

Strategic Map

แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554- 2563



กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

คำนำ

รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนที่ก่อให้เกิดความสูญเสียกับประเทศไทยมากถึงกว่า 200,000 ล้านบาทต่อปี มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 11,000 คน บาดเจ็บและพิการอีกเป็นจำนวนมาก ความสูญเสียดังกล่าวเป็นรากฐานที่สำคัญที่นำไปสู่ปัญหาความยากจน เนื่องจากกว่าหนึ่งในสามของผู้ที่เสียชีวิตเป็นกำลังหลักในการหาเลี้ยงครอบครัว และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีฐานะยากจนหรือปานกลาง ปัญหาความยากจนดังกล่าวจะนำไปสู่ปัญหาอื่นๆ ตามมาได้

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ที่ประชุมได้มีมติกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน รวมทั้งได้กำหนดแนวทาง 8 ประเด็นหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย การปรับปรุงพฤติกรรมการใช้ความเร็ว การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย การพัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ

ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 เล่มนี้จะเป็นประโยชน์และใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในระยะ 10 ปีข้างหน้าต่อไป

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

กรกฎาคม 2554

สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
1 บทนำ	1
1.1 หลักการและเหตุผล	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการจัดทำแผน	3
1.3 แนวทางการจัดทำแผน	3
2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	4
2.1 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	4
2.2 นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	10
3 การทบทวนวรรณกรรมต่างประเทศ	16
3.1 ข้อค้นพบที่สำคัญของรายงานสถานการณ์โลก	16
3.2 แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ	17
3.3 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา	26
3.4 สรุปบทเรียนการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศ	30
3.5 บทสรุปการทบทวนวรรณกรรมในต่างประเทศ	31
4 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน	33
4.1 ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย	33
4.2 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน	35
4.3 การจัดการด้านความปลอดภัยจากมิติของอุปสงค์และอุปทาน	37
4.4 การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมที่ยั่งยืน	44

สารบัญ (ต่อ)

5	สาระสำคัญของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	46
	5.1 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม	46
	5.2 บทวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการจัดทำแผน	47
	5.3 วิสัยทัศน์	48
	5.4 พันธกิจ	48
	5.5 เป้าประสงค์	48
	5.6 เป้าหมายเชิงนโยบาย	48
	5.7 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์	49
6	แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ	51
	6.1 ข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง	51
	6.2 แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ	51
7	แนวทางการติดตามประเมินผล	55
8	ความเสี่ยงและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง	57
	8.1 ความเสี่ยงและแนวทางการจัดการความเสี่ยงระดับนโยบาย	57
	8.2 ความเสี่ยงและแนวทางการจัดการความเสี่ยงระดับผลกระทบ	58
	8.3 ความเสี่ยงและแนวทางจัดการความเสี่ยงระดับผลลัพธ์	60
	8.4 ความเสี่ยงและแนวทางจัดการความเสี่ยงระดับแผนงานและกิจกรรม	61
	ภาคผนวก	
	- มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เรื่อง การกำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	
	- ประกาศกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานกำกับ การจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	

สารบัญภาพ

รูปภาพ	หน้า
ภาพที่ 1.1 แนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ	2
ภาพที่ 1.2 แนวทางจัดทำแผน	3
ภาพที่ 2.1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2549	4
ภาพที่ 2.2 แนวโน้มการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อจำนวนครั้งของอุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิตปี 2537-2549	6
ภาพที่ 2.3 แนวโน้ม GDP, การใช้น้ำมัน, ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	7
ภาพที่ 2.4 แนวโน้มอัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียนต่อประชากร	7
ภาพที่ 2.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกระหว่างปี พ.ศ. 2538 – 2547	9
ภาพที่ 2.6 อัตราการเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามรถจดทะเบียน	10
ภาพที่ 2.7 ยุทธศาสตร์และแผนงานตามแผนแม่บท	12
ภาพที่ 3.1 ลำดับความรุนแรงของโรคเปรียบเทียบปี ค.ศ. 2004 กับ 2030	16
ภาพที่ 3.2 กรอบ 5 เสาหลักตามองค์การสหประชาชาติ	18
ภาพที่ 3.3 บทเรียนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศอังกฤษ	30
ภาพที่ 3.4 บทเรียนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศนิวซีแลนด์	30
ภาพที่ 3.5 บทเรียนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศสเปน	31
ภาพที่ 4.1 พลวัตรของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรง	33
ภาพที่ 4.2 มุมมองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในมิติของความเสี่ยงของการชน และความเสี่ยงของระบบขนส่ง	37
ภาพที่ 4.3 วัฏจักรความชั่วร้าย (vicious cycle) ของการจราจร	39
ภาพที่ 4.4 การกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสม	41
ภาพที่ 4.5 การกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินที่เหมาะสม	43
ภาพที่ 4.6 กรอบแนวคิดสำหรับแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน	44
ภาพที่ 6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นยุทธศาสตร์กับแผนงานหลัก	52
ภาพที่ 7.1 การติดตามประเมินผลในระดับกิจกรรม	56

สารบัญภาพ

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 2.1 สถิติอุบัติเหตุตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 – 2546	5
ตารางที่ 2.2 มูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรเมื่อเทียบกับ GDP	8
ตารางที่ 2.3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ	10
ตารางที่ 2.4 เป้าหมายของแผนแม่บท	12
ตารางที่ 3.1 สถานการณ์อุบัติเหตุในทศวรรษที่ผ่านมาใน 33 ประเทศ	27
ตารางที่ 3.2 สถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในทศวรรษที่ผ่านมาใน 30 ประเทศ	29
ตารางที่ 4.1 ผลกระทบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการจราจร	42
ตารางที่ 6.1 กรอบการพัฒนาแผนงานหลัก 4 ด้าน	52

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่ และแนวโน้มมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน มีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกในกลุ่มอายุระหว่าง 15-29 ปี และเป็นสาเหตุการตายอันดับสองในกลุ่มเด็กอายุระหว่าง 5-14 ปี นอกเหนือจากนั้นมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หากไม่มีการวางแผนป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่ยากจนถึงปานกลางจะสูงขึ้นเป็นสองเท่าในปี ค.ศ. 2020 และอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับหกของประชาชน จากสภาพปัญหาดังกล่าว จึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยองค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล ซึ่งกำหนดให้ ค.ศ. 2011-2020 (พ.ศ. 2554-2563) เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกถึงร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563)

สำหรับประเทศไทยนับตั้งแต่มีการพยายามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศโดยเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. 2541-2552 เฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยในปี พ.ศ. 2552 อยู่ที่ 17.39 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติสูงและประเทศในภูมิภาคเอเชียบางประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์มีอัตราการเสียชีวิต 4.8 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการเสียชีวิต 5 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 จึงได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโล กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็นภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

- 1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)
- 2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
- 3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design)
- 4) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user Behavior)
- 5) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

ภาพที่ 1.1 แนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ

โดยกำหนดแนวทางในการทำงานไว้ 8 ประการคือ

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการของหน่วยงานในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ยังไม่มีแผนที่นำทาง (Road Map) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายดังกล่าวอย่างชัดเจน และยังไม่มีแผนที่ชัดเจนในรายละเอียดแนวทางการดำเนินงาน 8 ประการซึ่งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเชื่อว่าเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาที่จะส่งผลดีโดยตรงต่อเป้าหมาย ยกตัวอย่างเช่น การจัดลำดับความสำคัญของแนวทางการดำเนินงานทั้ง 8 ประการว่าจะมีขั้นตอนการดำเนินการหรือบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างไร การบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เป็นต้น

ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยได้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งเป็นแผนเชิงมหภาคมาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เน้นการแก้ไขปัญหาทั้งระบบโดยมุ่งวางรากฐานให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safe Culture) ในระยะ 10 ปีข้างหน้าซึ่งเป็นผลลัพธ์สูงสุด ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติแล้วบางส่วน แต่เนื่องจากการดำเนินการให้ไปสู่ผลลัพธ์สูงสุดจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถบรรลุผลลัพธ์สูงสุดตามแผนแม่บทในระยะ 4 ปี นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกได้มีการรายงานสถานภาพโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety

Summary) ซึ่งได้มีการประเมินประเทศไทยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อาทิเช่น การบังคับใช้กฎหมาย หรือมาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยังต้องพัฒนาไปสู่มาตรฐานสากลในหลายมิติ และยังไม่มี การประเมินสถานภาพความปลอดภัยทางถนนในบริบทของประเทศว่า ณ ขณะนี้อยู่ ณ จุดใด และถ้าจะพัฒนา ให้ไปสู่มาตรฐานสากลจะก้าวไปข้างหน้าอย่างไร

จากสภาพปัญหาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการขับเคลื่อนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในปี 2563 จำเป็นจะต้องมีแผนที่นำทางที่มีความชัดเจน ยุทธศาสตร์ที่ดี เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติได้ อย่างเป็นขั้นตอนนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายเดียวกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการจัดทำแผน

1. เพื่อกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในฐานะองค์กรหลักในการจัดระบบความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้น
2. เพื่อจัดทำกรอบทิศทางในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนใน 10 ปีข้างหน้า ที่ สอดคล้องกับปฏิญญาอัสโก มติคณะรัฐมนตรี แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และมีความสอดคล้องกับ สถานการณ์ด้านผลกระทบที่มีผลต่อปัจจัยเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน
3. เพื่อให้การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของประเทศใน 10 ปีข้างหน้ามีแผนที่นำทาง และ ยุทธศาสตร์ที่มีความชัดเจน สามารถปฏิบัติได้เป็นขั้นตอนที่จะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายในปี 2563
4. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติมีความเข้าใจและมีแนวทาง การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนและมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน

1.3 แนวทางการจัดทำแผน

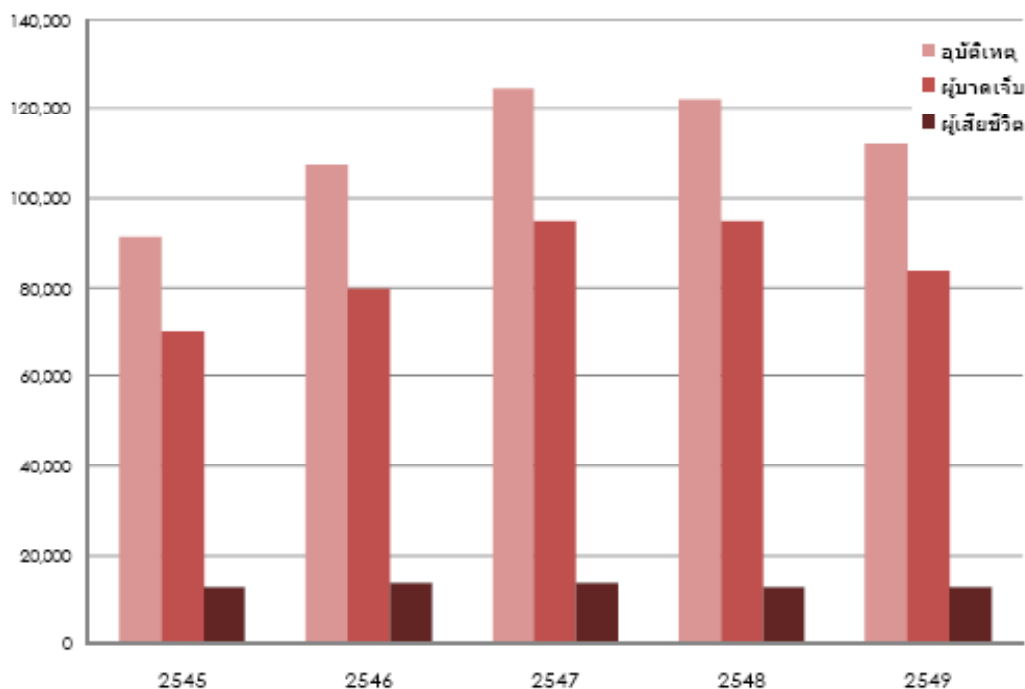
บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

สถานการณ์ด้านการเสียชีวิต อัตรา และความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปัจจัยและสาเหตุที่สำคัญต่อการเสียชีวิต และบาดเจ็บ นโยบายหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งกำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2552-2555 มติสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 2 เรื่องความปลอดภัยทางถนน มติคณะรัฐมนตรีเรื่องทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และมติสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเรื่องความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

2.1 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ในแต่ละปีประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ยประมาณ 13,000 คน และบาดเจ็บอีกกว่าล้านคน ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่าปีละ 122,400 - 189,040 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.25 ถึง 3.48 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) การเสียชีวิตของชาวไทยจากอุบัติเหตุทางถนนจัดอยู่ในอันดับที่ 6 ของโลก ซึ่งในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (2545 ถึง 2549) ดังแสดงในภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2549

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, พ.ศ. 2550

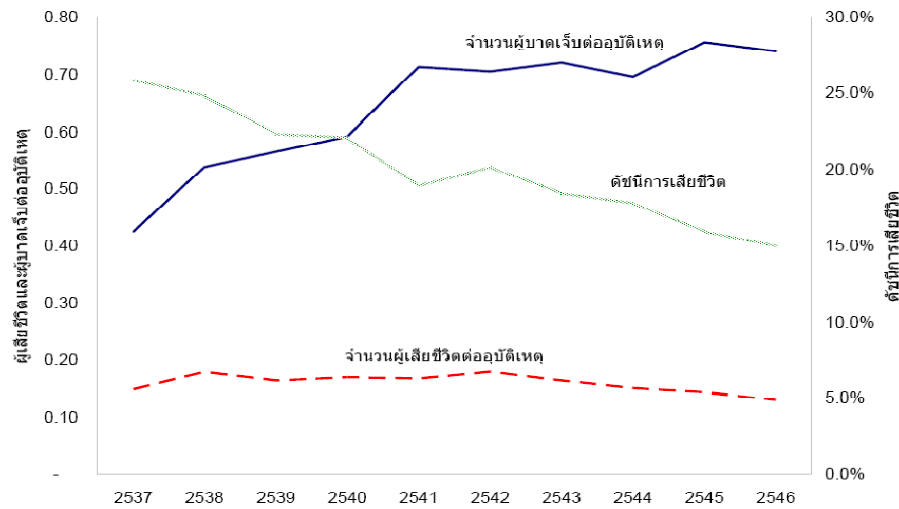
ยานพาหนะที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ เพราะไม่มีสิ่งป้องกันผู้ขับขี่ เหมือนกับยานพาหนะประเภทอื่น จึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ายานพาหนะประเภทอื่น เคยมีผู้ศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสได้รับบาดเจ็บเมื่อประสบอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ หรือผู้นั่งในรถยนต์ส่วนบุคคลถึง 50 เท่า ในปัจจุบัน 78% ของผู้ขับขี่ในต่างจังหวัดประสบอุบัติเหตุและไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนในกรุงเทพฯ 30% หรือหนึ่งในสามของผู้บาดเจ็บเป็นผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

2.1.1 ความรุนแรงของอุบัติเหตุในประเทศไทย

ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจากสถิติอุบัติเหตุที่มีอยู่ อาจทำให้การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุคลาดเคลื่อนดังได้กล่าวเนื่องจากข้อมูลที่ได้เน้นการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิดจากปัจจัยเสี่ยงทางด้าน “ถนน” แต่จากข้อมูลอุบัติเหตุที่มีอยู่ก็สามารถนำมาวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ในระดับหนึ่ง โดยได้พิจารณาเลือกดัชนีอีกสองชนิด ได้แก่ สัดส่วนของจำนวนผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตต่อจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) ซึ่งมีค่าเท่ากับร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (ผู้บาดเจ็บรวมกับผู้เสียชีวิต) จากสถิติอุบัติเหตุในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2537 – 2546) ได้แสดงให้เห็นว่าถึงแม้จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุค่อนข้างคงที่และมีแนวโน้มที่จะลดลง ดังแสดงในตารางที่ 2-1 และในภาพที่ 2.2

ตารางที่ 2.1 สถิติอุบัติเหตุตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 – 2546

ปี พ.ศ.	จำนวน			จำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ	ดัชนีการเสียชีวิต
	อุบัติเหตุ	ผู้เสียชีวิต	ผู้บาดเจ็บ			
2537	102,610	15,176	43,541	0.2	0.4	25.8
2538	94,362	16,727	50,718	0.2	0.5	24.8
2539	88,556	14,405	50,044	0.2	0.6	22.4
2540	82,336	13,836	48,711	0.2	0.6	22.1
2541	73,725	12,234	52,538	0.2	0.7	18.9
2542	67,800	12,040	47,770	0.2	0.7	20.1
2543	73,737	11,988	53,111	0.2	0.7	18.4
2544	77,616	11,652	53,960	0.2	0.7	17.8
2545	91,623	13,116	69,313	0.2	0.8	15.9
2546	107,565	14,012	79,692	0.1	0.7	15.0



ภาพที่ 2.2 แนวโน้มการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อจำนวนครั้งของอุบัติเหตุและดัชนีการเสียชีวิตปี 2537-2549
ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, พ.ศ.2549

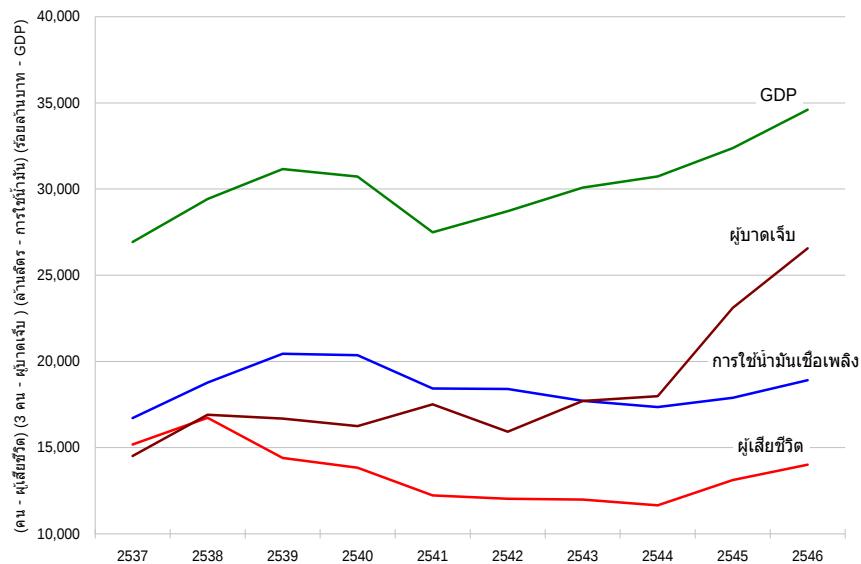
นอกจากนี้ ดัชนีการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ยังมีการลดลงอย่างต่อเนื่อง จากประมาณร้อยละ 25.8 ในปี พ.ศ. 2537 ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 15 ในปี พ.ศ. 2546 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถึงแม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา แต่ความเสี่ยงในการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุกลับลดลง

2.1.2 ปัจจัยระดับมหภาคกับอุบัติเหตุทางถนน

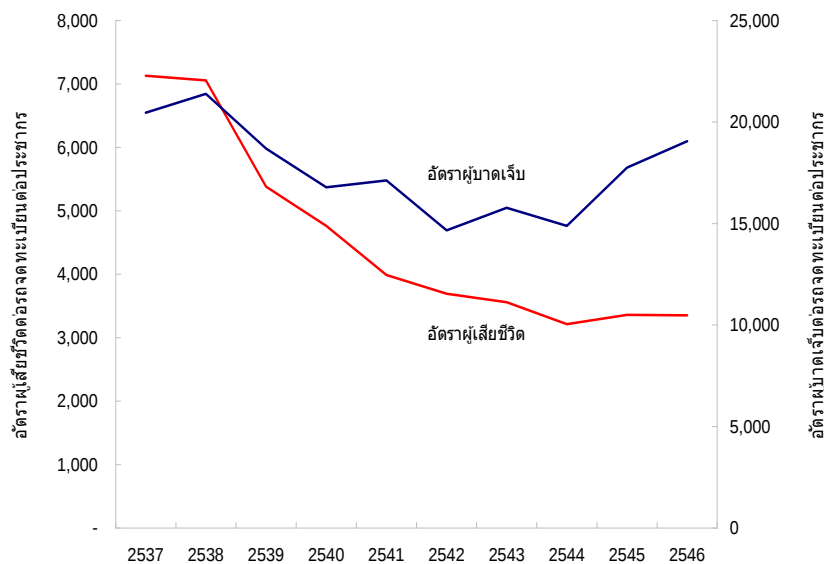
หากพิจารณาตรรกศาสตร์ที่ว่า เมื่อปริมาณการเดินทางของผู้คนเพิ่มขึ้นแล้ว โอกาสหรือความเสี่ยงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนย่อมมากขึ้นด้วยนั้น ก็จะเห็นได้ว่าปัจจัยต่างๆ ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน มิได้คำนึงถึงประเด็นสำคัญนี้ เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลปริมาณการเดินทางในประเทศไทยที่ชัดเจน จากปัญหาดังกล่าวจึงได้พยายามรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่มีอยู่ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มเติม เช่น ปัจจัยทางเศรษฐกิจจากธนาคารแห่งประเทศไทย คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) และปัจจัยทางด้านพลังงานจากกระทรวงพลังงาน คือ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของการขนส่งทางถนน ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนี้จะบ่งชี้แนวโน้มของอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยอยู่บนสมมติฐานที่ว่า อุบัติเหตุน่าจะมีแนวโน้มตามสถานะทางเศรษฐกิจ รวมทั้งปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ จะเห็นว่าแนวโน้ม GDP และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแปรผันตามจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ในการวิเคราะห์ สถิติอุบัติเหตุในเชิงอัตรา (Rate) ดัชนีที่จะบ่งบอกถึงปริมาณการเดินทางได้ดีที่สุด คือการใช้ปริมาณการจราจรและระยะการเดินทาง ซึ่งรู้จักกันในหน่วย คัน-กิโลเมตร หรือ vehicle-kilometer (ในบางประเทศใช้ vehicle-mile) อย่างไรก็ตามข้อมูล vehicle-kilometer ในประเทศไทย ยังมีข้อจำกัดและมีเฉพาะบางเส้นทางเท่านั้น ที่ผ่านมามีเพียงกรมทางหลวงที่มีข้อมูลเหล่านี้อยู่

ทางเลือกอื่น ในการประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุ อาจจะใช้อัตราผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อรถจดทะเบียนต่อประชากร จากข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2537 – 2546 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและต่อ GDP แล้ว จะเห็นว่าแนวโน้มที่ใกล้เคียงกับอัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงหรือ GDP คือ มีการลดลงในปี พ.ศ. 2538 และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2544 ดังนั้นดัชนีรถจดทะเบียนต่อประชากร ควรจะนำมาพิจารณาใช้เป็นทางเลือก ในการประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศ ดังแสดงในภาพที่ 2.3 และ ภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.3 แนวโน้ม GDP, การใช้น้ำมัน, ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงพลังงาน ปี พ.ศ. 2549
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ภาพที่ 2.4 แนวโน้มอัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียนต่อประชากร
ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2549

2.1.3 ความเสียหายเชิงเศรษฐศาสตร์ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ตลอดจนเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศชาติ เกิดมูลค่าความเสียหายเป็นจำนวนมหาศาล ซึ่งในปีหนึ่ง ๆ จะมีแนวโน้มการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นทุกปี ๆ ดังแสดงในตารางการ จากตารางที่ 2.2 จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งล้วนก่อให้เกิดมูลค่าความเสียหาย ซึ่งหากคิดเป็นเงินแล้วในปีหนึ่ง ๆ มีการสูญเสียคิดเป็นเงินเฉลี่ยมูลค่า 690,373,505.2 บาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ 0.0116 ของ GDP ของประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นการสูญเสียเงินเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มว่าจะมีการสูญเสียมากยิ่งขึ้นหากไม่มีมาตรการในการแก้ไขและป้องกัน

ตารางที่ 2.2 มูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรเมื่อเทียบกับ GDP

ปี พ.ศ.	อุบัติเหตุ	ค่าเสียหาย (บาท)	GDP (ล้านบาท)	สัดส่วน
2541	46,800	603,944,995	4,626,447	0.013
2542	40,178	472,098,572	4,637,079	0.010
2543	43,485	459,676,819	4,922,731	0.009
2544	45,711	459,482,004	5,133,502	0.009
2545	48,507	604,007,747	5,450,643	0.011
2546	46,806	727,429,096	5,917,369	0.012
2547	55,381	533,284,157	6,489,476	0.008
2548	52,533	1,134,863,110	7,095,619	0.016
2549	53,419	1,218,575,047	7,830,329	0.016
รวม	432,820	6,213,361,547	52,103,195	0.105
เฉลี่ย	48,091.111	690,373,505.2	5,789,243.8	0.0116

