลกซึ่งได้มีการจัดทำแผนด้านความปลอดภัยทางถนนของชาติ ซึ่งยึดตามแนวทางที่กำหนดไว้ใน Global Plan

ดำเนินกิจกรรมตามแนวทาง 5 เสาหลัก

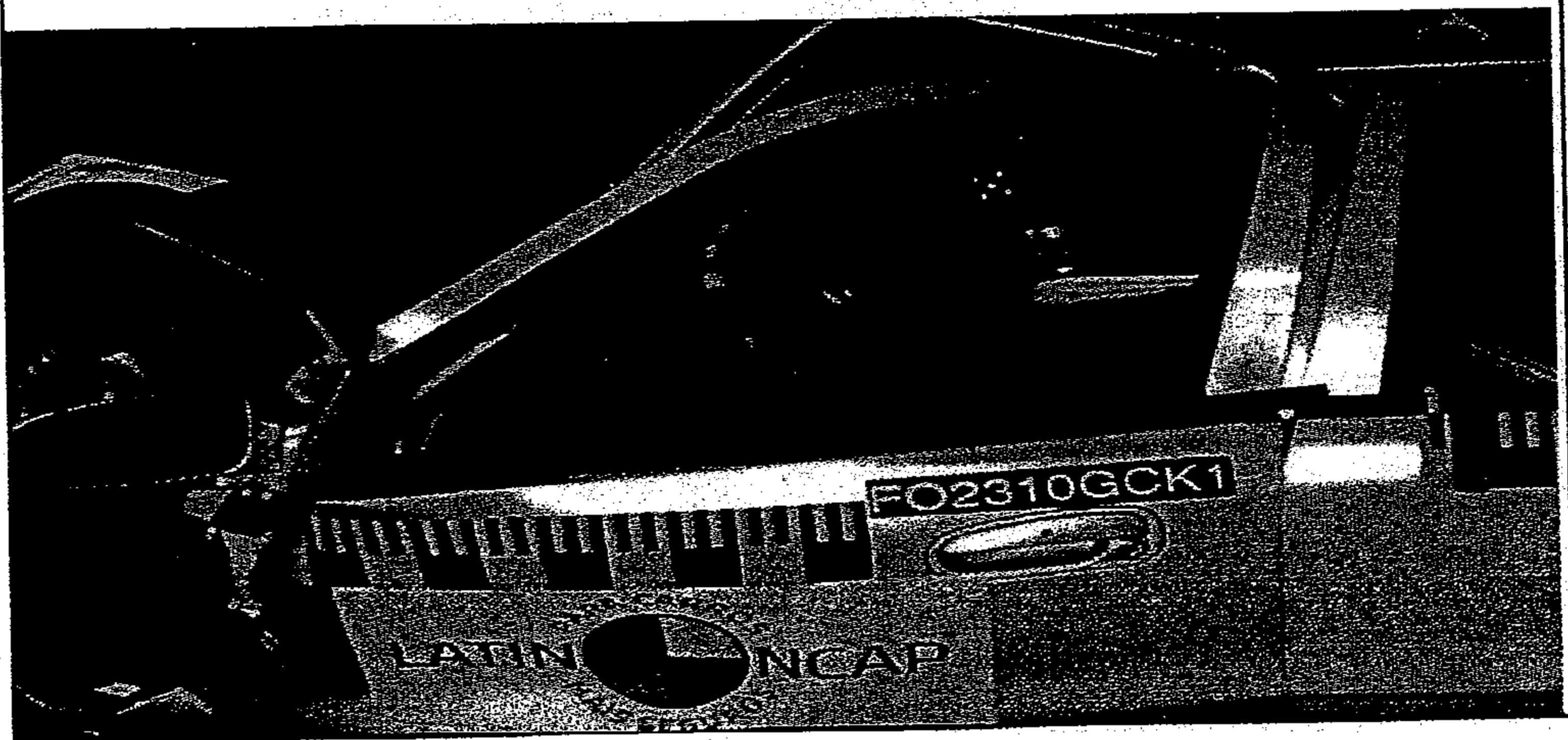
เชิญชวนประเทศสมาชิกให้พัฒนาหรือเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบการจัดเก็บและ
การจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ด้วยการส่งเสริมให้มีการจัดเก็บเป็นไป
ตามนิยามสากล แนวปฏิบัติในการรายงาน และการลงทุนด้านการบริหารระบบ เพื่อให้
เกิดระบบฟ้าระวังและวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแบบสหหน่วยงาน



เชิญชวนให้พัฒนาแผนงานการประเมินความปลอดภัยของรถใหม่ในทุกภูมิภาค

New Car Assessment Program NCAP

เพื่อเป็นการให้ข้อมูลกับผู้บริโภคเกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
ประเภทต่างๆ



ชักชวนประเทศสมาชิกให้มีการปรับปรุงระบบการจัดการถนน และจัดทำ การตรวจสอบ
ความปลอดภัยทางถนน Road Safety Audit ทั้งกับถนนที่ก่อสร้างใหม่ และ การ
ประเมินความปลอดภัยทางถนน Road Safety Assessment สำหรับโครงข่ายถนนที่
มีอยู่แล้ว

การประชุมเอกสารต่าง ๆ ที่ได้รับมา



ประเภทของโครงการที่ควรทำการตรวจสอบฯ



- โครงการทางหลวงพิเศษและทางด่วน
- โครงการทางหลวงสายหลักและทางหลวงสายรอง
- โครงการถนนขนาดเล็กในเขตชุมชน
- โครงการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร
- โครงการออกแบบก่อสร้างหรือปรับปรุงทางแยก
- โครงการออกแบบขยายถนนหรือปรับแก้แนวเส้น
- โครงการปรับปรุงและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- โครงการออกแบบก่อสร้างทางเท้าหรือทางจักรยาน

ชักชวนประเทศสมาชิกที่ยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นประเทศผู้สัญญา ที่จะปฏิบัติตาม
เครื่องมือทางกฎหมายขององค์การสหประชาชาติ ให้พิจารณาเข้าร่วม

ชักชวนประเทศสมาชิกให้มีการปรับปรุงและเสริมสร้างความเข้มแข็ง การจัดการก่อน
ถึงโรงพยาบาล การดูแลในภาวะวิกฤต และการฟื้นฟู ด้วยการกำหนดให้มีหมายเลข
โทรศัพท์ฉุกเฉินหมายเลขเดียว การพัฒนาสมรรถนะการทำงาน และการจัดให้มี
อุปกรณ์ในการทำงานที่เพียงพอและเหมาะสม

ชักชวนให้รัฐบาลของประเทศต่างๆ เป็นผู้นำในการดำเนินการกิจกรรมของทศวรรษ
ผ่านการสร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วน รวมไปถึง ภาควิชาการ ภาคเอกชน
สมาคมวิชาชีพ หน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐ และภาคประชาสังคม ร่วมด้วย องค์การ
ภาคประชาสังคมและสื่อมวลชนต่าง ๆ ฝึกอบรมครู และฝึกอบรมเยาวชน และรวมถึงภาค
สื่อ

16/05/55

