





รายงานการพิจารณาศึกษา  
เรื่อง  
แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการการการคมนาคม  
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการการคมนาคม  
สำนักกรรมการการ 1  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ



(สำเนา)

## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว.(สนช)(กมธ 1) 0009/ (ร 32)

วันที่ 15 พฤศจิกายน 2561

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 14/2557 วันพฤหัสบดีที่ 9 ตุลาคม 2557 ได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำสภา ซึ่งคณะกรรมการการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภานิติบัญญัติแห่งชาติคณะหนึ่ง ประกอบกับข้อบังคับการประชุม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2560 ข้อ 78 วรรคสอง (12) กำหนดให้คณะกรรมการการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิเคราะห์ข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์ ปัจจุบันคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| 1. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ             | ประธานคณะกรรมการ               |
| 2. นายวันชัย ศรทุลหัต                 | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| 3. พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์           | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| 4. พลอากาศเอก บุญฤทธิ์ เกิดสุข        | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| 5. พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร              | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่   |
| 6. พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร         | เลขานุการคณะกรรมการ            |
| 7. นายธานี อ่อนละเอียด                | โฆษกคณะกรรมการ                 |
| 8. พลเอก สมโภชน์ วังแก้ว              | รองโฆษกคณะกรรมการ              |
| 9. พลอากาศเอก ไพศาล สิตบุตร           | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ      |
| 10. นายแถมสิน รัตนพันธุ์              | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| 11. พลตรี กลชัย สุวรรณบุรณ์           | กรรมการ                        |
| 12. พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล          | กรรมการ                        |
| 13. พลเอก ชยติ สุวรรณมาศ              | กรรมการ                        |
| 14. พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร    | กรรมการ                        |
| 15. พลเรือเอก นพดล โชคระดา            | กรรมการ                        |
| 16. พลอากาศเอก เพิ่มเกียรติ ลวณะมาลย์ | กรรมการ                        |
| 17. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ          | กรรมการ                        |
| 18. พลเอก วีรณ ฉันทศาสตร์โกศล         | กรรมการ                        |
| 19. นายสฤติย์ สวินทร                  | กรรมการ                        |

20. พลอากาศเอก สฤติพงษ์ ...

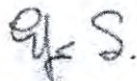
20. พลอากาศเอก สฤษดิ์พงษ์ โกมุทานนท์ กรรมการ
21. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ กรรมการ
22. พลเอก ไปฏก บุนนาค กรรมการ
23. พลเอก พิศณุ พุทธวงศ์ กรรมการ
24. พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์ กรรมการ
25. พลโท วุฒิชัย นาควานิช กรรมการ
26. นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข กรรมการ
27. พลอากาศเอก สุทธิพงษ์ อินทรีย์รงค์ กรรมการ

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2560 ข้อ 96

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ  
(จเรศักดิ์ อานุภาพ)  
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม  
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางยุวดี รูปขจร)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน

ปฏิบัติหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม  
สำนักกรรมการ 1 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
โทรศัพท์ 0 2831 9152 - 3  
โทรสาร 0 2831 9147

สันติภาพ พิมพ์  
ยุวดี ทาน

คณะกรรมการการคมนาคม  
สถานิติบัญญัติแห่งชาติ



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ  
ประธานคณะกรรมการ



นายวันชัย ศารทูลทัต  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



พลเรือเอก ชุมนุช อัจวงษ์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



พลอากาศเอก บุญฤทธิ์ เกิดสุข  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร  
เลขานุการคณะกรรมการ



นายธานี อ่อนละเอียด  
โฆษกคณะกรรมการ



พลเอก สมโภชน์ วั่งแก้ว  
รองโฆษกคณะกรรมาธิการ



พลอากาศเอก ไพศาล สิตบุตร  
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



นายแถมสิน รัตนพันธุ์  
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ



พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์  
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล  
กรรมาธิการ



พลเอก ชยุดิ สุวรรณมาศ  
กรรมาธิการ



พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร  
กรรมาธิการ



พลเรือเอก นพดล ไชยกระดา  
กรรมาธิการ



พลอากาศเอก เพิ่มเกียรติ ลวณะมาลัย  
กรรมการ



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ  
กรรมการ



พลเอก วิรัตน์ ฉันทศาสตร์โกศล  
กรรมการ



นายสตีตย์ สวินทร  
กรรมการ



พลอากาศเอก สฤกษ์พงษ์ โกมุทานนท์  
กรรมการ



พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ  
กรรมการ



พลเอก ไปฏก บุนนาค  
กรรมการ



พลเอก พิศณุ พุทธวงศ์  
กรรมการ



พลเรือเอก ทวีชัย บุญรัตน์  
กรรมการ



พลโท วุฒิชัย นาควานิช  
กรรมการ



นายสุชาติ ตระกูลเกษมสุข  
กรรมการ



พลอากาศเอก สุทธิพงษ์ อินทรีย์รงค์  
กรรมการ

คณะกรรมการพิจารณาศึกษา  
แนวทางการแก้ไขปัญหาเส้นทางคมนาคมของท้องถิ่น



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ  
หัวหน้าคณะกรรมการ



นายวันชัย ศารทูลทัต  
คณะกรรมการ



พลเอก วรพงษ์ ส่างเนตร  
คณะกรรมการ



พลเรือเอก ชูมนุม อัจวงษ์  
คณะกรรมการ



พลเอก โปฏก บุนนาค  
คณะกรรมการ



พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ  
คณะกรรมการ



พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล  
คณะกรรมการ



รองศาสตราจารย์อรปภา ชูติกรทวีสิน  
คณะทำงาน



รองศาสตราจารย์อัชพันธ์ ยอดทอง  
คณะทำงาน



นางสาวชนันธณา ศิวโมกษธรรม  
คณะทำงาน



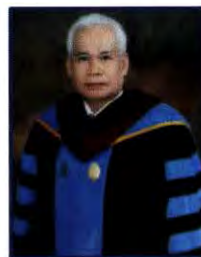
นายกุลธณ แยมพลอย  
คณะทำงาน



นายพีระพันธ์ ชูตินารัตน์  
คณะทำงาน



นายอาณัฐชัย รัตกุล  
คณะทำงาน



นายประติษฐ์ ดีวัฒนกุล  
คณะทำงาน



นายสันติย์ ศรีสุข  
คณะทำงาน



พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร  
เลขานุการคณะกรรมการ



นางสาววาสนา คงสกุลทรัพย์  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ



นางสาวจรรุกร แม่นจริง  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ



นางยุวดี รูปขจร  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ



นางสาวลักษณ์พรรณ แสงสีทอง  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ



นายสันติภาพ เหมพิจิตร  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ

**รายงานการพิจารณาศึกษา  
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
เรื่อง แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน**

---

ตามที่ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2560 ข้อ 78 วรรคสอง (12) กำหนดให้คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติกระทำกิจการ พิจารณาขอโทษหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า และการพาณิชย์นาวี

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. 2560 ข้อ 96 ดังนี้

**1. การดำเนินงานของคณะกรรมการ**

1.1 คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาเส้นทางคมนาคมของท้องถิ่น เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษาแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน และจัดทำรายงานสรุปผลการพิจารณาศึกษาต่อคณะกรรมการ ซึ่งคณะทำงานคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                     |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| 1) พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ           | หัวหน้าคณะทำงาน |
| 2) นายวันชัย ศารทูลทัต              | คณะทำงาน        |
| 3) พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร            | คณะทำงาน        |
| 4) พลเรือเอก ชุมนุม อัจวงษ์         | คณะทำงาน        |
| 5) พลเอก ไปฎก บุณนาค                | คณะทำงาน        |
| 6) พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ  | คณะทำงาน        |
| 7) พลอากาศเอก ชนัท รัตนอุบล         | คณะทำงาน        |
| 8) รองศาสตราจารย์อรปภา ชูติกรทวีสิน | คณะทำงาน        |
| 9) รองศาสตราจารย์ชัชพนธ์ ยอดทอง     | คณะทำงาน        |
| 10) นางสาวชนันธมา ศิวโมกษธรรม       | คณะทำงาน        |
| 11) นายกุลธน แยมพลอย                | คณะทำงาน        |
| 12) นายพีระพันธ์ ชูดิธนารัตน์       | คณะทำงาน        |
| 13) นายอานันท์ชัย รัตตกุล           | คณะทำงาน        |
| 14) นายประดิษฐ์ ดีวัฒนกุล           | คณะทำงาน        |

15) นายสานิตย์ ศรีสุข	คณะทำงาน
16) พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร	เลขานุการคณะทำงาน
17) นางสาววาสนา คงสกุลทรัพย์	ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน
18) นางสาวจารุกร แม้นจริง	ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน
19) นางยุวดี รูปขจร	ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน
20) นางสาวลักษณ์พรรณ แสงสีทอง	ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน
21) นายสันติภาพ เหมพิจิตร	ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน

1.2 การเชิญหน่วยงานมาให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นประกอบการพิจารณาศึกษา ดังนี้

**กระทรวงคมนาคม**

กรมการขนส่งทางบก

- นางวาทีณี สุวรรณพงศ์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย

กรมทางหลวง

1) นางโสธรพันธ์ ดวงแข รักษาการวิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ

2) นายสมชาย ทองบ้านไทร นายช่างโยธาอาวุโส

กรมทางหลวงชนบท

1) นายประศักดิ์ บัณฑุภาค รองอธิบดี

2) นายนิติกร คล้ายชม ผู้อำนวยการกลุ่มติดตามและประเมินผล  
ทางหลวงท้องถิ่น

3) นายอาคม ตันติพงศ์อาภา ผู้อำนวยการกลุ่มมาตรฐานทางหลวง  
ท้องถิ่น

4) นายกฤษฎ์ เมลืองนนท์ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ

5) นายนรบดี สาละธรรม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

1) นายนพดล จรเจริญ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบความปลอดภัย

2) นางสาวชนิดฐา วินทะไชย นักวิเคราะห์นโยบายและแผน  
ชำนาญการ

ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม

- นายอดิสร เกษมพรรณราย นักวิชาการคอมพิวเตอร์

ชำนาญการพิเศษ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1) นางสาววิพันธุ์ เต็ดแก้ว | ผู้อำนวยการกองวางแผนปฏิบัติการ |
| 2) นายปิยพงษ์ จันทโชติ     | วิศวกร 6                       |
| 3) นายสมรรถพร พุ่มพิเชษฐ์  | พนักงานบริหารงานทั่วไป 6       |

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

- |                        |                                    |
|------------------------|------------------------------------|
| 1) นายสาคร รุ่งสวัสดิ์ | ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ    |
|                        | องค์การ 2                          |
| 2) นายวิชาญ เทวพิทักษ์ | ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ |

บริษัท ขนส่ง จำกัด

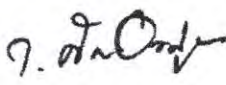
- |                              |                                 |
|------------------------------|---------------------------------|
| 1) นายกฤษณ ฉายศิริ           | ผู้อำนวยการกองคุ้มครองผู้โดยสาร |
| 2) นางสาวกรรณิการ์ สอาดพันธ์ | เจ้าหน้าที่คุ้มครอง             |

มูลนิธิเมาไม่ขับ

- |                             |                           |
|-----------------------------|---------------------------|
| - นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช | เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ |
|-----------------------------|---------------------------|

**2. ผลการพิจารณาศึกษา**

คณะกรรมการการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยคณะกรรมการได้พิจารณารายงานของคณะทำงานพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไข ปัญหาเส้นทางคมนาคมของท้องถิ่นด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับ รายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ เพื่อให้สถานีดับัญญัติแห่งชาติ พิจารณา หากสถานีดับัญญัติแห่งชาติเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

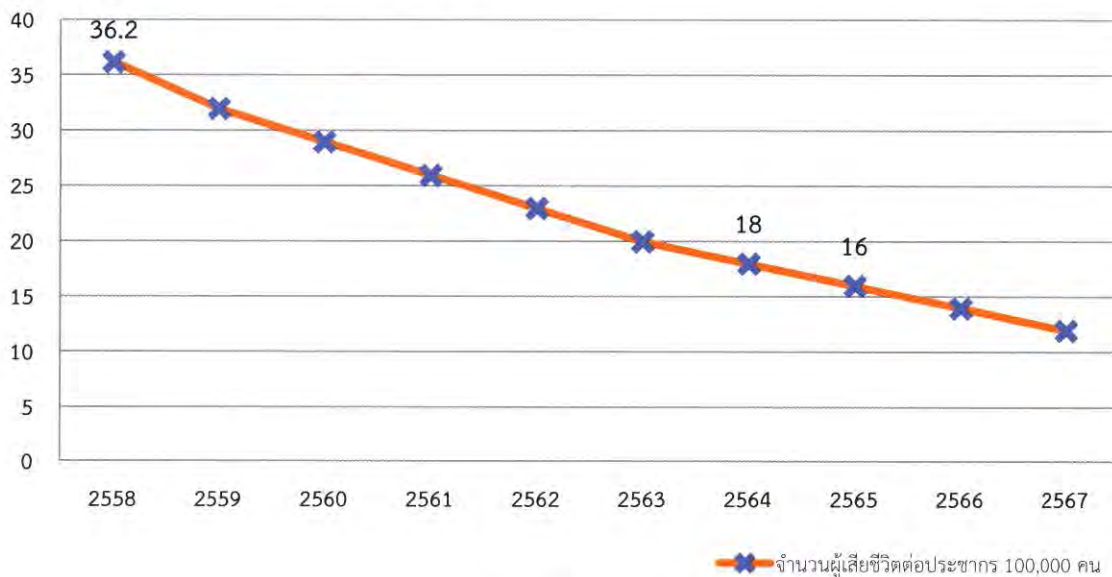
พลโท   
(จเรศักดิ์ อานุภาพ)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม  
สถานีดับัญญัติแห่งชาติ

## บทสรุปผู้บริหาร

ปัญหาการเสียชีวิตและอุบัติเหตุทางถนนกลายเป็นปัญหาทางสังคมที่ส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของคนไทย ข้อมูลความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บได้ถูกรายงานผ่านช่องทางการสื่อสารทุกวัน แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ประเทศไทยถูกเวิลด์แอตลาสจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก

ข้อมูลปี พ.ศ. 2558 ตัวเลขการเสียชีวิต 36.2 คน ต่อประชากร 100,000 คน และเป้าหมายจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาคนไทยมีสุขภาวะที่ดีขึ้น และกำหนดตัวชี้วัดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 18 คน ต่อประชากร 100,000 คน และเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี กำหนดไว้ว่าในปี พ.ศ. 2565 ตัวเลขผู้เสียชีวิตจะเหลือ 16 คน ต่อประชากร 100,000 คน การคาดการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงจากเป้าหมายทั้งสองตัวชี้วัดนับว่าเป็นตัวเลขที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จึงนำมาแสดงเป็นกราฟพยากรณ์แนวโน้มดังภาพด้านล่าง



ภาพแสดงการพยากรณ์แนวโน้มการลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิต

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และเพื่อให้การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้พิจารณาเห็นว่าอุบัติเหตุทางถนน คือ หนึ่งในสาเหตุหลักที่เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงในชีวิตของคนในประเทศไทย และยังทำให้เกิดสังคมที่มีความเสี่ยงและขาดความปลอดภัยในการดำเนินชีวิต ควรเป็นวาระเร่งด่วนที่ดำเนินการแก้ไข

( ข )

ผลการศึกษารूपสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาของกระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนน และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุและการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียดดังนี้

### **สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาของกระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนน**

1. จากสถิติจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้น อัตราการเสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และความเสียหายในทรัพย์สินที่เพิ่มมากขึ้น สาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กำหนด และถนนทางตรงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะ ขาดประสบการณ์ขับขี่ในสถานการณ์ทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจากอุปสรรคทางธรรมชาติ นอกจากนี้ยังพบว่าคนไทยขาดความตระหนักรู้ถึงภัยจากอุบัติเหตุ

2. ในด้านนโยบายภาครัฐที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นลดอุบัติเหตุด้วยการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงกำหนดบทลงโทษทางกฎหมายที่รุนแรงขึ้น แต่ก็ยังพบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุยังไม่ลดลง ส่วนโครงการหรือกิจกรรมส่วนใหญ่จะรณรงค์ในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน ข้อมูลและข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์จะแสดงถึงตัวเลขสถิติหลังเกิดเหตุมากกว่าที่จะสร้างการประชาสัมพันธ์เชิงรุกให้ประชาชนทราบถึงความเสี่ยงหรือจุดเสี่ยง ซึ่งข้อมูลข่าวสารในลักษณะนี้ กระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนยังให้ความสำคัญน้อย

3. กระบวนการแก้ไขปัญหาพบว่า ยังขาดการวางแผนร่วมกัน ขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานส่วนกลางกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น ปัญหาการปรับปรุงทางเพิ่มความปลอดภัยในเขตพื้นที่ทับซ้อน นอกจากนี้ การตรวจสอบและการปรับปรุงแก้ไขสภาพถนนที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการเดินทางยังขาดการดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง รวมถึงยังขาดการตรวจสอบ กำกับดูแลอย่างเข้มงวดกับสถานที่สอนขับรถเอกชนที่ไม่ได้มาตรฐาน และสถานที่ตรวจสภาพรถยนต์ของเอกชน

### **ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุและการจัดการความปลอดภัยทางถนน**

การจัดการความปลอดภัยทางถนนในวาระเร่งด่วน ควรดำเนินการทั้งแบบเชิงรุกและเชิงรับ โดยเฉพาะเป้าหมายสำคัญคือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จึงต้องมีแนวทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมอย่างจริงจัง คณะกรรมการการคมนาคมจึงจัดทำข้อเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย 3 มาตรการ ได้แก่ 1) มาตรการต่อแนวโน้มการเกิดเหตุ 2) มาตรการพยากรณ์ความเสี่ยง และ 3) มาตรการต่อจุดเกิดเหตุสูงสุด มาตรการดังกล่าวให้ความสำคัญมุ่งเน้นการกำกับดูแลและการแก้ไขก่อนการเกิดเหตุขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โดยใช้แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนที่มีการติดตามและประเมินประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง รายละเอียดดังตาราง



มาตรการความปลอดภัย	แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
มาตรการ ต่อแนวโน้ม การเกิดเหตุ	1. ติดตั้งป้ายบอก/แจ้งสถิติการเกิดเหตุในช่วงเวลาต่าง ๆ	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
	2. พัฒนารูปแบบการแจ้งประชาสัมพันธ์แนวโน้มการเกิดเหตุผ่านสื่อออนไลน์และออฟไลน์	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	3. ติดตามปัจจัยที่ส่งผลต่อแนวโน้มการเกิดเหตุอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การพยากรณ์ความเสี่ยง	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
	4. เปิดให้หน่วยงานต่าง ๆ/ประชาชนช่วยกันตรวจสอบข้อมูลและส่งข้อเสนอแนะ	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	5. วิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับวิธีการลดการเกิดเหตุเพื่อการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย จากการติดตามปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์เหตุอย่างต่อเนื่อง และแนวทางแก้ไขในกรณีต่าง ๆ พร้อมจัดทำฐานข้อมูล	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ. ศธ.
	6. กำหนดระยะเวลาในการประเมินประสิทธิภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติงาน ความพร้อมของเทคโนโลยีอย่างชัดเจน เพื่อนำไปพัฒนางานทางปฏิบัติต่อไป	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
มาตรการ พยากรณ์ ความเสี่ยง	1. จัดทำเครื่องมือและเทคโนโลยีแจ้งเตือนความเสี่ยงเมื่อสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม เช่น ภัยธรรมชาติ ฝนตกหนัก ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ที่เกี่ยวกับการเดินทางเพื่อลดการเกิดเหตุในเส้นทางที่มีความเสี่ยง	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	2. ติดตามผลพยากรณ์ความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การลดจุดเกิดเหตุ	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	3. เปิดให้หน่วยงาน/ประชาชนตรวจสอบและส่งข้อเสนอแนะ	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	4. ประเมินประสิทธิภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติ ความพร้อมของเทคโนโลยี ตามกำหนดเวลาอย่างต่อเนื่อง	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.