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2549

ศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปี พ.ศ. 2549

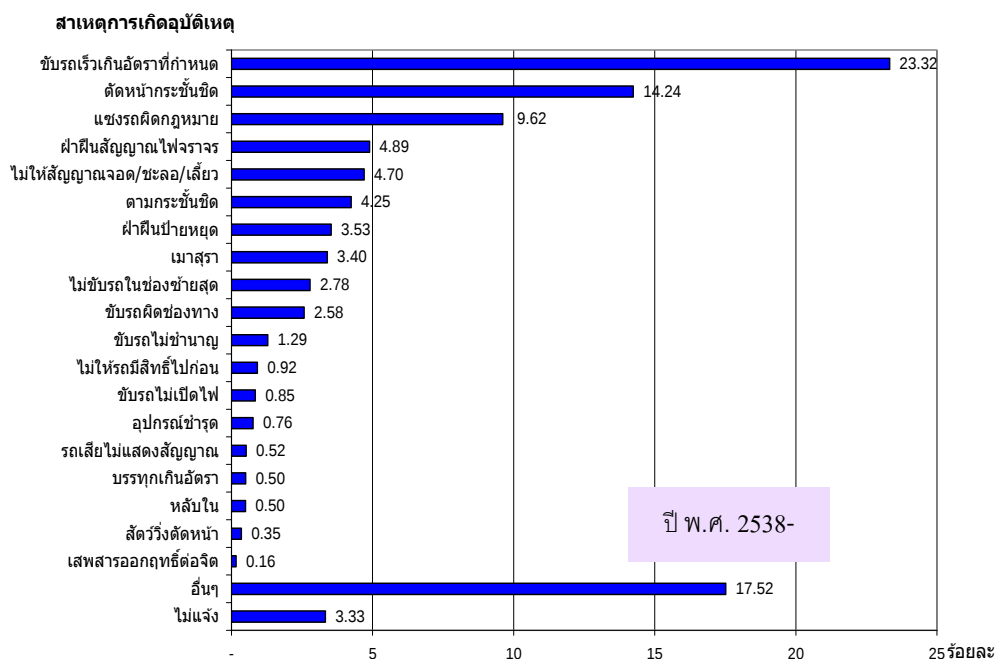
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2551

2.1.4 สาเหตุหลักและปัจจัยของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

เมื่อนำสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 19 สาเหตุจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก มาจำแนกตามปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า มีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจาก “คน” ถึง 77.5% จาก “รถ” 1.3% และจาก “สิ่งแวดล้อม” 0.4% (สัตว์วิ่งตัดหน้า)

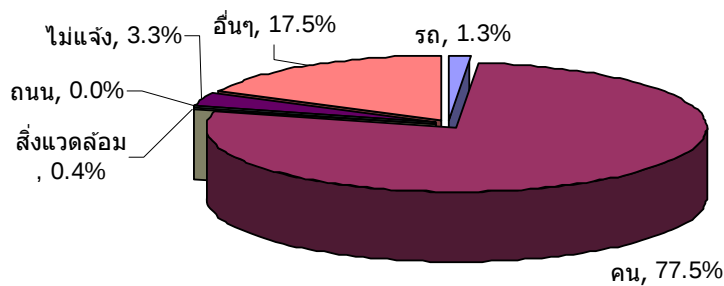
สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (ทั้งประเทศ) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ระหว่างปี พ.ศ. 2538 – 2547 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ดังแสดงในตารางที่ 2-5) พบว่าการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เป็นสาเหตุอันดับแรกๆของสถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งคิดเป็น 23.3% หรือเกือบ 1 ใน 4 ของสาเหตุทั้งหมด สาเหตุในลำดับต่อมาได้แก่ การตัดหน้ากระชั้นชิด แชนจ์รถผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว ตามกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุด เมาสุรา ไม่ขับรถในช่องซ้ายสุดตามลำดับ ดังแสดงใน ภาพที่ 2.5 จะสังเกตได้ว่าสาเหตุเหล่านี้ ล้วนมีมูลเหตุจากผู้ขับรถใช้ถนนทั้งสิ้น

จากภาพพบว่าการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับแรกของสถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดซึ่งคิดเป็น 23.3% หรือเกือบ 1 ใน 4 ของสถิติทั้งหมด สาเหตุในลำดับต่อมาได้แก่ การตัดหน้า กระชั้นชิด แชนจ์ผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว ตามกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุด เมาส์ราไม่ขับรถในช่องซ้ายสุด ตามลำดับ จะสังเกตได้ว่าสาเหตุเหล่านี้ล้วนมีมูลเหตุจากผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น และเมื่อนำสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 19 สาเหตุมาจำแนกตามปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อมพบว่า มีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจาก “คน” ถึง 77.5% จาก “รถ” 1.3% และจาก “สิ่งแวดล้อม” 0.4% (สัตว์วิ่งตัดหน้า) โดยไม่มีสาเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้าน “ถนน” ใด ๆ ทั้งสิ้น



ภาพที่ 2.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกระหว่างปี พ.ศ. 2538 – 2547
ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, พ.ศ. 2548

จากการศึกษาทั่วไปได้แสดงผลของอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นจากหลายปัจจัยด้วยกันซึ่งปัจจัยหลักได้แก่ คน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ดังแสดงเป็นร้อยละของสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุในภาพที่ 2.6



ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2549

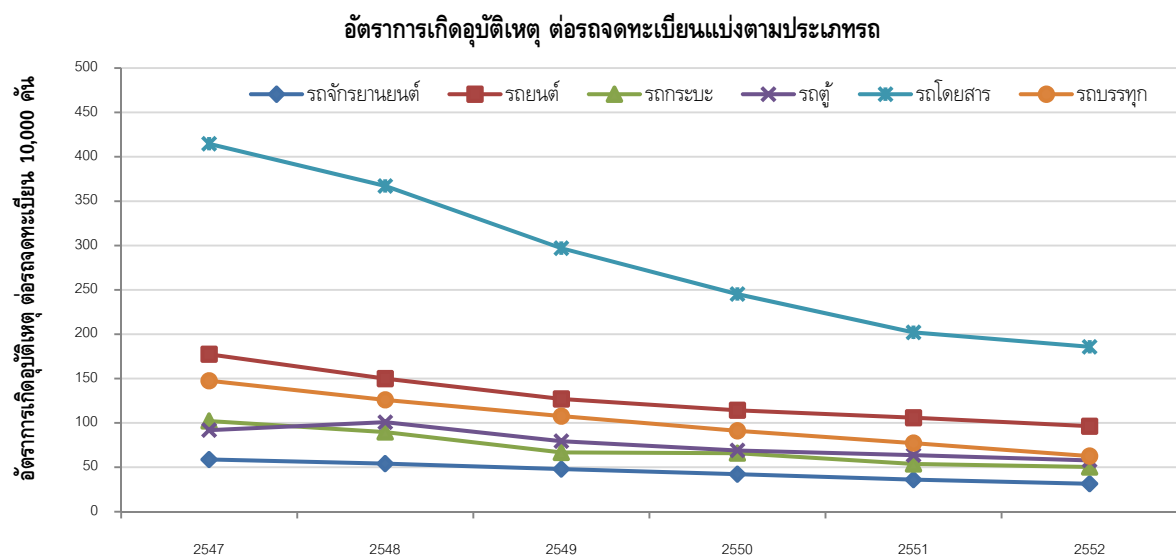
2.2.5 ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

จากข้อมูลพบว่าเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการเพิ่มของปริมาณรถจดทะเบียนความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุของรถแต่ละประเภทมีแนวโน้มที่ลดลง โดยเฉพาะในกลุ่มรถโดยสาร

ตารางที่ 2.3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ

ปี พ.ศ.	รถจักรยานยนต์		รถยนต์		รถกระบะ		รถตู้		รถโดยสาร		รถบรรทุก	
	จำนวน	อัตรา*	จำนวน	อัตรา*	จำนวน	อัตรา*	จำนวน	อัตรา*	จำนวน	อัตรา*	จำนวน	อัตรา*
2547	77,642	58.8	46,658	177.4	34,555	102.1	3,344	91.9	4,433	414.7	10,101	147.5
2548	78,830	54.2	43,527	149.9	32,862	89.7	3,718	100.8	3,954	367.1	9,026	126.0
2549	75,752	48.0	42,091	127.1	27,871	66.8	3,140	79.4	3,391	297.0	7,737	107.7
2550	68,140	42.3	40,687	114.3	28,822	65.9	2,634	69.0	2,961	245.2	6,812	91.1
2551	59,162	36.0	40,334	105.9	24,491	53.8	2,417	63.7	2,534	202.1	5,965	77.3
2552	52,608	31.5	39,275	96.3	23,650	50.4	2,218	57.8	2,370	185.8	4,954	62.6

อ้างอิงจาก รายงานสถิติอุบัติเหตุของประเทศไทยปี 2552 โดยมูลนิธิไทยโรดส์



ภาพที่ 2.6 อัตราการเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามรถจดทะเบียน

อ้างอิงจาก รายงานสถิติอุบัติเหตุของประเทศไทยปี 2552 โดยมูลนิธิไทยโรดส์

2.2 นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

2.2.1 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

การทบทวนยุทธศาสตร์เดิมที่ถือเป็นหัวใจสำคัญของแผนแม่บทฉบับแรก ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ด้านงานวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education) ด้านการบริการ การแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency) และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation) การพิจารณา ยุทธศาสตร์เพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ รวมทั้งการนำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ฉบับใหม่ไปปรับใช้ให้เกิดผลที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม จะต้องคำนึงถึงประเด็นสำคัญ 3 ประการ ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้านจะต้องมีเจ้าภาพยุทธศาสตร์และเจ้าภาพกลยุทธ์ร่วมกันดำเนินการในลักษณะของการบูรณาการ (Integration) กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ทั้งด้านอุปทาน (Supply Side) และด้านอุปสงค์ (Demand Side) รวมทั้งพิจารณาความเฉพาะเจาะจง (Specification)

2. ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน ถือเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการทำงานของคณะรัฐมนตรี ในช่วงระยะเวลา 4 ปี ตามกรอบนโยบายที่ได้มีการแถลงไว้ต่อรัฐสภา และแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งแสดงการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ทั้งหมด อาทิ ยุทธศาสตร์คนและคุณภาพชีวิต ผ่านส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม และกระทรวงวัฒนธรรม หรือยุทธศาสตร์เศรษฐกิจจะเกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น

3. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 จะเสนอให้ปรับและยกระดับประเด็นความปลอดภัยทางถนนให้เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ทันทีที่แผนแม่บทฯ ฉบับนี้ได้รับการอนุมัติโดยคณะรัฐมนตรี

กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ (2552 – 2555)

เพื่อให้การจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่สอดคล้องกับข้อสรุปประเด็นหลัก 3 ประการ ตามที่ได้มีการทบทวนแผนแม่บทฉบับเดิม จึงได้กำหนดกรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ไว้ 4 ข้อดังนี้

1. การแสวงหารูปแบบที่เหมาะสมในการใช้ยุทธศาสตร์ 5 E ที่สามารถใช้ได้กับการทำงานทั้งในรูปแบบทั่ว ๆ ไป และรูปแบบเฉพาะเจาะจงตามประเด็น เช่น การลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยทำให้เกิดการบูรณาการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน และรูปแบบในการบูรณาการการนำยุทธศาสตร์ 5 E ไปใช้ให้เกิดการเสริมศักยภาพซึ่งกันและกัน

2. มีกลไกการขับเคลื่อนระดับพื้นที่โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของคนภายในพื้นที่ เพื่อสร้างความยั่งยืนในการแก้ปัญหาและสามารถก้าวไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

3. ผลักดันให้การแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจะต้องปรากฏอยู่ในแผนการบริหารราชการแผ่นดินในทุกแผน และมีโครงสร้างการสนับสนุนด้านงบประมาณที่ชัดเจน ต่อเนื่อง และสามารถตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

4. สร้างความรู้ใหม่ที่จำเป็นต่อการแก้ปัญหาในระยะยาวที่สอดคล้องกับเป้าของประเทศไทยต่อไป

วิสัยทัศน์

บนถนน “ทุกชีวิตปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”

วัตถุประสงค์

1. เพื่อกำหนดทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยเสนอให้รัฐบาลถือเป็นวาระสำคัญของประเทศที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือ และมีเป้าหมายร่วมกัน ในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 โดยจัดทำเป็นแผนระยะ 4 ปี

2. เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้เป็นไปตามระดับมาตรฐานสากล มียุทธศาสตร์และมาตรการที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ

3. เพื่อเชื่อมโยง บูรณาการ การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน

4. เพื่อสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) ให้คนไทยมีจิตสำนึกในการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

เป้าหมายเชิงนโยบาย

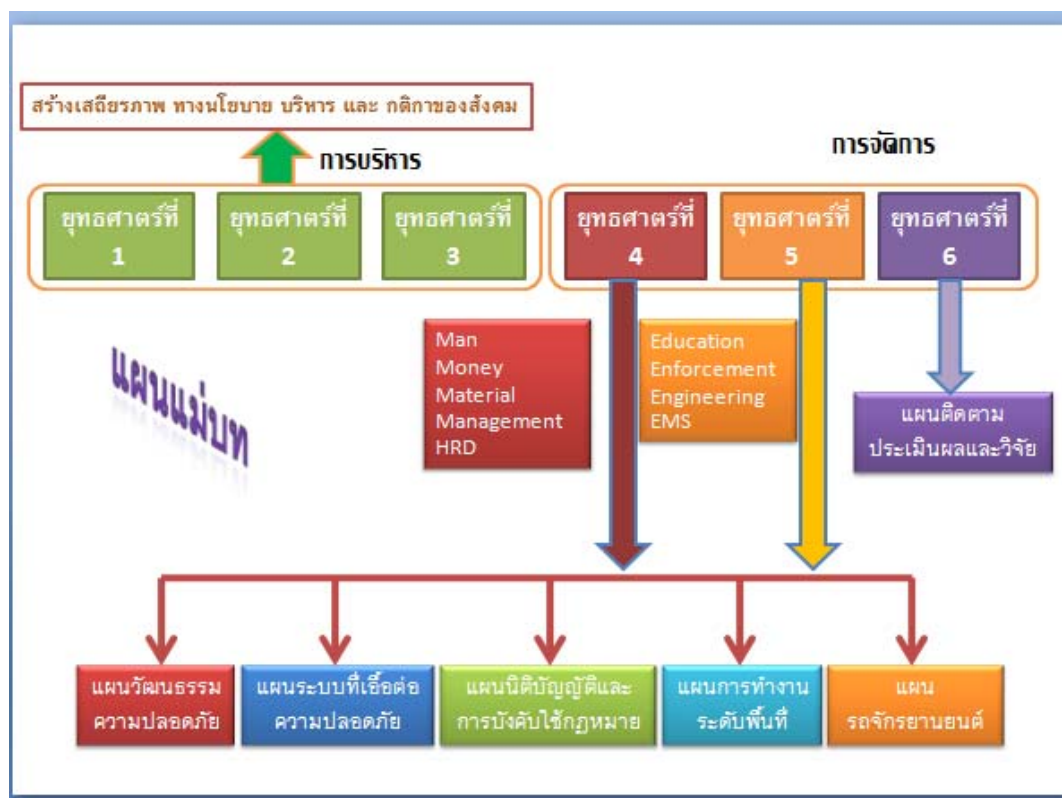
ลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือปีละ 14.15 คนต่อแสนประชากรหรือไม่เกิน 9,069 คนต่อปี ในปีพ.ศ. 2555 เหตุผลที่กำหนดเป้าหมายดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การอนามัยโลกที่กำหนดไว้ว่าแต่ละประเทศต้องลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในระยะเวลา 10 ปี

ตารางที่ 2.4 เป้าหมายของแผนแม่บท

ปี พ.ศ.	ยอดรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คน)	คน : วัน	อัตราต่อแสนประชากร
2552	10,890	29.84	17.18
2553	10,291	28.19	16.17
2554	9,684	26.53	15.16
2555	9,069	24.85	14.15

ยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนใหม่ (พ.ศ. 2552-2555) ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1. ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ
2. ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน
3. ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ
4. ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง
5. ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ในภูมิภาคและท้องถิ่น
6. ยุทธศาสตร์วิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน



ภาพที่ 2.7 ยุทธศาสตร์และแผนงานตามแผนแม่บท

2.2.2 กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนตามมติ ครม

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 จึงได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโล กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็นภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.2.3 มติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2552

สมัชชาสุขภาพแห่งชาติได้พิจารณาและมีมติเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ดังต่อไปนี้

1. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามวาระแห่งชาติและข้อตกลงที่ทำไว้กับสหประชาชาติ ขอให้รัฐบาลเร่งรัดดำเนินการดังต่อไปนี้
 - 1.1 ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นกลไกหลักในการประสานทุกภาคส่วนให้มีส่วนร่วมในการทำงานด้านการป้องกันแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนโดยมีเป้าหมายให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในปี 2563 ลดลงร้อยละ 50 ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในปี 2553 ทั้งนี้ขอให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่ครบถ้วนและถูกต้อง
 - 1.2 ให้มีคณะทำงานเฉพาะกิจในการแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยมีกลไกความร่วมมือจากทุกฝ่ายเพื่อให้สามารถดูแลเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถให้มีความสะดวก รวดเร็ว และเป็นธรรม
 - 1.3 ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดนโยบาย มาตรการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง ครอบคลุมทั่วพื้นที่ทุกช่วงเวลา โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ผู้ใช้รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย งดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่เป็นร้อยละ 100 ภายใน พ.ศ. 2554

1.4 ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการทำงานลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมผลักดันให้มีการเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ในอัตราที่เหมาะสม ตามขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี)

1.5 ให้กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผลักดันให้ยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถมีคุณภาพโดยประกาศใช้หลักสูตรการอบรม 15 ชั่วโมง ของกรมการขนส่งทางบก เน้นให้ความรู้เรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทักษะการขับขี่ สร้างความตระหนัก จิตสำนึก หน้าที่ในการขับขี่ที่ปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ หลักสูตรความปลอดภัยบนท้องถนน และหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น จัดให้มีการฝึกอบรม ทบทวน และตรวจสอบสมรรถภาพทางกาย ความสามารถในการขับขี่ ในการต่อใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้ สำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะและเพื่อการพาณิชย์ควรมีใบรับรองแพทย์ผ่านการคัดกรองโรคหัวใจรุนแรง

1.6 ให้สภาองค์กรชุมชน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคมร่วมกับชุมชนช่วยผลักดันการใช้พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ให้เกิดแผนชุมชนด้านความปลอดภัย มาตรการทางสังคมและมาตรการท้องถิ่น เพื่อการขับซื้ออย่างปลอดภัย และปฏิบัติได้จริง โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน

1.7 ให้กระทรวงศึกษาธิการและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงวัฒนธรรมร่วมกันจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนและจัดให้มีการเรียนการสอนอย่างมีประสิทธิภาพในสถานศึกษาทั้งในและนอกระบบทุกระดับ ภายใน 2 ปี และนำไปสู่การปฏิบัติจริง ภายใน 5 ปี

1.8 ขอให้ผู้ผลิตและผู้แทนจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์จัดสถานที่และบริการฝึกปฏิบัติทักษะการขับซื้ออย่างปลอดภัยและมีมาตรฐาน โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายอย่างครอบคลุมทุกอำเภอ

1.9 ดำเนินการลดระดับเพดานปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไป เร่งรัดดำเนินการประกาศใช้นโยบายการลดแอลกอฮอล์ในกลุ่มผู้ขับรถเพื่อการพาณิชย์และกลุ่มผู้ขับรถสาธารณะทุกประเภท โดยกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีค่าไม่มากกว่า 0 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ภายใน พ.ศ. 2554 และผลักดันให้มีการกำหนดระดับเพดานปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่อายุุน้อย และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวให้ต่ำเป็นพิเศษ พร้อมกับเร่งรัดการบังคับใช้

1.10 สนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่ชัดเจน ครอบคลุม และเข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และสามารถสร้างความตระหนักในการขับซื้ออย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง

1.11 ให้ ศปถ. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดกำหนดแบบ และมาตรฐานทางสัญญาณ และทางเท้าที่เอื้อต่อความปลอดภัย และความสะดวกของผู้ใช้ทุกกลุ่ม รวมถึงเด็ก คนพิการ และผู้สูงอายุ

2. เพื่อให้มีการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอย่างน้อยร้อยละ 30 ในอีก 5 ปี ข้างหน้า โดยเฉพาะในเมืองภูมิภาค

2.1 ขอให้รัฐบาลโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมการขนส่งทางบก และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกันผลักดันให้มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เอื้อให้ท้องถิ่นและภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมในการพัฒนา ควคมุ่ กำกับ ดูแล ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ หรือในระดับภูมิภาค

2.2 ขอให้กรมการขนส่งทางบก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และผู้ประกอบการ เร่งรัดกำหนดแบบและมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถใช้ประโยชน์ได้จริง เช่น กลุ่มเด็ก กลุ่มคนพิการ

กลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น รวมทั้งบังคับใช้อย่างจริงจัง ตลอดจนพัฒนาการดูแลเยียวยาผู้ประสบภัยให้มีความรวดเร็วและเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีการทำคู่มือและรณรงค์ให้ความรู้ในเรื่องสิทธิกับผู้โดยสาร

ทั้งนี้ มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติรับไปดำเนินการตามมติที่เกี่ยวข้องต่อไป

2.2.4 มติคณะรัฐมนตรีตามความเห็นสภาที่ปรึกษา เรื่อง ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเรื่อง “การเพิ่มความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ”

คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้

1. รับทราบตามที่สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษา เรื่อง “การเพิ่มความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ” สรุปได้ดังนี้

1.1 การพัฒนามาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ อาทิ การตรากฎระเบียบว่าด้วยมาตรฐานพนักงานขับรถ ระบบค่าจ้าง สวัสดิการ ระยะเวลาการทำงาน การพักผ่อนที่เหมาะสม วินัย และมาตรฐานวิชาชีพของพนักงานขับรถ การกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและมาตรฐานผู้โดยสารโดยสารสาธารณะ รวมทั้งมีกระบวนการในการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานเป็นระยะทุก 3 เดือน ส่วนพนักงานบริการบนรถโดยสารสาธารณะต้องได้รับการอบรม การตรวจสอบประวัติ และมีข้อกำหนดว่าด้วยวินัยและมารยาท เป็นต้น

1.2 การพัฒนามาตรฐานที่ปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ อาทิ สนับสนุนให้องค์กรผู้ประกอบการและองค์กรของพนักงานมีส่วนร่วมในการควบคุม พัฒนามาตรฐาน และจัดทำแนวทางหรือข้อปฏิบัติที่ดี และการใช้มาตรการทางภาษีเพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนาคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ จัดสรรเงินจากภาษีน้ำมัน หรือกองทุนอื่นของรัฐให้ผู้ประกอบการกักขังระยะยาวในอัตราดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น

1.3 ควรปรับปรุงระบบการเดินรถให้เป็นธรรม โดยให้ความสำคัญกับระบบการให้สัมปทานเดินรถที่เป็นธรรมอย่างน้อยให้ผู้ประกอบการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไปในทุกเส้นทาง

1.4 ตรากฎระเบียบกำหนดมาตรฐานการประกันภัยผู้เสียหายจากรถโดยสารสาธารณะ

1.5 จัดตั้งส่วนงานที่รับเรื่องร้องเรียนจากผู้โดยสาร

1.6 ส่งเสริมสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและการเข้าถึงสิทธิของผู้ใช้บริการ โดยให้ตราเป็นกฎระเบียบว่าด้วยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้โดยสาร

1.7 ตรากฎระเบียบว่าด้วยมาตรฐานรถที่ปลอดภัยที่ทางราชการจะเช่าหรือซื้อเพื่อใช้ในราชการเพื่อความปลอดภัยของข้าราชการ หรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมของส่วนราชการ

2. รับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพลังงาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และผู้ประกอบการรถโดยสาร ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมไปดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2551 (เรื่อง การปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แนวทางการดำเนินการ ของคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี) ด้วย

บทที่ 3

การทบทวนวรรณกรรมต่างประเทศ

การทบทวนรายงานสถานการณ์โลกขององค์การอนามัยโลก แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของโลกตามกรอบขององค์การสหประชาชาติ ข้อมูลสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มประเทศตัวอย่างและการลดลงของอัตราการเสียชีวิตในทศวรรษที่ผ่านมา การสรุปบทเรียนของการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศอังกฤษ นิวซีแลนด์ สเปน และข้อสรุปที่น่าสนใจ

3.1 ข้อค้นพบที่สำคัญของรายงานสถานการณ์โลก

องค์การอนามัยโลกได้มีการจัดทำรายงานสถานการณ์โลกเรื่องความปลอดภัยทางถนนขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 2004 ซึ่งได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาตลอดจนจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไว้ในรายงานซึ่งสามารถสรุปสิ่งที่น่าสนใจได้ดังนี้

