

บันทึกเส้นทาง

PACTS THAILAND

"รัฐสภาไทย สู่ความปลอดภัยทางถนน"



แผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน
(WHO - ROYAL THAI GOVERNMENT COUNTRY COOPERATION STRATEGY ON ROAD SAFETY, CCS RS)

บทนำ

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัยทางถนนได้ก้าวขึ้นมาเป็นประเด็นสำคัญในระดับโลก ด้วยการผลักดันขององค์การสหประชาชาติผ่านโครงการ Decade of Action for Road Safety 2011–2020 ซึ่งมีเป้าหมายใหญ่คือการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่ง แนวคิดสำคัญของโครงการนี้คือการบูรณาการความร่วมมือในทุกมิติ ตั้งแต่การบริหารจัดการ การพัฒนาคนและยานพาหนะ การปรับปรุงโครงสร้างถนน ตลอดจนการดูแลหลังเกิดเหตุ แม้จะมีบางประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม แต่หลายประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา กลับเผชิญความท้าทายในการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว เนื่องจากข้อจำกัดด้านทรัพยากรและการดำเนินการที่ยังไม่เพียงพอ

เมื่อก้าวเข้าสู่ทศวรรษใหม่ (2021–2030) องค์การสหประชาชาติได้ทบทวนบทเรียนจากประสบการณ์ที่ผ่านมา ใช้หลักคิด Safe System Approach พร้อมกำหนดเป้าหมายใหม่ 12 ประการเพื่อเป็นแนวทางให้ทุกประเทศดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมทั้งด้านการบริหารจัดการ ระบบถนน ยานพาหนะ การพัฒนาความรู้ ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน และการดูแลหลังเกิดเหตุ ในบริบทของประเทศไทย การสนับสนุนจากองค์การอนามัยโลกและความร่วมมือของรัฐบาลไทย ได้ส่งผลให้เกิดการก่อตั้งเครือข่ายสมาชิกรัฐสภาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศ ซึ่งถือเป็นเครือข่ายลำดับที่สามของโลก บทบาทสำคัญของเครือข่ายนี้คือการผลักดันนโยบายและกรอบกฎหมายที่ช่วยสร้างความปลอดภัยทางถนนได้อย่างยั่งยืน

หนังสือเล่มนี้จัดทำขึ้นเพื่อบันทึกความสำเร็จและการพัฒนาของประเทศไทยในด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะบทบาทของสมาชิกรัฐสภาที่มีส่วนสำคัญในการสร้างความเปลี่ยนแปลง ด้วยความมุ่งมั่นที่จะสร้างแรงกระตุ้นและความตระหนักต่อปัญหานี้ หนังสือเล่มนี้จึงไม่เพียงแต่เป็นแหล่งข้อมูลสำคัญ แต่ยังเป็นแรงบันดาลใจให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในระดับชาติและนานาชาติ เพื่่มุ่งสู่เป้าหมายร่วมกันในการลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนท้องถนน

สุดท้ายนี้ ผมขอขอบคุณทีมงานทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการจัดทำหนังสือเล่มนี้ รวมถึงคุณสุภาภรณ์ อัมมมงคล ที่ได้ลงแรงเขียนจากการสัมภาษณ์และการวิจัยอย่างละเอียด ตลอดจนผู้ให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นทุกท่าน หนังสือเล่มนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญในการจารึกบทใหม่ของความร่วมมือและความมุ่งมั่นในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ทั้งในประเทศไทยและเวทีระดับโลกต่อไป

คณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

หนทางสู่ความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนของไทย

1. บทนำ

ประเทศไทยขึ้นชื่อว่ามีถนนอันตรายที่สุดในโลก ดังจะเห็นได้จาก *รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566* ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนกว่า 1.9 ล้านรายต่อปี คิดเป็นอัตรา 15 ต่อแสนประชากร การบาดเจ็บทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ของช่วงอายุ 5-29 ปี สำหรับประเทศไทย ค่าประมาณการผู้เสียชีวิตทางถนน 18,218 ราย มีอัตราการเสียชีวิตคิดเป็น 25 คนต่อแสนประชากร แม้จะลดลงจาก 32.7 ต่อแสนประชากร ใน *รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี 2561* แต่ยังจัดว่าเป็นอัตราที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกอยู่มาก

หรือกล่าวให้เข้าใจง่าย ๆ คือ **คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทุกวัน วันละ 50 คน**

ปัจจุบัน ข้อมูลในประเทศจากเว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (ThaiRSC) แสดงยอดผู้เสียชีวิตสะสม ปี 2567 ณ วันที่ 11 พฤศจิกายน อยู่ที่ 11,996 ราย บาดเจ็บสะสม 732,505 ราย และเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2566 พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตสะสมแตกต่างกันไม่มากนัก สะท้อนความน่าเป็นห่วง โดยผู้เสียชีวิตประมาณร้อยละ 70 มีอายุระหว่าง 19 – 60 ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยทำงาน และกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุทางถนนนำมาซึ่งผลกระทบใหญ่หลวงในระดับประเทศ ทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ สาธารณสุข และความปลอดภัยในการเดินทาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ระบุข้อมูลใน *การประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน* ประเมินมูลค่าความสูญเสียในภาพรวม ระหว่างปี 2558-2562 ในแต่ละปีอยู่ในช่วง 260,000-430,000 ล้านบาท เฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 3.50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ

ในระดับครอบครัว การสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักที่จากไปก่อนวัยอันควร ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของครอบครัว แต่ยังความสูญเสียทางจิตใจที่ประเมินค่าไม่ได้ หรือหารอดชีวิตแต่พิการ ครอบครัวมีบทบาทหลักในการดูแลในระดับบุคคล ผลกระทบจากการบาดเจ็บและพิการส่งผลให้ผู้ประสบอุบัติเหตุขาดโอกาสในการใช้ชีวิตทางสังคมอย่างเต็มศักยภาพรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจ

ดังนั้นเรื่องของอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นเรื่องของทุกภาคส่วนในสังคม ทั้งฝ่ายรัฐบาล หน่วยราชการ นักการเมือง นักวิชาการ ภาควิชาการ ภาคเครือข่ายภาคประชาสังคม เป็นต้น อย่างไรก็ตามจากกลไกในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีอยู่ ซึ่งมีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องกลับพบว่า ยังไม่สามารถลดความสูญเสียได้อย่างเป็นที่น่าพอใจ

2.บนเส้นทางยาวไกลมุ่งสู่ “คณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน”

ฝ่าปัญหาซับซ้อนด้วย “ไตรพลัง”

การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน มีความเกี่ยวข้องกับกรอบเสาหลัก 5 ด้าน ได้แก่ ด้านบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐาน คน รถ และการดูแลรักษาหลังเกิดเหตุ ซึ่งสะท้อนว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นความซับซ้อนของเหตุและปัจจัย มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานหลายฝ่ายและการบริหารจัดการแบบแบ่งแยกหน่วยงาน จึงจำเป็นต้องอาศัย “ไตรพลัง” มาร่วมกันขับเคลื่อนงาน ซึ่งประกอบด้วย

- **พลังความร่วมมือจากภาคี** ประเทศไทยมีหน่วยงานภาครัฐและองค์กรสาธารณประโยชน์จำนวนมากที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งพลังความร่วมมือจากภาคีที่มีความหลากหลายจะมีส่วนช่วยในการส่งเสริมแสดงความต้องการในการเปลี่ยนแปลงต่อผู้เกี่ยวข้อง
- **พลังความรู้** จากนักวิชาการและสถาบันวิจัย ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เป็นอีกพลังสำคัญในการขับเคลื่อนที่จะต้องทำงานบนหลักฐานข้อมูลเชิงประจักษ์และนำไปสร้างความเข้าใจต่อสังคมและการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย
- **พลังนโยบาย** เป็นพลังสำคัญในการตัดสินใจจากนักการเมืองและฝ่ายบริหาร ซึ่งพลังในส่วนนี้ต้องอาศัยเจตจำนงทางการเมือง และการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

จากทศวรรษความปลอดภัยทางถนนสู่แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน

ช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา รัฐบาลทั่วโลกตระหนักถึงความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาความปลอดภัยทางถนน ได้เห็นชอบ**ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554-2563** มีเป้าหมายลดอัตราการสูญเสียครั้งหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ประเทศส่วนใหญ่ไม่ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศรายได้ต่ำ จึงได้มีการสรุปบทเรียนและทบทวนการทำงานนำมาสู่การกำหนดให้ปี **2564-2573 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษที่สอง** มีเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงอย่างน้อยร้อยละ 50

ในส่วนของประเทศไทยได้จัดทำ**แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570** เป็นแผนฉบับที่ 5 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) กำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนใช้ดำเนินงาน มีเป้าหมายหลัก 2 ข้อ ได้แก่ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คนหรือ 12 คนต่อแสนประชากร และการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 106,376 คน โดยวาง 4 ยุทธศาสตร์สำคัญได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

พร้อมกันนี้ยังให้ความสำคัญกับการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติทั้งในระดับส่วนกลางและระดับภูมิภาค-ท้องถิ่น ให้ความสำคัญกับการติดตามประเมินผล ตัวชี้วัดทุกไตรมาส และช่วงครึ่งทางของแผน (ปี 2567) และเมื่อสิ้นสุดแผน

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ มีความน่าสนใจเป็นพิเศษเนื่องจากเป็นผลจากการดำเนินการสังเคราะห์และทบทวนกรอบการดำเนินงานที่ผ่านมาทั้งจากเป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) และหลักการ Safe system มีการทบทวนปัจจัยความสำเร็จของต่างประเทศ การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงแผนความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับก่อนหน้านี้ ตลอดจนมีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องผ่านการจัดประชุมทั่วประเทศ

อย่างไรก็ตาม การมีแผนแม่บทอย่างเดียว ยังไม่เพียงพอต่อการสู้กับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในขั้นวิกฤต และจำนวนผู้สูญเสียชีวิตมิได้ลดลงในระดับที่น่าพอใจ จำเป็นที่จะต้องมีความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “เจตจำนงทางการเมือง” (political will) จากฝ่ายนิติบัญญัติ