มาตรการความปลอดภัย	แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
มาตรการต่อจุดเกิดเหตุสูงสุด	1. พัฒนาป้ายเตือนการขับขี่ทุกจุดที่เคยเกิดเหตุ เช่น เพิ่มจำนวนก่อนถึงจุดเกิดเหตุ ปรับอักษรเป็นรูปภาพ เป็นต้น	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
	2. พัฒนาการเตือนอุบัติเหตุด้วยเทคโนโลยีก่อนถึงจุดเกิดเหตุ เช่น ใช้แอปพลิเคชันจุดเกิดเหตุในเส้นทางต่าง ๆ หรือผ่านระบบจีพีเอสนำทาง	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	3. แผนปฏิบัติการเชิงรุกต่อปัจจัยผู้ขับขี่ มีดังนี้ 3.1 บังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนในทุกกรณี เนื่องจากผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด 3.2 ปรับปรุงวิธีการสอบใบอนุญาตขับขี่โดยควรมีการสอบโดยจำลองสถานการณ์จริง จัดให้มีการอบรมรถจักรยานยนต์ทุก ๆ 10 ปี สำหรับผู้ที่ได้ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต 3.3 จัดหลักสูตรวินัยการใช้รถใช้ถนน การขับขี่ปลอดภัยในโรงเรียนชั้นประถมศึกษาถึงชั้นมัธยมศึกษา 3.4 วิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับการสร้างพฤติกรรมกรมการขับขี่ปลอดภัย โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน 3.5 จัดตั้งคณะกรรมการภายนอก เพื่อติดตามและตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถยนต์ให้มีมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ	สตช. ขบ. ศธ. อปท. คอบข.
	4. แผนปฏิบัติการเชิงรุกต่อปัจจัยยานพาหนะ มีดังนี้ 4.1 เพิ่มอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย หรือถ้าต้องขับขี่ในเส้นทางที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง 4.2 วิจัยและพัฒนาอุปกรณ์และเทคโนโลยีเพื่อขับข้อย่างปลอดภัย 4.3 จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบจากภายนอก เพื่อติดตามและตรวจสอบสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) อย่างสม่ำเสมอ	ขบ. ศธ. คอบข.

มาตรการ ความปลอดภัย	แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
มาตรการ ต่อจุดเกิดเหตุ สูงสุด (ต่อ)	5. แผนปฏิบัติการเชิงรุกต่อปัจจัยถนนและสภาพแวดล้อม มีดังนี้ 5.1 จัดทำแผนปรับปรุงกายภาพถนนอย่างเร่งด่วน แก้ไขข้อบกพร่องจากการก่อสร้าง โดยเฉพาะ ถนนที่อยู่ในเขตเมืองขยาย	ทล. ทช. กทพ. อปท.
	6. ประเมินประสิทธิภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติ ความพร้อมของเทคโนโลยี ตามกำหนดเวลาอย่างต่อเนื่อง	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.

#### หมายเหตุ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม (ศูนย์ปลอดภัย คค.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.)

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.)

## สารบัญ

	หน้า
1. หลักการและเหตุผล.....	1
2. บริบทสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.....	3
3. ทบทวนแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน.....	10
3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
3.2 แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี.....	28
3.3 ข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	31
4. สรุปผลการพิจารณาศึกษา และข้อเสนอแนะ.....	35
บรรณานุกรม.....	41
ภาคผนวก คำสั่งตั้งคณะกรรมการ.....	43

## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 .....	3
ตารางที่ 2 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 .....	6
ตารางที่ 3 มาตรการและแนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน.....	38

## สารบัญภาพ

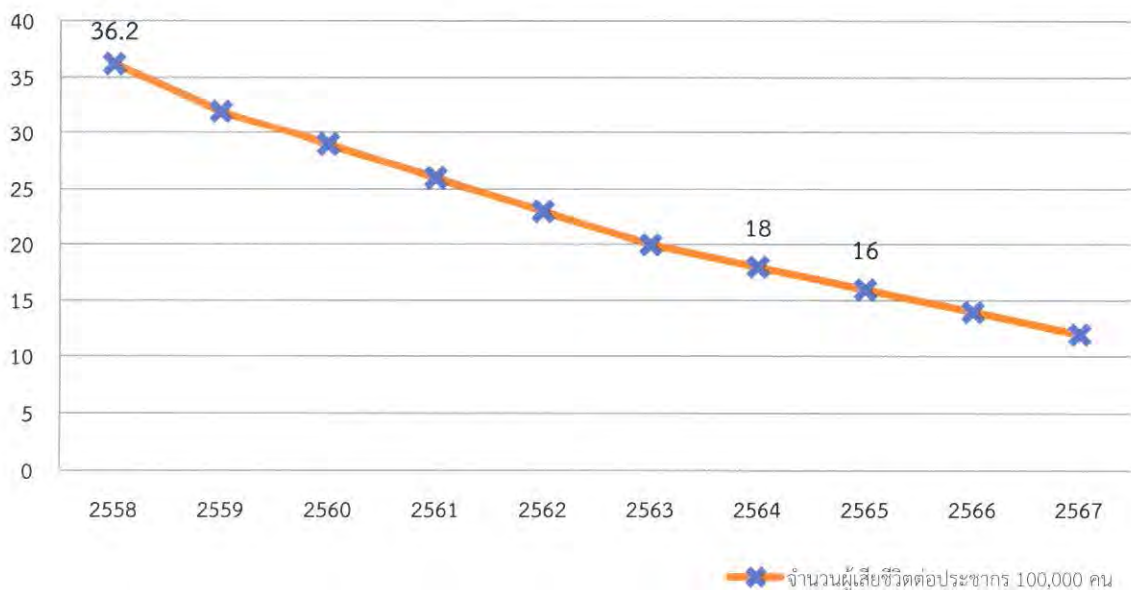
	หน้า
ภาพที่ 1 แสดงการพยากรณ์แนวโน้มการลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิต .....	1
ภาพที่ 2 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560.....	3
ภาพที่ 3 อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน พ.ศ. 2560.....	4
ภาพที่ 4 อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จำแนกตามประเภทยานพาหนะ พ.ศ. 2560.....	5
ภาพที่ 5 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 .....	6
ภาพที่ 6 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม.....	7
ภาพที่ 7 อุบัติเหตุที่เกิดในถนนความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามยานพาหนะ.....	8
ภาพที่ 8 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุและประเภทถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม.....	9
ภาพที่ 9 แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน.....	37

## 1. หลักการและเหตุผล

ปัญหาการเสียชีวิตและอุบัติเหตุทางถนนกลายเป็นปัญหาทางสังคมที่ส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของคนไทย การขยายตัวของชุมชนเมืองที่มีการสัญจรของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ทั้งการเดินทางภายในชุมชน ระหว่างชุมชน และระหว่างเมือง ซึ่งรูปแบบการเดินทางมีทั้งการเดินทางในชีวิตประจำวัน การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว รวมไปถึงการขนส่งสินค้า เมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น จำนวนรถเพิ่มขึ้น จำนวนเส้นทางเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ในขณะที่ความปลอดภัยลดลง

ข้อมูลความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ได้ถูกรายงานผ่านช่องทางสื่อสารทุกวัน แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งองค์กรภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และองค์กรทางสังคม ได้รณรงค์และประชาสัมพันธ์ผ่านกิจกรรมและสื่อสัญลักษณ์มากมายเพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความปลอดภัย แต่ในขณะเดียวกันความสูญเสียกลับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเทศไทยถูกเว็ลด์แอตลาสจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก

จากข้อมูลปี พ.ศ. 2558 ตัวเลขการเสียชีวิต 36.2 คน ต่อประชากร 100,000 คน และเป้าหมายจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาคนไทยมีสุขภาพที่ดีขึ้น และกำหนดตัวชี้วัดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 18 คน ต่อประชากร 100,000 คน และเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี กำหนดตัวเลขผู้เสียชีวิตที่ 16 คน ต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2565 การคาดการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงจากเป้าหมายทั้งสองตัวชี้วัดนับว่าเป็นตัวเลขที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จึงนำมาแสดงเป็นกราฟพยากรณ์แนวโน้มได้ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดงการพยากรณ์แนวโน้มการลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิต

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และเพื่อให้การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้พิจารณาเห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักที่เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงในชีวิตของคนในประเทศไทย และยังทำให้เกิดสังคมที่มีความเสี่ยงและขาดความปลอดภัยในการดำเนินชีวิต ควรเป็นวาระเร่งด่วนที่ดำเนินการแก้ไข จึงได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาแนวทางสร้างความปลอดภัยทางถนนและการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดยคณะทำงานได้บูรณาการความคิดเห็นร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์ปลอดภัย สำนักงาน ปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร และมูลนิธิเมาไม่ขับ ทั้งนี้ ผลของการศึกษานำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนนเพื่อเสนอต่อรัฐบาลต่อไป

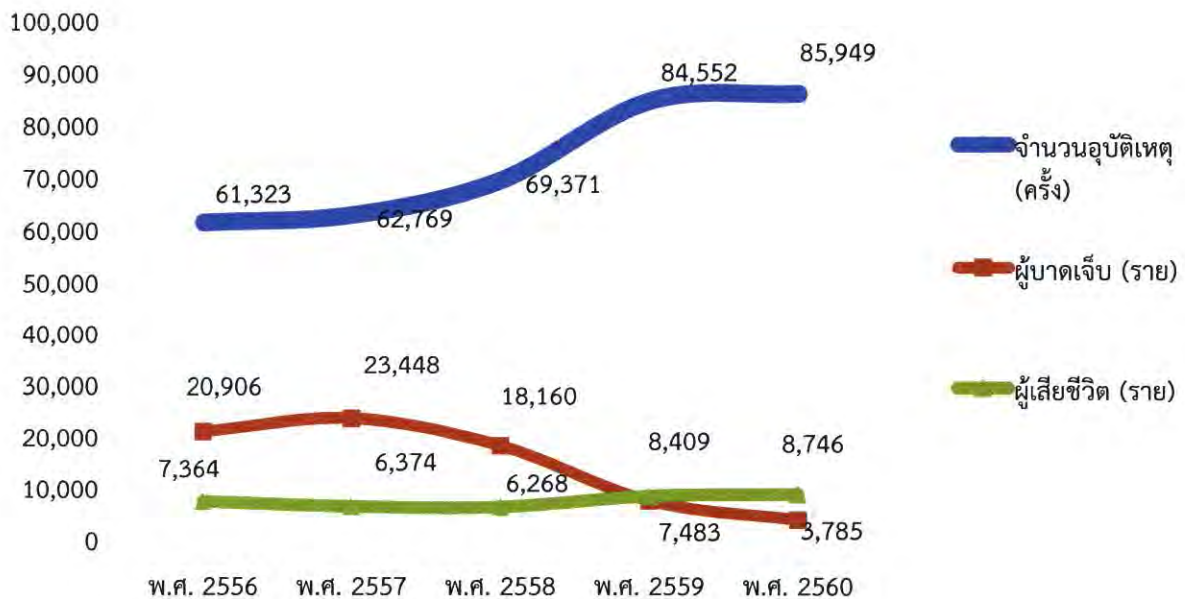
## 2. บริบทสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้รายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี จำนวนผู้เสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดน้อยลง และข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.65 จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.01 แต่จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 62.78 แสดงดังตารางที่ 1 และภาพที่ 2

ตารางที่ 1 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

รายการ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2559/พ.ศ. 2560
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	61,323	62,769	69,371	84,552	85,949	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.65
ผู้เสียชีวิต (ราย)	7,364	6,374	6,268	8,409	8,746	เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.01
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	20,906	23,448	18,160	7,483	3,785	ลดลงร้อยละ 62.78

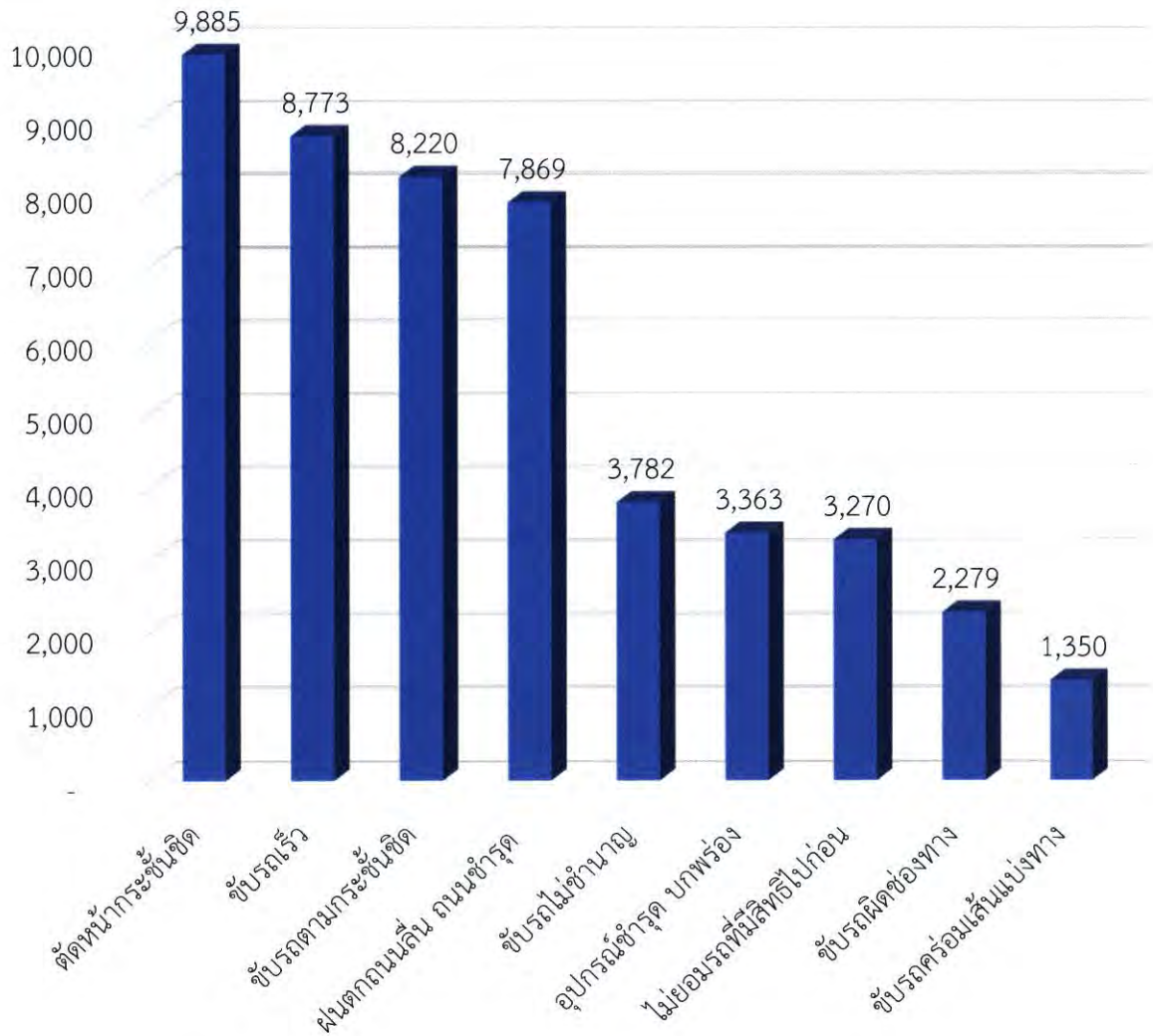
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2561)