ในปี ค.ศ. 2030 การเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรจะกลายเป็นสาเหตุหลักในลำดับที่ 5 จากที่อยู่ในลำดับที่ 9 ในปี ค.ศ. 2004 แขนงหน้าสาเหตุอย่างเช่น HIV/AIDS วัณโรค และมะเร็งในปอดที่เป็นสาเหตุสำคัญในลำดับต้นๆ อยู่ในขณะนี้

Leading causes of death, 2004 and 2030 compared

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
RANK	LEADING CAUSE	%	RANK	LEADING CAUSE	%
1	Ischaemic heart disease	12.2	1	Ischaemic heart disease	12.2
2	Cerebrovascular disease	9.7	2	Cerebrovascular disease	9.7
3	Lower respiratory infections	7.0	3	Chronic obstructive pulmonary disease	7.0
4	Chronic obstructive pulmonary disease	5.1	4	Lower respiratory infections	5.1
5	Diarrhoeal diseases	3.6	5	Road traffic injuries	3.6
6	HIV/AIDS	3.5	6	Trachea, bronchus, lung cancers	3.5
7	Tuberculosis	2.5	7	Diabetes mellitus	2.5
8	Trachea, bronchus, lung cancers	2.3	8	Hypertensive heart disease	2.3
9	Road traffic injuries	2.2	9	Stomach cancer	2.2
10	Prematurity and low birth weight	2.0	10	HIV/AIDS	2.0
11	Neonatal infections and other	1.9	11	Nephritis and nephrosis	1.9
12	Diabetes mellitus	1.9	12	Self-inflicted injuries	1.9
13	Malaria	1.7	13	Liver cancer	1.7
14	Hypertensive heart disease	1.7	14	Colon and rectum cancer	1.7
15	Birth asphyxia and birth trauma	1.5	15	Oesophagus cancer	1.5
16	Self-inflicted injuries	1.4	16	Violence	1.4
17	Stomach cancer	1.4	17	Alzheimer and other dementias	1.4
18	Cirrhosis of the liver	1.3	18	Cirrhosis of the liver	1.3
19	Nephritis and nephrosis	1.3	19	Breast cancer	1.3
20	Colon and rectum cancers	1.1	20	Tuberculosis	1.1

Source: World health statistics 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/index.html>)

ภาพที่ 3.1 ลำดับความรุนแรงของโรคเปรียบเทียบ ปีค.ศ. 2004 กับ 2030

จากรายงานสถานการณ์โลกได้เสนอแนะแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศสมาชิกไว้ดังนี้

- รัฐบาลของแต่ละประเทศจำเป็นต้องพิจารณาถึงความต้องการในการใช้ถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทในการตัดสินใจด้านนโยบายที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน ที่ผ่านมากลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูงมักจะถูกละเลยและควรจะหันมาให้ความสนใจมากขึ้นเมื่อมีการตัดสินใจด้านนโยบายเกี่ยวกับโครงสร้างถนน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการให้บริการระบบขนส่ง
- รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดแนวทางกฎหมายที่ครอบคลุมในอันที่จะปกป้องผู้ใช้รถใช้ถนนในด้านของการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมกับประเภทของถนน การปรับเพิ่มขีดจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพื่อลดอุบัติเหตุเมาแล้วขับ และการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานระบบความปลอดภัยที่เหมาะสมในการป้องกันผู้โดยสารภายในยานพาหนะ กฎหมายที่มีอยู่สมควรได้รับการทบทวน และปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีที่ได้จากหลักฐานที่ชี้ว่ามีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง
- การบังคับใช้กฎหมายที่เต็มรูปแบบและมีกฎหมายที่ชัดเจนพร้อมทั้งบทลงโทษที่เหมาะสมร่วมไปกับการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ต่อสาธารณะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและรักษาไว้ให้เกิดความต่อเนื่อง
- รัฐบาลจำเป็นต้องสร้างความมั่นใจว่าหน่วยงานเจ้าภาพที่รับผิดชอบในการดำเนินการมีความร่วมมือจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และได้รับการสนับสนุนทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณที่จะนำไปดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง
- รัฐบาลจำเป็นต้องประสานให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในการจัดเก็บและรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลของตำรวจ ขนส่งและสาธารณสุข ตลอดจนการพัฒนาและการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าว

3.2 แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ

3.2.1 กรอบแนวทางสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (A Framework for the Decade of Action)

หลักการสำคัญในกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้นยึดแนวคิดเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลัก เป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าวก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมไปถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ แนวคิดดังกล่าวยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ ดังนั้น อุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เป้าหมายของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย จึงมีไว้เพื่อหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง แนวคิดดังกล่าวคำนึงถึงขีดจำกัดของมนุษย์ในการรับแรงกระทำเชิงกลที่เกิดขึ้นกับร่างกาย ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการวางแผนป้องกันเมื่อออกแบบระบบขนส่งทางถนนในขณะเดียวกันองค์ประกอบอย่างเช่นตัวถนนและยานพาหนะก็ต้องถูกออกแบบให้สอดคล้องกับขีดจำกัดนี้เช่นเดียวกัน ผู้ใช้รถใช้ถนน ยานพาหนะ และ โครงข่ายถนน/สิ่งแวดล้อม จะต้องถูกกำหนดแนวทาง มาตรการที่ประสานสอดคล้องไปพร้อมๆกัน โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการจัดการความเร็ว และยานพาหนะ และการออกแบบถนน ซึ่งต่างไปจากแนวทางการแก้ปัญหาแบบเดิม

แนวทางนี้หมายความว่าจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบขนส่งทางถนนโดยรวม ผู้ออกแบบระบบ (System Designer) ประกอบด้วย ผู้จัดการด้านถนน วิศวกรยานยนต์ ตำรวจ

นักการเมือง และฝ่ายนิติบัญญัติ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงหน่วยงานอย่างเช่นสาธารณสุข กระบวนการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และ องค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ (Nongovernment organization) สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน มีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เหล่านั้น

แผนทศวรรษเข้าใจถึงความจำเป็นของการกำหนดเจ้าภาพรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน (Multiple Sectors) กิจกรรมต่างๆที่จะดำเนินการไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม และควรส่งเสริมการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงาน (ภาคการขนส่ง สุขภาพ ตำรวจ ยุติธรรม การวางผังเมือง เป็นต้น) องค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนควรได้รับการดึงเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและการนำไปสู่การปฏิบัติในกิจกรรมเหล่านี้ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ

3.2.2 เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เป้าหมายของทศวรรษเพื่อรักษาและลดความสูญเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนในโลกในปี 2020 ด้วยแนวทางเช่น

- พัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติของยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- ตั้งเป้าหมายที่ท้าทายแต่เป็นไปได้ที่จะลดอัตราความสูญเสียภายในปี 2020 โดยพิจารณาจากเป้าหมายที่มีอยู่ในแต่ละภูมิภาค
- สร้างความเข้มแข็งด้านการจัดการเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพในการกำหนดแนวทางและกิจกรรมที่จะช่วยยกระดับความปลอดภัยทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ปรับปรุงคุณภาพของการจัดเก็บข้อมูลในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดที่เป็นที่สนใจทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการสนับสนุนเงินทุนด้านความปลอดภัยทางถนน และ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งผลักดันให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงการก่อสร้างโครงสร้างถนน

3.2.3 สำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก

แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้าน เพื่อประกอบในการวางยุทธศาสตร์ ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูลของประเทศ ในบางประเทศอาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไปในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้

กรอบระดับชาติ				
เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย	เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

ภาพที่ 3.2 กรอบ 5 เสาหลักตามองค์การสหประชาชาติ

เสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบ นำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรมที่ 1 กำหนดหน่วยงานหลักพร้อมทั้งกลไกในการประสานงานกับเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนดังนี้

- กำหนดหน่วยงานหลักและกลุ่มงานเลขานุการที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดกลุ่มการประสานงานในระดับปฏิบัติการ
- กำหนดแผนงานหลัก (Core Work Program) ที่จะดำเนินการ

กิจกรรมที่ 2 พัฒนาแผนยุทธศาสตร์ชาติ (ในระดับ คณะรัฐมนตรี หรือกระทรวง) ผ่านการประสานงานของหน่วยงานหลัก

- กำหนดแนวทางในการได้มารวมถึงจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนระยะยาวในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดตัวชี้วัดหน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงานหลัก เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการทำงาน
- กำหนดแผนงานหลักรวมถึงแผนปฏิบัติการ
- สร้างเครือข่ายความร่วมมือ
- ส่งเสริมโครงการใหม่ๆด้านการพัฒนาคุณภาพระบบบริหารจัดการความปลอดภัย เช่น มาตรฐาน ISO 39001
- วางระบบจัดเก็บข้อมูลต่อเนื่องเพื่อกำหนดข้อมูลฐาน และการติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดหลักคือ การบาดเจ็บ และเสียชีวิต รวมถึงตัวชี้วัดย่อยที่สำคัญ เช่น ต้นทุน

กิจกรรมที่ 3 วางเป้าหมายระยะยาวที่มีความเป็นไปได้จริงของกิจกรรมต่างๆที่จะดำเนินการจากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ ด้วยการ

- กำหนดเป้าหมายหลักที่จำเป็นจะต้องยกระดับการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ประเมินการผลสำเร็จที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินการตามเป้าหมายหลัก

กิจกรรมที่ 4 กำหนดแนวทางในการแสวงหางบประมาณเพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่างอย่างเพียงพอ ด้วยการ

- ชี้ให้เห็นถึงความคุ้มค่าและคุ้มทุนของแนวทางการลงทุนด้านมาตรการที่ตอบสนองต่อผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้
- วางเป้าหมายงบประมาณรายปีและระยะปานกลางในแผนงานหลัก
- ส่งเสริมให้เกิดหลักเกณฑ์ในการจัดสรรงบประมาณในแต่ละแผนงานโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- วางหลักเกณฑ์เพื่อใช้ประโยชน์จากงบประมาณร้อยละ 10 ที่จำเป็นจะต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับความปลอดภัย
- ศึกษาและส่งเสริมให้เกิดกลไกการสนับสนุนทุนรูปแบบใหม่

กิจกรรมที่ 5 สนับสนุนระบบข้อมูล เพื่อการติดตามและประเมินผลที่สามารถติดตามได้ทั้งในระดับกระบวนการและระดับผลลัพธ์ โดย

- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามสถานการณ์การเสียชีวิต บาดเจ็บ และการเกิดอุบัติเหตุ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลลัพธ์ ระดับกลาง (Intermediate Outcome) เช่น ความเร็วเฉลี่ย อัตราการสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่น เพื่อติดตามผลผลิต (Output) จากการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยต่างๆ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลกระทบ (Impact) เชิงเศรษฐศาสตร์ของอุบัติเหตุ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อเฝ้าระวังสถานการณ์เสี่ยง (Exposure) จากการเกิดอุบัติเหตุ

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 1

ตัวชี้วัด (Indicator)
ตัวชี้วัดหลัก (Core)
จำนวนประเทศที่มีบทบาทของหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน
จำนวนประเทศที่มีแผนหลักของชาติ
จำนวนประเทศที่มีเป้าหมายภายใต้กรอบระยะเวลา
จำนวนประเทศที่มีระบบข้อมูลเพื่อติดตามเป้าหมาย
จำนวนประเทศที่มีการเก็บข้อมูลรายปีที่นำไปตามนิยามสากล
ตัวชี้วัดรอง (Optional)
จำนวนประเทศที่มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน
จำนวนประเทศที่มีความก้าวหน้าไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

สร้างมิตความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผล (Assessment) ของโครงสร้างพื้นฐานถนน (Road Infrastructure) การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพขณะทำงานของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

กิจกรรมที่ 1 ส่งเสริมสำนึกความเป็นเจ้าของและสำนึกความรับผิดชอบในกลุ่มหน่วยงานด้านถนน วิศวกร การทาง และนักวางผังเมือง ด้วยแนวทางดังต่อไปนี้

- ผลักดันให้ภาครัฐและหน่วยงานด้านถนนกำหนดเป้าหมายที่จะลดถนนที่อันตรายสูง (High Risk Roads) ให้หมดไปภายในปี ค.ศ. 2020
- ผลักดันให้หน่วยงานด้านถนนจะต้องลงทุนอย่างน้อยร้อยละ 10 ของงบประมาณ เพื่อแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

- กำหนดกลไกกำกับดูแลที่เป็นทางการให้หน่วยงานด้านถนนต้องรับผิดชอบต่อสาธารณะด้านความปลอดภัย หากไม่ดำเนินการในโครงข่ายที่ตนเองรับผิดชอบ ด้วยการดำเนินการในมาตรการที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า ตลอดจนการรายงานต่อสาธารณะให้รับทราบถึงสถานการณ์ แนวโน้ม มาตรการที่ได้ดำเนินการ ทุกปี
 - พัฒนาหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อคอยติดตาม และปรับปรุงถนนภายในโครงข่าย
 - ส่งเสริมแนวทางระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และบทบาทของถนนที่รับรู้ได้ง่ายในการสัญจร (Self-Explaining) และคุ้มครองยามผิดพลาด (Forgiving)
 - มีระบบติดตามประเมินผลความคุ้มค่าของการลงทุนโดยหน่วยงานด้านถนน ธนาคารที่เป็นเจ้าของเงินกู้ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กิจกรรมที่ 2** การวางผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
- การวางผังเมืองที่ตอบสนองต่ออุปสงค์การเดินทางที่ปลอดภัยของคนทุกกลุ่ม รวมถึงการจัดการอุปสงค์การเดินทาง ความต้องการการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง สถานะด้านการลงทุนของตลาด สภาพทางภูมิศาสตร์และประชากรศาสตร์
 - รวมการประเมินผลกระทบด้านความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนในการวางแผนและตัดสินใจในการพัฒนาเมือง หรือการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - กำหนดแนวปฏิบัติที่มีประสิทธิผลและกลไกซึ่งสามารถควบคุมการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - กำหนดทางเชื่อม ทางเข้าออก ที่ไม่ปลอดภัย
- กิจกรรมที่ 3** ส่งเสริมสภาพการใช้งานของถนนที่ปลอดภัย การบำรุงรักษา และการปรับปรุงถนนที่มีอยู่
- หน่วยงานทางถนนต้องมีฐานข้อมูลที่แสดงถึงจำนวนและตำแหน่งที่เกิดการเสียชีวิต และบาดเจ็บตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน และปัจจัยหลักของโครงสร้างถนนที่มีผลต่อความเสี่ยงของกลุ่มคนเหล่านั้น
 - หน่วยงานทางถนนต้องมีฐานข้อมูลที่แสดงถึงตำแหน่งถนนที่เกิดอันตรายสูงและมีมาตรการในการแก้ไข
 - ทำการประเมินความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่และมีมาตรการแก้ไขเพื่อปรับปรุงความปลอดภัย
 - หน่วยงานทางถนนต้องรับผิดชอบวางระบบนำด้านการจัดการความเร็ว การออกแบบถนนที่สอดคล้องกับความเร็วและการใช้งาน
 - ควบคุม และตรวจสอบความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง
- กิจกรรมที่ 4** ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ที่บรรลุความต้องการในการสัญจร การเข้าถึงจุดหมายปลายทางของคนทุกกลุ่มโดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้อง
- พิจารณาทุกรูปแบบประเภทของการเดินทางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่
 - สร้างเกณฑ์ความปลอดภัยขั้นต่ำของการลงทุนเพื่อออกแบบถนนใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของคนทุกกลุ่มและกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของข้อกำหนดในการก่อสร้าง

- ใช้ประโยชน์จากผลการประเมินของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เป็นอิสระในการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง และการบำรุงรักษาของโครงการก่อสร้างถนนใหม่ และควรสร้างความมั่นใจว่าข้อเสนอจากการตรวจสอบความปลอดภัยทุกข้อได้รับการนำไปปฏิบัติอย่างเหมาะสม

กิจกรรมที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและการถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนาโครงสร้างที่ปลอดภัยโดย

- สร้างภาคีเครือข่ายกับทุกกลุ่ม เช่น ธนาคราที่ให้อำนาจเงินเพื่อการพัฒนาสาธารณสุข หน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาคการศึกษา และภาคเอกชน เพื่อสร้างความมั่นใจว่ากลุ่มคนเหล่านั้นเข้าใจถึงพื้นฐานการออกแบบที่ปลอดภัย และความจำเป็นจะต้องก่อสร้างถนนที่ปลอดภัย
- ส่งเสริมการอบรมให้ความรู้ด้านมาตรการต้นทุนต่ำกับภาคีเครือข่าย (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล และเทศบาล) ด้านวิศวกรรมความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัย และการประเมินผลความปลอดภัย
- พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการออกแบบและการใช้งานของถนนที่ปลอดภัยที่สามารถบูรณาการร่วมกับปัจจัยของมนุษย์และการออกแบบยานพาหนะ

กิจกรรมที่ 6 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยโดย

- รวบรวม ทำให้สมบูรณ์ และแบ่งปันงานวิจัยถึงความคุ้มค่าของการลงทุนที่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานทางถนนปลอดภัยมากขึ้น รวมไปถึงระดับของการลงทุนที่พึงมีเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษความปลอดภัย
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านการพัฒนาความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายถนน ส่งเสริมผลการประเมินโครงการนำร่องที่พัฒนานวัตกรรมด้านการปรับปรุงความปลอดภัยโดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนไหวต่อการบาดเจ็บและสูญเสีย

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 2

ตัวชี้วัด (Indicator)
ตัวชี้วัดหลัก (Core)
จำนวนประเทศที่หน่วยงานทางถนนถูกกำหนดให้มีความรับผิดชอบ (Statutory Responsibility) ในการปรับปรุงด้านความปลอดภัยในโครงข่ายถนน
จำนวนประเทศที่มีการกำหนดงบประมาณเพื่อสนับสนุนแผนงานอำนวยความสะดวก
จำนวนประเทศที่มีเป้าหมายในการกำจัดถนนที่มีความเสี่ยงสูงภายในปี 2020
จำนวนประเทศที่มีแนวทางเชิงนโยบายในการพัฒนาการสัญจรในเขตเมืองที่ยั่งยืน
จำนวนประเทศที่มีหน่วยงานที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยเพื่อติดตามความปลอดภัยของโครงข่ายถนน
จำนวนประเทศที่มีนโยบายและการปฏิบัติด้านการตรวจสอบความปลอดภัย การตรวจสอบผลกระทบ ความปลอดภัย การประเมินผลความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ
ตัวชี้วัดรอง (Optional)
จำนวนประเทศที่มีการกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบส่วนหนึ่งของหน่วยงานที่ดูแลด้านการวางแผนระบบคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
จำนวนประเทศที่มีความก้าวหน้าไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

ตัวชี้วัด (Indicator)
จำนวนประเทศที่มีแนวทางในการกำกับดูแลการอนุญาตสร้างทางเชื่อม และการพัฒนาที่ดิน ที่มีประสิทธิภาพ
จำนวนประเทศที่มีการสำรวจและให้คะแนนความปลอดภัยของโครงข่ายเป็นประจำและต่อเนื่อง
จำนวนประเทศที่คะแนนด้านความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีปริมาณการจราจรสูงสุดในร้อยละ 10 แรก อยู่สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (เช่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อกิโลเมตร คะแนนความปลอดภัยขั้นต่ำร้อยละของ ถนนที่ใช้ความเร็วสูงที่มีความปลอดภัยข้างทางและการแบ่งแยกการจราจร เกณฑ์ความปลอดภัยของคนเดินเท้า)
จำนวนประเทศที่มีมาตรฐานเกณฑ์การให้คะแนนด้านความปลอดภัยขั้นต่ำสำหรับโครงการก่อสร้างถนนใหม่
จำนวนประเทศที่มีการรายงานปริมาณการเดินทางของยานพาหนะ

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)

ส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงอย่างครอบคลุมของเทคโนโลยีที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น ด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ถูกนำมาใช้

- กิจกรรมที่ 1 สนับสนุนให้แต่ละประเทศเข้าร่วมและประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยตามกฎหมายข้อบังคับเรื่องยานพาหนะของ UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29)
- กิจกรรมที่ 2 สนับสนุนแผนงานการประเมินความปลอดภัยของรถรุ่นใหม่ (New Car Assessment Program) เพื่อประโยชน์ในการให้ความรู้กับผู้บริโภคเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถ
- กิจกรรมที่ 3 กำหนดให้รถใหม่จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและมีระบบยึดรั้งที่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และจากมาตรฐานที่ได้จากการทดสอบการชน
- กิจกรรมที่ 4 ส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงของเทคโนโลยีเพื่อหลีกเลี่ยงการชนที่ได้รับการทดสอบด้านประสิทธิภาพ เช่น Electronic Stability Control และ Anti-Lock Braking Systems
- กิจกรรมที่ 5 สร้างแรงจูงใจทางการเงินผ่านระบบสนับสนุนงบประมาณหรือมาตรการสร้างแรงจูงใจเชิงธุรกิจอื่นๆ สำหรับยานพาหนะที่มีระบบคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับสูง และกีดกันการนำเข้ายานพาหนะใหม่หรือยานพาหนะใช้แล้วที่มีมาตรฐานความปลอดภัยต่ำลงเมื่อนำเข้ามาในประเทศ
- กิจกรรมที่ 6 กำหนดเกณฑ์ด้านระบบความปลอดภัยที่ป้องกันคนเดินเท้าและเพิ่มงานวิจัยด้านเทคโนโลยีความปลอดภัยที่ออกแบบเพื่อลดการบาดเจ็บและสูญเสียในกลุ่มที่มีความอ่อนไหว
- กิจกรรมที่ 7 ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนที่รับผิดชอบด้านการจัดหายานพาหนะมาใช้งานในองค์กร เลือหายานพาหนะที่มีเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยและระบบป้องกันผู้โดยสารที่ดี

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 3

ตัวชี้วัด (Indicator)
ตัวชี้วัดหลัก (Core)
จำนวนประเทศที่เข้าร่วมกับ UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29) และนำมาตรฐานที่เกี่ยวข้องมาใช้
จำนวนประเทศที่เข้าร่วมในโครงการ NCAP (New Car Assessment Program)
จำนวนประเทศที่มีกฎหมายห้ามการใชยานพาหนะที่ปราศจากเข็มขัดนิรภัย (ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง)
ตัวชี้วัดรอง (Optional)

ตัวชี้วัด (Indicator)
จำนวนประเทศที่มีการออกกฎหมายห้ามการผลิตรายพาทะที่ปราศจากระบบความปลอดภัยบางอย่าง เช่น Electronic Stability Control และ Anti-Lock Braking System

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

กิจกรรมที่ 1 สร้างความตระหนักและเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัย และมาตรการป้องกันที่เหมาะสม รวมไปถึงการรณรงค์การตลาดเชิงสังคม (Social Marketing) เพื่อช่วยการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ความเข้าใจเกี่ยวกับความจำเป็นในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ

กิจกรรมที่ 2 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based)

กิจกรรมที่ 3 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมปัญหาเมาแล้วขับบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการชนและการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการดื่มแอลกอฮอล์

กิจกรรมที่ 4 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมการสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์บนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ

กิจกรรมที่ 5 กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมการสวมเข็มขัดนิรภัยและระบบยึดรั้งสำหรับเด็กบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการบาดเจ็บจากการชน

กิจกรรมที่ 6 กำหนดกฎหมาย มาตรฐาน หลักเกณฑ์ ด้านการขนส่ง อาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อการปฏิบัติงานของยานพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร เพื่อลดการบาดเจ็บ

กิจกรรมที่ 7 วิจัยและพัฒนา รวมถึงสนับสนุนนโยบายและแนวปฏิบัติที่ช่วยลดการบาดเจ็บการทำงานด้านการขนส่ง ในภาครัฐ เอกชน และภาคส่วนอื่นๆ เพื่อสนับสนุนมาตรฐานสากลด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน และมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสุขภาพ

กิจกรรมที่ 8 กำหนดระบบการให้ใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 4

ตัวชี้วัด (Indicator)
ตัวชี้วัดหลัก (Core)
จำนวนประเทศที่มีการกำหนดขีดจำกัดความเร็วให้เหมาะสมกับประเภทของถนน (เช่น ถนนในเขตเมือง ทางหลวงชนบท ทางหลวง)
จำนวนประเทศที่มีการกำหนดมาตรฐานปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 มิลลิกรัม/ลิตร
จำนวนประเทศที่มีการกำหนดมาตรฐานปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่า 50 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับผู้ขับขี่รถมือใหม่ เยาวชน และ ผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์
จำนวนประเทศที่เก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากแอลกอฮอล์

