

ปกิณกะ

Miscellany

การประชุม The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety, Stockholm Waterfront Congress Center กรุง Stockholm ประเทศ Sweden วันที่ 19-20 กุมภาพันธ์ 2563

วิทยาชาติบัญชาชัย พ.บ.

ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ

การประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety จัดขึ้นครั้งแรกที่กรุงมอสโก (19-20 พฤศจิกายน 2009) การประชุมครั้งนั้นมีผลลัพธ์สำคัญคือ เกิด Moscow's Declaration และ United Nations Decade of Action for Road Safety 2011-2020 การประชุมครั้งที่ 2 จัดขึ้นที่กรุงบราซิล (18-19 พฤศจิกายน 2015) ซึ่งมีผลผลิตสำคัญ คือ Brasilia Declaration และ WHO 12 Global Targets and Indicators for Road Safety

การประชุมทั้งสองครั้งที่ผ่านมาถือเป็น milestone สำคัญของโลกที่ทำให้ทุกประเทศได้ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน และทำให้เกิดการขับเคลื่อนกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง

องค์การอนามัยโลกได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่า เมื่อสิ้น Decade of Action 2011-2020 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกจะต้องลดลงครึ่งหนึ่ง แต่เมื่อถึงสิ้นทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในปี 2020 นี้ องค์การอนามัยโลกได้ประเมินแล้วว่า คงไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ ความสูญเสียชีวิตจากเหตุบนท้องถนนยังอยู่ในระดับสูงกว่า 1.35 ล้านคนในแต่ละปี

การประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุม 1,700 คนจาก 140 ประเทศ และผู้เข้าร่วมประชุมระดับรัฐมนตรี 40 คน จัดขึ้นในปีสุดท้าย ของ United Nations Decade of Action เป็นการถอดบทเรียนและประกาศเป้าหมายใหม่เพื่อความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษหน้า (a new target for a decade of SDG action for road safety) คือ จะต้องลด การเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2030 (50 by 30) รวมทั้งจะต้องจริงจังกับการสร้างความยั่งยืนตามนโยบายของ United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs)

การประชุมครั้งนี้ สมเด็จพระราชาธิบดีคาร์ลที่ 16 กุस्ताฟ (Carl XVI Gustaf) แห่งสวีเดนเสด็จมาเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดการประชุม (ภาพที่ 1) พร้อมทั้งพระราชทานพระบรมราโชวาท โดยมีใจความสำคัญว่า อุบัติเหตุทางถนนสามารถป้องกันได้ การเสียชีวิตจำนวนมากที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ยอมรับไม่ได้ เป็นความรับผิดชอบของทุกๆ คน และต้องช่วยกันสร้างโลกที่ปลอดภัยสำหรับคนรุ่นต่อไป

ภาพที่ 1 สมเด็จพระราชาธิบดีคาร์ลที่ 16 กุสตาฟเสด็จเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดการประชุม



ภาพที่ 2 timeline ของ พัฒนาการเพื่อ Vision Zero ของประเทศสวีเดน



ภาพที่ 3 รัฐมนตรีและผู้บริหารจาก 140 ประเทศเข้าร่วมพิธีเปิดการประชุม



Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus ผู้อำนวยการใหญ่ขององค์การอนามัยโลกกล่าวว่า การที่จะบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ความมุ่งมั่นและความเป็นผู้นำของรัฐบาลและผู้บริหารระดับสูง โดยที่ทุกประเทศจะต้องดำเนินการดังนี้

1. มีแผนและดำเนินการอย่างจริงจัง โดยใช้มาตรการและประยุกต์บทเรียนจากประเทศที่ประสบความสำเร็จ
2. ต้องเป็นมาตรการที่มีความยั่งยืนและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนโดยรวม
3. จะต้องระดมสรรพกำลังจากทุกภาคส่วนทุกภาคีเครือข่ายเข้ามาร่วมมือกันในการดำเนินงาน