ภาพที่ 2 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

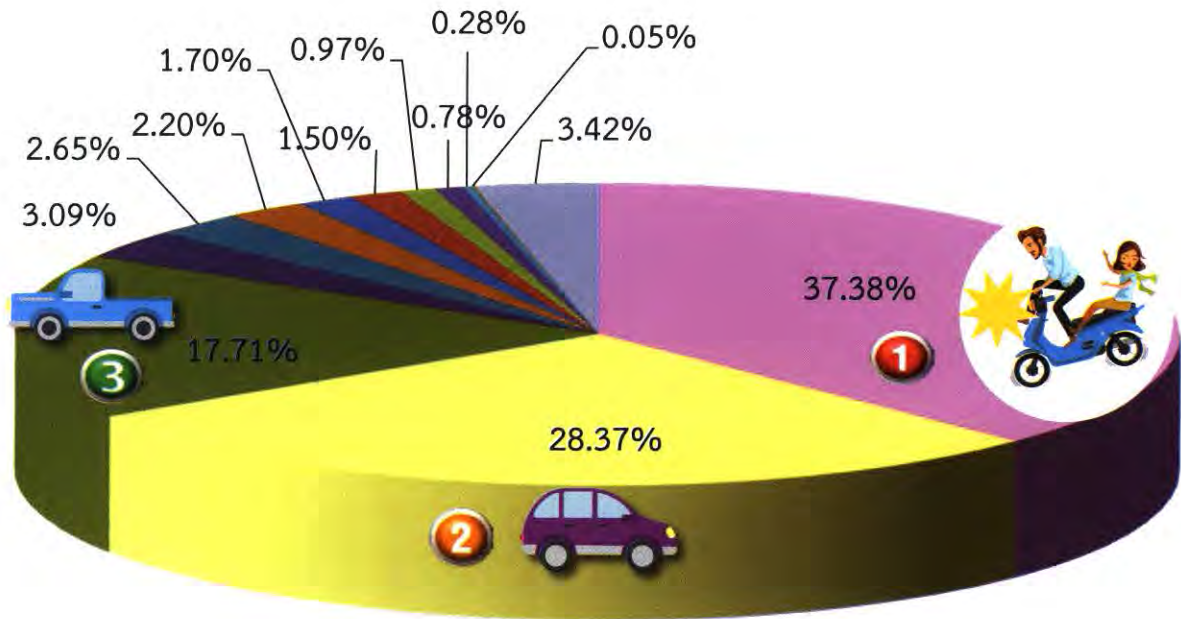
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2561)

มูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมี 3 สาเหตุ ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านรถ และปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม สำหรับมูลเหตุสันนิษฐานในภาพรวมของประเทศไทย พ.ศ. 2560 ซึ่ง 5 อันดับแรก พบว่า อันดับที่ 1 คือการขับขี่โดยตัดหน้า กระชั้นชิด อันดับที่ 2 คือ การขับรถเร็ว อันดับที่ 3 คือ การขับรถตามกระชั้นชิด อันดับที่ 4 คือ ฝนตก ถนนลื่น ถนนชำรุด และอันดับที่ 5 คือ ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญ จะเห็นได้ว่า สาเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ แสดงดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน พ.ศ. 2560  
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2561)

เมื่อพิจารณาจำแนกตามประเภทยานพาหนะ พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในปี พ.ศ. 2560 สามอันดับแรก คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37.38 รถยนต์นั่ง ร้อยละ 28.37 และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ร้อยละ 17.71 แสดงดังภาพที่ 4



- รถจักรยานยนต์
- คนเดินเท้า
- รถบรรทุก 6 ล้อ
- รถโดยสารขนาดใหญ่
- อื่นๆ
- รถยนต์นั่ง
- รถจักรยาน
- รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป
- รถสามล้อเครื่อง
- รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)
- รถแท็กซี่
- รถตู้
- รถสามล้อ

ภาพที่ 4 อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จำแนกตามประเภทยานพาหนะ พ.ศ. 2560

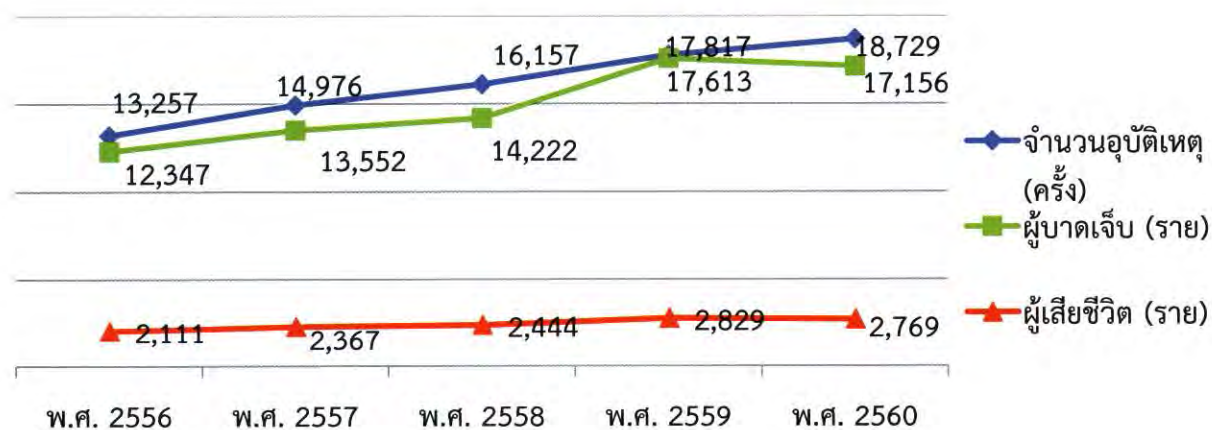
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2561)

ข้อมูลจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่ละหน่วยงานมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบจำนวนประมาณ 60,000 กิโลเมตร 400 กิโลเมตร และ 200 กิโลเมตร ตามลำดับ ซึ่งไม่รวมถนนท้องถิ่นที่มีความยาวกว่า 300,000 กิโลเมตร ข้อมูลได้แสดงให้เห็นถึงจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 พบว่า จำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.12 ในขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 2.12 และ 2.59 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 2 และภาพที่ 5

ตารางที่ 2 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม  
พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

รายการ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2559/พ.ศ. 2560
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	13,257	14,976	16,157	17,817	18,729	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.12
ผู้เสียชีวิต (ราย)	2,111	2,367	2,444	2,829	2,769	ลดลงร้อยละ 2.12
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	12,347	13,552	14,222	17,613	17,156	ลดลงร้อยละ 2.59

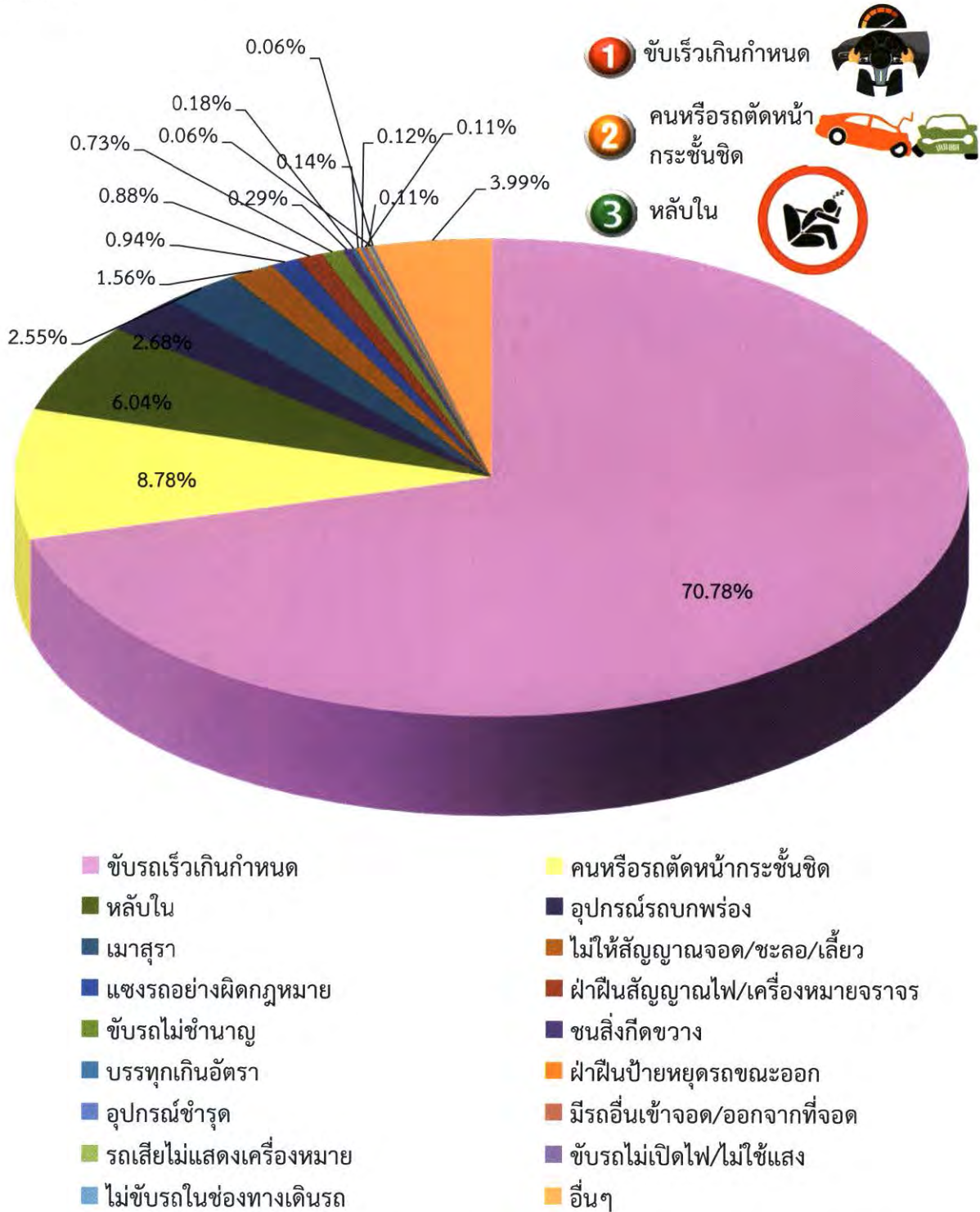
ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2561)



ภาพที่ 5 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม  
พ.ศ. 2556 ถึง พ.ศ. 2560

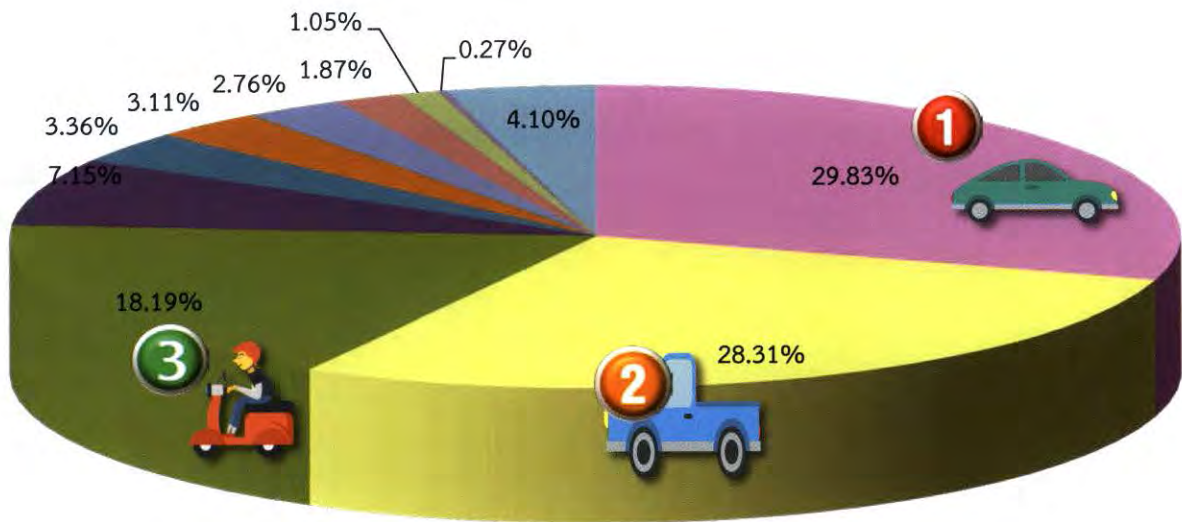
ที่มา: ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ วันที่ 7 พฤษภาคม 2561

สำหรับข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม จำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุ สามอันดับแรก ได้แก่ 1) การขับเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 70.78 2) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 8.78 และ 3) หลับใน ร้อยละ 6.04 แสดงดัง ภาพที่ 6



ภาพที่ 6 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม  
ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2561)

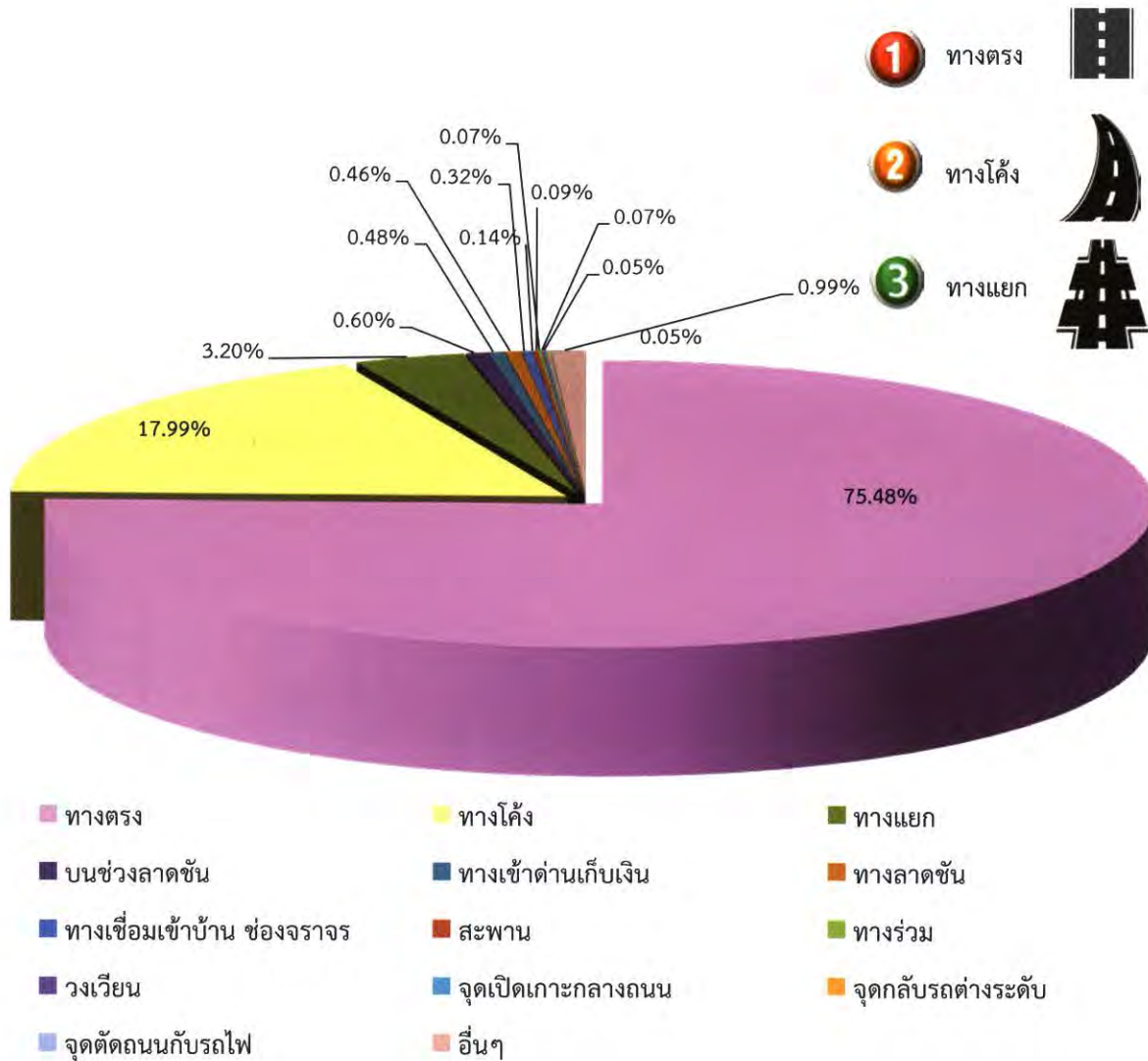
เมื่อพิจารณาแยกตามยานพาหนะ พบว่า สามอันดับแรก ได้แก่ 1) รถยนต์นั่ง ร้อยละ 29.83  
2) รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ ร้อยละ 28.31 และ 3) รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 18.19 แสดงดังภาพที่ 7



- รถยนต์นั่ง
- รถจักรยานยนต์
- รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ
- รถปิคอัพโดยสาร
- รถโดยสารมากกว่า 4 ล้อ
- อื่นๆ
- รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ
- รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ
- รถบรรทุก 6 ล้อ
- รถตู้
- รถสามล้อเครื่อง

ภาพที่ 7 อุบัติเหตุที่เกิดในถนนความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามยานพาหนะ  
ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2561)