ตัวชี้วัด (Indicator)
จำนวนประเทศที่มีกฎหมายบังคับการสวมหมวกนิรภัย (รวมถึงมาตรฐานหมวก)
จำนวนประเทศที่มีการเก็บข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัย
จำนวนประเทศที่มีกฎหมายการคาดเข็มขัดนิรภัย
จำนวนประเทศที่มีการเก็บข้อมูลอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย (ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง)
จำนวนประเทศที่มีกฎหมายระบบยึดรั้งสำหรับเด็ก
จำนวนประเทศที่มีการกำหนดนโยบายในการควบคุมความล่าช้าของผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์
ตัวชี้วัดรอง (Optional)
จำนวนประเทศซึ่งมีข้อมูลความเร็วบนโครงข่ายถนนจำแนกตามประเภทของถนน
จำนวนประเทศซึ่งมีข้อมูลอัตราการใช้ระบบยึดรั้งสำหรับเด็ก
จำนวนประเทศซึ่งมีการนำมาตรฐานใหม่ ISO 39001 มาใช้
จำนวนประเทศซึ่งมีรายงานข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นหมวดหนึ่งของข้อมูลการบาดเจ็บในขณะทำงาน (Occupational Injury)
จำนวนประเทศที่มีการจัดลำดับความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่นๆในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

- กิจกรรมที่ 1** พัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล รวมไปถึงระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุออกจากยานพาหนะที่ประสบเหตุที่เหมาะสม วางระบบโทรศัพท์เพื่อรับการแจ้งเหตุที่ใช้เบอร์เดียวได้ทั้งประเทศ รวมถึงการนำตัวอย่างแนวปฏิบัติที่ดีที่มีอยู่ไปสู่การปฏิบัติจริง
- กิจกรรมที่ 2** พัฒนาระบบศูนย์วิกฤตบาดเจ็บและอุบัติเหตุ การติดตามประเมินผลด้านคุณภาพของการให้บริการรักษาด้วยการวางกลไกประกันคุณภาพ และการขยายผลตัวอย่างแนวปฏิบัติที่ดีไปสู่การดำเนินการในทุกระดับ
- กิจกรรมที่ 3** วางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจจากผู้ได้รับผลจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- กิจกรรมที่ 4** ส่งเสริมระบบประกันภัยให้เป็นกลไกหลักที่จะรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายของการให้บริการ เพื่อการฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ด้วย
- กำหนดให้มีระบบประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
 - ส่งเสริมแนวทางร่วมกันของการมีระบบประกันระหว่างประเทศเช่น ระบบกรมธรรม์นานาชาติ (Green Card System) ในยุโรป
- กิจกรรมที่ 5** ส่งเสริมกลไกการสอบสวนเหตุการณ์ชนบนถนนและรูปแบบการดำเนินงานทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรมต่อผู้ประสบอุบัติเหตุ
- กิจกรรมที่ 6** ส่งเสริมเจ้าของงานที่ว่าจ้างผู้พิการเนื่องจากอุบัติเหตุ
- กิจกรรมที่ 7** ส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาเพื่อปรับปรุงการจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 5

ตัวชี้วัด (Indicator)
ตัวชี้วัดหลัก (Core)
จำนวนประเทศที่กำหนดให้มีการทำประกันอุบัติเหตุบุคคลที่ 3
จำนวนประเทศที่มีหมายเลขโทรศัพท์เฉพาะโทรแจ้งเหตุฉุกเฉินทั่วประเทศ
จำนวนประเทศที่มีศูนย์อุบัติเหตุ
ตัวชี้วัดรอง (Optional)
จำนวนประเทศที่มีการอบรมการแพทย์ฉุกเฉินสำหรับบุคลากรด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

3.3 สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา

จากฐานข้อมูล The International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) ซึ่งรวบรวมข้อมูลสถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มประเทศสมาชิก พบข้อมูลที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

จากข้อมูลของ IRTAD พบว่าประเทศที่มีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุมีทั้งสิ้น 34 ประเทศ โดยมีเพียง 3 ประเทศที่รายงานว่าอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา อีก 31 ประเทศมีอัตราการเสียชีวิตลดลง โดยประเทศที่รายงานว่ามีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มได้แก่ อาร์เจนตินา กัมพูชา และ มาเลเซีย ทั้งนี้โดยในส่วนของอาร์เจนตินาเพิ่งมีการจัดเก็บข้อมูลในปี ค.ศ. 2008

1. ช่วงของค่าอัตราการเสียชีวิตที่ลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาอยู่ระหว่างร้อยละ 17-55 และมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 23

2. ประเทศที่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตมากกว่าร้อยละ 50 ภายในระยะเวลาสิบปี มีอยู่สองประเทศคือ ประเทศสเปน และโปรตุเกส

3. ค่าเฉลี่ยของอัตราการลดลงต่อปีเท่ากับร้อยละ 4 โดยประเทศโดยโปรตุเกสสามารถลดลงได้เฉลี่ยต่อปีร้อยละ 8.5 และสเปนลดลงได้ร้อยละ 8

4. เมื่อเปรียบเทียบปีล่าสุดคือ 2008-2009 พบว่าอัตราการลดลงเฉลี่ยร้อยละ 6.3 โดยประเทศลิทัวเนียมีอัตราการลดลงมากที่สุดในช่วงปีดังกล่าวร้อยละ 25.9 ในขณะที่ประเทศไอซ์แลนด์มีอัตราการเพิ่มต่อปีสูงที่สุดที่ร้อยละ 41.7

ตารางที่ 3.1 สถานการณ์อุบัติเหตุในทศวรรษที่ผ่านมาใน 33 ประเทศ

Road Fatalities								
Recent data				Long-term trends-Average annual change				
Country	2009	2008	Change 2009-2008	Change 2009-2000(3)	2000-2009(3)	1990-1999	1980-1989	1970-1979
Argentina	7,364	7,552	-2.50%	12%				
Australia	1,492	1,442	3.50%	-18%	-2.20%	-3.00%	-1.70%	-0.90%
Austria	633	679	-6.80%	-35%	-4.70%	-4.00%	-2.70%	-1.80%
Belgium	955	944	1.20%	-35%	-4.70%	-3.80%	-2.00%	-3.00%
Cambodia	1,717	1,638	4.80%	328%	17.50%			
Canada	2130	2,419	-11.90%	-27%	-3.40%	-3.10%	-2.80%	1.60%
Czech Republic	901	1,076	-16.30%	-39%	-5.40%	1.30%	-1.70%	-4.00%
Denmark	303	406	-25.40%	-39%	-5.40%	-2.30%	-0.30%	-5.40%
Finland	279	344	-18.90%	-30%	-3.80%	-4.40%	3.20%	-5.20%
France	4,273	4,275	-0.05%	-48%	-6.90%	-0.70%	-1.80%	-2.10%
Germany	4,152	4,477	-7.30%	-45%	-6.40%	-3.80%	-4.70%	-3.40%
Greece	1,456	1,553	-6.20%	-29%	-3.70%	0.40%	3.70%	3.40%
Hungary	822	996	-17.50%	-32%	-4.10%	-6.70%	3.20%	0.80%
Iceland	17	12	41.70%	-47%	-6.80%	-1.50%	1.30%	3.40%
Ireland	238	279	-14.70%	-43%	-6.00%	-1.60%	-2.20%	1.40%
Israel	314	412	-23.80%	-31%	-4.00%	1.20%	1.00%	0.80%
Italy	4,237	4,725	-10.30%	-40%	-5.50%	-0.70%	-3.10%	-2.30%
Japan	5,772	6,023	-4.20%	-45%	-6.30%	-3.70%	2.70%	-7.30%
Korea	5,838	5,870	-0.50%	-43%	-6.00%	-3.00%	9.40%	7.70%
Lithuania	370	499	-25.90%	-42%	-5.90%	-3.20%	2.90%	2.00%
Luxemburg	48	36	33.30%	-37%	-5.00%	-2.20%	-4.10%	-4.20%
Malaysia	6,745	6,527	3.30%	12%	1.20%			
Netherlands	644	677	-4.90%	-40%	-5.60%	-2.60%	-3.40%	-5.10%
New Zealand	384	365	5.20%	-17%	-2.00%	-3.90%	2.70%	-1.80%
Norway	212	255	-16.90%	-38%	-5.10%	-1.00%	0.60%	-2.70%
Poland	4,572	5,437	-15.90%	-27%	-3.50%	-0.90%	1.30%	5.90%
Portugal	840	885	-5.10%	-55%	-8.50%	-3.10%	0.50%	4.90%
Slovenia	171	214	-20.10%	-46%	-6.50%	-4.70%	-0.10%	1.90%
Spain	2,714	3,100	-12.50%	-53%	-8.00%	-4.90%	4.10%	2.40%
Sweden	358	397	-9.80%	-39%	-5.40%	-3.10%	0.70%	-3.80%
Switzerland	349	357	-2.20%	-41%	-5.70%	-5.00%	-3.30%	-3.20%
United Kingdom	2,337	2645	-11.60%	-35%	-4.60%	-4.50%	-1.20%	-1.70%
United States	33,808	37,423	-9.70%	-19%	-2.40%	-0.70%	-1.30%	-0.30%

ที่มา IRTAD ที่ www.irtad.net

สำหรับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์พบว่า

1. ปัญหาของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ยังคงมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ โดยพบว่า มีทั้งที่เพิ่มขึ้นและลดลง โดยมี 12 ประเทศที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของการเสียชีวิตในกลุ่มรถจักรยานยนต์ในช่วง ทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีช่วงการเพิ่มตั้งแต่ร้อยละ 12-200 ในขณะที่ประเทศที่สามารถลดการสูญเสียดังกล่าว ได้สามารถจะลดอัตราการเสียชีวิตดังกล่าวลงได้ตั้งแต่ร้อยละ 1.7- 31
2. สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงปี 2008-2009 พบว่ามีอัตราการเพิ่มในหนึ่งปีอยู่ในช่วง ร้อยละ 1.5-200 และมีอัตราการลดอยู่ในช่วงร้อยละ 0.4-32.5
3. มีประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มในกลุ่มรถจักรยานยนต์ แต่ลดในภาพรวมทั้งสิ้น 12 ประเทศ
4. มี 16 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงทั้งสองกลุ่ม

ตารางที่ 3.2 สถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในทศวรรษที่ผ่านมาใน 30 ประเทศ

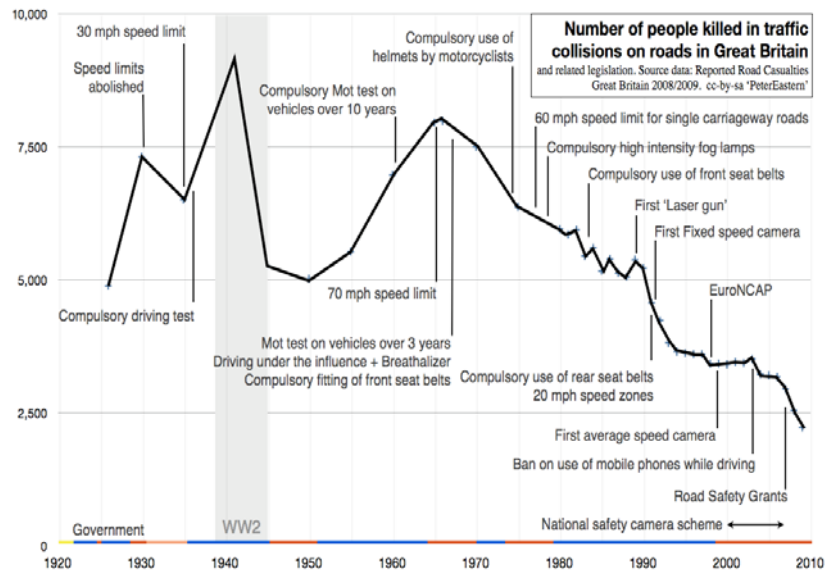
Motorcycle fatalities					All fatalities
	2009	2008	2008-2009	2000-2009	2000-2009
Australia	224	245	-8.60%	17%	-18%
Austria	87	91	-4.40%	-22%	-35%
Belgium	-	108	-	-9%	-36%
Canada	-	211	-	27%	-17%
Czech Republic	90	121	-25.60%	-10%	-39%
Denmark	27	40	-32.50%	13%	-39%
Finland	27	33	-18.20%	170%	-30%
France	888	795	11.70%	-6.20%	-48%
Germany	650	656	-0.90%	-31%	-45%
Great Britain	456	474	-3.80%	-23%	-35%
Greece	405	394	2.80%	-1.70%	-29%
Hungary	73	91	-19.80%	40%	-32%
Iceland	3	1	200%	200%	-47%
Ireland	27	29	-6.90%	-31%	-42%
Israel	33	44	-25%	-13%	-31%
Italy	1,037	1,086	-4.50%	35%	-40%
Japan	577	637	-9.40%	-36%	-45%
Korea	737	740	-0.40%	-40%	-43%
Luxemburg	7	9	-22.20%	-13%	-37%
Malaysia	4,067	3,898	4.30%	16%	12%
Netherlands	68	67	1.50%	-24%	-40%
New Zealand	47	49	-4.10%	57%	-17%
Norway	27	32	-15.60%	-33%	-38%
Poland	290	262	10.70%	63%	-27%
Portugal	116	116	0%	-45%	-55%
Slovenia	28	38	-26.30%	47%	-46%
Spain	438	495	-11.50%	12%	-53%
Sweden	47	51	-7.80%	21%	-39%
Switzerland	78	83	-6.00%	-15%	-41%
United States	4,462	5,312	-16.00%	56%	-19%

ที่มา IRTAD ที่ www.irtad.net

3.4 สรุปบทเรียนการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศ

จากการทบทวนการพัฒนาการจัดการด้านความปลอดภัยในต่างประเทศมีตัวอย่างของประเทศดังต่อไปนี้คือ ประเทศอังกฤษ ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศสเปน

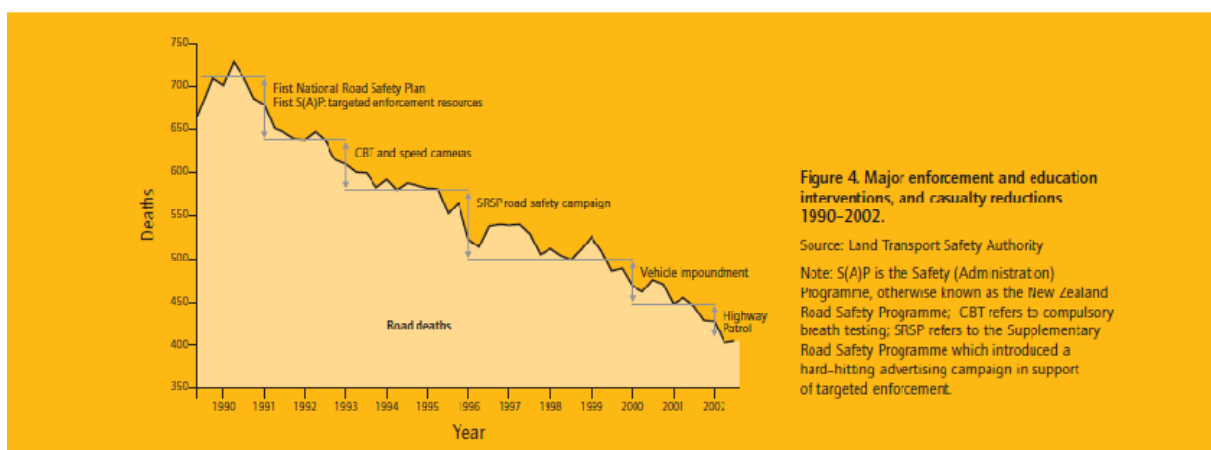
3.4.1 บทเรียนประเทศอังกฤษ



ภาพที่ 3.3 บทเรียนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศอังกฤษ

จากภาพชี้ให้เห็นว่าประเทศอังกฤษมีการอัตราการลดลงของผู้เสียชีวิตประมาณร้อยละ 50 เกิดขึ้นสองครั้งถ้าไม่นับช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 คือช่วงประมาณปี ค.ศ. 1966-1991 ลดลงจาก 8,000 เหลือ 4,000 คน และในช่วงที่ 2 อยู่ระหว่างปี 1990-2007 ลดลงจาก 5,000 เหลือ 2,500 คน โดยจะเห็นได้ว่ามาตรการที่ได้ผลคือการกำหนดขีดจำกัดความเร็ว การบังคับใช้กฎหมายความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัย

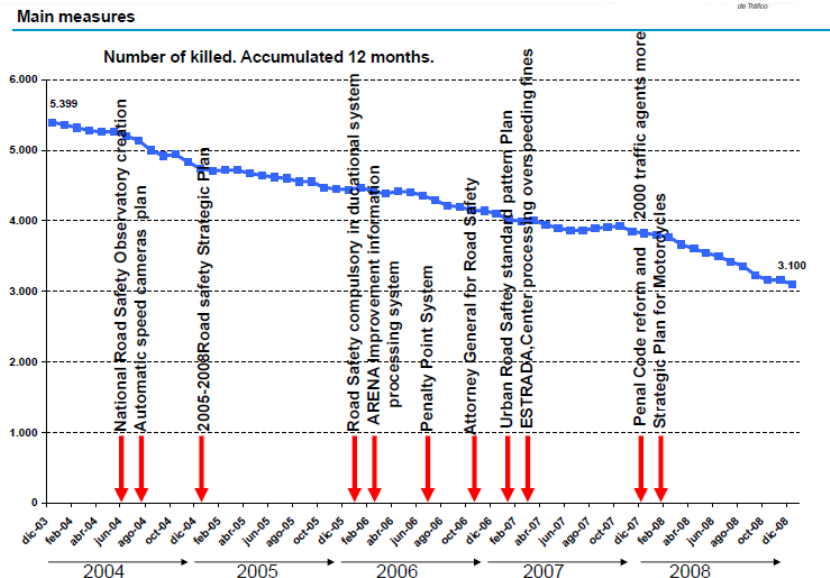
3.4.2 ประเทศนิวซีแลนด์



ภาพที่ 3.4 บทเรียนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศนิวซีแลนด์

สำหรับประเทศนิวซีแลนด์ในช่วงปี ค.ศ. 1990-2002 สามารถลดการเสียชีวิตลงได้จากประมาณ 730 เป็น 400 คนหรือประมาณร้อยละ 45 โดยเน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบมีเป้าหมาย (Targeted Enforcement Resources) การตรวจวัดแอลกอฮอล์ (Compulsory Breath Testing, CBT) การใช้ปืนตรวจจับความเร็ว การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การยึดรถเก่าและไม่ปลอดภัย และการจัดรถสายตรวจบนถนนทางหลวง

ประเทศสเปน



ภาพที่ 3.5 บทเรียนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศสเปน

สำหรับประเทศสเปนสามารถลดอัตราการเสียชีวิตในช่วงปี ค.ศ. 2004-2008 ลงได้จาก 5,399 เป็น 3,100 หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 43 ใน 5 ปี โดยมีมาตรการที่สำคัญคือ การจัดตั้งระบบเฝ้าระวังด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ การจัดทำแผนป็นตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ การกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่ต้องสอนในระบบการศึกษา การกำหนดให้มีระบบตัดแตร การจัดตั้งอัยการด้านความปลอดภัยทางถนน การจัดตั้งระบบสนับสนุนการเปรียบเทียบปรับความเร็ว การปฏิรูปกฎหมายและการลงโทษ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์รถจักรยานยนต์

3.5 บทสรุปการทบทวนวรรณกรรมในต่างประเทศ

จากการทบทวนมีข้อสรุปที่สำคัญเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาจัดทำแผนที่น่าสนใจทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนดังต่อไปนี้

1. ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ส่งผลต่อสุขภาพของมนุษย์และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นหากไม่มีการดำเนินการใด
2. แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก (Global Plan for Decade of Action) ได้กำหนดแนวทาง 5 เสาหลักเป็นแนวทางหลักในการจัดการปัญหา
3. การจัดทำแผนของทุกประเทศมีการกำหนดเป้าหมายการเสียชีวิตที่ต้องทำให้ได้ในช่วงเวลาของแผน
4. หลายประเทศใช้แนวทางของ Vision Zero ของประเทศสวีเดน หรือ Safe System ของประเทศออสเตรเลีย เป็นแนวทางหลักในการกำหนดมาตรการ

5. การกำหนดตัวชี้วัดมีการกำหนดตัวชี้วัดในหลายระดับทั้งในระดับเป้าหมายสูงสุด เป้าหมายระดับกลาง และระดับกิจกรรม
- สำหรับการกำหนดตัวชี้วัดมีไว้เพื่อประโยชน์ดังต่อไปนี้
1. เพื่อใช้กำหนดเป้าประสงค์ (Goal)
 2. เพื่อเชื่อมโยงเป้าไปสู่การปฏิบัติ
 3. เพื่อการจัดสรรทรัพยากร
 4. เพื่อการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้า
 5. เพื่อใช้ในการสื่อสารสร้างความเข้าใจถึง ลำดับความสำคัญ ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ และคุณค่าต่อสังคมที่จะได้รับจากมาตรการเพื่อความปลอดภัย
6. การกำหนดเป้าหมายที่จะลดการอัตราการตายลงให้ได้ครึ่งหนึ่งใน 10 ปี เป็นเป้าหมายที่ท้าทาย แต่ก็สามารถดำเนินการได้ อย่างเช่นในประเทศสเปน โปรตุเกส และฝรั่งเศส สามารถทำได้หรือเกือบได้ในทศวรรษที่ผ่านมา
7. ในแต่ละประเทศมีรูปแบบมาตรการดำเนินการที่เหมือนกันและต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะปัญหา มาตรการที่มีอยู่เดิม และความพร้อมในการดำเนินงาน

บทที่ 4

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน

แนวทางที่สำคัญด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้ถูกทบทวนและนำมาสรุปไว้ใน 4 เรื่อง คือ ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย วัฒนธรรมความปลอดภัย การจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติเชิงอุปสงค์และอุปทาน สุดท้ายคือทฤษฎีการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมซึ่งนำแนวทางทั้ง 3 เรื่อง กับแนวทางของ 5 เสาหลักมาผนวกรวมกันเพื่อสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

4.1 ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)

ภาพที่ 4.1 พลวัตรของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรง

หลักการที่สำคัญของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

1. **ข้อจำกัดในสมรรถนะของมนุษย์ (The Limits of Human Performance)** มนุษย์ย่อมทำให้เกิดความผิดพลาดได้ เราควรยอมรับถึงข้อจำกัดของความสามารถของมนุษย์ในส่วนนี้ การจัดการด้านความปลอดภัยที่ผ่านมาให้ความสนใจกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เช่น เมาแล้วขับ การขับรถเร็ว การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งยังเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไป แต่การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาของระบบความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม ผู้ขับขี่ย่อมเกิดความผิดพลาดได้ไม่ว่าจะเป็นการเสียสมาธิ การตัดสินใจแข่งทั้งที่มีระยะไม่เพียงพอ การรักษารถให้อยู่ในช่องจราจรในขณะเลี้ยว สิ่งสำคัญคือต้องยอมรับว่าความผิดพลาดของมนุษย์ยังคงเกิดขึ้นได้บนท้องถนน

2. **ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ในการตอบสนองแรงกระทำที่รุนแรง (The Limits of Human Tolerance to Violent Forces)** ในการชนแต่ละครั้งร่างกายมนุษย์สามารถทนต่อแรงที่มากระทำได้ระดับหนึ่งเท่านั้นก่อนที่จะถึงระดับที่ทำให้บาดเจ็บ ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยแสวงหาแนวทางในการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนซึ่งทำให้แรงที่มากระทำต่อร่างกายมนุษย์จากแบบแผนการชนที่ทราบได้ล่วงหน้าอยู่ในเกณฑ์ที่ร่างกายมนุษย์สามารถรับได้ นั่นหมายถึงความสามารถของยานพาหนะในการป้องกันผู้โดยสารจากแรงที่กระทำเกินจากขีดความสามารถที่มนุษย์จะรับได้ในแบบแผนการชนที่เกิดขึ้นทั่ว ๆ ไป ในขณะเดียวกันผู้ที่ได้รับบาดเจ็บบนถนนจะต้องทราบและคำนึงถึงแรงที่มากระทำจากความเร็วขณะชนในรูปแบบ

ดังกล่าว นอกจากการป้องกันรถและผู้โดยสารในรถแล้วกลุ่มที่มีความเปราะบางต่อแรงกระทำที่ไม่ได้รับการป้องกันอย่างเช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน ต้องได้รับความสนใจเป็นพิเศษ

3. ความรับผิดชอบร่วมกัน (Shared Responsibility) ที่ผ่านมามีความรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยได้ถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ใช้รถใช้ถนน ในระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทุกคนมีส่วนในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น การใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขับซิ่งเมื่อร่างกายไม่พร้อม และการเลือกซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลระบบให้ปลอดภัยมีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน ออกแบบ และดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบยังคงมีความปลอดภัย

4. ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Forgiving Road System) ถนนควรได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัยติดตั้งอยู่ในระบบเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เสียชีวิต เมื่อเกิดการชนขึ้น ในความเป็นจริงแล้วถนน คือ ภาพฉายที่ชี้ให้เห็นถึงกฎของธรรมชาติของการเคลื่อนไหวของวัตถุและพลวัตที่เกิดขึ้นระหว่างแรงกระทำของคนกับยานพาหนะ ผู้ขับซึ่งต้องขับอย่างปลอดภัยแต่เมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้นระบบต้องยอมให้เกิดความผิดพลาดในขณะที่ความปลอดภัย การป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง การเสียชีวิต ยังคงมีอยู่