ผู้นำของประเทศจะต้องไม่มีข้อแก้ตัวใดๆ ที่จะไม่จัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

นาง Adina-Ioana Valean ซึ่งดำรงตำแหน่ง Transport Commissioner ของ European Union กล่าวว่า ความผิดพลาดเป็นเรื่องปรกติของมนุษย์ แต่คนใช้รถใช้ถนนไม่ควรจะถูกกลบโหมงถึงตายเพราะความผิดพลาดที่เกิดขึ้น การจัดการกับปัญหาเรื่องนี้จะต้องทำอย่างเป็นระบบ (safe system approach)

นางสาว Omnia El Omrani นักเรียนแพทย์จากอียิปต์ ประธานร่วมของ 2nd World Youth Assembly for Road Safety ได้กล่าววิงวอนถึงผู้ใหญ่และผู้บริหารว่า เด็กและ

เยาวชนทั่วโลกต้องการสิ่งแวดล้อมและสังคมที่ปลอดภัย ต้องการมีชีวิตที่ยืนยาว เด็กและเยาวชนทุกคนต้องการพลัง คำมั่นสัญญา นโยบาย การร่วมมือในการดำเนินการอย่างเร่งด่วน จากผู้ใหญ่ทุกคน ผู้บริหารทุกประเทศ โดยที่เยาวชนทุกคนพร้อมที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างประวัติศาสตร์หน้านี้

Dr. Etienne Krug ผู้อำนวยการของ Department of Social Determinant of Health ขององค์การอนามัยโลกกล่าวว่าในระหว่างปี 2011-2020 องค์การอนามัยโลกและประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้ลงทุนลงแรง และมีความก้าวหน้าในการสร้างความปลอดภัยทางถนนมากมาย ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดยุทธศาสตร์และเป้าหมาย มีการระดมทุนจำนวนมหาศาล การเข้าร่วมของภาคส่วนต่างๆ รวมถึงการมีส่วนร่วมของประชาคมในทุกๆ ประเทศอย่างกว้างขวางที่สุดเท่าที่เคยมีมา มีการกำหนดเป็นแผนงานสำคัญ ใน UN Sustainable Development Goals

แม้จะมีหลาย ๆ ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว สามารถลดความสูญเสียได้ตามเป้า แต่กระนั้นประเทศส่วนใหญ่ก็ยังไม่สามารถเอาชนะปัญหานี้ได้ ไม่มีประเทศใดเลยในกลุ่ม low income ที่การเสียชีวิตลดลง ซึ่งหมายความว่า มาตรการต่าง ๆ ที่ดำเนินการมายังไม่พอเพียง สิ่งที่เป็นปัญหาสำคัญที่สุดที่เป็นปัจจัยของความ

ล้มเหลว ที่ประเทศต่าง ๆ ไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้ คือการขาดเจตจำนงทางการเมืองอย่างแท้จริง (political will) ของรัฐบาล

ในทศวรรษต่อจากนี้ political will เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด ทุกประเทศต้องการ political will ที่เข้มแข็งกว่านี้ โดยต้องจริงจังกับการเปลี่ยนนโยบาย เปลี่ยนแผนสู่การปฏิบัติ ทุกภาคส่วนต้องเข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริง ต้องดำเนินการไม่เพียงในระดับส่วนกลางแต่ต้องลงลึกถึงระดับพื้นที่

เจตจำนงทางการเมือง ไม่ใช่เพียงแค่การประกาศเป็นนโยบาย แต่จะต้องมีการลงทุน มีการให้อำนาจ มอบหมาย สนับสนุน หน่วยงานหลักที่เป็นมืออาชีพให้รับผิดชอบ มีการกำกับติดตามอย่างใกล้ชิด จริงจัง

การตั้งเป้าหมายใหม่ ขององค์การสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกนี้ก็เพื่อ

1. สื่อสารถึงทุกประเทศให้เห็นความสำคัญของความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