นอกจากนี้ ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุและประเภทถนนในความรับผิดชอบกระทรวงคมนาคม สามอันดับแรก ได้แก่ 1) ถนนทางตรง ร้อยละ 75.48 2) ทางโค้ง ร้อยละ 17.99 และ 3) ทางแยก ร้อยละ 3.20 แสดงดังภาพที่ 8



ภาพที่ 8 ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุและประเภทถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม  
ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2561)

เมื่อพิจารณาข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระหว่างภาพรวมของประเทศและถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จะเห็นได้ว่าเป็นความแตกต่างกัน ทั้งในด้านมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุและประเภทของยานพาหนะ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมเป็นเส้นทางหลักและเส้นทางรองในการเดินทางระหว่างเมือง ซึ่งถนนได้รับการก่อสร้างด้วยแบบมาตรฐาน มีความปลอดภัย ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่สัญจรเป็นรถยนต์ แต่ในขณะเดียวกัน ถนนที่มีความสะดวกทำให้ผู้ขับขี่มักจะขับขี่ด้วยความเร็วสูง จึงนำมาซึ่งความสูญเสียในที่สุด

### 3. ทบทวนแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน

#### 3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากบทความเรื่อง อุบัติเหตุทางถนน...ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย (2560) พบว่าจากการประมาณการขององค์การอนามัยโลก (WHO) ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก โดยมีอัตราการตายเท่ากับ 36.2 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่สูงมาก จึงกล่าวได้ว่า คนไทยมีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวมอย่างมหาศาล เพราะการเสียชีวิตและบาดเจ็บทั้งทางกายและใจจากอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลกระทบต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ นอกจากนี้ อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตที่บูรณาการจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด แสดงให้เห็นว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรประมาณ 22,281 คนต่อปี ส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสซึ่งอ้างอิงจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข มีจำนวนเฉลี่ย 107,542 คนต่อปี ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนประมาณครึ่งหนึ่งของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ตัวเลขเหล่านี้สามารถนำมาประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจด้วยวิธีการทางเศรษฐศาสตร์ได้ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยหรือทีดีอาร์ไอ (2560) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ด้วยวิธีการประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่ พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 10 ล้านบาทต่อราย ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 3 ล้านบาทต่อราย ซึ่งอ้างอิงมูลค่าดังกล่าวในการประเมินความสูญเสียของทั้งประเทศ เนื่องจากพื้นที่ที่ทำการสำรวจเป็นพื้นที่กึ่งเมืองกึ่งชนบท จึงสามารถเป็นพื้นที่ตัวแทนของทั้งประเทศได้ จากข้อมูลดังกล่าว คณะผู้วิจัยพบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2556 มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)

## การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี	จำนวนผู้เสียชีวิต <sup>1</sup> (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส <sup>2</sup> (คน)	มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิต (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียจากการบาดเจ็บ (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (เมื่อปรับอัตราเงินเฟ้อโดย CPI <sup>3</sup> 2556 = 100) (ล้านบาท)	อัตราส่วนต่อ GDP <sup>4</sup>
2556	21,814	107,123	218,140	321,369	539,509	533,263	5.83%
2555	22,284	110,777	222,840	322,331	555,171	536,996	6.03%
2554	22,745	104,725	227,450	314,175	541,625	508,594	6.13%
เฉลี่ย	22,281	107,542	222,810	322,625	545,435	526,284	6.00%

<sup>1</sup> ที่มา: ข้อมูล 3 ทาง

<sup>2</sup> ที่มา: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงบประมาณ กระทรวงสาธารณสุข

<sup>3</sup> ที่มาของข้อมูล CPI: ธนาคารแห่งประเทศไทย

<sup>4</sup> ที่มาของข้อมูล GDP: ธนาคารแห่งประเทศไทย

แม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล แต่คนไทยจำนวนมากก็ยังขาดความตระหนักรู้ถึงภัยจากอุบัติเหตุทางถนนต่อตนเองและสังคมโดยรวม การศึกษาของทีดีอาร์ไอในข้างต้นพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละ 27 ไม่ตระหนักว่าปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาสำคัญ ในขณะที่อีกร้อยละ 38 ให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนเพียงปานกลางเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนร้อยละ 2 ยังไม่ยินดีที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในสถานการณ์สมมติ ความไม่ตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร ทำให้พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเป็นสาเหตุที่ทำให้อุบัติเหตุดังกล่าวมีความรุนแรง หนทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ คือการสร้างความตระหนักรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน จากงานวิจัยด้านเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมและความปลอดภัยทางถนนของ Dr. Sam Peltzman ผู้วิจัยได้มีข้อสรุปว่า คนเราอาจเพิ่มความเสี่ยงให้กับตนเองเมื่อรู้สึกปลอดภัย ดังนั้นหากผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักว่าตนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเท่าใด ก็จะมีแนวโน้มระมัดระวังพฤติกรรมในการขับขี่มากขึ้นเท่านั้น โดยสรุปแล้ว ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมากทำให้เกิดความสูญเสียที่คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจราว 5 แสนล้านบาทต่อปี ในขณะที่ประชาชนยังขาดความตระหนักรู้ถึงปัญหาความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้คนจำนวนมากมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้น การรณรงค์ด้านปัญหาความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นสิ่งที่ควรจะทำอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นการปลูกฝังจิตสำนึกและระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ซึ่งจะช่วยปรับพฤติกรรมขับขี่ของคนอีกด้วย

จากการศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี (2559) ผลการวิจัยพบว่า ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 25 ปี มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท และเคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี พบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E ของหน่วยงานจังหวัดเพชรบุรี อยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย รองลงไปคือ ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ด้านวิศวกรรมจราจร ตามลำดับ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับทั้งสองด้าน คือ ด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ด้านวิศวกรรมจราจร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าด้านที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับทั้งสองด้าน คือ งานวิศวกรรมทางถนนและงานวิศวกรรมจราจร ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือการมีส่วนร่วม ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ หน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล รองลงไปคือ ด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ด้านอาสาสมัคร ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อพบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ท่านคิดว่าควรมีการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้น รองลงไปคือ ท่านคิดว่าควรมีการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยมีการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่เกิดเหตุ ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่าโดยภาพรวม ความพึงพอใจในประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ การบรรลุมิติวัตถุประสงค์การบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงไปคือ ความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ และเมื่อวิเคราะห์แต่ละด้านเป็นรายชื่อพบว่า ความพึงพอใจในประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านความพึงพอใจในรูปแบบการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก

เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ องค์กรภาครัฐ ออกแบบการทำงานร่วมกันในด้านการบริหารจัดการโครงการและทรัพยากรของการจัดการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงไปคือ การตัดสินใจร่วมกันอย่างเป็นทางการของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก การบูรณาการองค์ความรู้จากผู้ปฏิบัติงานร่วมกันกำหนดนโยบายไปสู่การปฏิบัติ มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกันของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรี ในการสร้างองค์กรที่รับผิดชอบร่วมกัน มีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับการบรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านการบริหารจัดการเครือข่ายและการสร้างศูนย์กลางเครือข่าย โดยภาพรวมเห็นด้วยในระดับมาก เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยเป็นรายชื่อ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ลักษณะบริหารจัดการเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงไปคือ การสร้างศูนย์กลางเครือข่ายภาคราชการ สถานศึกษา ท้องถิ่นและภาคประชาชน ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การบริหารจัดการเครือข่ายของหน่วยงานในจังหวัดเพชรบุรีจำเป็นต้องมีการจัดการความปลอดภัยทางถนน การจัดกลุ่มงานแบบเครือข่ายมีความสำคัญต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน และการจัดทำสัญญาความร่วมมือเครือข่ายในการสร้างศูนย์กลางเครือข่ายทุกระดับเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน ความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ และส่วนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน จากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่าการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี พบว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษายืนยันการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ในเชิงบวกในระดับมากที่ระดับสถิติ 0.05 จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป ได้แก่ 1) ควรทำการศึกษาจังหวัดเพชรบุรีกับการจัดการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างยั่งยืน และ 2) ควรทำการศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่จังหวัดที่มีลักษณะภูมิศาสตร์ที่คล้ายคลึงและเหมือนกัน

จากการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม (2558) จากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร เขตสายไหม ปัจจัยหลักคือปัจจัยด้านคน โดยมีความเชื่อมโยงกันกับปัจจัยด้านถนน สภาพแวดล้อม ยานพาหนะ และนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร ที่ยังไม่เพียงพอกับบริบทปัจจุบันในพื้นที่เขตสายไหมที่มีจำนวนประชากรและยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปี และปัจจัยอันเกี่ยวกับคนในส่วนของพฤติกรรม ซึ่งพฤติกรรมของคนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับเร็ว ไม่เคารพหรือปฏิบัติตามกฎจราจร ประมาท เมาแล้วขับหรือง่วงแล้วขับ ขับตัดหน้ารถใหญ่ระยะกระชั้นชิด ขับแซงในที่อันตราย แซงซ้าย ขับตามรถคันหน้าระยะกระชั้นชิด ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยมีประสบการณ์น้อย และมักจะมีคึกคะนอง ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจในการขับขี่รถ อีกทั้งยังไม่เคารพกฎจราจร ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ไม่มีความตระหนักในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุภัยและการเกิดอุบัติเหตุภัยจราจร ในแง่ของปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่สำคัญ คือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ (Driver) เป็นตัวการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ ในด้านของปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรองลงมาคือ สภาพของถนนที่ยังคงต้องมีการปรับปรุงในส่วนของถนนแคบ ถนนขรุขระ เป็นหลุมบ่อ อีกทั้งทางโค้ง ขึ้นลงสะพาน ทางลาดเอียง ซึ่งกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะและความชำนาญกับสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย ย่อมจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมาได้เช่นกัน ปัจจัยทางด้านถนน ผู้ให้สัมภาษณ์ให้เหตุผลอันเนื่องมาจากถนนแคบ ถนนขรุขระ เป็นหลุมบ่อ รถต้องวิ่งหลบกันไปมา อีกทั้งทางโค้ง ขึ้นลงสะพาน ทางลาดเอียง รถสวนกันทำให้มองไม่เห็น จนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมา ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุภัยและการเกิดอุบัติเหตุภัยจราจรในด้านของปัจจัยด้านถนน ที่จะต้องถูกต้องตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งถนนถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการจราจร หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดี อาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกได้เช่นเดียวกัน อีกทั้งปัจจัยทางด้านยานพาหนะก็ยังเป็นปัจจัยลำดับรองลงมาอีกปัจจัยหนึ่งที่ผู้ขับขี่ต้องให้ความสนใจและต้องใส่ใจก่อนที่จะขับขี่ออกสู่ท้องถนน เรื่องยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย ผู้ให้สัมภาษณ์ให้เหตุผลตรงกัน คือ รถจักรยานยนต์มีความปลอดภัยน้อยกว่ารถยนต์ รถกระบะ รถแท็กซี่ และรถบรรทุก ส่งผลให้อุบัติเหตุที่มีสาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์มีอัตราที่สูง ซึ่งถือว่ายานพาหนะนั้นเป็นปัจจัยเสี่ยงอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมาได้ เช่น ยางรถอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน สภาพหน้ายางเสื่อม หรือลมยางไม่พอ เมื่อขับขี่ออกสู่ท้องถนนจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุอย่างระเบิด ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันด้วย ดังนั้น การตรวจสอบ

สภาพของยานพาหนะก่อนใช้งานนั้น ผู้ขับขี่จะต้องหมั่นตรวจเช็คและตรวจสอบสภาพให้เหมาะสม และพร้อมใช้งาน ซึ่งผู้ขับขี่ต้องมีจิตสำนึกรับผิดชอบและยังต้องมีองค์ความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษา การตรวจสอบยานพาหนะเบื้องต้นอีกด้วย รวมไปถึงปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในด้านของอุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ หมอกลงจัด ฝนตกหนัก แสงแดดจ้า ความมืด ส่งผลให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกขึ้นได้ และจะเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ง่ายขึ้นไปอีก กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะ ไม่มีประสบการณ์ ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ เมื่อต้องพบกับสถานการณ์ดังกล่าว เรื่องสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมและเอื้อให้เกิดอุบัติเหตุ จากผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวถึง สัญญาณไฟจราจรเสียทำให้รถต้องหาทางหลบกันเอง ฝนตก น้ำท่วมขัง ถนนลื่น หรือรถวิ่งหลบน้ำท่วมกินเลนกันทางมืด บางทีไฟเสียหรือไม่มีไฟสว่าง ทำให้ประสิทธิภาพการมองเห็นลดลง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เช่นกัน และปัจจัยที่สำคัญและเป็นปัจจัยที่จะเป็นแรงผลักดันที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกลดลงได้อีกส่วนหนึ่ง ซึ่งก็คือ ปัจจัยทางด้านนโยบายของภาครัฐบาลที่ต้องผลักดันให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ผลการวิจัยยังพบว่า นโยบายจากภาครัฐในเรื่องการรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุการจราจรตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นั้น มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง อาทิ มีการกวาดล้างโดยเฉพาะเรื่องตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ ปรับปรุงเรื่องไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจร สภาพถนนที่ชำรุด ป้ายบอกทางที่มากเพียงพอและชัดเจน การปลูกจิตสำนึกโดยการรณรงค์ลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีโครงการถนนสีขาว โครงการ “เมาไม่ขับกลับแท็กซี่” และโครงการรณรงค์อื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร มีกฎหมายที่รุนแรงขึ้นในเรื่องเมาแล้วขับ มีการเข้มงวดการตรวจแอลกอฮอล์ แต่จากข้อมูลอุบัติเหตุในเขตสายไหม จากศูนย์ E-Claim ก็พบว่ายังไม่ลดลงอย่างเป็นรูปธรรม จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตยังใกล้เคียงกันทุกปี ดังนั้น นโยบายที่เหมาะสมและต้องเร่งดำเนินการแก้ไขเพื่อให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมในปัจจุบัน ซึ่งปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากที่สุด คือ มาจากตัวผู้ขับขี่เป็นหลัก ซึ่งผู้ขับขี่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในการใช้รถใช้ถนน ควบคุมยานพาหนะ รวมไปถึงจะต้องตัดสินใจเมื่อต้องพบกับสถานการณ์ฉุกเฉินบนท้องถนนที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ดังนั้น นโยบายที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกให้ได้ตามเป้าหมายนั้น ต้องมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวดขึ้น คือ ทางด้านการเพิ่มบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับ 10 ฐานความผิดด้านการจราจร และต้องเพิ่มมาตรการปลูกฝังความมีวินัย สร้างจิตสำนึก รวมไปถึงการเสริมสร้างทักษะ ความรู้ ความชำนาญในการขับขี่ให้กับผู้ขับขี่ ให้สามารถขับขี่อยู่บนท้องถนนได้โดยปราศการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในอนาคตต่อไป

จากการศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง กรณีศึกษาบ้านคลองแวง อำเภอสระเดา จังหวัดสงขลา (2558) พบว่า จากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษาชุมชนบ้านคลองแวง มีถนนทางหลวงสายหลักตัดผ่านระยะทาง 5.25 กิโลเมตร และโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่นระยะทาง

31.60 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพมีทางหลวงสายหลักตัดผ่านชุมชน ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสัญญาณสูง โดยประเด็นปัญหาหลักที่ตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องมีดังต่อไปนี้ แนวทางและรูปตัดของถนน ลักษณะของทางแยก การระบายน้ำ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร สภาพอันตรายข้างทาง พื้นถนน ไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งประเด็นปัญหาความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยได้เสนอแนะแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ ควรซ่อมแซมและปรับปรุงดังนี้ ติดตั้งป้ายบังคับกำหนดความเร็วและติดตั้งสัญญาณเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ ลดความเร็ว ทำความสะอาดช่องระบายน้ำ กำจัดวัชพืชที่อุดตันทางน้ำ ปรับปรุงป้ายจราจรให้อยู่ในสภาพดี พร้อมใช้งาน ปรับปรุงสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจน ติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณท่อลอดระบายน้ำ คอนกรีต ทำการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด พร้อมทั้งปรับระดับผิวทำให้ราบเรียบ และซ่อมแซมไฟฟ้าส่องสว่าง ให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน

จากบทความเรื่อง เสนอสร้างมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน (2555) พบว่า ดร. ณรงค์ ป้อมหลักทอง ผู้อำนวยการวิจัยด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เปิดเผยถึงแนวทางการสร้างความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนนที่น่าจะเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด ควรอยู่ที่ การให้ความรู้สร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างมีวินัย ไม่ทำให้เกิดความเดือดร้อนต่อผู้อื่น เป็นการลงทุนน้อยและคุ้มค่ากว่าการเร่งสร้างหรือตัดถนนใหม่หรือขยายถนนรองรับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนจึงต้องมองอย่างเป็นระบบ มีการกำกับดูแลที่เข้มงวด การตรวจสภาพรถที่เป็นอยู่ไม่ได้สะท้อนเรื่องความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน ซึ่งต่อไป เมื่อมีการเปิดเสรีอาเซียน ปัญหานี้จะไม่ใช่แค่คนไทยเสี่ยงกันเองภายในประเทศ เพราะจะมีการนำรถข้ามแดนเข้ามามากขึ้น ความปลอดภัยคมนาคมทางถนนจึงสำคัญ การนำมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน หรือ ISO 39001 ซึ่งว่าด้วยการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคมมาใช้ จะช่วยเพิ่มโอกาสให้กับประเทศไทยโดยเฉพาะด้านการค้า บริการ การท่องเที่ยว และหากไทยดำเนินการจนได้มาตรฐานในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งที่มีการดำเนินการอย่างจริงจัง ก็สามารถจูงใจด้านการท่องเที่ยวได้ ปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีมาตรฐานอะไรเลย มีเพียงนำมาตราฐานบางข้อมาปฏิบัติและยังทำไม่ได้เต็มที่ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกมีข้อจำกัดเรื่องกำลังคนและงบประมาณ จึงล่าช้าและไม่สามารถออกกติกากฎหรือรับมาตรฐานสากล มาปฏิบัติได้ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม หากรัฐจริงจังและคำนึงถึงความปลอดภัยต้องไม่กำกับดูแลเฉพาะเรื่อง ค่าโดยสาร แต่ต้องดูแลเรื่องความปลอดภัยของการโดยสารด้วย โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ ดร. ณรงค์ กล่าวว่า ความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่แค่มีถนนดีแต่ยังต้องประกอบด้วยมาตรฐานตัวรถและพฤติกรรมของคนใช้รถใช้ถนน โดยในส่วนของมาตรฐานตัวรถ ที่เป็นปัญหาคือรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ในการผลิตยังไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน ปัจจุบันมีการศึกษาและพัฒนาต้นแบบอุปกรณ์ในการทดสอบมาตรฐาน แต่ยังขาดความพร้อมที่จะนำมาใช้อย่างกว้างขวาง และยังต้องอาศัยการจัดเก็บสถิติข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปใช้ในการทดสอบ เช่น กรณีการพลิกคว่ำ ซึ่งลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเมืองไทยเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมคนขับ ลักษณะภูมิประเทศ

จุดความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่การดำเนินงานนี้มีต้นทุนสูง ประกอบกับการกำกับดูแลไม่เข้มงวด ไม่บังคับให้ทำ บริษัทรถจึงไม่ลงทุน บริษัทที่ทำก็จะมีต้นทุนแพง มีผลต่อราคาขายรถ ทำให้แข่งขันสู้รายอื่นไม่ได้ นอกจากนี้ เพื่อประหยัดต้นทุนสำหรับผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ มีการนำรถเก่ามาดัดแปลง และนำไปขออนุญาตประกอบการ จึงยังเห็นรถโดยสารขนาดใหญ่ที่สภาพตัวรถเสี่ยงต่อความปลอดภัย ออกมาวิ่งให้บริการอยู่ หากดูตัวอย่างประเทศสิงคโปร์จะเห็นว่ากำหนดรถโดยสารสาธารณะต้องมีอายุการใช้งานไม่เกิน 17 ปี เป็นต้น แม้มাত্রฐานตัวรถเป็นเรื่องหนึ่งที่ต้องทำ แต่ปัญหาคือใช้การลงทุนสูง และยังคงขึ้นอยู่กับพฤติกรรมคนใช้รถใช้ถนน จึงขอเสนอให้นำเรื่อง ISO 39001 ที่ว่าด้วยความปลอดภัยคมนาคมมาใช้ให้เกิดขึ้นได้จริง จะช่วยประหยัดงบประมาณเพราะเป็นการลงทุนในตัวคน ให้ความรู้ให้เกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยจะให้ผลคุ้มค่ากว่า ขณะเดียวกันการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานก็ยังคงทำต่อไปในเรื่อง สร้าง ซ่อม ดูแล ซึ่งล้วนเป็นโครงการใช้งบประมาณจำนวนมาก และภาคการเมืองนิยมทำกันมาตลอด ในมุมมองหากสามารถนำ ISO 39001 มาใช้ ซึ่งเป็นการทำเรื่องกฎกติกาการบังคับใช้ให้เกิดการแข่งขันในเชิงคุณภาพ มีการตรวจสอบ สร้างแรงจูงใจด้วยการให้รางวัลสำหรับพื้นที่ที่ได้มาตรฐาน พื้นที่นั้นยังผลักดันต่อในเรื่องการท่องเที่ยวได้ด้วย ที่สำคัญการลงทุนน้อยกว่ามาก และให้ผลที่ยั่งยืน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับรัฐบาลว่าจะเห็นความสำคัญในเรื่องใดก่อนหลัง “เขตการคมนาคมปลอดภัยต้องทำเป็นตัวอย่างให้คนเอาเยี่ยงอย่าง โดยเริ่มจากเมืองที่มีเศรษฐกิจดีจากการท่องเที่ยว มีศักยภาพในการลงทุน และได้ประโยชน์โดยตรง เช่น กรุงเทพฯ ภูเก็ต พัทยา ฯลฯ ซึ่งการนำ ISO 39001 มาใช้ เป็นการการันตีว่าภายในเมืองนี้หรือเขตพื้นที่นี้จะพบกับการเดินทางสะดวก ถนนดี ปลอดภัย ก็ถือเป็นจุดขายของการท่องเที่ยว เพราะนักท่องเที่ยวย่อมต้องการไปเที่ยวในพื้นที่ที่มีความปลอดภัย และสะดวก ตัวอย่างเช่นประเทศเนเธอร์แลนด์ก็มีการนำ ISO 39001 มาเป็นจุดขายด้านการท่องเที่ยว”

การเกิดอุบัติเหตุมาจากองค์ประกอบ 3 ส่วน คือ พฤติกรรมสภาวะคนขับ ยานพาหนะ ถนนและไฟส่องสว่าง และมีตัวแปรที่ทำให้เลวร้ายลงคือสภาพภูมิอากาศ หากอันใดอันหนึ่งบกพร่องก็จะมีผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ฉะนั้นการแก้ปัญหาจึงต้องมองในภาพรวมและต้องไม่ไปลงทุนด้านใดด้านหนึ่งมากเกินไป ต้องแก้ด้วยพฤติกรรมคนก่อนจึงจะคุ้มค่า หน่วยงานที่ควรร่วมกันทำเรื่องนี้ คือ กรมการขนส่งทางบก สมาคมผู้ประกอบการ สมาคมธนาคาร และโดยเฉพาะกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ต้องการผลักดันให้ท้องถิ่นของตัวเองเป็นท้องถิ่นตัวอย่างมาทำเรื่องนี้เป็นตัวอย่าง กำหนดให้เป็นเขตการคมนาคมปลอดภัยพิเศษ และยังเป็นการทำตามที่รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมประกาศให้ปีนี้ในปีแห่งความปลอดภัย ดร. ณรงค์ กล่าวด้วยว่า การสร้างความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ ต้องมีการพัฒนาสร้างโครงข่ายบริการสาธารณะที่สามารถเข้าถึงประชาชนในตรอกซอกซอยให้ได้มากที่สุดโดยเฉพาะในกรุงเทพฯ หรือเมืองใหญ่ เพราะการไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้าไปถึง ทำให้เพิ่มค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้คน และเนื่องจากมีปัญหาความไม่คุ้มทุน เอกชนจึงไม่ทำ ดังนั้นในระยะแรกหากจะต้องไปนำคนออกจากบ้านเพื่อมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะหลักที่มีอยู่ โดยอาจใช้วิธี

จ้างเอกชนดำเนินการ ให้บริการฟรี ซึ่งทำให้ประชาชนหนึ่งจะเกิดผลว่าเขามีความสะดวกในการเดินทางออกจากบ้านมาสู่ระบบขนส่งสาธารณะ ก็จะช่วยลดอุบัติเหตุเล็กน้อยลง การสูญเสียทรัพยากรมนุษย์น้อยลง ประชาชนเกิดความมั่นใจ การเดินทางสะดวก ก็จะซื้อรถส่วนตัวน้อยลง หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในที่สุดผู้ประกอบการที่จ้างวิ่งในระยะแรก เมื่อมีความคุ้มทุนจากที่คนหันมาใช้บริการมากขึ้นก็จะเข้ามาขอดำเนินการ รับความเสี่ยง กำไร ขาดทุนเอง และเป็นระบบที่ควบคุมได้ นอกจากนี้ การพัฒนาสร้างความปลอดภัยคมนาคมทางถนนยังเพิ่มโอกาสให้กับประเทศที่จะได้ประโยชน์จากการเปิดเสรีอาเซียน ทั้งจากการเดินทางท่องเที่ยวและการค้า การปรับปรุงดังกล่าวจะช่วยให้คว้าโอกาสนี้ไว้ได้

จากผลการศึกษาเรื่อง แนวทางศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี (2555) พบว่า การแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในปัจจุบัน การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อการวางแผนบรรเทาและแก้ไขปัญหาคือเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น มีรูปแบบการดำเนินงานที่แตกต่างกันออกไป อาทิ การจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ ความหลากหลายของแนวทางที่เกิดขึ้นนั้นเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญในการทบทวนกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องอันเป็นรากฐานสำคัญในการกำหนดแนวทางในการเข้าสู่หน่วยงานต่าง ๆ จากการศึกษานี้ได้ผลสรุปการทำงานในกระบวนการต่าง ๆ ดังนี้

- หน่วยงานขนาดใหญ่ที่มีหน้าที่การดูแลงานหลายภาคส่วนนั้นขาดการประสานงานที่ีระหว่างองค์กรเพื่อดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนหรือดูแลได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งยังขาดผู้เชี่ยวชาญที่กำกับดูแลหรือให้คำปรึกษาให้เป็นไปตามหลักวิชาการหรือแนวทางที่ควรจะเป็น ประกอบกับความไม่สอดคล้องกันของนโยบายในแต่ละหน่วยงาน

- การประสานงานระหว่างหน่วยงานส่วนกลางกับหน่วยงานท้องถิ่นไม่สอดคล้องกัน กล่าวคือหน่วยงานจากส่วนกลางที่มีผู้เชี่ยวชาญและทรัพยากรอยู่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับหน่วยงานท้องถิ่นที่ยังขาดผู้เชี่ยวชาญ อาทิ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมและทางด้านผังเมือง ซึ่งส่งผลให้การปฏิบัติงานในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพในการแก้ไข้ปัญหา

- ปัญหาพื้นที่ทับซ้อนของหน่วยงานเป็นผลให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ตาบอด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาหรือปรับปรุง เนื่องจากหน่วยงานต่าง ๆ ผลักภาระการปรับปรุงหรือพัฒนาพื้นที่ให้กับหน่วยงานอื่น ๆ ที่อ้างถึงความรับผิดชอบในการดูแลพื้นที่ เช่น บริเวณกัลป์รถได้สะพานทางด่วนเชิงรอก (โดยเป็นพื้นที่ทับซ้อนของทางด่วนพิเศษกรุงเทพ เทศบาล และกรมทางหลวง) ที่ไม่ได้รับการปรับปรุงเกิดจากเป็นพื้นที่ทับซ้อนทำให้ไม่มีผู้รับผิดชอบ ซึ่งเป็นอีกปัญหาหนึ่งของหน่วยงานของประเทศไทยที่ไม่ได้รับการแก้ไข้มาโดยตลอด

ดังนั้น การแก้ไข้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่เกิดขึ้นมักเกิดจากขาดการวางแผนระบบเพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดการประสานงานระหว่างหน่วยงานหรือการดำเนินงาน

ของหน่วยงาน ตั้งแต่หน่วยงานด้านวางแผนลงไปสู่หน่วยงานด้านปฏิบัติหรือหน่วยงานท้องถิ่นได้ อย่างเต็มประสิทธิภาพและแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าแนวทางการพัฒนาที่ผ่านมา ได้มุ่งเน้นไปเพียงการขนส่งรถยนต์โดยการสร้างถนน การขยายถนนเพื่อให้รถสามารถวิ่งได้ อย่างสะดวกสบายเกิดความคล่องตัวในการสัญจรระหว่างจุดกำเนิดและจุดปลายทาง ตามผลที่ได้ จากแบบจำลองด้านการขนส่ง ซึ่งขาดการคำนึงถึงผลกระทบการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน รอบข้างที่เกิดขึ้นหลังจากการมีถนนตัดผ่าน อันก่อให้เกิดความขัดแย้งของถนนและพื้นที่โดยรอบ และก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนนในลำดับถัดมา ซึ่งเห็นได้จากปัญหาที่เกิดขึ้นกับชุมชนที่มีถนน ตัดผ่านซึ่งส่งผลในทางตรงกันข้าม กลับทำให้การพัฒนาดังกล่าวส่งผลต่อปัญหาความไม่ปลอดภัยตามมา อีกทั้งพื้นที่สาธารณะของชุมชนหายไป สนามเด็กเล่นของเด็กเปลี่ยนแปลงเป็นสนามที่เต็มไปด้วยถนน ที่มีรถวิ่ง ซึ่งนโยบายที่เกิดขึ้นไม่สามารถเข้าถึงหรือช่วยปกป้องชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีได้อย่างแท้จริง ดังนั้น กระบวนการของการศึกษานี้จึงเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอันเป็นรากฐานของชุมชนน่าอยู่อีกหนทางหนึ่ง

จากการศึกษาเรื่อง โครงการสังเคราะห์ความรู้ การพัฒนา รูปแบบการจัดการความปลอดภัย ทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (2555) พบว่า การมีส่วนร่วมของกลไก (ผู้นำด้านความปลอดภัย ทางถนน ชุมชน องค์กรบริหารส่วนตำบล คณะทำงาน และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน) และบทบาทในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่การดำเนินโครงการพัฒนา รูปแบบการจัดการ ความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีพื้นที่การดำเนินงานทั้งหมด 7 พื้นที่ด้วยกัน ทางคณะทำงานส่วนกลางได้ออกแบบแนวทางการดำเนินงานร่วมกับพื้นที่เป้าหมาย ลักษณะการทำงาน ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จากบริบทและความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความ แตกต่างกัน จึงแบ่งลักษณะการทำงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การทำงานร่วมแบบพื้นที่ร่วมเรียนรู้ และสนับสนุนกระบวนการจัดการการจราจร โดยมี ประเด็นเฉพาะเรื่อง ได้แก่ เมืองจักรยาน และการจัดการความปลอดภัยทางถนนในเมืองท่องเที่ยว มีการดำเนินงานในพื้นที่เทศบาลตำบลเชียงคาน

2. การทำงานร่วมแบบพื้นที่ร่วมเรียนรู้ และสนับสนุนชุดความรู้วิชาการในแผนเกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางถนนที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอยู่

3. การทำงานร่วมพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน เข้าร่วมพัฒนา ศักยภาพบุคลากร พัฒนากลไกการทำแผนยุทธศาสตร์การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการดำเนินโครงการ โดยใช้แนวทางการทำงานทั้ง 3 รูปแบบดังกล่าวทำให้เกิดการพัฒนา บทบาทการทำงานและการมีส่วนร่วมในด้านต่าง ๆ ในการบริหารจัดการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อันประกอบไปด้วย แกนนำด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คณะทำงานส่วนกลาง และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยอธิบายได้ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมของแกนนำด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ การค้นหาแกนนำด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า เป็นการคัดเลือกกลไกที่มาจากตัวแทนของภาคส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่จากองค์การบริหารส่วนตำบล สมาชิกสภา อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ผู้นำหมู่บ้าน หน่วยกู้ชีพประจำตำบล เครือข่ายเยาวชน และครูในพื้นที่ การมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการของผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนมีส่วนร่วมในการเสนอชื่อ และคัดเลือกแกนนำด้านความปลอดภัยทางถนน การร่วมพัฒนาศักยภาพกับคณะทำงาน การกำหนดประเด็นคำถามเพื่อสำรวจข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ การร่วมสำรวจข้อมูล และให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การร่วมกำหนดแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ ร่วมสรุปบทเรียนและสังเคราะห์ความรู้ในกระบวนการ

2. การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การดำเนินโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้เข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาทในการให้ความร่วมมือในการสนับสนุนข้อมูลพื้นฐานในตำบลและข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน และการสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุ งานด้านความปลอดภัยทางถนน ให้เข้าร่วมกิจกรรมพัฒนาศักยภาพในโครงการการร่วมรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยให้เริ่มต้นจากเจ้าหน้าที่และพนักงานในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้คาดเข็มขัดนิรภัย สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น อีกทั้งสนับสนุนให้เกิดการพูดคุยแลกเปลี่ยนเรื่องปัญหาอุบัติเหตุกับพื้นที่ สนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาหมู่บ้านเพื่อปรับสภาพแวดล้อมในชุมชนไม่ให้บดบังการขับขี่ หรือการจัดทำป้ายเตือนโดยการนำเอาป้ายโครงการเก่ามาปรับปรุงใช้งาน การนำแผนโครงการกิจกรรมด้านความปลอดภัยเข้าสู่ข้อบัญญัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือการบูรณาการร่วมกับโครงการอื่น ๆ เช่น โครงการยาเสพติด โครงการพัฒนาหมู่บ้าน เป็นต้น

3. การมีส่วนร่วมของชุมชน พบว่า การดำเนินโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการประชุมประชาคมในหมู่บ้าน เพื่อคัดเลือกผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน และจัดทำข้อมูลจุดเสี่ยงในชุมชน โดยให้เสนอว่าจุดใดเป็นจุดเสี่ยง ลักษณะของจุดนั้นเป็นอย่างไร มีความเสี่ยงอย่างไร และให้เสนอวิธีการที่จะแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงดังกล่าว การมีส่วนร่วมในการปรับภูมิทัศน์ในพื้นที่จุดเสี่ยงโดยใช้เทศกาลสำคัญในชุมชน และการได้รับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์จากผู้นำชุมชนเรื่องความปลอดภัยทางถนนจากเสียงตามสายในชุมชนและผ่านเวทีประชุมประจำหมู่บ้าน