5. การส่งเสริมการใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะ (Increased Use of Public Transport) รถโดยสารและรถไฟปลอดภัยกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หากคนขับหรือผู้โดยสารจักรยานยนต์บนถนนน้อยลงจำนวนการบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตก็จะลดลงไปด้วย นอกจากนี้การส่งเสริมการใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะยังมีส่วนช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด การปล่อยก๊าซเสีย และสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนดังแสดงในรูปภาพที่ 4.6 ความสัมพันธ์เชิงนโยบายตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

ดังนั้น การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการ 4 ด้าน คือ

1. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

- ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร
- สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ที่มีความตระหนักถึงการขับซิ่งในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับซิ่งให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
- มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

2. ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ดังนี้

- การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น
- จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

3. **ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)** สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้ โดย

- ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว
- กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะและตามสมรรถนะจริงของผู้ขับขี่

4. **ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)** เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะโดย

- ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า
- สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย
- กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะรวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

4.2 วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Safety Culture)

สำหรับวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวมโดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนน และหน่วยงานองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด มาตรการพื้นฐานเช่นการให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริงที่สำคัญนั้นคือการได้รับการยอมรับและเห็นซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง (Expected Outcome) ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิตโดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วย หรือปฏิเสธการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านั้น การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วนที่จะยอมรับในคุณค่าเสียก่อน ไม่เช่นนั้นผู้ปฏิบัติก็จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ได้แก่

- การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แต่ละหน่วยมีกำแพงเป็นของตนเอง ขาดการแสวงหาแนวทางเพื่อเดินไปสู่เป้าหมายร่วมของการสร้างสุขภาวะที่ดีสำหรับทุกคน
- ความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิมๆ ซึ่งสามารถคาดหวังผลระยะสั้นได้ดีกว่า แต่ไม่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมได้
- การขาดความเข้าใจในนิยามที่แท้จริงของวัฒนธรรมความปลอดภัย
- ขาดทิศทางการวิจัย และองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรม

แนวทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน สามารถสรุปได้ดังนี้

- การท้าทายสมมติฐานที่มีอยู่ของสังคม ด้วยการถกเถียงให้เห็นถึงแก่นของคุณค่าที่ควรจะมีอยู่ในสังคมและการจัดลำดับความสำคัญของคุณค่าเหล่านั้นขึ้นมาใหม่ เช่น เลือกลดความเร็ว ไม่ใช่สะดวก
- การยอมรับการมีอยู่ของสภาพแวดล้อมหรือบริบททางสังคมที่แตกต่างที่ดำรงอยู่จริง พื้นฐานการจัดการที่สำคัญคือการยอมรับว่าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนแทรกซึมเข้าไปในทุกระดับ ทุกภาคส่วน ทุกสาขาอาชีพ และทุกกลุ่มคน ชนชั้น การออกแบบมาตรการ การให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ และการตัดสินใจในระดับนโยบาย

ต้องสะท้อนภาพการจัดการของมุมมองเชิงระบบ และสามารถทำงานหรือปรับเปลี่ยนให้เข้ากันได้ในทุกสภาพแวดล้อม คนขับรถเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบสังคมที่ประกอบด้วย ครอบครัว ที่ทำงาน ชุมชนที่อยู่อาศัย วัฒนธรรมย่อย และความเชื่อ มาตรการใดๆจึงต้องถูกออกแบบให้สามารถแทรกเข้าไปอยู่ในระบบสังคมเหล่านี้ให้ได้ทั้งหมด

- การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมมีพลวัตรในตัวของมันเองที่ต้องอาศัยเวลา การคาดหวังที่จะให้เกิดการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมอย่างทันทีทันใดเป็นสิ่งที่ขาดซึ่งประสิทธิภาพและไม่คุ้มค่า หน่วยงานซึ่งมีภารกิจด้านการสร้างการเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมจำเป็นจะต้องมีวิสัยทัศน์และการทำงานที่ต่อเนื่อง ยั่งยืน และยอมรับการขาดผลลัพธ์ที่จับต้องได้ในระยะสั้น แต่มีเป้าหมายการทำงานในระยะยาว
- การสร้างโลกทัศน์ร่วมกันของสังคมสุขภาวะโดยที่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการเติบโตไปสู่ชุมชนที่มีพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาวะและเป็นชุมชนที่น่าอยู่ (Healthy Behavior and Livable Community)
- ต้องทำงานให้สอดคล้องกับพลวัตรและไม่อยู่นิ่ง การเปลี่ยนแปลงของวัฒนธรรมนั้นเกิดขึ้นรวดเร็วมากขึ้นกับสภาพแวดล้อมและบรรทัดฐานของสังคม การทำงานจึงต้องมีการปรับตัวให้ทันทั้งด้านของสมมติฐาน กลยุทธ์การทำงาน ตามข้อมูลที่ได้รับมา
- ต้องมีการออกแบบกลยุทธ์ที่สามารถดำเนินการได้ตามสภาพแวดล้อมจริงและความต้องการของกลุ่มคน ชุมชน บุคคล องค์กร วัฒนธรรมย่อย ความเชื่อของท้องถิ่น
- การเปลี่ยนผ่านทางวัฒนธรรมต้องการการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากภายในมากกว่า การสั่งการจากภายนอก การเปลี่ยนผ่านเกิดจากการปรับตัวร่วมกันของชุมชนด้วยการย่นมองปัญหาอย่างจริงจังและเดินหน้าสู่การแก้ปัญหาร่วมกันของคนภายในกลุ่ม
- ต้องมีการสร้างผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลง ที่สามารถเข้าใจถึงความจำเป็นต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่วัฒนธรรมใหม่และความเข้าใจต่อสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ผู้นำเหล่านี้คือบุคคลสำคัญที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการทำงานร่วมกับชุมชน ประชาคม ในการสร้างแนวทางการเปลี่ยนผ่านอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายใต้การยอมรับร่วมกันของทุกภาคส่วน

4.3 การจัดการด้านความปลอดภัยจากมิติของอุปสงค์และอุปทาน

ภาพที่ 4.2 มุมมองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในมิติของความเสี่ยงของการชนและความเสี่ยงของระบบขนส่ง

ภาพที่ 4.2 ชี้ให้เห็นถึงโครงสร้างความสัมพันธ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนกับเป้าหมายเชิงนโยบายด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกัน การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 มิติ คือ มิติการจัดการการคละกันของกระแสจราจรหรือการจัดการด้านอุปทาน (Supply Side Management) และมิติการจัดการปริมาณการจราจรในถนน หรือการจัดการด้านอุปสงค์ (Demand Side Management)

ในมิติแรกเมื่อเกิดการคละกันของกระแสจราจรก็จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการชนและความเสี่ยงต่อการสูญเสียอันเนื่องมาจากแรงกระทำที่รุนแรง สำหรับเหตุปัจจัยหลักของความเสี่ยงดังกล่าวประกอบด้วย 3 ด้าน คือ

1. พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของมนุษย์ (Human Behaviors to Road Use)
2. ข้อจำกัดด้านสมรรถนะการขับขี้อย่างปลอดภัย (Human Limitations to Safe Driving)
3. ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ต่อแรงกระทำจากการชน (Human Tolerances to Crash Force)

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนดังกล่าวแล้ว ปัจจัยที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนก็คือความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน (Human Need to Travel) ซึ่งเป็นตัวกำหนดปริมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นบนถนนเส้นนั้น การจัดการด้านผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และการพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพในการขนคนและสินค้า เป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุที่มุ่งเน้นการลดความจำเป็นการเดินทาง หรือการมุ่งเน้นการขนคนหรือสินค้าในจำนวนมาก เพื่อลดจำนวนยานพาหนะที่จำเป็นต้องเข้ามาใช้ถนนก็เป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุอีกแนวทางหนึ่ง ซึ่งแนวทางดังกล่าวมีความเชื่อมโยงไม่เพียงแต่กับนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน แต่ยังมีความเกี่ยวข้องกับนโยบายด้านพลังงาน ด้านการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การกำหนดนโยบายดังกล่าวจะมีผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบ ต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนน และจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบ และเสนอแนวทางที่จะส่งเสริมให้นโยบายเหล่านั้นเข้ามามีส่วนในการสนับสนุนแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ สำหรับการจัดการด้านระบบขนส่งสาธารณะ และการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการจัดการด้านผังเมืองจะได้กล่าวโดยละเอียด ดังนี้

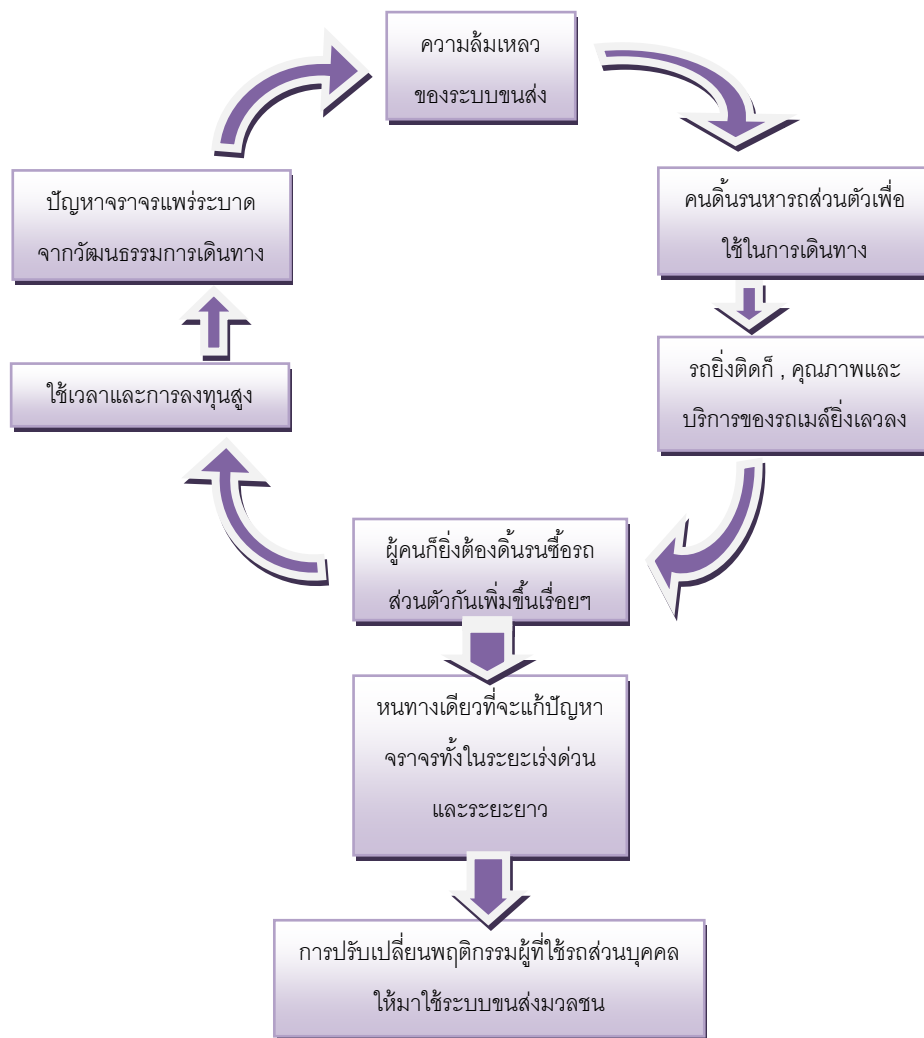
4.3.1 แนวคิดเรื่องระบบขนส่งสาธารณะ

จากแนวทางการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ ซึ่งให้เห็นว่าหากปัญหาจราจรที่จะได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้นยังคงมีแนวทางการแก้ปัญหาที่ยังคงดำเนินไปอย่างในปัจจุบัน จะทำให้ปัญหาขยายตัว สะสม ซับซ้อนและยุ่งเหยิงมากขึ้นไปเรื่อยๆ เป็นปมที่พันกันและรัดแน่นจนไม่อาจจะแก้ไขได้ในอนาคต ซึ่งปมของปัญหาจราจร มีอยู่ 4 ประเด็นหลัก คือ

- 1) ทำอย่างไรจึงจะมีระบบขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพและครอบคลุมพื้นที่
- 2) ทำอย่างไรจึงจะเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางของคนกรุงเทพฯ ที่มีค่านิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง และรถยนต์กลายเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำเนินชีวิตของคนกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน
- 3) จะหาเม็ดเงินมาจากที่ใดให้มากพอที่จะแก้ปัญหาจราจรทั้งระบบได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 4) รูปแบบองค์กรอย่างไรที่จะมีศักยภาพในการแก้ปัญหาจราจรได้อย่างเบ็ดเสร็จ

ซึ่งปัญหาดังกล่าวย่อมส่งผลโดยตรงต่อปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งต้องการการแก้ปัญหาด้วยวิสัยทัศน์อันยาวไกล และใส่ใจต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ให้เกิดการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนให้เท่าทันกับการเจริญเติบโตของบ้านเมือง ซึ่งจะเป็นแนวทางที่สามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรเกิดขึ้น และค่อยๆ ก่อตัวสะสมปัญหาเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

เป็นที่ยอมรับกันว่าเมืองใหญ่ ๆ ที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จะต้องจัดเตรียมและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อรองรับการเดินทางของผู้คนก่อนที่จะเกิดปัญหาจราจร หากการจราจรเกิดภาวะวิกฤติเสียแล้ว การหวนกลับมาพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อแก้ปัญหา จึงเป็นเรื่องยากที่จะประสบความสำเร็จ ดังเช่นที่เมืองลอสแอนเจลิส มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และกรุงเทพฯ ของเรา โดยมีอุปสรรคจากวัฏจักรอันชั่วร้ายที่ก่อตัวขึ้นมาแล้ว หนทางเดียวที่จะทำลายวัฏจักรดังกล่าวคือ ดึงรถเมล์ออกมาจากวัฏจักรแล้วพัฒนาให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน สำหรับในกรุงเทพฯ อาจจำเป็นต้องใช้ระบบโซนนิ่งเป็นมาตรการสนับสนุน เพื่อให้การพัฒนา รถเมล์ประสบความสำเร็จในช่วงของการแก้ปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วน โดยการปรับปรุงรถเมล์โดยสารให้ถึงพร้อมทั้งคุณภาพ ปริมาณ ความปลอดภัย ไปได้รวดเร็ว และขั้นตอนต่อไปต้องเร่งสร้างเครือข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินให้เป็นระบบขนส่งมวลชนเสริม เพื่อรองรับการแก้ปัญหาในระยะยาว เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นเมืองใหญ่ที่มีประชากรมาก ในอนาคตจึงจำเป็นต้องมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อขนส่งผู้โดยสารจำนวนมากๆ ด้วยความรวดเร็ว และรถเมล์โดยสารจะเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก ที่รับส่งผู้โดยสารไปสู่จุดหมายปลายทาง ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า ขั้นตอนการพัฒนาปรับปรุงรถเมล์โดยสารให้เป็นที่ยอมรับของประชาชนที่ขับชีรสส่วนบุคคล เป็นจุดหักเปลี่ยนที่สำคัญยิ่ง หากมองข้ามจุดนี้การแก้ปัญหาจราจรในระยะสั้นก็จะล้มเหลว และจะส่งผลกระทบไปถึงแผนการแก้ปัญหาในระยะยาว



ภาพที่ 4.3 วัฏจักรความชั่วร้าย (vicious cycle) ของการจราจร

เมืองใหญ่ที่มีประชากรหนาแน่นในอาระยะประเทศ ประชาชนส่วนใหญ่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทาง เนื่องจากรัฐบาลของเขา ได้เตรียมการและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อรองรับความเจริญของบ้านเมือง ซึ่งต่างจากเมืองใหญ่ในประเทศด้อยพัฒนา ที่ระบบขนส่งมวลชนมักจะถูกกละเลย และประชาชนถูกทอดทิ้งให้เดินทางวิธีการเดินทางกันเอง ในท้องถนนจะเต็มไปด้วยรถคันเล็กคันน้อย ทั้งที่เป็นรถส่วนตัวและรถบริการสาธารณะ แengแย่งกันใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด สับสนอลหม่าน และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สถิติการบาดเจ็บล้มตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าในประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างไรก็ตามก็ยังไม่สายเกินไปที่เราจะคิดแก้ไข และปรับปรุงระบบการเดินทางในกรุงเทพฯเสียใหม่ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีกว่าของประชาชน

การลงทุนเมกะโปรเจกต์โดยไม่ให้หนี้สาธารณะเกินกำลังจีดีพีของประเทศตามแนวทางพระราชดำริเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ก่อนอื่นต้องยอมรับว่าการจะแก้ปัญหาสภาพจราจรได้ ต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน คือ มีคุณภาพและครอบคลุมพื้นที่ซึ่งนับเป็นการป้องกันอุบัติเหตุด้วยหลักทางด้านวิศวกรรม โดยปรับปรุงคุณภาพระบบขนส่งมวลชนที่เรามีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่

1) รถเมล์ มีปัญหาหลักในเรื่องคุณภาพของการบริการ แต่เป็นระบบขนส่งมวลชนที่สามารถครอบคลุมพื้นที่ได้กว้างกว่า ไกลที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของประชาชนมากที่สุด

2) รถไฟฟ้า บีทีเอส คุณภาพดีมาก แต่การครอบคลุมพื้นที่ยังน้อยมาก และที่เป็นปัญหามากที่สุดคือ แนวรางและสถานี ที่สร้างบนใจกลางถนนที่มีอาคารอยู่สองข้างทางในบริเวณกรุงเทพฯ ชั้นใน ก่อให้เกิดปัญหามลพิษในอากาศ ปัญหาเสียงลบกวน และทำลายสภาพภูมิทัศน์ของเมือง

3) รถไฟฟ้าใต้ดิน คุณภาพดีมากเช่นกัน แต่ปัญหาคือไม่ครอบคลุมพื้นที่ ฉะนั้นทำอย่างไรที่จะสามารถเร่งการสร้างแนวราง ให้ทันกับการเจริญเติบโตของเมืองที่ขยายออกไปเรื่อยๆ ทุกๆ วัน

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาการขนส่งสาธารณะในแต่ละด้าน

1) เนื่องจากบ้านพักอาศัยของประชาชนส่วนใหญ่อยู่บริเวณชานเมืองและเขตปริมณฑล โดยมีการสร้างไปตามแนวถนนสายหลักและถนนสายรองเข้าสู่ตรอกซอย ดังนั้นระบบขนส่งมวลชนแรกที่จะสนองความต้องการของประชาชนได้มากที่สุดคือ รถเมล์โดยสาร และการพัฒนารถเมล์ให้มีคุณภาพและครอบคลุมพื้นที่ เป็นเรื่องไม่ยากและใช้งบประมาณไม่มากนัก

2) รถไฟฟ้าใต้ดิน ยังคงเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพที่สุดสำหรับเมืองใหญ่ที่มีประชากรมาก แนวคิดในการสร้างเส้นทางมีอยู่ 2 รูปแบบ คือ

- ใช้รถไฟฟ้าใต้ดินเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักเพียงอย่างเดียว ระยะระหว่างสถานีจะสั้นและถี่ ทำให้อัตราการสร้างเส้นทางเข้ามา และยากที่จะประสบความสำเร็จ เนื่องจากงบลงทุนในการก่อสร้างให้ครอบคลุมพื้นที่สูงมากเกินกำลังเศรษฐกิจ (จีดีพี) ของประเทศ และเกินกำลังของประชาชนที่จะใช้บริการได้เป็นประจำทุกวันทำงาน
- ใช้รถไฟฟ้าใต้ดินเป็นระบบขนส่งมวลชนเสริม ขนคนจำนวนมากๆ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยมีระบบรถเมล์โดยสารเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก ที่สามารถให้บริการครอบคลุมทั่วพื้นที่ รับส่งผู้โดยสารไปสู่จุดหมายปลายทาง ด้วยแนวคิดนี้ ระยะระหว่างสถานีของรถไฟฟ้าใต้ดินจะไกลกว่า ทำให้สามารถสร้างแนวรางไปได้ไกลและรวดเร็ว เพราะไม่ต้องมาเสียเวลาในการสร้างสถานีมากๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ใช้งบประมาณและเวลาในการก่อสร้างมากที่สุด แนวคิดนี้น่าจะเป็นทางออกที่ดีสำหรับประเทศกำลังพัฒนา ที่ต้องการลงทุนโครงการขนส่งมวลชนระบบรางในการแก้ปัญหาจราจรของตนเอง โดยไม่ก่อหนี้สาธารณะเกินกำลังจีดีพีของประเทศ

วิสัยทัศน์ นโยบายด้านจราจรและขนส่งในระดับชาติ

1) แผนระยะที่หนึ่ง ใช้รถเมล์ในการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยพัฒนารถเมล์ให้มีคุณภาพ มีความปลอดภัย และไปได้รวดเร็วเหมือนรถไฟฟ้า สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ เด็กนักเรียนไม่ต้องตื่นแต่เช้ามีติดอีกต่อไป คนทำงานสามารถเข้าทำงานได้ตรงเวลา ค่าโดยสารราคาถูก กึ่งสวัสดิการ ประชาชนสามารถใช้บริการได้ทุกวันทำงานโดยไม่เดือดร้อน ใช้เวลาดำเนินการทั้งระบบประมาณ 2 ปี

2) แผนระยะที่สอง พัฒนาระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อขนส่งคนจำนวนมากๆ จากเขตปริมณฑลเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ซึ่งจะช่วยรองรับปริมาณการเดินทางของประชาชนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ใช้เวลาดำเนินการประมาณ 5 ปี

3) แผนระยะที่สาม พัฒนาระบบรถไฟฟ้าบนดิน ที่เชื่อมสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินในเขตปริมณฑลกับหัวเมืองรอง 4 แห่งรอบกรุงเทพฯ และส่งเสริมการจัดสร้างชุมชนที่อยู่อาศัยราคาถูกรายรอบสถานีรถไฟฟ้า (City on rail) เพื่อลดการสร้างที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางในระบบถนน ซึ่งจะช่วยลดการเดินทางโดยรถยนต์ และส่งผลให้การใช้พลังงานน้ำมันลดลง ใช้เวลาดำเนินการประมาณ 5 ปี

4) แผนระยะที่สี่ พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เชื่อมกรุงเทพฯ สยามบินนานาชาตีสวรรณภูมิ ทุกภาคของประเทศ และต่อเชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต เมื่อการเดินทางด้วยระบบรางมีความต่อเนื่องและสัมพันธ์กันทั่วประเทศแล้ว จะทำให้การเดินทางโดยรถยนต์ลดลง อุบัติเหตุจราจรจะลดลงตาม และการใช้พลังงานน้ำมันก็จะลดลงเช่นกัน

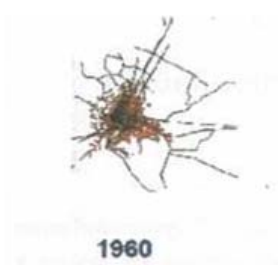
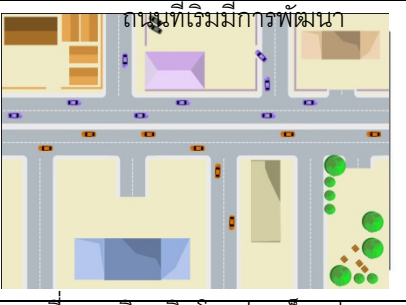
4.3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินกับการคมนาคม

การใช้ที่ดินแต่ละประเภทก่อให้เกิดการจราจรซึ่งมีลักษณะเฉพาะตัว ที่ดินย่านอุตสาหกรรม การผลิตและการพาณิชย์จะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าออกมาก ส่วนย่านร้านค้าหรือสำนักงาน จะมีรถสองล้อหรือรถที่ให้บริการเป็นส่วนใหญ่ ส่วนย่านที่พักอาศัยจะมีรถส่วนตัวและคนเดินเท้าการควบคุมการพัฒนาที่ดินข้างเคียงถนนที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ การปล่อยให้มีการพัฒนาที่ดินข้างถนนโดยมีการใช้ดินต่างประเภทปะปนกัน จะก่อให้เกิดความขัดแย้งกันของจราจรซึ่งมีลักษณะแตกต่างกันก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างความต้องการการเข้าหาที่ดินกับความต้องการการสัญจร จะมีการจราจรที่มีส่วนผสมหลากหลายตั้งแต่คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน คนขี่รถจักรยานยนต์ รถส่วนตัว รถโดยสารจนถึงรถบรรทุกขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดความขัดแย้งกันและรบกวนกันระหว่างการจราจรที่ช้าและการจราจรที่เร็ว ทำให้การสัญจรเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง การกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทให้อยู่ในตำแหน่งที่สัมพันธ์กันอย่างเหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญเช่นกัน หากกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินไม่เหมาะสม จะก่อให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรดังแสดงในภาพที่ 4.4 แสดงการกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินซึ่งไม่เหมาะสมโดยย่านที่พักอาศัยถูกแยกจากย่านสถานศึกษาและที่ทำงานโดยถนนสายหลัก ทำให้คนงานและนักเรียนต้องตัดข้ามถนนสายหลักโดยขาดการเชื่อมต่อของถนนสายย่อยมารองรับการกิจกรรมที่เกิดจากการเดินทางประกอบกิจกรรมของผู้คนในบริเวณใกล้เคียง