2. กระตุ้นให้ทุกภาคส่วนต้องเพิ่มความรับผิดชอบต่อปัญหานี้ให้มากขึ้น หากต้องการให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

3. ส่งสัญญาณถึงรัฐบาลให้ยกระดับความสำคัญของปัญหาและการแก้ปัญหา

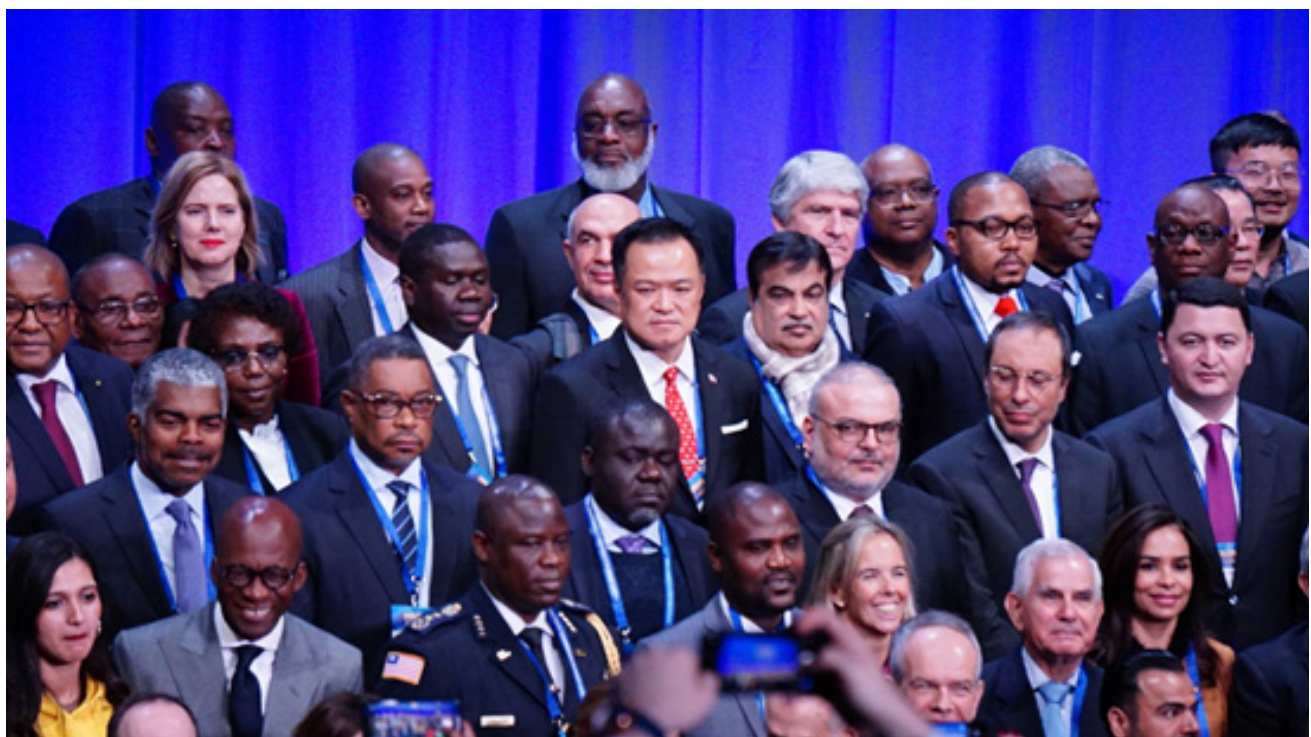
4. หน่วยงานทุกหน่วยงานจะต้องรับเป็นเจ้าของในการวางแผนและลงมือกระทำอย่างจริงจัง

5. เป้าหมายที่ตั้งขึ้นจะกระตุ้นให้สื่อ และสังคมตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา

มาตรการหนึ่งที่สำคัญที่สุดที่กล่าวถึงใน Safe and Healthy Street คือ การลดความเร็วในเขตเมือง ไม่ว่าจะเป็นการจำกัดความเร็วเขตเมืองให้เหลือเพียง 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การมีทางเดินเท้าที่ปลอดภัย การมีเลนสำหรับจักรยาน และเส้นทางไปโรงเรียนที่ปลอดภัย

นายอนุทิน ชาญวีระกุล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ได้กล่าวว่า ประเทศไทยแม้ยังไม่สามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ตามเป้าหมาย แต่ในห้วงเวลาที่ผ่านมามีบท

ภาพที่ 4 นายอนุทิน ชาญวีระกุล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนจากประเทศไทย



ภาพที่ 5 นายนิพนธ์ บุญญามณี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย เข้าร่วมการประชุม



เรียนความสำเร็จสำคัญในการจัดการกับปัญหาเรื่องนี้คือ มีการพัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการที่มีคุณภาพ และ มีการพัฒนาระบบการบูรณาการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ สิ่งที่เป็นวิสัยทัศน์ในอนาคตคือ การสร้างความปลอดภัยของประชาชนทุกคน และทุกภาคีเข้ามามีส่วนร่วมในการ

จัดการกับปัญหาเรื่องนี้ (road safety for all, all for road safety) ให้ได้ตามหลักการและเป้าหมาย ของ UN Sustainable Development Goal ประเทศไทยจะมีแผนหลัก และลงทุนพัฒนาระบบ public transport ทั่วประเทศ ซึ่งเป็น mega project และจะขยายผลบทเรียนความสำเร็จ

ภาพที่ 6 นายอนุทิน ชาญวีรกูล ได้รับเชิญเป็นองค์ปาฐกในหัวข้อเรื่อง Harnessing the success of the success of the decade of action for road safety (2011-2020)



และเรียนรู้จากประเทศอื่น ๆ โดยจะกำกับติดตามการดำเนินงานในทุก ๆ ยุทธศาสตร์อย่างใกล้ชิด และลงทุนเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

Lord Robertson ประธาน FIA Foundation ได้เน้นย้ำว่า สิ่งที่ทำได้ง่าย ๆ ทำได้ทันที ทำแล้วบรรลุผลแน่นอน คือ Slow Down ในถนนทุกที่

เพื่อให้บรรลุ เป้าหมาย Zero vision ประเทศสวีเดน ได้ออกกฎหมายใหม่ควบคุมความเร็วเขตเมือง ลดเหลือ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

นายนิกร จ่านอง รองประธานกรรมการคมนาคม และประธานอนุกรรมการพิจารณาศึกษาความปลอดภัยทางถนน ได้รับเชิญให้ร่วมเป็นผู้ร่วมอภิปรายในหัวข้อ Mobilizing Parliamentarians for Road Safety: Perspectives from Parliamentarians and Parliamentary “Friend of Road Safety” ซึ่งเป็นหัวข้อที่แสดงถึงความสำคัญในระดับสูงสุดของเครือข่ายสมาชิกรัฐสภา ต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนน

Panel session นี้ เป็น session ที่รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานของสมาชิกรัฐสภาผู้แทนราษฎรจากประเทศที่มีผลการดำเนินการ เพื่อแสดงให้เห็นโอกาสที่สมาชิกรัฐสภาผู้แทนราษฎร และรัฐสภา สามารถจะมีส่วนร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศ

นายนิกร ได้บรรยายว่า ประเทศไทย ได้จัดตั้งอนุกรรมการพิจารณาศึกษาความปลอดภัยทางถนนในระดับสภาผู้แทนราษฎร และคณะอนุกรรมการความปลอดภัยทางถนนในระดับวุฒิสภา และกำลังดำเนินการเพื่อจัดตั้งคณะกรรมการร่วมของทั้งสองสภาเพื่อแสดงบทบาทหน้าที่ที่สำคัญมาก 4 ประการคือ ร่วมดำเนินการในการผลักดันกฎหมายความปลอดภัยทางถนน การพิจารณางบประมาณ การกำกับติดตามการดำเนินงานของรัฐบาล และการมีส่วนร่วมในการสร้างความตระหนักของประชาคม ประชาสังคมในสังคม