4. การมีส่วนร่วมของคณะทำงานโครงการ และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน คณะทำงานส่วนกลางโครงการหรือทีมมหาวิทยาลัยขอนแก่นจะมีการบริหารงานโครงการ โดยหัวหน้าโครงการและผู้ประสานงานมีบทบาทในการจัดกระบวนการเรียนรู้และการอบรมเชิงปฏิบัติการในเรื่องการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง การจัดทำแผนที่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในตำบล การวิเคราะห์ข้อมูล

และจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อนำแผนเข้าสู่แผนพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การติดตามสรุปบทเรียน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับท้องถิ่นที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และการสังเคราะห์ความรู้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับตำบล ติดตาม ควบคุม กำกับ และร่วมให้ข้อเสนอแนะแก่ผู้นำในพื้นที่ บริหารจัดการการเงิน บัญชี ธุรการ การติดต่อประสานงานและอื่น ๆ

การพัฒนากระบวนการเรียนรู้ ได้แก่ การจัดทำแผนที่จุดเสี่ยง การออกแบบประเด็นคำถาม การจัดทำนโยบายโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ การสรุปบทเรียน การสังเคราะห์ความรู้ และผลลัพธ์ที่เกิดกับผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า การจัดการกระบวนการเรียนรู้เพื่อพัฒนาศักยภาพ ประกอบด้วย 1) การจัดเวทีชี้แจงรายละเอียดโครงการ 2) การค้นหาผู้นำ 3) การพัฒนาศักยภาพผู้นำและนำความรู้ที่ได้มาปฏิบัติการจริงในเรื่องการเก็บข้อมูลและจัดทำแผนที่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในตำบล 4) การจัดทำแผนปฏิบัติการ 5) การผลิตและใช้สื่อ 6) พัฒนารูปแบบและพัฒนาโครงการ 7) ผลักดันสู่แผนข้อบัญญัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 8) ปฏิบัติการตามแผน และ 9) ติดตามสรุปบทเรียนซึ่งเกิดผลต่อการดำเนินโครงการ ดังนี้

1. การจัดเวทีชี้แจงรายละเอียดโครงการ พบว่า ได้กลุ่มเป้าหมายที่มีความหลากหลาย คือ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน สถาบันการศึกษา และผู้นำองค์กรชุมชน ซึ่งจะได้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับเป้าหมายโครงการ กระบวนการ และขั้นตอนการทำงานร่วมกัน

2. การค้นหาผู้นำ พบว่า ได้ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวกับประเด็นความปลอดภัยทางถนนสามารถเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการได้ เป็นบุคคลผู้เสียสละ และชาวบ้านให้ความเชื่อถือ เช่น เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน รวมไปถึงบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา และองค์กรชุมชน

3. การพัฒนาศักยภาพผู้นำและนำความรู้ที่ได้มาปฏิบัติการจริงในเรื่องการเก็บข้อมูลและจัดทำแผนที่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในตำบล พบว่า ทำให้พื้นที่มีข้อมูลสถานการณ์ ได้แก่ ข้อมูลจำนวนรถในพื้นที่ ข้อมูลพฤติกรรมการใช้รถ ข้อมูลความรู้เรื่องกฎจราจร ข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ ข้อมูลจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและแผนที่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในตำบล

4. การจัดทำแผนปฏิบัติการ พบว่า ผู้นำได้ความรู้ในด้านกระบวนการจัดทำแผน และได้ร่วมวิเคราะห์และจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน และพื้นที่ได้ร่างแผนการจัดการความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น

5. การผลิตและใช้สื่อ พบว่า ทั้ง 7 ตำบลได้สื่อพื้นที่ละ 1 ชิ้น ผู้นำได้มีส่วนร่วมในการออกแบบผลิตและใช้สื่อในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยได้มีส่วนเป็นผู้ส่งสารให้คนในพื้นที่ได้ทราบความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน

6. พัฒนารูปแบบและพัฒนาโครงการ พบว่า พื้นที่ได้รูปแบบกิจกรรมและแผนปฏิบัติการสมบูรณ์พร้อมผลักดันเข้าสู่ข้อบัญญัติงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

7. ผลักดันแผนเข้าสู่ข้อบัญญัติ พบว่า แผนงานโครงการถูกบรรจุเข้าสู่ข้อบัญญัติงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และท้องถิ่นมีแผนดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่

8. การปฏิบัติตามแผน พบว่า หลังจากทางท้องถิ่นได้นำแผนความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่ข้อบัญญัติแล้ว ก็นำแผนดังกล่าวที่มาจาก การวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ และการวางแผนการดำเนินงานร่วมกันของผู้นำความปลอดภัยทางถนนและชุมชนไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่

9. ติดตามและสรุปบทเรียน พบว่า ผู้นำความปลอดภัยทางถนนได้เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมาร่วมกันตั้งแต่เริ่มโครงการ ซึ่งทำให้มหาวิทยาลัยขอนแก่นได้ทราบถึงสถานการณ์การดำเนินงาน ปัญหาและอุปสรรคการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะจากผู้นำความปลอดภัยทางถนนและชุมชน และสามารถกำหนดแนวทางการทำงานร่วมกันในอนาคต

การประยุกต์ใช้แนวคิดสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขากับรูปแบบการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่

ในการดำเนินงานของโครงการได้นำเอากลไกจากสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขาเข้ามามีส่วนร่วมในการทำโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ภายใต้บริบทของแต่ละพื้นที่ ซึ่งสรุปรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากการดำเนินโครงการเป็น 4 รูปแบบตามรายละเอียดดังนี้

#### 1. รูปแบบความปลอดภัยทางถนนในเมืองท่องเที่ยว

รูปแบบการจัดการความปลอดภัยในเมืองท่องเที่ยว เป็นบทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานโครงการในพื้นที่เทศบาลตำบลเชียงคาน อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ใช้ในสภาพบริบทของพื้นที่ด้วยความเป็นเมืองท่องเที่ยว การจัดการความปลอดภัยทางถนนในเมืองท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กันระหว่างทำให้ความรู้เรื่องกฎจราจร การรณรงค์ให้เกิดพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่ถูกต้อง การออกแบบผังเมืองเพื่อรองรับการจราจร และมาตรการทางกฎหมายที่เข้มข้น โดยแต่ละภาคส่วนจะมีบทบาทและการทำงานร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ ดังนี้ 1) เทศบาลตำบลเชียงคาน มีบทบาทการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบขนส่งมวลชน ออกแบบเส้นทางสะดวกต่อการสัญจรของรถที่เข้ามา การจัดสรรพื้นที่จอดรถสำหรับนักท่องเที่ยวเพื่อป้องกันการกีดขวางทางจราจร การปรับปรุงสภาพแวดล้อม การติดตั้งสัญญาณไฟในบริเวณจุดเสี่ยงควบคู่กับการสร้างพฤติกรรมอันดีในเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในเวทีประชาคมในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนเกิดการเปลี่ยนแปลง

พฤติกรรม และมาตรการทางกฎหมายร่วมกับสถานีตำรวจ 2) สถานีตำรวจ มีบทบาทในการใช้มาตรการทางกฎหมาย การตั้งด่านตรวจจับปรับจริงอย่างต่อเนื่องตามบริเวณจุดสำคัญของอำเภอ เช่น ทางเข้าเมือง ทางออกอำเภอไปสู่แก่งคุดคู้ การใช้มาตรการดังกล่าวเพื่อเป็นการจัดระบบจราจรให้เป็นระเบียบ เพื่อสร้างพฤติกรรมและการเคารพกฎจราจรให้กับประชาชนทั้งในพื้นที่และนักท่องเที่ยว 3) คนในพื้นที่และผู้ประกอบการต้องตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเอง ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร พื้นฟูวัฒนธรรมเดิม เช่น การปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพและความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการให้ความร่วมมือกับเทศบาล สถานีตำรวจ โดยควบคุมการจอดรถของนักท่องเที่ยวให้อยู่ในจุดจอดที่เหมาะสมตามที่เทศบาลจัดสรรไว้ ธรรมชาติให้เปลี่ยนรถยนต์เป็นรถจักรยาน พร้อมกับสร้างมาตรการให้นักท่องเที่ยวดำเนินตามกฎระเบียบ เช่น กำหนดเวลาปิดบ้าน งดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และธรรมชาติปั่นจักรยานในพื้นที่เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

## 2. รูปแบบความปลอดภัยร่วมกับผู้นำชุมชน

เหมาะสมสำหรับบริบทพื้นที่ที่อยู่ใกล้เมือง มีถนนเส้นหลักที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ไปยังตัวจังหวัด ภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน รูปแบบดังกล่าวจึงนำมาใช้ในพื้นที่ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโพนทอง อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ และตำบลโนนสูง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี ทั้งสองพื้นที่มีบริบททางกายภาพที่คล้ายกัน คือ มีถนนเส้นหลักซึ่งอยู่ในการดูแลของแขวงทางหลวง สถานีการณด้านอุบัติเหตุของทั้งสองพื้นที่ส่วนใหญ่จะเกิดกับคนในตำบล จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยคือถนนที่เชื่อมต่อไปถึงถนนหลัก ดังนั้น รูปแบบการปลอดภัยทางถนนร่วมกับผู้นำชุมชน จึงถูกนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาสำหรับพื้นที่ที่มีถนนร่วมกับหลายหน่วยงาน ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่สามารถเข้าไปแก้ไขได้ จึงต้องเน้นการสร้างความปลอดภัยของคนในพื้นที่ก่อนจะออกไปสู่ถนนเส้นหลัก บทบาทในการทำงานของภาคส่วนต่าง ๆ ในรูปแบบนี้ประกอบด้วย 1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการให้งานด้านอุบัติเหตุถูกบรรจุในข้อบัญญัติทุกปี การสนับสนุนให้กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนและสร้างเครือข่ายจากผู้นำทุกหมู่บ้านให้ร่วมมือกันดูแลคนในพื้นที่ ตัวอย่างกรณีตำบลโพนทองที่ตั้งงบประมาณสำหรับงานป้องกันอุบัติเหตุ อบรบผู้นำทุกหมู่บ้านให้เป็นอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเพื่อมาทำงานด้านจราจรป้องกันอุบัติเหตุให้เด็กและเยาวชนในตำบล 2) หน่วยงานในระดับพื้นที่ เช่น สถานีตำรวจ หน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และขนส่งจังหวัด ต้องเป็นหน่วยเสริมสร้างความรู้เป็นพี่เลี้ยงจัดอบรมให้ผู้นำมีความรู้ด้านกฎระเบียบทางจราจร โดยจัดร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3) อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนมีบทบาทด้านการเป็นที่ปรึกษาแนะนำ ให้คำปรึกษากับผู้นำชุมชนในด้านงานจราจร การแจ้งเหตุเมื่อเกิดปัญหาในชุมชน และการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเบื้องต้นอย่างเป็นเครือข่าย เพื่อดูแลคนในพื้นที่ 4) ผู้นำชุมชนมีบทบาทในการดูแลความปลอดภัยของประชาชนในระดับพื้นที่ แจ้งเหตุ และส่งต่อไปยังหน่วยกู้ชีพ

ประชาสัมพันธ์โดยสื่อสารผ่านหอกระจายข่าว ให้ลูกบ้านขับซื้ออย่างระมัดระวัง สร้างเครือข่ายไปยังผู้นำหมู่บ้านอื่นเพื่อดูแลประชาชนให้ครอบคลุมทุกพื้นที่

### 3. รูปแบบความปลอดภัยทางถนนร่วมกับโรงเรียน

มี 2 พื้นที่ที่ดำเนินงานรูปแบบดังกล่าว ได้แก่ ตำบลหนองหญ้าปล้อง และตำบลแคนเหนือ เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในวัยเด็กและเยาวชน เพื่อใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาให้กับพื้นที่ที่ประสบกับเด็กและเยาวชน ซึ่งแต่ละภาคส่วนมีบทบาทการทำงานร่วมกัน ดังนี้ 1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการเป็นหน่วยสนับสนุนด้านงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็น ประสานงานเพื่อสร้างภาคีกับทั้งโรงเรียนและวิทยากรจากหน่วยงานในระดับพื้นที่เพื่อจัดอบรมให้กับเด็ก 2) หน่วยงานในพื้นที่ เช่น ขนส่ง แขวงการทาง และโรงพยาบาล มีบทบาทในการเป็นวิทยากรโดยทางขนส่งและแขวงการทางเป็นส่วนสนับสนุนด้านความรู้ด้านกฎจราจรและการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับนักเรียนในโรงเรียนที่ถูกต้อง รวมถึงความรู้จากทางโรงพยาบาลทางการแพทย์เบื้องต้นที่จำเป็นเมื่อเกิดเหตุในพื้นที่ เพื่อให้อาสาจราจรต้นแบบจะสามารถช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้อย่างถูกวิธี 3) โรงเรียนมีบทบาทในการกำหนดให้มีหลักสูตรเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เด็กนักเรียนในโรงเรียน และจัดตั้งตัวแทนนักเรียนเพื่อเป็นอาสาจราจรต้นแบบดูแลนักเรียนในพื้นที่ 4) ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนมีบทบาทในการเป็นผู้ประสานงานให้เกิดเวทีการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ และโรงเรียน รวมถึงเป็นผู้ผลักดัน ติดตามการทำงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการกำหนดแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

### 4. รูปแบบความปลอดภัยโดยต่อยอดกับกิจกรรมชุมชน

รูปแบบความปลอดภัยทางถนนร่วมกับชุมชน เป็นรูปแบบที่ใช้การต่อยอดกับกิจกรรมหรือทุนเดิมในชุมชนภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มี 2 ตำบลที่มีลักษณะการบริหารจัดการดังกล่าว คือ ตำบลป่าปอและตำบลสวนหม่อน ข้อจำกัดของพื้นที่ดังกล่าว คือ มีระบบการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว เช่น การตั้งด่านในช่วงเทศกาล มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ตามวันสำคัญต่าง ๆ การให้ความรู้และอบรมอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน และรณรงค์ให้ความรู้กับประชาชนในการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้น รูปแบบดังกล่าวจะเน้นไปที่การแทรกหลักสูตรความรู้เรื่องการวิเคราะห์จุดเสี่ยงในการอบรมอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในการปรับปรุงภูมิทัศน์ เน้นที่การปรับปรุงโดยให้ชาวบ้านคิดวิเคราะห์จัดการจุดเสี่ยงโดยใช้ทุนเดิมและภูมิปัญญาท้องถิ่นตนเอง และต่อยอดจากกิจกรรมหรือเครือข่ายใช้ทุนเดิมในพื้นที่ โดยแต่ละภาคส่วนมีบทบาทการทำงานร่วมกัน ดังนี้ 1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการกำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ การสนับสนุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะถูกกำหนดในแผนงานทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

หมวดวัสดุอุปกรณ์และโครงการผ่านกองทุนสุขภาพตำบล 2) ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนมีบทบาทในการผลักดันกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม และนำเอาความรู้ที่ได้จากการพัฒนาศักยภาพร่วมกับคณะทำงานทั้งด้านการเก็บข้อมูล การจัดการจุดเสี่ยง ไปแทรกในตัวกิจกรรมตามระบบปกติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3) คณะทำงานมหาวิทยาลัยขอนแก่นมีบทบาทในการเป็นส่วนเสริมพลังความรู้ การเชื่อมประสานกับเครือข่ายในระดับพื้นที่ที่ทำงานเกี่ยวข้อง เช่น เครือข่ายปลอดภัยฯ เครือข่ายชุมชนลดอุบัติเหตุ ให้ขยายผลไปสู่พื้นที่ใกล้เคียง อีกทั้งการเอื้อให้เกิดกระบวนการคิดวิเคราะห์และแทรกความรู้เรื่องการจัดการจุดเสี่ยงให้เข้าไปอยู่ในหลักสูตรการอบรมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะในการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรมีนโยบายยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนทุกตำบล โดยขอให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นขอความร่วมมือไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง ให้จัดสัดส่วนงบประมาณสนับสนุนเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน ทั้งด้านพฤติกรรมคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม อย่างน้อยปีละ 100,000 บาท

2. สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติและกองทุนหลักประกันสุขภาพตำบลควรร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ร่วมมือกันวิเคราะห์ปัญหา จัดทำแผน และจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน

ข้อเสนอเชิงการพัฒนากระบวนการ

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรนำเอารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามรูปแบบสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขาที่มีองค์ประกอบสามภาคส่วนมาขับเคลื่อนร่วมกัน

2. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สอจร. ตำรวจ โรงพยาบาล อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กู้ชีพ ทำงานร่วมกันในรูปแบบเครือข่ายเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ไม่เน้นเฉพาะช่วงเทศกาล โดยสนับสนุนเรื่องวิชาการ ชุดความรู้ เทคโนโลยีด้านวิศวกรรมจราจร งบประมาณ การจัดการกระบวนการเรียนรู้ การจัดการความรู้ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนกิจกรรม

3. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ควรสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับจังหวัด และเครือข่ายระดับจังหวัดสนับสนุนการปฏิบัติการในระดับพื้นที่

4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 7 แห่งต้องนำเอาข้อมูลที่เก็บมาจัดการความรู้ทำเป็นแผนงานโครงการเข้าสู่ข้อบัญญัติ แผนประจำปี และแผน 3 ปี และควรมีการประเมินผลแบบเสริมพลังโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอย่างน้อย 2 ปี

5. สนับสนุนแผนการทำงานเครือข่ายเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพ  
ทำแผนด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน

จากบทความเรื่อง สสส. หนุน อปท. จัดการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (2554) พบว่า  
ไทยมีสถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บสูง โดยเฉพาะการพิการถึงขั้นทุพพลภาพสูงถึง 5,000 คนต่อปี  
เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติขององค์การอนามัยโลก ประเทศไทยมีสถิติผู้สูญเสีย 19.6 คนต่อประชากร  
100,000 คน ซึ่งยังสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์ที่มีผู้สูญเสีย 4.8 คนต่อ 100,000 คน  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้สรุปสถิติอุบัติเหตุ 14 ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2540 - พ.ศ. 2552) พบว่า  
อุบัติเหตุทางถนนมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 12,000 ราย และผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 62,000 ราย ส่งผลต่อ  
ความเสียหายทางทรัพย์สินเพิ่มขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2552 จาก 1,500 ล้านบาท  
เป็น 12,000 ล้านบาท โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ และวันหยุดยาว  
เป็นต้น ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ เนื่องจากแนวโน้มการเดินทาง  
ด้วยรถส่วนบุคคล ทั้งรถจักรยานยนต์ รถนั่งส่วนบุคคล มีสัดส่วนมากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่ง  
สาธารณะ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อการพัฒนา  
ประเทศด้านเศรษฐกิจและโครงสร้างทางประชากร ความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐและท้องถิ่นจำกัด  
เฉพาะช่วงเทศกาลเป็นหลัก ขาดการแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ด้วยข้อจำกัดของนโยบาย โครงสร้าง  
การทำงาน งบประมาณ และกฎหมาย ขาดการทบทวนปรับปรุงกฎระเบียบ ปัจจุบันข้อมูลกรมป้องกัน  
และบรรเทาสาธารณภัย ปี พ.ศ. 2553 พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนนอกเขตทางหลวงแผ่นดิน  
ซึ่งเป็นถนนขององค์การบริหารส่วนตำบล หมู่บ้าน เทศบาล ถนนทางหลวงชนบทร้อยละ 63.4 ปัจจุบัน  
ท้องถิ่นมีแนวโน้มในการพัฒนาและขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานมาก โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทาง  
คมนาคม การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวท้องถิ่น หรือการพัฒนาด้านอื่น ๆ แต่ก็พบว่าพฤติกรรมเสี่ยง  
การเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ก็มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน  
เนื่องจากระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่นยังมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ และยังไม่  
สอดคล้องกับการขยายตัวทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะพิจารณา  
จัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเรียกโดยย่อว่า “ศปถ.อปท.”  
โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน  
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และให้มีคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ประกอบด้วย ผู้บริหารองค์กรปกครอง  
ส่วนท้องถิ่นเป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชา  
สังคม และภาคเอกชนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าว เข้าร่วมเป็นกรรมการ และมีอำนาจ  
หน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สอดคล้องกับ  
ระเบียบนี้ โดยกำหนดแนวทางการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คือ ให้จัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินการเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

ทางถนน พัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพทั้งด้านการกำหนดนโยบาย การวางแผนงบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล ส่งเสริมและสนับสนุนมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างสิ่งแวดลอมและยานพาหนะ รวมไปถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย และส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่วนใหญ่ยังไม่มีการจัดตั้ง ศปถ.อปท. ทางศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจึงสนับสนุนให้มีการจัดทำโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยทำงานร่วมกับพื้นที่เป้าหมายรวม 7 ตำบล ได้แก่ 1) เทศบาลตำบลเชียงคาน อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย 2) องค์การบริหารส่วนตำบลหนองหญ้าปล้อง อำเภอวังสะพุง จังหวัดเลย 3) องค์การบริหารส่วนตำบลโพนทอง อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ 4) องค์การบริหารส่วนตำบลโนนสูง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี 5) องค์การบริหารส่วนตำบลสวนหม่อน อำเภอมัญจาคีรี จังหวัดขอนแก่น 6) องค์การบริหารส่วนตำบลแคนเหนือ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และ 7) องค์การบริหารส่วนตำบลป่าปอ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ขณะนี้กำลังดำเนินการชี้แจงและคัดเลือกผู้นำตำบลละ 10 คน เพื่อมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการเพื่อให้ได้รูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะนำเสนอและขยายผลในโอกาสต่อไป

### 3.2 แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี

#### วิสัยทัศน์

“ระบบการสัญจรที่ปราศจากการเสียชีวิต”

#### เป้าหมาย

การกำหนดวิสัยทัศน์ที่มีเป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิตเพื่อนำไปสู่เป้าหมาย 3 ประการ ได้กำหนดเป้าหมายของการลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

- 16 รายต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2565
- 11 รายต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2575
- 6 รายต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2585
- ศูนย์ รายต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2600

#### วัตถุประสงค์

1. บูรณาการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในการสร้างมาตรฐานการออกแบบ การให้บริการ และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะ สำหรับผู้ใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูง (Vulnerable Road Users, VRU)
2. บูรณาการดำเนินการและการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบในทุกภาคส่วน
3. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางถนนและยานพาหนะมาสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

#### ยุทธศาสตร์

จากวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บ และได้กำหนดนโยบายและแผนงานเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำขึ้น โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน **ยุทธศาสตร์ที่ 2** ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น **ยุทธศาสตร์ที่ 4** ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น และ**ยุทธศาสตร์ที่ 5** การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยรายละเอียดของยุทธศาสตร์ นโยบายและแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ สรุปได้ดังนี้

#### ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

- จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อดูแลงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศเป็นหลัก
- จัดทำแผนหลักแห่งชาติและแผนปฏิบัติการ พร้อมงบประมาณสนับสนุน

- ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล
- ส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่รุนแรงและแนวทางแก้ไข
- ปรับปรุงกฎหมายและข้อกำหนดเรื่องการใช้ความเร็วที่ปลอดภัย
- มีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดต่อเนื่องและเท่าเทียมกันโดยนำเทคโนโลยีมาเสริมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

### **ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น**

- จัดการแบ่งลำดับชั้นของโครงข่ายถนนให้ชัดเจน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและการใช้งาน
- บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายอย่างเหมาะสมและปลอดภัย
- ยกกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล
- ยกกระดับมาตรฐานการออกแบบถนน และการติดตั้งและการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Safety Facilities) เพื่อป้องกันและบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ทางที่เสี่ยงอุบัติเหตุ รวมถึงช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน
- ผลักดันให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในทุกขั้นตอนของโครงการ (ตั้งแต่ออกแบบถึงถนนที่เปิดให้บริการแล้ว)
- ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดลำดับ วิเคราะห์ และแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย

### **ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น**

- ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท โดยเน้นรถจักรยานยนต์และรถสาธารณะ (รถตู้และรถโดยสาร)
- ยกกระดับมาตรฐานการตรวจสภาพยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล (UN International Vehicle Standard) ได้แก่ การชนด้านหน้า การชนด้านข้าง เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งสำหรับเด็ก การป้องกันคนเดินเท้า ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว (Electronic Stability Control, ESC) ระบบป้องกันเบรคล็อค (Antilock Brake System, ABS) และระบบเบรคฉุกเฉินอัตโนมัติ (Autonomous Emergency Braking)
- พัฒนามาตรฐานการออกแบบโครงสร้างเสถียรภาพของยานพาหนะ โดยเฉพาะรถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ รถโดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์

### **ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น**

- ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย เช่น ลดความเร็ว ห้ามฝ่าไฟแดง
- ยกกระดับมาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

- รมรณรงค์สร้างความตระหนักถึงปัญหาและวิธีการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ รวมทั้งยกระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายในประเด็นต่าง ๆ เช่น การใช้ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การดื่มแล้วขับ ความเหนื่อยล้า การใช้จักรยาน เป็นต้น เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการทุกภาคส่วนตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงท้องถิ่น

- ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ใช้จักรยานยนต์ ผู้ใช้รถวัยรุ่น และผู้ใช้รถสูงวัย

#### **ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ**

- พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่อการอำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยังสถานพยาบาล ทั้งในพื้นที่เขตเมืองและเขตชนบท

- ใช้เทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและเข้าถึงผู้บาดเจ็บ

- จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุอย่างรวดเร็วและปลอดภัย

### 3.3 ข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### กรมทางหลวง

1. มีป้ายจราจรทั้งป้ายบังคับและป้ายเตือนที่ครบถ้วน
2. แนวทางการแก้ไขปัญหาจึงต้องเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและจริงจัง ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามป้ายและเครื่องหมายจราจร
3. ต้องมีการอบรมผู้ขับขี่อย่างเข้มงวดก่อนการสอบใบอนุญาตขับขี่

#### กรมทางหลวงชนบท

1. การประเมินคุณภาพถนนด้วยหลักเกณฑ์ 5 ประการ ประกอบด้วย 1) ทางสบาย (Service) 2) ทางสวยงาม (Scenic) 3) ทางไม่หลง (Sure) 4) ทางปลอดภัย (Safety) และ 5) การมีส่วนร่วมของประชาชน (Social)
2. จัดทำคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงท้องถิ่น เพื่อเป็นแนวทางให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
3. เน้นสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เฉพาะเพื่อลดอุบัติเหตุในทางที่กรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบ เช่น บริเวณหน้าโรงเรียน
4. มีภารกิจก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทรวมทั้งฝึกอบรมและจัดทำคู่มือ ให้คำปรึกษา แนะนำเกี่ยวกับวิศวกรรมงานทาง ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนด้านวิชาการงานทางแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

#### สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

1. อยู่ระหว่างจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคาดว่าจะจัดทำแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2561
2. แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2563 ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้
  - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
  - ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น
  - ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น
  - ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น
  - ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

## ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม

- ภารกิจหลัก คือ การติดตามข่าวสารอุบัติเหตุเพื่อรายงานต่อผู้บริหารกระทรวง และประสานข้อสั่งการไปยังหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งรับเรื่องร้องเรียนของประชาชนเพื่อรายงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป

### กรมการขนส่งทางบก

มาตรการด้านความปลอดภัย สรุปได้ดังนี้

1. ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยมีการสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแบ่งตามชนิดของใบอนุญาต เช่น การสอบใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งสำหรับรถน้ำหนักรวมไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ต้องผ่านการอบรม 5 ชั่วโมง ส่วนการสอบใบอนุญาตชนิดที่สองสำหรับรถน้ำหนักรวมเกิน 3,500 กิโลกรัม ต้องผ่านการอบรม 12 ชั่วโมง เป็นต้น
2. พัฒนาหลักสูตรอบรมการขับรถให้ครอบคลุมถึงการรับรู้อันตรายในสภาพแวดล้อมหรือสถานการณ์จริงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากที่ผ่านมาเน้นแต่การอบรมเรื่องจิตสำนึกในการขับรถ และข้อกฎหมายเป็นหลัก ซึ่งไม่ค่อยประสบผลสำเร็จมากนัก
3. ออกแบบหลักสูตรการขับรถทักษะขั้นสูงสำหรับรถประเภทต่าง ๆ เช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารสองชั้น รถโดยสารสาธารณะ รถนักเรียน รถบรรทุกวัตถุอันตราย รถแท็กซี่ เป็นต้น
4. ส่งเสริมให้ผู้ขอรับใบขับขี่ไปอบรมกับโรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ผ่านการรับรองมาตรฐานจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อลดความแออัดในขั้นตอนการสอบใบขับขี่และอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน โดยกำหนดมาตรฐานสำหรับโรงเรียนสอนขับรถเอกชนอย่างเข้มงวด
5. กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องติดตั้งอุปกรณ์ GPS ทำให้สามารถติดตามการเดินทางรถโดยสารสาธารณะได้ทั้งประเทศ และปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบเพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น
6. มีการออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติและควบคุมดูแลพนักงานขับรถ
7. ออกมาตรการให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มี Transport Safety Manager ทำหน้าที่ควบคุมกำกับรถและคนขับ วางแผนการเดินทาง ตลอดจนถึงติดตามการเดินทางรถตลอดเวลา
8. ออกประกาศกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของตัวรถและวัสดุสำหรับรถโดยสาร มาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่งผู้โดยสาร จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัย
9. กำหนดให้มีการติดตั้งแผ่นสะท้อนแสงทั้งด้านข้างและด้านหลังของรถบรรทุก
10. กำหนดมาตรฐานรถรับส่งนักเรียน ต้องไม่ขึ้นลงด้านหลัง ให้ขึ้นลงด้านข้างเท่านั้น

## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

1. มาตรการดูแลความปลอดภัยในเขตทางพิเศษ เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ และการตรวจจับการใช้ความเร็ว

2. ได้ทดลองโครงการเปิดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) บนทางพิเศษฉลองรัช ระหว่าง กม. 12+100 ถึง กม. 6+400 ระยะทาง 5.7 กิโลเมตร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ที่มีปริมาณผู้ใช้ทางกว่า 8,000 คันต่อชั่วโมง ซึ่งจากการประเมินผลโครงการที่ผ่านมาพบว่า สามารถช่วยเพิ่มปริมาณการระบายรถได้ 1,200 คัน ถึง 1,300 คันต่อชั่วโมง โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะเปิดให้บริการช่องทางพิเศษดังกล่าวต่อเนื่องตั้งแต่วันจันทร์ที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป

## องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มาตรการด้านความปลอดภัย สรุปได้ดังนี้

1. ด้านความพร้อมของรถ มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกวิ่ง เพื่อให้มั่นใจว่ารถมีสภาพพร้อมสามารถใช้งานได้ปกติ และมีการตรวจสอบสภาพรถตามระยะเวลาที่กำหนด

2. ด้านความพร้อมของพนักงานขับรถ มีการตรวจสอบสภาพร่างกายของพนักงานขับรถเป็นประจำ มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ก่อนปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง มีการจัดตารางปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถอย่างเหมาะสมเพื่อให้พนักงานขับรถพักผ่อนได้เพียงพอ และจัดอบรมพนักงานขับรถให้มีจิตสำนึกในการขับรถโดยสุจริต

3. ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ มีการสุ่มตรวจพนักงาน และให้นายท่าทำการกวดขันระมัดระวังให้พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและมาตรการความปลอดภัย เช่น ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และระมัดระวังการเปิดปิดประตูรถ โดยเฉพาะก่อนออกรถต้องปิดประตูแล้วทุกครั้ง

## บริษัท ขนส่ง จำกัด

มาตรการด้านความปลอดภัย สรุปได้ดังนี้

1. ควบคุมไม่ให้พนักงานขับรถดื่มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติดก่อนหรือในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

2. กำหนดระเบียบให้พนักงานขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อยครึ่งชั่วโมง เมื่อได้ขับรถต่อเนื่องมาเป็นเวลา 4 ชั่วโมง

3. มีการแจ้งเตือนจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเพื่อให้พนักงานขับรถทราบ

4. มีการศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษาสำหรับหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

5. มีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถตามมาตรการของกรมการขนส่งทางบก

6. มีจุดตรวจ 18 จุดกระจายทั่วประเทศ ตรวจใบเวลาเดินทางทุกกระยะ 4 ชั่วโมง เพื่อตรวจสอบความพร้อมของรถและพนักงานขับรถ

7. มีการติดตั้งอุปกรณ์ GPS ในรถโดยสารทุกคัน ทั้งรถของบริษัทและรถร่วมบริการ โดยมีศูนย์ควบคุมสามารถติดตามการเดินทางรถได้ตลอดเวลา

8. จัดโครงการอบรมพนักงานขับรถเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยพนักงานขับรถที่มีประสบการณ์สูงเป็นครูฝึก ซึ่งดำเนินการมาแล้ว 2 ปี ได้ผลสำเร็จเป็นรูปธรรม

### มูลนิธิเมาไม่ขับ

1. ที่ผ่านมามูลนิธิได้พยายามรณรงค์สร้างจิตสำนึกในการขับซึ่ปลอดภัยมาโดยตลอด แต่พบว่าผู้ขับซึ่จำนวนมากยังกระทำผิดกฎจราจรทั้งที่รู้อยู่แล้วว่าเป็นความผิด

2. แนวทางลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างรวดเร็วและได้ผลมากที่สุด คือ เน้นไปที่รถจักรยานยนต์ ด้วยการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยให้เข้มงวดจริงจัง โดยเน้นให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายกวดขันการสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งคนขับซึ่และคนซ้อนให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 95 หากสถานีตำรวจแห่งใดละเลยไม่กวดขันต้องมีบทลงโทษ

นอกจากนี้ ขอเสนอมาตรการต่าง ๆ เพิ่มเติม ดังนี้

1. ให้ติดตั้งกล้องหน้ารถทุกคัน โดยรัฐบาลควรสนับสนุนให้รถทุกคันติดตั้งกล้อง
2. ให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ประสบอุบัติเหตุทุกราย ในกรณีที่อุบัติเหตุนั้น ก่อให้มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ
3. กำหนดให้ข้าราชการที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยหรือเมาสุราแล้วขับรถจะต้องได้รับโทษทางวินัยขั้นสูงสุด
4. กำหนดให้มีการบูรณาการหน่วยงานความปลอดภัยทางถนน ภายใต้การกำกับดูแลโดยตรงของนายกรัฐมนตรี

#### 4. สรุปผลการพิจารณาศึกษา และข้อเสนอแนะ

##### สรุปผลการพิจารณาศึกษา

ผลการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการทบทวนแนวทางแก้ไขต่าง ๆ ที่เคยปฏิบัติมาแล้วในอดีต และกำลังปฏิบัติในปัจจุบัน และการระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการพิจารณาศึกษา สรุปโดยรวมได้ดังนี้

##### สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาของกระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนน

จากสถิติจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้น อัตราการเสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และความเสียหายในทรัพย์สินที่เพิ่มมากขึ้น สาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กำหนด และถนนทางตรงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับการทบทวนผลการวิจัยที่ผ่านมาได้ระบุว่าสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ และผู้ขับขี่ไม่มีทักษะ ขาดประสบการณ์ขับขี่ในสถานการณ์ทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น น้ำท่วมขัง ถนนลื่น หมอกลงจัด เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่าคนไทยขาดความรู้ถึงภัยจากอุบัติเหตุ ไม่เห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน และไม่ตระหนักถึงความเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร

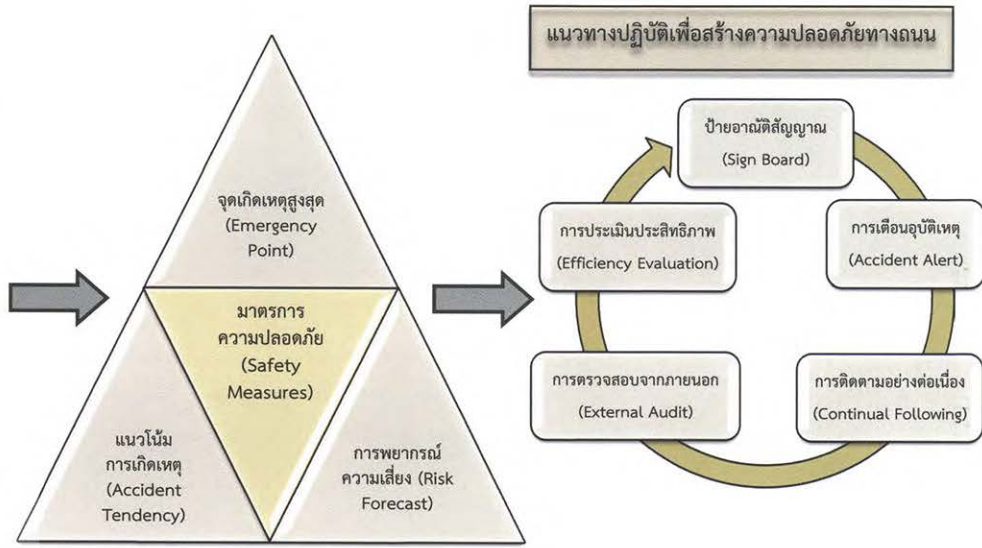
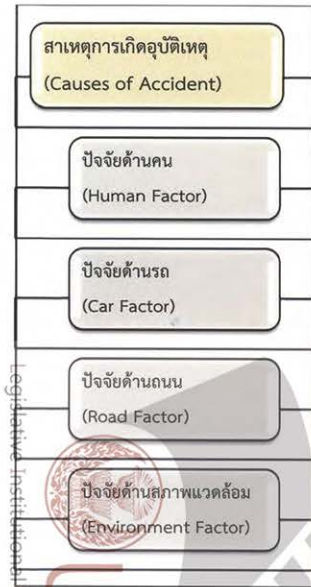
ในด้านนโยบายภาครัฐที่มีต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นลดอุบัติเหตุด้วยการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงกำหนดบทลงโทษทางกฎหมายที่รุนแรงขึ้น แต่ก็ยังพบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุยังไม่ลดลง ส่วนโครงการหรือกิจกรรมส่วนใหญ่จะรณรงค์ในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน ข้อมูลและข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์จะแสดงถึงตัวเลขสถิติหลังเกิดเหตุมากกว่าที่จะสร้างการประชาสัมพันธ์เชิงรุกให้ประชาชนทราบถึงความเสี่ยงหรือจุดเสี่ยง โดยเฉพาะผู้ที่ต้องขับขี่รถยนต์จะได้รับรู้ถึงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางที่จะมีการเดินทาง เพื่อให้เกิดความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น ซึ่งข้อมูลข่าวสารในลักษณะนี้ กระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนยังให้ความสำคัญน้อย

เมื่อพิจารณาถึงกระบวนการแก้ไขปัญหาพบว่า ยังขาดการวางแผนร่วมกัน ขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานส่วนกลางกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น ปัญหาการปรับปรุงทางเพิ่มความปลอดภัยในเขตพื้นที่ทับซ้อน ซึ่งท้องถิ่นยังขาดศักยภาพทั้งในด้านบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ และทรัพยากรต่าง ๆ จึงทำให้การแก้ไขไม่ได้ประสิทธิภาพเท่าที่ควร นอกจากนี้ การตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขสภาพถนนที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการเดินทางยังขาดการดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง รวมถึงยังขาดการตรวจสอบ กำกับดูแลอย่างเข้มงวดกับสถานที่สอนขับรถเอกชนที่ไม่ได้มาตรฐาน และสถานที่ตรวจสภาพรถยนต์ของเอกชน จะเห็นได้จากบนท้องถนนยังมีรถยนต์สภาพไม่พร้อมใช้งาน หรือรถสาธารณะเก่าที่มีการใช้งานมานานแต่นำมาตกแต่งให้สภาพเหมือนใหม่ และยังไม่ให้บริการประชาชนในปัจจุบัน

ดังนั้น ปัญหาดังกล่าวข้างต้นที่เกิดจากผู้ขับขี่ ความพร้อมของยานพาหนะ สภาพของถนน และสภาพแวดล้อม รวมถึงนโยบายและการปฏิบัติที่ตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ยังขาดการให้ความสำคัญอย่างจริงจังเพื่อแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุให้ลดน้อยลง และเพิ่มการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

### **ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุและการจัดการความปลอดภัยทางถนน**

การจัดการความปลอดภัยทางถนนในวาระเร่งด่วน ควรดำเนินการทั้งแบบเชิงรุกและเชิงรับ โดยเฉพาะเป้าหมายสำคัญ คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จึงต้องมีแนวทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมอย่างจริงจัง คณะกรรมการจึงจัดทำข้อเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย 3 มาตรการ ได้แก่ 1) มาตรการต่อแนวโน้มการเกิดเหตุ 2) มาตรการพยากรณ์ความเสี่ยง และ 3) มาตรการต่อจุดเกิดเหตุสูงสุด (แผนภาพที่ 9) ซึ่งมาตรการดังกล่าวให้ความสำคัญตั้งแต่เริ่มต้น คือ แนวโน้มการเกิดเหตุ ซึ่งนำไปสู่การพยากรณ์ความเสี่ยงและการเกิดเหตุสูงสุด มุ่งเน้นการกำกับดูแลและแก้ไขก่อนการเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โดยใช้แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนที่มีการติดตามและประเมินประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 3) ทั้งนี้ ต้องอาศัยนโยบายและการบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังในฐานะผู้กำกับดูแล และประชาชนในฐานะผู้ปฏิบัติ ที่ต้องมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัด



ภาพที่ 9 แนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนน

### ตารางที่ 3 มาตรการและแนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

มาตรการความปลอดภัย	แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
มาตรการ ต่อแนวโน้ม การเกิดเหตุ	1. ติดตั้งป้ายบอก/แจ้งสถิติการเกิดเหตุในช่วงเวลาต่าง ๆ	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
	2. พัฒนารูปแบบการแจ้งประชาสัมพันธ์แนวโน้มการเกิดเหตุผ่านสื่อออนไลน์และออฟไลน์	ศูนย์ปลอดภัย คค.
มาตรการ พยากรณ์ ความเสี่ยง	3. ติดตามปัจจัยที่ส่งผลต่อแนวโน้มการเกิดเหตุอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การพยากรณ์ความเสี่ยง	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
	4. เปิดให้หน่วยงานต่าง ๆ/ประชาชนช่วยกันตรวจสอบข้อมูลและส่งข้อเสนอแนะ	ศูนย์ปลอดภัย คค.
มาตรการ ความปลอดภัย	5. วิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับวิธีการลดการเกิดเหตุเพื่อการขับขี้อย่างปลอดภัย จากการศึกษาติดตามปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์เหตุอย่างต่อเนื่อง และแนวทางแก้ไขในกรณีต่าง ๆ พร้อมจัดทำฐานข้อมูล	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ. ศธ.
	6. กำหนดระยะเวลาในการประเมินประสิทธิภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติงาน ความพร้อมของเทคโนโลยีอย่างชัดเจน เพื่อนำไปพัฒนาแนวทางปฏิบัติต่อไป	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
มาตรการ ความปลอดภัย	1. จัดหาเครื่องมือและเทคโนโลยีแจ้งเตือนความเสี่ยงเมื่อสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม เช่น ภัยธรรมชาติ ฝนตกหนัก ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ที่เกี่ยวกับการเดินทางเพื่อลดการเกิดเหตุในเส้นทางที่มีความเสี่ยง	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	2. ติดตามผลพยากรณ์ความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปสู่การลดจุดเกิดเหตุ	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	3. เปิดให้หน่วยงาน/ประชาชนตรวจสอบและส่งข้อเสนอแนะ	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	4. ประเมินประสิทธิภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติ ความพร้อมของเทคโนโลยี ตามกำหนดเวลาอย่างต่อเนื่อง	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.

มาตรการความปลอดภัย	แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
มาตรการต่อจุดเกิดเหตุสูงสุด	1. พัฒนาป้ายเตือนการขับขี่ที่จุดที่เกิดเหตุ เช่น เพิ่มจำนวนก่อนถึงจุดเกิดเหตุ ปรับอักษรเป็นรูปภาพ เป็นต้น	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.
	2. พัฒนาการเตือนอุบัติเหตุด้วยเทคโนโลยีก่อนถึงจุดเกิดเหตุ เช่น ใช้แอปพลิเคชันจุดเกิดเหตุในเส้นทางต่าง ๆ หรือผ่านระบบจีพีเอสนำทาง	ศูนย์ปลอดภัย คค.
	3. แผนปฏิบัติการเชิงรุกต่อปัจจัยผู้ขับขี่ มีดังนี้ 3.1 บังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนในทุกกรณี เนื่องจากผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด 3.2 ปรับปรุงวิธีการสอบใบอนุญาตขับขี่โดยควรมีการสอบโดยจำลองสถานการณ์จริง จัดให้มีการสอบสมรรถนะการขับขี่ทุก ๆ 10 ปี สำหรับผู้ที่ได้ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีวิต 3.3 จัดหลักสูตรวินัยการใช้รถใช้ถนน การขับขี่ปลอดภัยในโรงเรียนชั้นประถมศึกษาถึงชั้นมัธยมศึกษา 3.4 วิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับการสร้างพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน 3.5 จัดตั้งคณะกรรมการภายนอก เพื่อติดตามและตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถยนต์ให้มีมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ	สตช. ขบ. ศธ. อปท. คอบช.
	4. แผนปฏิบัติการเชิงรุกต่อปัจจัยยานพาหนะ มีดังนี้ 4.1 เพิ่มอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย หรือถ้าต้องขับขี่ในเส้นทางที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง 4.2 วิจัยและพัฒนาอุปกรณ์และเทคโนโลยีเพื่อขับขี่อย่างปลอดภัย 4.3 จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบจากภายนอก เพื่อติดตามและตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) อย่างสม่ำเสมอ	ขบ. ศธ. คอบช.

มาตรการ ความปลอดภัย	แนวทางปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
มาตรการ ต่อจุดเกิดเหตุ สูงสุด (ต่อ)	5. แผนปฏิบัติการเชิงรุกต่อปัจจัยถนนและสภาพแวดล้อม มีดังนี้ 5.1 จัดทำแผนปรับปรุงกายภาพถนนอย่างเร่งด่วน แก้ไขข้อบกพร่องจากการก่อสร้าง โดยเฉพาะ ถนนที่อยู่ในเขตเมืองขยาย	ทล. ทช. กทพ. อปท.
	6. ประเมินประสิทธิภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติ ความพร้อมของเทคโนโลยี ตามกำหนดเวลาอย่างต่อเนื่อง	สตช. ขบ. ทล. ทช. กทพ.

**หมายเหตุ**

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)  
 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม (ศูนย์ปลอดภัย คค.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.)  
 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.)



## บรรณานุกรม

- กชกร ชิมะวงศ์. (2555). *โครงการรูปแบบการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนโดยมีส่วนร่วมของชุมชนตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน*. มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- กรมทางหลวงชนบท. *คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงท้องถิ่น*.
- กรมทางหลวงชนบท, สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น. *รายงานการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางเพื่อยกระดับความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุ (สำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว) ชื่อสายทาง ปสักเข่วัว - ป่อระแหง - โป่งกูป*.
- กาญจนา ทองทั่ว และคณะ. (2555). *โครงการกระบวนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ของนักศึกษาและชุมชนรอบมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1. ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ระยะ 3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)*.
- ชิษณุวัฒน์ มณีศรีขำ. (2555). *โครงการเสริมสร้างกระบวนการพัฒนาเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ระดับพื้นที่ถนนพระราม 2. ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม (องค์กรสาธารณประโยชน์). สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)*.
- ณัชชา โอเจริญ. (2560). *อุบัติเหตุทางถนน...ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย*. สืบค้นจาก [https://tdri.or.th/2017/08/econ\\_traffic\\_accidents/](https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/)
- ณรงค์ บ่อมหลักทอง. (2555). *เสนอสร้างมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน*. สืบค้นจาก <https://tdri.or.th/2012/09/pr009/>
- ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์. (2558). *แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม*. รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง) สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พิริยา ชิมะเจริญ และ พรชัย จันทร์ถาวร. (2555). *แนวทางการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง : กรณีศึกษา เทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี*. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 9(1), 61-81.
- วิไลวรรณ บัวชุม. (2559). *ประสิทธิผลการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี*. รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.

- ศิริธงชัย ชูนาคา. (2558). การศึกษาความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชนเมือง กรณีศึกษา บ้านคลองแงะ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 20. วันที่ 8-10 กรกฎาคม 2558. จังหวัดชลบุรี.
- สมพงษ์ หลีเคราะห์. (2555). โครงการสร้างความปลอดภัยจราจรแบบมีส่วนร่วมในพื้นที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล. ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสตูล. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- สมพันธ์ เตชะอธิก. (2554). สสส. หนุน อปท.จัดการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น. สืบค้นจาก <http://www.thaihealth.or.th/Content/15282-สสส.%20หนุน%20อปท.จัดการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น.html>
- สมพันธ์ เตชะอธิก และคณะ. (2555). โครงการสังเคราะห์ความรู้ การพัฒนารูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). เอกสารประกอบการประชุมร่วมกับ คณะกรรมการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2561.
- สุริยัน ปญญาไว. (2557). ยกมาตรฐานรถสาธารณะลดความรุนแรงอุบัติเหตุ. สืบค้นจาก <https://tdri.or.th/2014/01/safety-public-transportation/>
- สุเมธ องกิตติกุล, อัมมาร สยามวาลา, จิระวัฒน์ ปั้นเปี่ยมรัษฎ์, วรานันต์ ตันติเวทย์, นิชมน ทองพัฒน์, ปุญญภาพ ตันติปิฎก และ ชุตินา ทองชมภู. (2557). อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ : ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา. มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

ภาคผนวก  
คำสั่งตั้งคณะกรรมการ



คำสั่ง

คณะกรรมการการการคมนาคม สถานีวิทยุแห่งชาติ

ที่ ๑๙/๒๕๖๑

เรื่อง ตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาเส้นทางคมนาคมของท้องถิ่น  
ในคณะกรรมการการการคมนาคม สถานีวิทยุแห่งชาติ

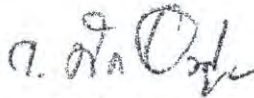
ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการการการคมนาคม สถานีวิทยุแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๓/๒๕๖๑ วันอังคารที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาเส้นทางคมนาคมของท้องถิ่นที่ได้รับการถ่ายโอนแล้วงบประมาณในการดูแลรักษาไม่เพียงพอ รวมทั้งศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาคงความปลอดภัยทางถนนของเส้นทางคมนาคมของท้องถิ่น และจัดทำรายงานสรุปผลการพิจารณาศึกษาต่อคณะกรรมการเพื่อทราบต่อไป โดยคณะกรรมการดังกล่าว ประกอบด้วย

- |                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ          | เป็นหัวหน้าคณะกรรมการ          |
| ๒. นายวันชัย ศารทูลทัต             | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๓. พลเอก วรพงษ์ สง่าเนตร           | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๔. พลเรือเอก ชุมนุช อัจฉริยะ       | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๕. พลเอก ไปฏก บุนนาค               | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๖. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๗. พลอากาศเอก ชนันท รัตนอุบล       | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๘. รศ. ดร. อรปภา ชูติกรทวีสิน      | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๙. รศ. ดร. ธัชพนธ์ ยอดทอง          | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๐. ดร. ชนัธมา ศิวโมกษธรรม         | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๑. ดร. กุลธน แยมพลอย              | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๒. นายพีระพันธ์ ชูติธนารัตน์      | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๓. ดร. อาณัฐชัย รัตตกุล           | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๔. ดร. ประดิษฐ์ ดีวัฒนกุล         | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๕. นายสานิตย์ ศรีสุข              | เป็นคณะกรรมการ                 |
| ๑๖. พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขตร     | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ        |
| ๑๗. ดร. วาสนา คงสกุลทรัพย์         | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๑๘. นางสาวจารุกร แม้นจริง          | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |

- |                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| ๑๙. นางยุวดี รูปขจร           | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๒๐. นางสาวลักษณพรพรณ แสงสีทอง | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๒๑. นายสันติภาพ เหมพิจิตร     | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

พลโท   
(จเรศักดิ์ อานภาพ)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม  
สถานีวิทยุแห่งชาติ