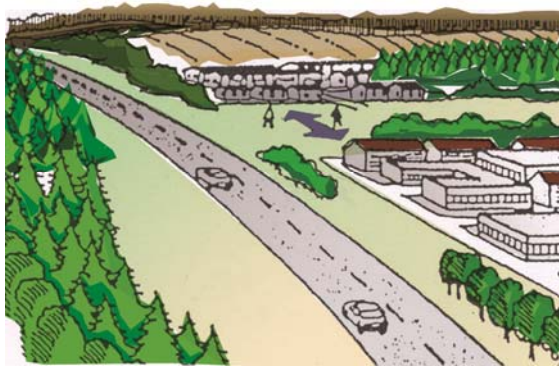
ภาพที่ 4.4 การกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสม

ตารางที่ 4.1 ผลกระทบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการจราจร

ปี พ.ศ.	การขยายตัวของเมือง	การพัฒนาทางถนน
พ.ศ. 2503	 1960	 ถนนที่เริ่มสร้าง
พ.ศ. 2513	 1970	
พ.ศ. 2523	 1980	 ถนนที่เริ่มมีการพัฒนา
พ.ศ. 2533	 1990	 ถนนที่เริ่มมีการพัฒนา

ถนนที่การเจริญเติบโตอย่างเต็มรูปแบบ

จากภาพที่ 4.5 แสดงการกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินที่เหมาะสม การพัฒนาที่ดินทั้งหมดอยู่ฝั่งเดียวกันของถนนสายหลัก ทำให้เกิดการเชื่อมต่อของพื้นที่โดยมีลำดับชั้นของถนนอย่างถูกต้องกล่าวคือ ผู้คนในชุมชนสามารถเดินทางประกอบกิจกรรมในพื้นที่ใกล้เคียงโดยใช้ถนนสายย่อยที่ใช้ความเร็วไม่มากนัก และสามารถมีการเชื่อมต่อสู่ถนนสายหลักในเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับเปลี่ยนความเร็ว โดยจะเห็นได้ว่าการสัญจรของรถยนต์ที่แล่นด้วยความเร็วสูงบนถนนสายหลักนั้น อาจจะเป็นอันตรายต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณชุมชนนั้นได้หากขาดถนนเชื่อมต่อคือถนนสายรองที่เหมาะสม



ภาพที่ 4.5 การกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินที่เหมาะสม

ดังนั้น ในการวางแผนโครงข่ายถนนต้องพิจารณาการวางแผนการใช้ที่ดินประกอบด้วย และในทางกลับกัน ในการวางแผนการใช้ที่ดินต้องพิจารณาการวางแผนโครงข่ายถนนประกอบด้วยเช่นกัน โดยควรกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินให้สัมพันธ์กับโครงข่ายถนนอย่างเหมาะสม และควรมีการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามที่วางแผนไว้ จากการศึกษของประเทศออสเตรเลียเมื่อปี ค.ศ. 2003 ได้มีการกำหนดตำแหน่งการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีหลักการดังนี้

1) การวางแผนการใช้ที่ดิน หลักการวางแผนการใช้ที่ดิน มีดังนี้

- วางแผนการใช้ที่ดินและบังคับให้เป็นตามที่วางแผน โดยแยกการใช้ที่ดินและการจราจรซึ่งไม่สอดคล้องกันและขัดแย้งกันออกจากกัน และพยายามลดความขัดแย้งระหว่างการสัญจรของรถยนต์และของคนเดินเท้าให้น้อยที่สุด
- ควบคุมการพัฒนาที่ดินที่จะเกิดขึ้นใหม่ ควบคุมการเข้าถึงที่ดินและควบคุมการจอดรถ โดยควรตรวจสอบผลกระทบด้านการจราจรและความปลอดภัย ก่อนที่จะอนุญาตให้มีการพัฒนาที่ดิน
- ควรวางแผนการใช้ที่ดินโดยให้มีการเดินทางน้อยที่สุด และลดการใช้รถส่วนตัวให้น้อยที่สุด โดยการกำหนดตำแหน่งร้านค้า ตลาด และโรงเรียนให้อยู่ภายในการเดินทางด้วยเท้าหรือจักรยานจากบ้านและให้เข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้ง่ายที่สุด การสัญจรด้วยวิธีเดินเท้า การขี่จักรยาน และใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จะช่วยลดการจราจรติดขัด และจะช่วยลดมลภาวะทางอากาศจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถจักรยานยนต์อีกด้วย
- ย่านที่พักอาศัยควรแยกจากย่านอุตสาหกรรมและย่านพาณิชย์
- กิจกรรมซึ่งก่อให้เกิดการจราจรจำนวนมาก ควรถูกกำหนดให้อยู่ข้างถนนซึ่งเหมาะสมกับกิจกรรมนั้น เช่น โรงเรียนประถมจะมีการเดินทางด้วยรถจักรยานและการเดินทางมาก ควรกำหนดตำแหน่งให้เข้าถึงโครงข่ายทางเท้าและทางจักรยานโดยตรง
- ย่านอุตสาหกรรมขนาดเบาและธุรกิจบริการอาจอยู่ใกล้กับย่านที่พักอาศัยได้ แต่ไม่ควรให้รถยนต์ที่เข้าออกย่านอุตสาหกรรมขนาดเบาและธุรกิจบริการ ผ่านเข้าไปในถนนในย่านที่พักอาศัย

2) การควบคุมการเข้าถึงที่ดิน หลักการควบคุมการเข้าถึงที่ดิน มีดังนี้

- บนถนนสายหลัก ควรเข้มงวดในการอนุญาตให้ที่ดินข้างเคียงเข้ามาต่อเชื่อมโดยตรง
- ควรจำกัดจำนวนการต่อเชื่อมโดยตรงกับถนนสายหลักจากที่ดินข้างเคียงให้น้อยที่สุด และถนนสายรองที่มาต่อเชื่อมสายหลักควรมาต่อเชื่อมเป็นสามแยกตัวที

- ไม่ควรอนุญาตให้มีการต่อเชื่อมจากที่ดินข้างเคียงในบริเวณที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น บริเวณใกล้ทางแยก หรือบริเวณทางโค้งซึ่งมองไม่เห็นดี
- การต่อเชื่อมกันของถนนควรต่อเชื่อมกับถนนซึ่งมีลำดับชั้นเท่ากันหรือสูงกว่าหรือต่ำกว่าไม่เกินหนึ่งลำดับ

3) การวางแผนเส้นทางผ่านย่านชุมชนที่มีอยู่เดิม ในการปรับปรุงถนนนอกเมืองที่มีอยู่เดิมให้ ยวดยานสามารถแล่นได้ด้วยความเร็วสูงขึ้น โดยที่แนวเส้นทางยังคงผ่านกลางชุมชนนอกเมือง จะก่อให้เกิด อันตรายต่อคนเดินเท้าหรือจราจรในท้องถิ่น

4.4 การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมที่ยั่งยืน

ภาพที่ 4.6 กรอบแนวคิดสำหรับแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

เพื่อให้ทิศทางการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสอดคล้องกับแนวทาง ขององค์การสหประชาชาติ แนวคิดสากลด้านการจัดการความปลอดภัยด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย และ สอดคล้องกับบริบทปัญหาของประเทศที่จำเป็นจะต้องมีการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย นอกจากนี้ เพื่อให้ทิศทางการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับนโยบายด้านอื่นๆ ที่สนับสนุน ให้เกิดการสัญจรที่ปลอดภัยทั้งในระดับชุมชนและในระดับประเทศ จำเป็นจะต้องมีการจัดวางแนวทางเพื่อเข้าไป จัดการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบใน 3 ระดับ หรือเรียกว่า Tri-Circle of Influence ประกอบด้วย

1. วงกลมเพื่อทำให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Influence)
2. วงกลมเพื่อทำให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture Influence)
3. วงกลมเพื่อทำให้เกิดทิศทางนโยบายที่มีผลกระทบเชิงบวกต่อนโยบายด้านความปลอดภัย (Road Safety Derived Policies Influence)

โดยแต่ละวงจะมีแนวทางในการดำเนินการที่สอดคล้องกับแนวทางพื้นฐานในแต่ละเรื่องที่ได้อธิบายในหัวข้อ ที่ผ่านมา แต่มีการจัดลำดับความสัมพันธ์ใหม่เพื่อให้เหมาะสม

สำหรับระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้น 4 ด้านหลักประกอบด้วย

1. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)
2. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
3. ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road)
4. การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ (Trauma Care)

วัฒนธรรมความปลอดภัยเน้นในเรื่องของ

1. การสร้างบรรยากาศเพื่อให้เกิดแนวความคิดสร้างสรรค์ใหม่ๆ สอดคล้องกับบริบทของวัฒนธรรมนั้นๆ เพื่อให้เกิดการนำเสนอและเรียนรู้ร่วมกัน (Creative Ideas)
 2. การพัฒนาภาวะผู้นำและเสริมสร้างศักยภาพในการทำงานในทุกๆ ระดับ (Leadership and Capability)
 3. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในกระบวนการยุติธรรมและนิติบัญญัติรวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย (Legislation and Enforcement)
 4. การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safe Road Use)
 5. การให้ความรู้และการพัฒนาระบบข้อมูล (Education and Information)
 6. การมีกระบวนการกลั่นกรองก่อนเข้าสู่ระบบที่มีประสิทธิภาพ (Admission to the System)
- เช่น ระบบใบขับขี่ ระบบสัมปทาน

สาระสำคัญของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

จากข้อมูลทั้งหมดสามารถนำมาวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม เพื่อกำหนดกรอบในการจัดทำแผนที่ที่เหมาะสม การกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ เป้าหมาย รวมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการทำงานในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

5.1 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม

จุดแข็ง

1. ประเทศไทยมีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการเพื่อกำหนดแนวทางในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงปี พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งวางยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้านในการทำงาน ซึ่งได้รับการนำไปดำเนินการในยุทธศาสตร์สำคัญ 2 เรื่องคือ การกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และการสร้างความเข้มแข็งให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีทดแทนมติคณะรัฐมนตรีที่มีอยู่เดิม
2. นอกจากแหล่งงบประมาณจากรัฐบาลแล้วประเทศไทยยังมีแหล่งงบประมาณอื่นๆ ที่สนับสนุนการทำงานในเรื่องความปลอดภัยทางถนน เช่น งบประมาณจาก กองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และมีการสนับสนุนโครงการจากภาคเอกชน อย่างเช่น โครงการประกวดหนังสือของบริษัทโตโยต้า โครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยจากบริษัทเอพีฮอนด้า โครงการรณรงค์ความปลอดภัยในสถานศึกษาของบริษัทกลุ่มเครื่องผู้ประสพภัย เป็นต้น
3. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ใน 3 หน่วยงานหลัก คือ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมไปถึงการกำหนดเป็นตัวชี้วัดในระดับจังหวัดด้วย

จุดอ่อน

1. ถึงแม้รัฐบาลกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ แต่ยังคงขาดการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับรู้ ตระหนัก และมีส่วนร่วม ในการผลักดันนโยบายอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแตกต่างกับนโยบายอื่นๆ เช่น นโยบายต่อต้านยาเสพติด นโยบายความยากจน นโยบายด้านการศึกษาที่ได้รับความสนใจอย่างต่อเนื่อง
2. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนให้ความสำคัญกับการลงทุนด้านการเพิ่มและพัฒนาบุคลากร การจัดหาครุภัณฑ์ และอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการทำงาน การเพิ่มงบประมาณอุดหนุนการทำงาน ในยุทธศาสตร์ที่ 4 ตลอดจนการสนับสนุนการทำงานในระดับพื้นที่ที่อยู่ใกล้ปัญหา โดยเน้นโครงการที่กำหนดให้ชุมชนมีส่วนร่วมในยุทธศาสตร์ที่ 5 แต่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณเพิ่มขึ้นน้อยมาก และยังมีข้อจำกัดด้านการจัดสรรงบประมาณลงไปยังพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานให้เกิดขึ้นตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้
3. ปัญหาที่สำคัญจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนคือการสร้างเจ้าภาพเพื่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างแท้จริง โดยในหลายยุทธศาสตร์ที่ไม่ได้รับการดำเนินการเนื่องจากหน่วยงานเจ้าภาพไม่ได้มีภารกิจโดยตรงในเรื่องดังกล่าว มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน หรือขาดกลไกสนับสนุนด้านงานวิชาการ เพื่อพัฒนาข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหา เช่น ยุทธศาสตร์ด้านนิติบัญญัติที่ไม่เพียงเกี่ยวข้องกับคณะกรรมการกฤษฎีกา ยังเกี่ยวข้องกับสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้ถึงแม้จะมีบทบาทในการทำงานแต่ก็ขาดกลไกการสนับสนุนด้านงบประมาณ บุคลากร ข้อมูล และงานวิจัยที่จำเป็น

4. การกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายผลงานการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการติดตามและประเมินผลโดยกำหนดให้หน่วยงานเหล่านั้นเป็นผู้จัดเก็บข้อมูลอาจส่งผลกระทบต่อความถูกต้องของข้อมูล

5. กลไกการบูรณาการด้านข้อมูล ติดตาม ประเมินผล ยังขาดความเข้มแข็ง

6. สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุยังคงเป็นปัญหาจากคนที่ยังขาดความตระหนักถึงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย การมีสำนึกรับผิดชอบต่อส่วนรวม

โอกาส

1. ประเทศไทยมีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการเพื่อกำหนดแนวทางในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงปี พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งวางยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้านในการทำงาน ซึ่งได้รับการนำไปดำเนินการในยุทธศาสตร์สำคัญ 2 เรื่องคือ การกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ และการสร้างความเข้มแข็งให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีทดแทนมติคณะรัฐมนตรีที่มีอยู่เดิม

2. ความปลอดภัยทางถนนไม่เพียงแต่เป็นวาระของประเทศ แต่ยังถูกกำหนดให้เป็นวาระสำคัญขององค์การสหประชาชาติ และมีมากกว่าหนึ่งร้อยประเทศที่ประกาศเจตนารมณ์ที่จะเข้าร่วม

ภัยคุกคาม

1. ความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายของรัฐบาลอาจส่งผลกระทบต่อเนื้อหาของนโยบายเรื่องความปลอดภัยทางถนนของประเทศ

2. หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนเช่น กระทรวงมหาดไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กรมควบคุมโรค ต่างก็มีการกิจหลายด้าน และภารกิจเหล่านั้นต่างก็เป็นภารกิจเร่งด่วน ยกตัวอย่างเช่น ภัยด้านความมั่นคง ภัยจากยาเสพติด ภัยจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก ปัญหาน้ำท่วม ดินถล่ม ภัยจากโรคติดต่อและโรคอุบัติใหม่ อาจก่อให้เกิดข้อจำกัดด้านการระดมทรัพยากรบุคคล งบประมาณ มาทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ต่อเนื่อง

3. สถานการณ์ด้านพลังงานที่มีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องอาจส่งผลให้ประชาชนหันไปใช้รูปแบบการเดินทางที่ประหยัดกว่าอย่างเช่นรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเมื่อเทียบกับรูปแบบการเดินทางประเภทอื่น ในขณะที่ยังขาดแนวทาง มาตรการที่ชัดเจนในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในเรื่องดังกล่าว

5.2 บทวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการจัดทำแผน

1. ความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีมูลค่าความสูญเสียสูงถึงกว่า 200,000 ล้านบาท หรือกว่า 2.5% ของ GDP ตามที่กรมทางหลวงและมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ได้มีการศึกษาไว้ เป็นสิ่งที่รัฐบาลและสังคมไทยควรจะต้องมีความตระหนักถึงความสูญเสียดังกล่าว และจะต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมกันในอันที่จะลดความสูญเสียดังกล่าว

2. การกำหนดเป้าหมายตามข้อเสนอของปฏิญญาอมสโค เป็นเป้าหมายที่ท้าทาย แต่มีความเป็นไปได้ที่จะบรรลุเป้าหมายดังกล่าว หากมีการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ซึ่งรัฐบาลจะต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิมที่ได้ดำเนินการอยู่แล้ว

3. แนวทาง 5 เส้าหลักเป็นแนวทางที่ได้รับการศึกษาและใช้งานจริงจนสามารถพิสูจน์ถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้ ประเทศไทยจึงควรยึดแนวทางดังกล่าวเป็นแนวทางหลักในการขับเคลื่อนใน ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน แต่อาจจะต้องมีการนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับสภาพ และบริบทของ ปัญหาในประเทศไทยซึ่งมีความอ่อนแอด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย

4. กลไกการขับเคลื่อนการทำงานที่มีอยู่มีข้อจำกัดหลายด้านที่ทำให้ไม่สามารถทำงานได้อย่าง ต่อเนื่องและครอบคลุม ทั้งในส่วนของกลไกการจัดการ กลไกด้านงบประมาณ กลไกการติดตามประเมินผล ที่จะเป็นจะต้องมีการทบทวนถึงรูปแบบการทำงานที่สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายที่ประเทศไทยได้ยึดถือ ตามปฏิญญามอสโก

5. ยุทธศาสตร์ที่สำคัญอย่างเช่นยุทธศาสตร์ด้านนิติบัญญัติ มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการทำงานในการบูรณาการการทำงาน การบังคับใช้กฎหมาย และการสร้างการมี ส่วนร่วมในระดับท้องถิ่นและชุมชน

6. การแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนอาจจะต้องพิจารณาไม่เพียงจำกัดแต่นโยบายเชิง ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกันการบาดเจ็บ ซึ่งเป็นการจัดการด้านอุปทาน (Supply Side Management) แต่จะเป็นจะต้องพิจารณานโยบายที่เกี่ยวข้องในด้านการจัดการจราจร ขนส่ง นโยบายด้าน พลังงาน นโยบายด้านการจัดการเมือง นโยบายด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ รูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น ใช้พลังงานน้อย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดต้นทุนการขนส่ง เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบขนส่งทางราง ซึ่งจะเป็นการจัดการเพื่อลดความเสี่ยงการ เดินทางในภาคอุปสงค์ (Demand Side Management)

5.3 วิสัยทัศน์

ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล
Achieving the Standard of Safe Journeys “Together”

5.4 พันธกิจ

1. สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติของนโยบายรัฐ
2. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นรากฐานของสังคมไทย
3. ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสียของประชาชนไทย

5.5 เป้าประสงค์

1. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบที่ตอบสนองต่อการจัดการเพื่อบรรลุเป้าหมายในทศวรรษแห่งความ ปลอดภัย
2. มีแนวทางเป้าหมาย ตัวชี้วัด กลไกการกำกับติดตาม ทั้งในระยะสั้น กลาง ยาว ที่สร้างความสมดุลย์ใน การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
3. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าภาพในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในทุกภาคส่วน และในทุกระดับ

5.6 เป้าหมายเชิงนโยบาย

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 โดยกำหนดเป้าหมายในปี 2554 ไว้ที่ 15.16 ปี 2555 ไว้ที่ 14.15

5.7 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์

สำหรับประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนที่นำทางควรกำหนดให้เป็นไปตามแนวทางสากลซึ่งใช้แนวทางของ 5 เสาหลัก และกำหนดเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ให้ครอบคลุมแนวทาง 8 ประเด็นของรัฐบาล



ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการ

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เพื่อผลักดันให้นโยบายความปลอดภัยทางถนนได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน
- เพื่อให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบอย่างมีประสิทธิภาพบนพื้นฐานขององค์ความรู้และหลักฐานเชิงประจักษ์

กลยุทธ์

- ผลักดันให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระหลักของประเทศเพื่อให้เกิดการทำงานที่ต่อเนื่อง
- กำหนดเป้าหมาย แผนงาน และกลไกการทำงานที่เน้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน
- เพิ่มศักยภาพการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศทั้งในด้านทรัพยากรบุคคลงบประมาณ ตลอดจนการพัฒนาองค์ความรู้ในการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ
- พัฒนาระบบที่ดีด้านการจัดการ การทำงาน การเฝ้าระวัง อย่างมีส่วนร่วม ในส่วนกลาง จังหวัด ท้องถิ่นและชุมชน เพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ยั่งยืน
- พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อวางแผน กำหนดแนวทางดำเนินงานที่เหมาะสม ติดตามประเมินผล และนำไปสู่การทบทวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งทางถนน
- เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

กลยุทธ์

- การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- การสร้างความเข้าใจกับหน่วยงานด้านถนนและผังเมืองถึงบทบาทของผังเมือง กับการจัดการด้านความปลอดภัย และการจัดการอุปสงค์การเดินทาง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เพื่อยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและการจัดการ ให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
- เพื่อส่งเสริมผู้บริโภคนด้านการขนส่งทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะทุกประเภท

กลยุทธ์

- สนับสนุนการพัฒนามาตรฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
- เพิ่มช่องทางการเข้าถึงข้อมูล และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย สำหรับผู้บริโภคอย่างเท่าเทียมและมีมาตรฐาน
- สร้างแรงจูงใจทางการเงินในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ผู้จำหน่าย และผู้บริโภค เพื่อเพิ่มจำนวนยานพาหนะที่ปลอดภัยบนท้องถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
- เพื่อสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างจริงจังในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

- ปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยอย่างครอบคลุมและเป็นระบบ
- เพิ่มหรือรักษาไว้ซึ่งระดับการบังคับใช้กฎหมาย กฎเกณฑ์ต่างๆด้านความปลอดภัยทางถนน
- มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงหลัก เช่น การคาดเข็มขัด การสวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เพื่อลดโอกาสการเสียชีวิตในขณะเกิดเหตุ
- เพื่อสร้างความเท่าเทียมในการเข้าถึงระบบฟื้นฟูหลังเกิดเหตุที่ครอบคลุมและเป็นธรรม

กลยุทธ์

- เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุที่มีคุณภาพ
- ฟื้นฟูผู้เคราะห์ร้ายให้สามารถกลับมาใช้ชีวิตได้อย่างปกติเช่นเดิม
- ให้ความรู้และให้หลักประกันที่ครอบคลุม

บทที่ 6

แนวทางแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

6.1 ข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง (Blueprint for Change)

ความสำเร็จตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนจะต้องเห็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ 5 ประการดังต่อไปนี้

1. เกิดโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านอำนาจหน้าที่ ทรัพยากร และงบประมาณในการดำเนินการที่เหมาะสม โดยมีกลไกการติดตามและประเมินผลที่เข้มแข็ง และทุกหน่วยงานต้องนำผลการประเมินดังกล่าวไปใช้ในการปรับปรุงการทำงานอย่างจริงจัง

2. ระบบกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมได้รับการปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยปฏิบัติให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านคน ถนน และยานพาหนะตามมาตรฐานสากล เพื่อการอำนวยความสะดวกของผู้ประสบเหตุที่ทั่วถึงและเท่าเทียม และเพื่อสร้างกลไกการเยียวยาและฟื้นฟูที่ครอบคลุมและเพียงพอต่อการส่งเสริมให้ผู้ประสบเหตุสามารถคืนกลับสู่สังคมได้เช่นปกติ

3. แนวทางการแสวงหาเงินทุนที่เพียงพอต่อการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย และมีรูปแบบการกระจายงบประมาณที่สอดคล้องกับการทำงานแบบบูรณาการ และส่งเสริมการทำงานในระดับชุมชนอย่างแท้จริง นอกจากนี้ยังต้องก่อให้เกิดการใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ คุ่มค่า และคุ้มค่า

4. การจัดตั้งกลไกการทำงานที่เป็นอิสระ ในการพัฒนาความรู้ การวิจัยเพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับ คน ถนน และยานพาหนะ การถ่ายทอดความรู้เพื่อยกระดับการทำงานของฝ่ายปฏิบัติ นอกจากนี้ ยังเป็นกลไกที่สำคัญเพื่อกำกับ ติดตาม ประเมินผล ตลอดจนให้คำแนะนำกับภาคนโยบายและฝ่ายบริหาร

5. วัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นวิสัยทัศน์ร่วม ของสังคมไทยที่ทุกคนมีบทบาทร่วมกันจากระดับบุคคล ชุมชน ท้องถิ่น การเมือง ภาครัฐ และภาคเอกชน ที่ได้รับการตอบสนองอย่างจริงจังและยั่งยืน