Ms. Elin Gustafson สมาชิกวุฒิสภาสวีเดน กล่าวในที่ประชุมว่า “Key word ของการมุ่งสู่ Vision Zero คือการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วนในสังคมของประเทศสวีเดน ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาล ภาคอุตสาหกรรมเช่นบริษัท Volvo, ภาคการศึกษาและวิชาการ ภาคประชาสังคม ฯลฯ โดยมีจุดมุ่งหมายเดียวกันคือ ให้บรรลุ Vision Zero ระบบที่สร้างความปลอดภัยทางถนนจะต้องปรับให้เข้ากับคนในสังคม ไม่ใช่ให้คนปรับตัวให้เข้ากับระบบ โดยการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐาน การนำเทคโนโลยีมาใช้ และให้ความสำคัญกับกลุ่มเปราะบางบนถนน (vulnerable road users - VRU)

ในปี 2019 สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสวีเดน ลดลงจนต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ คือ

ภาพที่ 7 ประเทศไทย เป็นหนึ่งใน 140 ประเทศที่เข้าร่วมประชุม 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goal 2030 @ Stockholm Waterfront Congress Center, Stockholm, Sweden



ภาพที่ 8 นายนิกร จำนง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้รับเชิญเป็นองค์ปาฐก ในหัวข้อ Mobilizing Parliamentarians for road safety



เหลือเพียง 232 คน หรือเพียง 2.3 ต่อแสนประชากร ซึ่งเป็นสถิติที่ต่ำที่สุดในโลก แต่ก็ยังไม่พอใจ และยังต้องตอบคำถามที่ว่า ควรจะให้ลูกหลานอยู่ในสังคมเช่นไร”

Mr. Barry Sheerman สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ประเทศอังกฤษได้กล่าวว่า รัฐสภาเป็นผู้นำในการสร้างความปลอดภัยทางถนน เป็นตัวกลางในการเชื่อมแนวคิด

ภาพที่ 9 การนำเสนอบทบาทหน้าที่ของรัฐสภาในการจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน



การดำเนินงานระหว่างรัฐบาลและประชาชน สมาชิกรัฐสภา จะต้องมีความมุ่งมั่น กระตือรือร้นในระดับสูง ทำในสิ่งที่ พิสูจน์แล้วว่าได้ผล โดยใช้ข้อมูลที่ถูกต้องจากการวิจัย ต้องทำอย่างต่อเนื่องและต้องทำให้เกิดความยั่งยืน

นายนิพนธ์ บุญญามณี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้รับเชิญให้เป็น panelist ในหัวข้อ Addressing the Safety of Powered Two Wheelers ซึ่งเป็นหัวข้อ ที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างยิ่ง คนเข้าฟังกันล้นหลามจน ไม่มีที่นั่ง ต้องยืนฟัง

ปัญหาการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากการขับขี่รถ มอเตอร์ไซด์เป็นเรื่องใหญ่ เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตสูงสุดในประเทศ low middle income ทุกประเทศ และความสูญเสียนี้มีแนวโน้มจะมากขึ้นเรื่อยๆ

นอกจากอุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่มีส่วนช่วยทำให้ การขับขี่มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย เช่น เปิดไฟหน้ารถ ใส่ หมวกกันน็อก เบรก ABS การจัดการเชิงระบบก็เป็นส่วน สำคัญเป็นอย่างยิ่งที่ทำให้คนขี่มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยยิ่งขึ้น

ภาพที่ 10 บรรยากาศในห้องประชุมย่อย



ภาพที่ 11 นายนิพนธ์ บุญญามณี ได้รับเชิญเป็นองค์ปาฐก ในหัวข้อ Addressing the safety of powered two wheelers