6.2 แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

จากการทบทวนเอกสาร การระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การจัดสัมมนา 2 ครั้ง และจากแนวทางในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ สามารถกำหนดแนวทางการแปลงไปสู่การปฏิบัติในระดับแผนปฏิบัติการใน 4 แผนงานหลักคือ

1. แผนงานหลักพัฒนาระบบข้อมูล และกลไกการติดตาม ประเมินผลเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ
2. แผนงานหลักพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ
3. แผนงานหลักพัฒนาระบบและวัฒนธรรมความปลอดภัย
4. แผนงานหลักพัฒนาระบบสนับสนุนการทำงานตามเป้าหมาย

โดยทั้ง 4 แผนงานหลัก มีความสัมพันธ์กับประเด็นยุทธศาสตร์ซึ่งสอดคล้องกับแนวทาง 5 เสาหลัก ดังนี้

ภาพที่ 6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างประเด็นยุทธศาสตร์กับแผนงานหลัก

จากภาพชี้ให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับการปรับปรุงเรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศในสองด้านหลักคือการพัฒนากระบวนการข้อมูล การติดตามประเมินผล และการพัฒนากฎหมายกับการบังคับใช้กฎหมาย ที่จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อขับเคลื่อนการทำงานตามแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนตามกรอบเวลาดังนี้

ตารางที่ 6.1 กรอบการพัฒนาแผนงานหลัก 4 ด้าน

ระยะที่	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
1	แผนงานหลักที่ 1 และ 2									
2	แผนงานหลักที่ 3 และ 4									

สำหรับรายละเอียดสำหรับกรอบในการจัดทำแผนหลักทั้ง 4 ด้าน คือ

แผนงานหลักพัฒนาระบบข้อมูล และกลไกการติดตาม ประเมินผลเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ

การพัฒนาระบบข้อมูลเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับการติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินการลดทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระบบข้อมูลหลักที่จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการคือการพัฒนากระบวนการรายปีที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล การพัฒนาระบบข้อมูลจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนถนนประเภทต่างๆ นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาระบบการเก็บข้อมูลเพื่อติดตามการดำเนินงานในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างเช่น การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากแอลกอฮอล์ การเก็บข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัย การเก็บข้อมูลอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย (ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง) ข้อมูลความเร็วเฉลี่ยบนถนนในเขตเมือง และถนนนอกเขตเมือง

นอกจากนี้ยังต้องมีการกำหนดกลไกที่เป็นอิสระในการกำกับ ติดตาม ประเมินผลการทำงาน เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการทำงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และควรมีการศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงมาตรการใหม่ๆ ที่จำเป็นต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ

แผนงานหลักพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ

การพัฒนากฎหมาย เกณฑ์มาตรฐาน ตลอดจนข้อกำหนด ต่างๆ เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการทำงานในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการผลักดันกฎหมายที่จะสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเช่น การพัฒนาพระราชบัญญัติด้านความปลอดภัยทางถนน การพัฒนากฎหมายกองทุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อการจัดหาแหล่งเงินทุนใหม่ๆ ในการขับเคลื่อนการทำงาน การพัฒนากฎหมายที่ส่งเสริมบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ การเพิ่มบทลงโทษที่รุนแรง

นอกจากการพัฒนากฎหมายใหม่แล้วยังต้องมีการปรับปรุงกฎหมายเดิมในหลายเรื่องเพื่อให้การทำงานบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่นการปรับปรุงกฎหมายจราจร การปรับปรุงกฎหมายด้านการนำเทคโนโลยีและการร่วมทุนกับภาคเอกชนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย การพัฒนากฎหมายหรือหลักเกณฑ์ เพื่อการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ เช่น การบังคับให้มีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง การบังคับให้มีการติดตั้งที่นั่งสำหรับเด็กเพื่อการขนส่งเด็กในยานพาหนะ การกำหนดความแข็งแรงของที่นั่งภายในรถโดยสาร การปรับปรุงมาตรฐานหมวกนิรภัยให้สอดคล้องกับสภาพของประเทศไทย และการปรับปรุงระบบการให้สัมปทานที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยมากขึ้น

การบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้กฎหมายได้ถูกนำไปปฏิบัติจริงจำเป็นต้องมีการทบทวนหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราและมาตรฐานการทำงานของบุคลากรในหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับและบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับขนาดและสภาพปัญหาที่ได้รับการปล่อยปละละเลยในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายมาเป็นเวลานานจนกระทั่งสังคมไทยขาดวัฒนธรรมความปลอดภัยโดยสิ้นเชิง

แผนงานหลักพัฒนาระบบและวัฒนธรรมความปลอดภัย

การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัยตั้งแต่กระบวนการออกแบบถนนโดยกำหนดและกำกับดูแลให้มีการใช้ความเร็วที่ปลอดภัยสอดคล้องกับลำดับขั้นหน้าที่ของถนน การก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการปรับปรุงถนน เป็นสิ่งสำคัญที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงบนท้องถนนลงได้อย่างเป็นรูปธรรม หนึ่งในแนวทางที่สำคัญในการยกระดับคุณภาพของโครงสร้างถนนคือการพัฒนาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในทุกขั้นตอน และจะต้องมีการดำเนินการแก้ไขเมื่อได้รับการตรวจสอบพบว่ามีความปลอดภัยเกิดขึ้น

การปรับปรุงความปลอดภัยบนถนนที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและสูญเสียสูง จุดเสี่ยง จุดอันตราย เส้นทางที่ไม่ได้มาตรฐานเป็นมาตรการที่ได้รับการยอมรับในต่างประเทศว่ามีประสิทธิภาพในการลดอัตราความสูญเสียได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีความยั่งยืน

การรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนัก การให้ความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุ สาเหตุ ความสูญเสียและผลกระทบที่เกิดขึ้น การปลูกฝังทัศนคติที่ถูกต้องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการมีสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม เป็นรากฐานที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการทำงานร่วมกันทั้งภาคนโยบาย ภาคการเมือง ภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม และภาคเอกชน

แผนงานหลักพัฒนาระบบสนับสนุนการทำงานตามเป้าหมาย

การพัฒนาสมรรถนะการขับเคลื่อนปลอดภัยและการประเมินความพร้อมเพื่อการรับมืออนุญาตในการขับเคลื่อนเป็นแนวทางสนับสนุนที่สำคัญเพื่อบรรลุเป้าหมายในระยะยาว

การให้ความรู้เพื่อยกระดับสมรรถนะการทำงานของหน่วยงานปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความเชี่ยวชาญในสาขาวิชาชีพของตนตลอดจนสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการทำงานเพื่อบูรณาการแบบสหสาขาวิชาเป็นสิ่งที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

การจัดตั้งกลไกด้านการวิจัยและพัฒนาเพื่อศึกษาถึงปัญหาเชิงโครงสร้าง การศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุความรุนแรงเชิงลึก การแสวงหามาตรการใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การวิจัยเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เป็นความจำเป็นสำหรับการยกระดับมาตรฐานคนทำงาน ยานพาหนะ และโครงสร้างถนน

การกระจายความช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทั้งในการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ การจัดตั้งศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัดเพื่อให้บริการรักษาที่มีคุณภาพ เป็นสิ่งที่ช่วยให้ผู้ประสบเหตุมีโอกาสรอดชีวิตมากขึ้นหรือลดการบาดเจ็บรุนแรง

สุดท้ายควรพัฒนาคุณภาพการให้บริการประกันภัยที่ทั่วถึง มีระบบการฟื้นฟูผู้ประสบเหตุให้กลับสู่สังคมได้อย่างเป็นปกติ

บทที่ 7

แนวทางการติดตามประเมินผล

ในการประเมินความก้าวหน้าของการทำงานไม่ควรจำกัดการติดตามประเมินผลเฉพาะค่าเป้าหมายสูงสุดตามแผนแต่ควรมีการกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดระดับกลางเพื่อให้ทราบถึงความคืบหน้าในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ และเพื่อเป็นกลไกในการกำกับติดตามความก้าวหน้าของแต่ละแผนหลัก ควรมีการติดตามประเมินผลเป้าหมายในระดับรายละเอียดหรือเรียกว่าเป้าหมายระดับกลางดังต่อไปนี้

1. เป้าหมายในเชิงนโยบายที่สำคัญ ตลอดจนการเสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการ
2. เป้าหมายของปัจจัยด้านคน
3. เป้าหมายของปัจจัยด้านยานพาหนะ
4. เป้าหมายของปัจจัยด้านถนนและการสัญจร
5. เป้าหมายของปัจจัยเสี่ยงหลัก

ทั้งนี้รายละเอียดของแต่ละเป้าหมายและความสัมพันธ์กับแผนงานหลักมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เป้าหมายเชิงนโยบายและการบริหารจัดการ	แผนงานหลักที่
รัฐบาลมีกลไก ระบบข้อมูล ในการกำกับ ติดตาม เป้าหมายที่เป็นมาตรฐานสากล	1
ระบบกฎหมายและการจัดการได้รับการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน	2

เป้าหมายของปัจจัยด้านคน	แผนงานหลักที่
จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง	3
จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วงอายุ 15-18 ปี เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง	3
จำนวนผู้เดินเท้าที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง	3
ดัชนีความรุนแรงลดลง	3
จำนวนบุคลากรในภาคการขนส่งเสียชีวิตในขณะที่ทำงานเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง	3
จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับการช่วยเหลือภายในระยะเวลาที่กำหนดเพิ่มขึ้น	4
จำนวนผู้พิการจากการเกิดอุบัติเหตุได้รับการฟื้นฟูและจ้างงานเพิ่มขึ้น	4

เป้าหมายของปัจจัยด้านยานพาหนะ	แผนงานหลักที่
จำนวนมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่ได้รับการกำหนดหรือปรับปรุงเพิ่มขึ้น	2
จำนวนมาตรการด้านภาษีเพื่อส่งเสริมเพื่อการติดตั้งระบบ อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในยานพาหนะทุกประเภทตามมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น	2
จำนวนรุ่นของยานพาหนะที่ได้รับคะแนนด้านความปลอดภัยเพิ่มขึ้น	4

เป้าหมายของปัจจัยด้านถนนและการสัญจร	แผนงานหลักที่
จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประเภทของถนนลดลง	3
จำนวนจุดเสี่ยง (Blackspot) ลดลง	3
ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ของจุดเสี่ยงลดลง	3

เป้าหมายของปัจจัยด้านถนนและการสัญจร	แผนงานหลักที่
ดัชนีความรุนแรงเนื่องจากรถวิ่งออกจากถนนลดลง (Roadside Hazard)	3
ดัชนีความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางโค้งลดลง	3
ถนนที่มีดัชนีความรุนแรงต่อกิโลเมตรสูงได้รับการปรับปรุงแก้ไข	3

เป้าหมายด้านปัจจัยเสี่ยงหลัก	แผนงานหลักที่
ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตซึ่งมีระดับแอลกอฮอล์เกินเกณฑ์ลดลง	3
อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น	3
อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในแถวหน้าและแถวหลังเพิ่มขึ้น	3
ความเร็วเฉลี่ยบนถนนในเขตเมืองมีความเร็วลดลง	3
ความเร็วเฉลี่ยบนถนนนอกเขตเมืองมีความเร็วลดลง	3

สำหรับการนำตัวชี้วัดดังกล่าวไปใช้ควรมีการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดเก็บข้อมูล การจัดทำข้อมูลพื้นฐาน และกำหนดค่าเป้าหมายรายทางที่เป็นไปได้ในแต่ละปีต่อไป

นอกจากเป้าหมายและตัวชี้วัดดังกล่าวควรมีการวางแผนทางในการติดตาม ประเมินผลการทำงานในระดับกิจกรรม โครงการที่จะพัฒนาขึ้น โดยแนวทางการติดตามประเมินผลได้แสดงในภาพที่ 7.1

ภาพที่ 7.1 การติดตามประเมินผลในระดับกิจกรรม

บทที่ 8

ความเสี่ยงและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง

กรอบในการประเมินและกำหนดแนวทางการจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามแผนกับเป้าหมาย ผลลัพธ์ที่ตั้งไว้นั้นสามารถจำแนกออกได้เป็น 4 ระดับดังนี้

1. ความเสี่ยงระดับนโยบาย
2. ความเสี่ยงระดับผลกระทบ
3. ความเสี่ยงระดับผลลัพธ์
4. ความเสี่ยงระดับแผนงานและกิจกรรม

โดยรายละเอียดของแต่ละระดับมีดังนี้

8.1 ความเสี่ยงและแนวทางการจัดการความเสี่ยงระดับนโยบาย

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่มาจากรากฐานของความอ่อนแอของระบบในภาพรวมที่ไม่ได้จำกัดขอบเขตอยู่เพียงแค่ตัวปัจเจกหรือว่าบุคคล ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในสังคมทุกคนล้วนเป็นเหยื่อจากความอ่อนแอของระบบดังกล่าว การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทั้งระบบต้องการความสนใจที่ต่อเนื่อง มีความมุ่งมั่นจากตัวปัจเจกที่เกิดการประสานร่วมกันอย่างเป็นระบบเพื่อขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายในอันที่จะลดการเสียชีวิตลงให้ได้อย่างมีนัยสำคัญในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

ภาคนโยบายถือได้ว่าเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนแบบเป็นองค์รวมโดยมีภาคประชาชนเป็นเข็มทิศนำทางเพื่อกำหนดทิศทางการขับเคลื่อนดังกล่าวไปสู่เป้าหมาย หากปราศจากการให้ความสำคัญกับการทำงานในเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยภาคนโยบายแล้วก็ยากที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงในเชิงโครงสร้างแบบยั่งยืนได้ ภาคนโยบายมีบทบาทที่สำคัญในการชี้นำภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงวิสัยทัศน์ร่วมของประเทศในอันที่จะก้าวไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ นอกจากนี้ภาคนโยบายยังมีบทบาทที่สำคัญที่จะกำหนดแนวทางในการให้การสนับสนุนภาคราชการ ในด้านทรัพยากรบุคคล ทรัพยากรเพื่อการทำงาน และสร้างความเข้าใจ ให้ความรู้กับสังคมถึงประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับจากการลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนการสนับสนุนความต้องการของประชาชนที่ต้องการจะเห็นชุมชนของตนเองเป็นชุมชนที่น่าอยู่ เป็นชุมชนที่เข้มแข็ง และเป็นชุมชนที่ปราศจากความสูญเสีย การดำรงไว้ซึ่งเป้าหมายและบทบาทในระดับนโยบายจึงเป็นความเสี่ยงที่สำคัญต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวแผนฉบับนี้ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานไว้ดังต่อไปนี้

1. การสร้างเครือข่ายทศวรรษความปลอดภัยซึ่งมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน เครือข่ายเหยื่อภาคท้องถิ่น ภาคองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร ภาคอุตสาหกรรม และภาคสื่อต่าง เพื่อเป็นกลไกในการสร้างความตระหนักและให้ความรู้ถึงความสำคัญของปัญหากับภาคนโยบาย พรรคการเมือง และสังคมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญของประเทศตลอด 10 ปีของแผน

2. การสร้างความเข้าใจและการให้ความรู้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและทิศทางของประเทศ นอกจากรัฐบาลแล้ว รัฐสภา กรรมาธิการ หน่วยงานด้านนโยบายต่างก็เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการกำหนดและกำกับติดตามการทำงานนโยบายและการทำงานของภาครัฐ หน่วยงานของรัฐได้จากบทเรียนความสำเร็จของต่างประเทศพบว่า รัฐสภามีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้เกิดนโยบาย กฎหมาย และกระตุ้นการทำงานของรัฐบาล และหน่วยงานของรัฐได้ เช่น คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง (NTSB) ของสหรัฐอเมริกา กรรมาธิการความปลอดภัยทางถนนของประเทศออสเตรเลีย

3. เพื่อให้แนวทางสองแนวทางแรกทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพการกำหนดและการติดตามความก้าวหน้าในการทำงานเพื่อรายงานให้องค์กรเหล่านั้นได้รับทราบเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น การจัดทำระบบข้อมูลเพื่อติดตามความคืบหน้าในการทำงาน และการจัดทำรายงานให้องค์กรเหล่านั้นได้รับทราบอย่างสม่ำเสมอถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะลดความเสี่ยงที่จะทำให้นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไม่ถูกลดระดับความสำคัญ

ตำรวจมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทั้งในด้านการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย การขับขี่ที่ปลอดภัย การสร้างความร่วมมือกับชุมชนเพื่อการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ และยังเป็นต้นแบบที่ดีในด้านการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ ยังเป็นผู้ดูแลตามกฎหมายในด้านงานจราจรซึ่งจะมีส่วนช่วยในด้านของการวางแผนและออกแบบระบบจราจรบนท้องถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตามการทำงานในปัจจุบันของตำรวจยังให้ความสำคัญกับการกิจด้านงานจราจรและความปลอดภัยทางถนนน้อยเมื่อเทียบกับงานของตำรวจด้านอื่นๆ ทั้งที่จำนวนผู้เสียชีวิตเมื่อเปรียบเทียบกับคดีอาชญากรรมแล้วการเสียชีวิตเนื่องจากคดีจราจรมีมากกว่าถึง 4 เท่า แต่การจัดสรรงบประมาณในด้านการจราจรก็ได้รับการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับงบประมาณทั้งหมดของหน่วยงาน การจัดหาครุภัณฑ์เพื่อนำมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานก็ไม่มีการสนับสนุนมาเป็นเวลานาน โดยในปีงบประมาณ 2553 สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รับงบประมาณ 66,594,572,400 บาท และในปี 2554 ได้งบประมาณเพิ่มเป็น 74,990,683,700 บาท แต่งบอำนาจการจราจรกลับถูกปรับลดจาก 3,719,704,400 บาท ในปี 2553 เป็น 3,499,998,000 บาท ในปี 2554 นอกจากนี้ ในการปรับโครงสร้างการทำงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ได้มีการเสนอให้มีการจัดตั้งกองบัญชาการตำรวจจราจรขึ้นมาเพื่อรับผิดชอบการทำงานด้านงานจราจรโดยตรง แต่กลับไม่ได้รับการพิจารณา และหน่วยงานที่มีอยู่เดิมอย่างกองพัฒนาจราจร ก็ถูกยุบรวมเข้าไปอยู่ในหน่วยงานอื่นแทน

การขาดความชัดเจนในเชิงนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนนเป็นความเสี่ยงที่สำคัญต่อความสำเร็จในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน การผลักดันกฎหมายที่สำคัญ และการบังคับใช้กฎหมายที่ต่อเนื่องที่ภาคนโยบายของรัฐควรมีการกำกับดูแลและให้การสนับสนุนเพื่อให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเข้ามามีบทบาทในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

8.2 ความเสี่ยงและแนวทางจัดการความเสี่ยงระดับผลกระทบ

จากกรอบแนวคิดแนวทางในการจัดทำแผนฉบับนี้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของทิศทางด้านนโยบายอื่นๆซึ่งมีผลกระทบต่อการเพิ่มความเสี่ยงในการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน นโยบายสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ นโยบายด้านการขนส่ง นโยบายด้านพลังงาน นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม และนโยบายด้านการพัฒนาเมือง ซึ่งทิศทางของนโยบายเหล่านั้นย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านบวกและลบต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งสิ้น

จากแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 ของกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายด้านการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไว้ ซึ่งมีสาระสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการจัดการด้านความปลอดภัยดังนี้

1. แผนฯดังกล่าวได้ให้ความสำคัญกับแนวทางปรัชญาในการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน โดยหลักการดังกล่าวให้ความสำคัญกับการสร้างความสมดุลของการพัฒนาระบบขนส่งในสามด้านหลักคือ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ระบบขนส่งควรได้รับการพัฒนาไม่เพียงแต่เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจของประเทศเท่านั้น แต่การพัฒนาระบบขนส่งควรเป็นระบบพื้นฐานที่สร้างคุณภาพ

ของประชาชนที่ดีขึ้น เพื่อสร้างสังคมที่น่าอยู่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ปราศจากมลพิษ ไม่เป็นตัวเร่งภาวะโลกร้อนที่จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของทั้งโลก

2. ระบบขนส่งของประเทศควรมีศักยภาพในการบริการที่ทั่วถึง ทั้งด้านคุณภาพ และความปลอดภัย มีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม โดยที่ประชาชนในทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และเท่าเทียม

3. การจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เหมาะสม และสอดคล้องกับวิถีชีวิตความเป็นอยู่ในพื้นที่ ก่อให้เกิดการไหลเวียนของคน สินค้าที่คล่องตัว เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงาม เอื้อต่อการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเมือง ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างชุมชนที่น่าอยู่ ชุมชนที่ปลอดภัย และชุมชนที่เข้มแข็ง



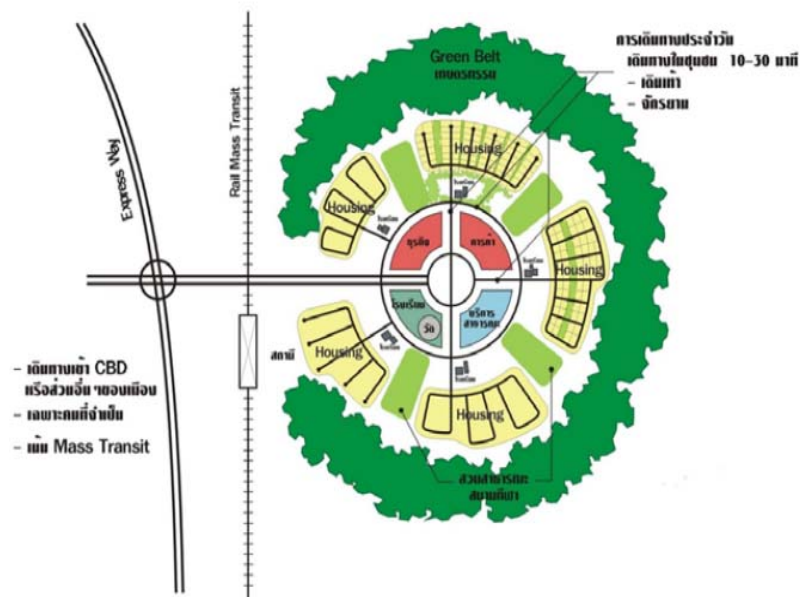
อ้างอิงจากแผนหลักการพัฒนาขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563

จากแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศดังกล่าวถ้าสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมแล้วย่อมส่งผลในด้านบวกต่อความปลอดภัยทางถนนและเพิ่มโอกาสที่จะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1. จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศปี 2552 พบว่าอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมคน และอุบัติเหตุมากกว่าครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกว่าร้อยละ 25 เป็นผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่อยู่ในฐานะที่ไม่สูงมากนักแต่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้ยานพาหนะเพื่อการเดินทางไปทำงานหรือเพื่อการเรียน การพัฒนาระบบขนส่งทางเลือกอย่างเช่นระบบรถโดยสารสาธารณะที่มีอัตราค่าโดยสารที่ไม่สูงนัก จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งที่มีความปลอดภัยสูงกว่า ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังเป็นการลดความจำเป็นของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นซึ่งต้องใช้รถจักรยานยนต์ดังกล่าวเดินทางไปโรงเรียน

2. การพัฒนาระบบขนส่งโดยมีการวางแผนควบคู่ไปกับการวางผังเมือง และเน้นการพัฒนาที่ส่งเสริมให้เกิดชุมชนที่น่าอยู่ และเป็นชุมชนที่สามารถเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างเช่น การเดินเท้า และการขับขี่รถจักรยาน ย่อมส่งผลดีต่อความปลอดภัยทางถนน อย่างเช่นการพัฒนาเมืองในระบบหลายศูนย์กลาง (Poly-Centric) หรือการพัฒนาเมืองควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบขนส่ง (Transit-Oriented Development) จะจำกัดรูปแบบการเดินทางระยะสั้นอยู่ภายในแต่ละศูนย์กลางย่อยซึ่ง

สามารถจะเดินทางในระยะสั้นๆด้วยการเดินทางด้วยจักรยานหรือการเดินไป เมื่อต้องการจะเดินทางออกนอก ศูนย์กลางย่อยก็สามารถเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีความคล่องตัวสูงและมีประสิทธิภาพอย่างเช่นระบบขนส่งมวลชนโดยมีสถานีเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง หรือในกรณีที่ระยะการเดินทางไปยังสถานีเปลี่ยนถ่ายมีระยะค่อนข้างไกลก็สามารถจัดให้มีระบบเสริม (Feeder) ที่วิ่งระยะสั้น ใช้ความเร็วไม่สูง และสามารถเข้าไปรับใกล้บ้านได้ รูปแบบการจัดการระบบขนส่งที่คำนึงถึงการพัฒนาเมืองหรือชุมชนดังกล่าวจะก่อให้เกิดการพัฒนาชุมชนที่เรียบง่าย มีความสมบูรณ์ในการที่จะรองรับกิจกรรมประจำวันต่างๆภายในชุมชนได้ ลดความจำเป็นในการเดินทางไปบนถนนที่มีความเร็วสูงที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ทำให้การเดินทางในชีวิตประจำวันมีระยะทางหรือใช้ระยะเวลาที่สั้นขึ้น มีความสงบในชุมชนพักอาศัย และสามารถพัฒนาให้เกิดพื้นที่สีเขียวในชุมชนเพิ่มขึ้นทดแทนการนำพื้นที่ดังกล่าวไปใช้เพื่อการขยายถนน



อ้างอิงจากแผนหลักการพัฒนาการระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563

การพัฒนาการระบบขนส่งของประเทศในทิศทางดังกล่าวจะมีผลกระทบในเชิงบวกต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนควรให้การสนับสนุนแนวทางการพัฒนาดังกล่าวในทุกโอกาสที่ทำได้

8.3 ความเสี่ยงและแนวทางจัดการความเสี่ยงระดับผลลัพธ์

จากมติคณะรัฐมนตรีเรื่องทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้กำหนดเป้าหมายหรือผลลัพธ์การทำงานตามกรอบปฏิญญามอสโก กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 นั้นการกำหนดค่าเป้าหมายดังกล่าวยังเป็นค่าเป้าหมายตามระบบการจัดเก็บข้อมูลเดิมของประเทศไทยที่ใช้ค่าของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในขณะที่แนวทางตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยได้เสนอแนะให้มีการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานสากลซึ่งกำหนดนิยามที่รวมไปถึงการเก็บข้อมูลการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุภายใน 30 วัน ซึ่งจะต้องมีการปรับนิยามการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวที่อาจจะส่งผลให้ค่าการเสียชีวิตปีฐานที่ใช้คำนวณมีค่าที่สูงขึ้นได้ ความเป็นไปได้ดังกล่าวจะส่งผลต่อค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่อัตราการเสียชีวิตที่น้อยกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน มีความแตกต่างจากค่าเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตลงให้ได้ครึ่งหนึ่งตามกรอบปฏิญญามอสโกที่ใช้ข้อมูลฐานจากนิยามใหม่มีค่ามากกว่าค่าเป้าหมายเดิม จึงจำเป็นจะต้องมีการทบทวนและปรับแก้ค่าเป้าหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกับความเป็นจริงด้วย

ปัจจัยที่สำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในระดับผลลัพธ์คือ

1. การบูรณาการร่วมกันของการทำงานภายใต้การประสานงานของหน่วยงานหลักที่เข้มแข็ง
2. การได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณ บุคลากร ตลอดจนอุปกรณ์ที่มีความจำเป็นต่อการทำงาน
3. การดำเนินการด้านมาตรการความปลอดภัยอย่างจริงจัง

โดยการดำเนินการให้เกิดขึ้นตามปัจจัยทั้งสามนั้นต้องได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากภาคนโยบาย เนื่องจากต้องมีการลงทุนในด้านงบประมาณ การจัดสรรอัตราของบุคลากรที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการให้ความสำคัญกับการดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น หากความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่นโยบายหลักของรัฐบาลย่อมทำให้เกิดความเสี่ยงในอันที่จะได้รับการสนับสนุนในสิ่งที่จำเป็น ดังกล่าว หากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้นควรมีการทบทวนค่าเป้าหมายที่มีความเป็นจริงมากขึ้น เนื่องจากเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นเป้าหมายที่มีความท้าทายและอยู่ภายใต้สมมติฐานว่าจะได้รับการสนับสนุนการทำงานอย่างเต็มที่

8.4 ความเสี่ยงและแนวทางจัดการความเสี่ยงระดับแผนงานและกิจกรรม

จากข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงและการกำหนดให้แนวทางการดำเนินงานตามแผนงานหลักสองเรื่องแรกเป็นเงื่อนไขที่สำคัญต่อความสำเร็จของการทำงาน เงื่อนไขความสำเร็จดังกล่าวคือ

1. การจัดทำกฎหมาย เพื่อยกระดับความเข้มแข็งให้กับกลไกการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ด้วยการผลักดันพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน การจัดตั้งกองทุนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
2. การทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และกรอบการพัฒนาบุคลากรของประเทศ เพื่อขออนุมัติเพิ่มอัตราบุคลากรที่มีความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรงในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. การแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

หากเงื่อนไขดังกล่าวไม่ได้รับการดำเนินการหรือมีการดำเนินงานที่ล่าช้าย่อมส่งผลต่อการขับเคลื่อนการทำงานตามแผนให้เกิดความล่าช้าหรือไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนควรจัดทำข้อเสนอดังกล่าวเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เพื่อบรรจุไว้ในนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล แผนบริหารราชการแผ่นดิน 4 ปี และแผนปฏิบัติการของกระทรวงที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก

ที่ นร ๐๕๐๕/๑๑๐๔๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ)
ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

อ้างถึง หนังสือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ มท ๐๖๒๖/๔๖๐๔ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ด่วนที่สุด ที่ กก ๐๒๐๒/๑๕๒๓ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๓
 ๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๓.๒/๑๓๒ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๓
 ๓. สำเนาหนังสือกระทรวงแรงงาน ที่ รง ๐๔๐๑/๑๖๔๑ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๓
 ๔. สำเนาหนังสือกระทรวงศึกษาธิการ ด่วนที่สุด ที่ ศธ ๐๒๓๔/๒๓๐๔ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๓
 ๕. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๔๒๔.๕/๒๒๒๒ ลงวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๓
 ๖. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ด่วนที่สุด ที่ อก ๐๒๐๕(๒)/๑๘๔๔ ลงวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๕๓
 ๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๑/๒๐๕๒ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๓

ตามที่ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑. ให้ความเห็นชอบกำหนดให้ “ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน

๒. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๓ เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

/กระทรวง ...

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

82

30 મ. ઇ. 2553

ผอ.สพด. ๑๙ ๓๐, ๓๔, ๕๓
ผอ.กลุ่ม ๗๕, ๓๓ ๓๔ ๕๓
จนท. (๕) ๓๐, ๓๔, ๕๓
จนท.พิมพ์/ทาน / /

ด่วนที่สุด

ที่ กก 0202 /

1527



พ.ศ. ๒๕๕๓
วันที่ ๑ มิ.ย. ๕๓
11-25

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4048
วันที่ 9 มิ.ย. 2553 เวลา 11.15

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

4 ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

8

มิถุนายน 2553

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ว (ล) 8365 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาพิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบการกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อให้มีการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอย่างจริงจังและต่อเนื่องในระยะยาว ซึ่งจะช่วยลดอัตราการเสียชีวิตและความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ ที่มีวันหยุดต่อเนื่องหลายวัน ซึ่งเป็นช่วงที่ประชาชนจะเดินทางกลับภูมิลำเนาและเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศเป็นจำนวนมาก จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นได้มากกว่าปกติ นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งจะมีส่วนทำให้นักท่องเที่ยวสนใจเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น จึงส่งผลดีกับภาคการท่องเที่ยวของประเทศด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายชุมพล ศิลปอาชา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. 0 2283 1568

โทรสาร. 0 2356 0561

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0803.2/132



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
4399
รับที่.....
วันที่ 2.1.2553 8.46

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กทม. 10100

18 มิถุนายน 2553

คค.รับที่ 4399
วันที่ 2.1.2553
เวลา 9.40

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
(Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ว (ล) 8365 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ในการกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นด้วยกับการกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการดำเนินงานจากทุกภาคส่วนให้มีทิศทาง การดำเนินงาน และการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน เนื่องจากเป็นเรื่องที่สอดคล้องกับภารกิจ และความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการมาก่อนหน้าแล้วอย่างต่อเนื่อง ตามโครงการ “2553 ปีแห่งความปลอดภัย” ภายใต้ยุทธศาสตร์ “คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข” อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมขอเสนอความเห็นเพิ่มเติมในประเด็นสำคัญ ดังนี้

2.1 การจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563” ควรประกอบด้วยแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย โดยในส่วนของกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554–2558) โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก GRSP (Global Road Safety Partnership หรือองค์การความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนน) ซึ่งจะแล้วเสร็จประมาณ ต้นปี 2554

2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการข้อมูล อุบัติเหตุในภาคคมนาคมขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้มีการ

/กำหนดนโยบาย...



ที่ รง ๐๔๐๑/๑๗๕๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4105
วันที่ 11 มิ.ย. 2553 14.05

กระทรวงแรงงาน

ถนนมิตรไมตรี ดินแดง

กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๓

สพ.รับที่ 419
รับที่ 11 มิ.ย. 2553
วันที่ 14.20

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
(Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๕/ว (ล)๔๓๖๕ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงแรงงานเสนอความคิดเห็น
หรือมีข้อเสนอแนะในเรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัย
ทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และให้แจ้งไปยัง
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ภายในวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๓ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงแรงงาน โดยกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน เป็นหน่วยงานที่ร่วมบูรณาการกับ
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ในช่วงเทศกาลตามมติคณะรัฐมนตรี และยุทธศาสตร์/มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
โดยดำเนินการจัดฝึกอบรมและฝึกอาชีพด้านการขับขี่ปลอดภัย และการบำรุงรักษารถยนต์ก่อนเดินทาง
ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ และยังมีการจัดตั้งจุดบริการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ บนถนนสายหลัก
ทั่วประเทศ ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติงานเน้นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้บทบาท ภารกิจ และ
ศักยภาพของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานในการดำเนินการ มีข้อคิดเห็นว่า การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓
เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) มีแนวทางและนโยบาย
ที่สอดคล้องกับการดำเนินการของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน และมีเป้าหมายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน
เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศให้เป็น
รูปธรรม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา นำเรียนคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
สำนักงานเลขาธิการกรม
โทร./โทรสาร ๐ ๒๒๔๕ ๓๕๖๐

ที่ ศธ ๐๒๓๔/ ๒๕๐๕



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4409
วันที่ ๒๒.๐๖.๕๖ เวลา ๑๐.๔๕

กระทรวงศึกษาธิการ

กทม. ๑๐๓๐๐

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา

เรื่องที่ ๒

๖๔ มิถุนายน ๒๕๕๓

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สทก.รับที่ 449
วันที่ ๒๒.๖.๕๖
เวลา 14.๔๕

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๕/ว (ล)๔๓๖๕ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓

ตามหนังสือที่อ้างถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอความร่วมมือเพื่อให้ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นต่อการกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน(Decade of Action for Road Safety) รายละเอียดทราบแล้ว นั้น

กระทรวงศึกษาธิการ พิจารณาแล้ว เห็นชอบในการกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน(Decade of Action for Road Safety) แต่มีข้อเสนอแนะต่อการกำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ในข้อ ๒.๑, ๒.๒, ๒.๔, และ ๒.๘ ดังนี้

๑. ข้อ ๒.๑ เดิม “ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย” เป็น “ส่งเสริมและสร้างวินัยการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย” เพราะการกำหนดให้มีการสร้างวินัยจะช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นรูปธรรมมากขึ้น

๒. ข้อ ๒.๒ เดิม “ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง” เป็น “กำหนดมาตรการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง” เพราะเมื่อกำหนดมาตรการแล้วผู้ปฏิบัติงานจะมีเป้าหมายการปฏิบัติชัดเจน

๓. ข้อ ๒.๔ เดิม “ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก” เป็น “ปรับพฤติกรรมและสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก” เพราะต้องมีการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย จึงจะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้

/๔. ข้อ ๒.๘ พัฒนา...

๔. ข้อ ๒.๘ เดิม “พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น” เป็น “พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง รวมทั้งบูรณาการเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ปฏิบัติงานด้วยความสอดคล้องและเกื้อหนุนกันและมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น” เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่สืบเนื่องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายชินวรณ์ บุญยเกียรติ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ

สำนักกิจการพิเศษ

โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๒๖๒๘-๖๔๐๐

ด่วนที่สุด

ที่ สธ ๐๔๒๔.๕/๒๒๒



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รับที่ 4562

วันที่ 28 มิ.ย. 2553 13.38

กระทรวงสาธารณสุข

ถนนติวานนท์ จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา

เรื่องที่ ๒

๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๓

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ 29 มิ.ย. 2553

สทล.รับที่ 452

รับที่ 28 มิ.ย. 2553

เวลา 14.00

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๘๓๖๕ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงสาธารณสุขพิจารณาให้ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประเด็นความเห็น การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงสาธารณสุขพิจารณาแล้ว มีความเห็นสอดคล้องกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในการกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการดำเนินงาน การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีเป้าหมายชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมายตามมาตรฐานสากล ซึ่งได้กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ๔ ประการ เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการในช่วงดังกล่าว ในส่วนของการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว ซึ่งจะเป็นส่วนทำให้สามารถบรรลุตามเป้าหมายสากล คือ “อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราต่ำกว่า ๑๐ คนต่อหนึ่งแสนคน” โดยใช้ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินในแผนหลักการแพทย์ฉุกเฉินปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๕ ที่สนับสนุนแผนการดำเนินงาน ๕ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การสร้าง จัดการความรู้ และการพัฒนาระบบข้อมูล ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการเงินการคลัง ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบปฏิบัติการฉุกเฉิน ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพและการมีส่วนร่วม และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้าง กลไกการจัดการและการอภิบาล และขอเสนอความเห็นเพิ่มเติมในส่วนการพัฒนาระบบข้อมูลที่จะต้องให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยปฏิบัติการทุกหน่วย เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และนำไปวางแผนการดำเนินงาน โดยมีการบูรณาการแผนดำเนินงานของทุกหน่วยงาน ซึ่งในปัจจุบันกระทรวงสาธารณสุขได้รับมอบหมายจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้เป็นผู้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

/ ในการปรับปรุง ...

ในการปรับปรุงการดำเนินงานจัดเก็บข้อมูล และสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นระบบ มีความถูกต้อง และเป็นเอกภาพ เพื่อใช้ประโยชน์ในการอ้างอิงและประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ จึงเห็นควรให้มีการจัดทำแผนการดำเนินงาน และควรมีการลงทุนพัฒนาระบบข้อมูลให้ครอบคลุมอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฐ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

กรมควบคุมโรค

สำนักโรคไม่ติดต่อ

โทร. ๐ ๒๕๕๐ ๓๕๖๗

โทรสาร ๐ ๒๕๕๐ ๓๕๖๘

E-mail ncd.ddc@thaimail.com

ด่วนที่สุด

ที่ อก 0205(2)/ 1894



กระทรวงอุตสาหกรรม

ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4338
วันที่ 2...1...ส.ย. 2553 8.45

/6 มิถุนายน 2553

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สพ.รับที่ 434
วันที่ 21 ส.ย. 2553
เวลา 9.40

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ว (ล) 8365 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเรื่องกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งประกอบด้วยข้อเสนอ 2 ข้อ คือ

1. กำหนดให้ “ปี 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน

2. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการทำงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมให้ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรมพิจารณาแล้ว เห็นชอบในข้อเสนอดังกล่าวทั้ง 2 ข้อ ทั้งนี้ข้อเสนอดังกล่าวจะทำให้การดำเนินการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีเป้าหมายและกรอบการดำเนินการที่ชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมายตามมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามปัญหาความปลอดภัยทางถนนจะแก้ไขได้ต้องได้รับความร่วมมืออย่างกว้างขวางจากทุกภาคส่วน และการมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง

/ของภาคประชาสังคม...

ของภาคประชาสังคม ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในด้านการกำหนดมาตรฐาน
ความปลอดภัยของยานยนต์และการพัฒนาเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. 0 2202 3179 โทรสาร 0 2202 3158 – 9

0-12. กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์วิศวกรรมยานยนต์

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๑๑๑๑/๒๐๕๒



พ.ศ. ๒๕๕๓
วันที่ ๘ มิ.ย. ๒๕๕๓
เวลา ๑๐.๔๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
4014
รับที่
วันที่ ๘ มิ.ย. ๒๕๕๓ เวลา ๑๐.๒๕

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กทม. ๑๐๑๐๐

๙ มิถุนายน ๒๕๕๓

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๕/ว (ล) ๘๓๖๕ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๓

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประเด็นความเห็นเรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบ เรื่อง การกำหนดให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และ การกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้อยู่ในระดับต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เสนอให้มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในระยะสั้นและระยะกลาง เพื่อควบคุมให้แนวทางการปฏิบัติงานนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายภายในระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้ เห็นควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเชิงลึกเกี่ยวกับประสิทธิผลของแต่ละมาตรการในการลดอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความสำคัญและจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม

๒. เห็นควรให้มีการเพิ่มแนวทางการดำเนินงานอีกประการหนึ่ง คือ การเพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องตลอดทั้งปี เน้นการป้องปรามและเข้มงวดโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาทางสังคม

โทร ๐-๒๒๘๐-๔๐๘๕ ต่อ ๓๒๑๓

โทรสาร ๐๒-๒๘๒-๒๘๒๗

E-mail: chirapun@nesdb.go.th

ความปลอดภัยทางถนน



สท.รับที่ ๒๙๓
วันที่ 25 พ.ค. 2553
เวลา 10.06 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 3645 ล.ก.ล.ค.
ร.๒5 พ.ค. 2553 9.45

ที่ มท ๐๖๒๖/๕๖๐๔

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ถนนอุททองนอก กทม. ๑๐๓๐๐

๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓

เรื่อง การกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

จัดเข้าวาระ..... 29 ส.ค. 2553

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. รายงานการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๓
๒. รายงานการเข้าร่วมประชุมระดับสูง เรื่องความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๑๙-๒๐
พฤศจิกายน ๒๕๕๒
๓. คำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก ๒๕๕๒

ด้วยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ขอเสนอเรื่องการกำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่น่าเสนอดังกล่าวนี้น่าจะเข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เป็นเรื่องที่กำหนดให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑.ความเป็นมา

๑.๑ นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๒๗/๒๕๕๑ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๑ จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) เป็นประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบและกำหนดนโยบายสนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

๑.๒ สมัชชาสหประชาชาติได้มอบหมายให้สหพันธ์รัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่องความปลอดภัยทางถนน (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธ์รัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ ๑๙-๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ โดยเชิญผู้แทนระดับรัฐมนตรี/ระดับสูงของประเทศต่าง ๆ ผู้แทนคณะกรรมการภูมิภาคของสหประชาชาติ องค์การอนามัยโลก และองค์การภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติ เข้าร่วมประชุม และรองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มอบหมายผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว โดยในการประชุม

ดังกล่าว ...

ดังกล่าวได้รับทราบสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลก จากรายงานขององค์การอนามัยโลก ที่ต้องการดำเนินงานขององค์กรระหว่างประเทศภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติ และ ได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยได้เสนอให้เลขาธิการองค์การสหประชาชาติเสนอต่อ ที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ประกาศให้ ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

๒) กำหนดเป้าหมายในระดับที่ท้าทาย เพื่อดำเนินการให้เหมาะสมในแต่ละประเทศ

๓) ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงานและงบประมาณ โดยมีกรอบในการ ดำเนินงานที่สำคัญ ๕ ประการ คือ

(๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)

(๒) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับ ผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)

(๓) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design)

(๔) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user behavior)

(๕) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

๑.๓ สมัชชาสหประชาชาติในการประชุมครั้งที่ ๖๔ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๓ ได้รับรอง คำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก และการประกาศให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่ง ความปลอดภัยทางถนน และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้ง กำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศ เมื่อสิ้นสุดทศวรรษ

๒. ผลการดำเนินงาน

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์ และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พิจารณาแล้วเห็นว่าประเทศไทย ในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ ควรมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนน ของโลก จึงได้ดำเนินการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบ ปฏิญญามอสโก เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๓ ดังนี้

๒.๑ สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย นับว่ามีความรุนแรงสูงเมื่อเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติสูง กล่าวคือ จากรายงานสถิติอุบัติเหตุ จราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วง ที่ผ่านมาระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๒-๒๕๕๒ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ยปีละ ๑๙.๙๒ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในขณะที่องค์การอนามัยโลกระบุว่า ประเทศที่มีรายได้ประชาชาติสูงมีอัตราการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ยปีละ ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งหากพิจารณาเป็นมูลค่า

ความสูญเสียทางเศรษฐกิจตามรายงานการศึกษาของกรมทางหลวง เมื่อปี ๒๕๕๐ พบว่ามีมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก รวมทั้งสิ้นปีละ ๒๓๒,๘๔๕ ล้านบาท (มูลค่า ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๐) หรือประมาณร้อยละ ๒.๘๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ

๒.๒ แนวทางการดำเนินงานตามกรอบปฏิญญามอสโก

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ไทยมีเป้าหมายเชิงนโยบายที่ชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมายตามมาตรฐานสากล จึงควรดำเนินการดังนี้

๑) กำหนดให้การดำเนินการในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ ให้มีเป้าหมายตามมาตรฐานสากล คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ คนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราที่ต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

๒) กำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ จำนวน ๘ ประการ ดังนี้

๒.๑) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย รถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

๒.๒) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

๒.๓) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุด ได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

๒.๔) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้มีความเร็วตามที่กฎหมาย กำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๒.๕) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของ รถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๒.๖) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

๒.๗) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้บริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

๒.๘) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมาย อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๓) ที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีมติเห็นชอบ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดให้ “ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน และให้ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๓ เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็น รูปธรรมชัดเจน

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เนื่องจาก พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นปีเริ่มต้นการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของโลก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๓ เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมีเป้าหมายในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน และมีแนวทางในการจัดทำแผนงาน/โครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อไป

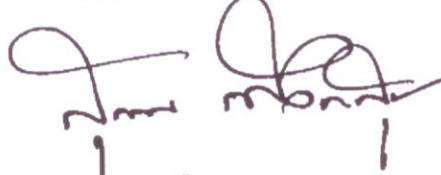
๔. ข้อเสนอเพื่อพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

๔.๑ ให้ความเห็นชอบกำหนดให้ “ปี ๒๕๕๕-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน

๔.๒ ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๓ เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุเทพ เทือกสุบรรณ)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน

โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๒๒๔๓ ๐๐๓๒



- ประกาศกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map)
ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบกำหนดให้ ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญไว้ ๘ ประการ ประกอบกับคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๓๒๗/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๑ นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยข้อ ๓ กำหนดให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางจัดทำข้อเสนอด้านนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนหลัก และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน แบบบูรณาการ เสนอคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้ความเห็นชอบ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี นั้น

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะสำนักงานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจึงได้จัดทำโครงการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน เพื่อจัดทำกรอบทิศทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนใน ๑๐ ปีข้างหน้า สอดคล้องกับแนวทางสากลและบริบทของประเทศไทย โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ ดังนั้น เพื่อให้มีกลไกกำกับการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|-----|---|-----------------------------------|
| ๑.๑ | อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | ที่ปรึกษา |
| ๑.๒ | รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ฝ่ายบริหาร | ประธานคณะกรรมการ |
| ๑.๓ | ศาสตราจารย์ ดร. พิชัย ชานีรณานนท์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ | รองประธานคณะกรรมการ
คนที่หนึ่ง |
| ๑.๔ | นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย
โรงพยาบาลขอนแก่น | รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สอง |
| ๑.๕ | นายแพทย์วิวัฒน์ ศิตมโนชญ์
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต | คณะกรรมการ |

๑.๖ นายแพทย์ ...

๑.๖	นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร โรงพยาบาลอุดรธานี	คณะทำงาน
๑.๗	นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๘	นางสาวทัศนีย์ ศิลปบุตร ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน (ด้านความปลอดภัย) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	คณะทำงาน
๑.๙	นายชัชวาล สิมะสกุล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	คณะทำงาน
๑.๑๐	นายสุเมธ องกิตติกุล ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายการวิจัยทรัพยากรมนุษย์และพัฒนาสังคม สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)	คณะทำงาน
๑.๑๑	ผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	คณะทำงาน
๑.๑๒	ผู้แทนกรมควบคุมโรค	คณะทำงาน
๑.๑๓	ผู้แทนสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะทำงาน
๑.๑๔	ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	คณะทำงาน
๑.๑๕	นายชยันต์ ศิริมาศ ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุขภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	คณะทำงานและ เลขานุการ
๑.๑๖	นายชาญชัย อตมศิริกุล หัวหน้าสำนักงานเลขานุการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สำนักบูรณาการสาธารณสุขภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๗	นายวรวัฒน์ มาประณีต นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักบูรณาการสาธารณสุขภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	คณะทำงานและ ผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ให้ข้อเสนอแนะและกำกับดูแลการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์

๒.๒ พิจารณาร่างแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ก่อนเสนอคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๒.๓ หน้าที่อื่นใดที่จำเป็น เพื่อให้การจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๔



(นายวิบูลย์ สงวนพงศ์)

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย
เลขที่ 3/12 ถนนอุททองนอก เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
โทรศัพท์ /โทรสาร 0 2243 0032, 0 2241 4756
Website: www.roadsafety.disaster.go.th