แต่ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ยังไม่ค่อยได้รับความสนใจจากผู้บริหารมากนัก เนื่องจากเป็นปัญหาของผู้ด้วยโอกาส เป็นปัญหาเรื่องความไม่เท่าเทียมกันทางสังคม

นาย Johannes Loman, President of International Motorcycle Manufacturer association กล่าวว่า Motorcycle is the only choice for the poor เป็นเรื่องยากมากที่จะไม่ให้คนจนขี่มอเตอร์ไซด์ トラบใดที่ยังไม่มีทางเลือก

ที่ดีกว่านี้ คนส่วนใหญ่ที่ยากจนก็ยังคงต้องใช้รถมอเตอร์ไซด์ จึงต้องหาวิธีที่ทำให้คนขี่มอเตอร์ไซด์ได้อย่างปลอดภัย

นายนิพนธ์ได้กล่าวว่า พาหนะสองล้อในประเทศไทยนั้นยังคงมีความจำเป็น โดยการใช้ยานพาหนะสองล้อหรือรถจักรยานยนต์นั้นเป็นวิถีชีวิตของคนไทยเนื่องจากระบบขนส่งมวลชนยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง แต่ภาครัฐก็จำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้น

ภาพที่ 12 Key message ของ Mr. Johanne Loman ในการบรรยายหัวข้อ Addressing the safety of powered two wheelers



ภาพที่ 13 การประชุมความร่วมมือทวิภาคีระหว่าง ประเทศไทย และองค์การอนามัยโลก



ภาพที่ 14 สัมภาษณ์นายนิพนธ์ บุญญามณี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย โดยไทย พีบีเอส



สูงสุด โดยใช้กลไกของด้านครอบครัว ด้านชุมชน และองค์กรปกครองท้องถิ่น เป็นกลไกสำคัญเข้าไปมีส่วนจัดการปัญหาและสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่สร้างหรือพัฒนาถนนต้องทำให้ถนนมีมาตรฐานเพื่อให้สร้างความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

รัฐมนตรี และผู้บริหารระดับสูงของประเทศที่มาประชุม 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety ณ กรุง Stockholm, Sweden ได้ร่วมกันประกาศปฏิญญา Stockholm (Stockholm Declaration) เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 โดยขอต่อยุทธศาสตร์ที่ 3 ของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) ไปดำเนินการอย่างเต็ม

1. ขอยืนยันในคำมั่นสัญญาที่จะนำ 2030 agenda ผลผสมผสานกับนโยบายของ UN sustainable development goal (SDG) ไปดำเนินการอย่างเต็ม

กำลัง

2. ขอเรียกร้อง ความปลอดภัยทางถนน เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ การพัฒนาการศึกษา การสร้างเมืองที่ยั่งยืน สิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยของสังคม
3. ขอเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตามกรอบ SDG ข้อ 3.6 เพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลงได้ ครึ่งหนึ่งภายในปี 2030 นับจากปี 2020
4. ขอเรียกร้องให้ประเทศสมาชิก ยกระดับความมุ่งมั่นที่จะป้องกันความสูญเสียที่ไม่สมควรที่เกิดกับเยาวชน และคนหนุ่มคนสาวจากอุบัติเหตุทางถนน
5. ขอให้ยืนยันในความมุ่งมั่นทางการเมืองและความรับผิดชอบในระดับสูงสุด ที่จะสร้างยุทธศาสตร์และแผนการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ทั้งในระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับ

ภาพที่ 15 พิธีประกาศรับรอง Stockholm Declaration



- จังหวัด โดยระดมการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานภาครัฐ และทุกภาคส่วน ในทุกระดับ
6. ขอส่งเสริมให้ประเทศที่ยังไม่ได้เป็นคู่สัญญาด้านความปลอดภัยทางถนนกับองค์การสหประชาชาติพิจารณาเข้าเป็นสมาชิก และดำเนินการตามกรอบแผนงาน safe system
 7. ขอให้ผนวกเรื่องความปลอดภัยทางถนน และการจัดการอย่างเป็นระบบ เข้าในการวางแผน การจัดการผังเมือง การออกแบบถนน การออกแบบการขนส่ง การขนส่งสาธารณะ การออกกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย ให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกลุ่มเปราะบางทางถนน
 8. ขอเร่งรัดให้เร่งพัฒนาระบบการเดินทางที่ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ โดยส่งเสริมการเดินทาง การขี่จักรยาน และการขนส่งมวลชน
 9. ขอส่งเสริมให้นำเทคโนโลยี มาผนวกเข้ากับการพัฒนาทุกระยะของการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่การป้องกัน จนถึงการดูแลหลังเกิดเหตุ
 10. ขอให้สร้างความมั่นใจว่าผู้บาดเจ็บจะสามารถเข้าถึงการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการดูแลหลังเกิดเหตุที่มีคุณภาพ และทันการณ์
 11. ขอให้มุ่งเน้นการจัดการกับความเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม/ชม ในเขตชุมชน
 12. ขอให้สร้างความมั่นใจว่า ภายในปี 2030 รถทุกคันจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามมาตรฐาน
 13. ขอให้สร้างความมั่นใจว่า ได้มีการผนวกมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการสร้างและบำรุงรักษาถนน
 14. ขอเรียกร้องให้ทุกภาคธุรกิจ และอุตสาหกรรมทุกขนาด เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความ

ปลอดภัยทางถนน

15. ขอเรียกร้องให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนทุกระดับจัดทหายานพาหนะและการบริการการขนส่งที่ปลอดภัยและยั่งยืน
 16. ขอให้สนับสนุนการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน และสนับสนุนแผนงานโครงการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนขยายผลการดำเนินงาน
 17. ขอให้ผู้เกี่ยวข้องให้ความสำคัญในการกำกับติดตามและรายงานผลความก้าวหน้าในการดำเนินงานโดยยึดกรอบ 12 global targets and indicators เป็นแนวทางการดำเนินงาน
 18. ขอเรียกร้องให้องค์การอนามัยโลกรวบรวมยุทธศาสตร์ แผนงาน กิจกรรมที่ประสบความสำเร็จในประเทศสมาชิก และจัดทำเป็นรายงานเพื่อเผยแพร่ภายในปี 2024
- ขอให้องค์การสหประชาชาติเป็นเจ้าภาพ จัด 1st high level conference on road safety เพื่อให้ผู้บริหารของประเทศสมาชิก เป็นผู้นำในการดำเนินการตามประกาศใน Declaration นี้จนสามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2030
- ขอให้องค์การสหประชาชาติรับรองสาระใน Declaration นี้
- วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2020 มีการประชุมทวิภาคีระหว่างรัฐบาลไทยนำโดยนายอนุทิน ชาญวีระกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข นายนิพนธ์ บุญญามณี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย นายอภิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พล.ต.ท. ดำรงค์ศักดิ์ กิตติประภัสร์ กับรัฐบาลสวีเดน นำโดย Mr. Tomas Eneroth, Minister of Infrastructure
- นายอนุทิน ชาญวีระกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ได้ประกาศรับรอง

ภาพที่ 16 การประชุม ความร่วมมือทวิภาคี ระหว่างรัฐบาลไทย และสวีเดน



Stockholm Declaration และจะสนับสนุนการดำเนินการ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยอย่าง เต็มที่

โดยสรุป การประชุม The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety แสดงให้เห็นถึงความ ตระหนักของปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชา-

กรโลกจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทุกประเทศต้องดำเนินการอย่างจริงจัง ปฏิญญา Stockholm เป็นแนวทางสำคัญ ในการทำให้มาตรการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของ องค์การสหประชาชาติ