เจตจำนงทางการเมืองกับความปลอดภัยบนท้องถนน

ความพยายามที่จะเสนอให้ฝ่ายนิติบัญญัติ หรือสมาชิกรัฐสภา (legislator) เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน นอกเหนือจากฝ่ายรัฐบาล เริ่มมีการกล่าวถึงในเวทีระดับโลกนับตั้งแต่การประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Result ประเทศบราซิล เมื่อปี 2558 ซึ่งมีการประชุมพิเศษสำหรับสมาชิกรัฐสภาจัดขึ้นคู่ขนานกับการประชุมระดับรัฐมนตรี โดยที่ประชุมสมาชิกรัฐสภาจากทั่วโลกสนับสนุนการจัดตั้งเครือข่ายเพื่อแบ่งปันประสบการณ์ของสมาชิกรัฐสภาที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

หลังจากนั้นหนึ่งปีคือ ในวันที่ 12 ธันวาคม 2559 องค์การอนามัยโลก ร่วมกับ Towards Zero Foundation และ Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) เป็นเจ้าภาพร่วมกันจัดประชุมที่กรุงลอนดอน จึงได้มีการจัดตั้งเครือข่ายความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนของฝ่ายนิติบัญญัติ (Global Network for Road Safety Legislators - GNRSL) มีสมาชิก 16 ประเทศ เช่น เนปาล บราซิล อังกฤษ ไทย เป็นต้น



นายนิกร จ้าง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรหลายสมัย นักการเมืองผู้เกาะติดเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาอย่างต่อเนื่องยาวนานกว่า 30 ปี เป็นหนึ่งในผู้มีส่วนร่วมในการก่อตั้งเครือข่าย GNRSL เล่าว่า หลังการประชุมก่อตั้งเครือข่ายเสร็จสิ้นลง มีโอกาสได้ไปเยี่ยมชมการทำงานของสภาที่ปรึกษารัฐสภาเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง (The Parliamentary Council for Transport Safety – PACTS) ซึ่งเป็นองค์กรการ

กุศลที่ทำงานร่วมกับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และสมาชิกรัฐสภา อีกทั้งได้รับความสนับสนุนจากภาคเอกชนด้วย นับเป็นการทำงานที่น่าประทับใจและเป็นตัวอย่างในการศึกษา

“ผมเห็นว่าคณะกรรมการของสภานั้นมีอำนาจ และส่วนตัวเคยทำงานในประเด็นที่เกี่ยวกับเรื่องแผนแผ่นดินไหว ตลอดจนเรื่องความปลอดภัยทางถนน จึงประทับใจและเห็นว่าการทำงานในรูปแบบของ PACTS มีความน่าสนใจ ณ วันนั้นเรามีความสูญเสีย ประมาณ 23,000 คน ในขณะที่อังกฤษมีจำนวนประชากรเท่าเรา 65-66 ล้านคน แต่เขาสูญเสียแค่ 2,300 คน มันต่างกันถึง 10 เท่า ผมจึงคิดว่ามันเป็นการสะท้อนที่แตกต่างเลยศึกษาความเป็นมาของ PACTS หลังจากนั้น”

แรงบันดาลใจจาก PACTS (UK) และ Parliamentary Friends of Road Safety (Australia)

ตลอดเวลาเกือบสิบปีที่มีความพยายามขับเคลื่อนให้เกิด “องค์กรนำ” ที่มีศักยภาพในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ ภาควิชาการ นักวิชาการ นักการเมือง และผู้เชี่ยวชาญได้แสวงหาแนวทางที่เป็นไปได้ โดยศึกษาข้อมูลและบทเรียนจากต่างประเทศ พบว่า ความร่วมมือระหว่างสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาในประเทศอังกฤษ และประเทศออสเตรเลีย ที่ร่วมกันทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างเปิดกว้างแก่สมาชิกทุกคน นับเป็นแนวทางที่สร้างแรงบันดาลใจแก่คณะทำงานในประเทศไทย โดยมีลักษณะเด่นพอสังเขปดังนี้

สภาที่ปรึกษารัฐสภาเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง (The Parliamentary Council for Transport Safety – PACTS) เป็นองค์กรนิติบุคคลการกุศลที่มีสหวิชาชีพ มาร่วมทำงานกับคณะรัฐสภาจากทุกพรรคในรัฐสภาอังกฤษเพื่อความปลอดภัยด้านขนส่ง (All Party Parliamentary Group for Transport Safety) มีลักษณะเป็นองค์กรประสานความร่วมมือระหว่างรัฐสภาและภาคประชาสังคม โดยหลักการทำงานของ PACTS จะใช้ข้อมูลและหลักฐานงานวิจัยขับเคลื่อนนโยบาย การทำงานไม่แบ่งแยกและร่วมมือกันหลายภาคส่วน มีการสื่อสารเชิงบวกและสร้างสรรค์กับทุกฝ่าย ทำงานอย่างเป็นกลางโดยใช้ข้อมูลทางวิชาการ และดำเนินงานครอบคลุมระบบถนน ระบบราง และการเดินอากาศ

คณะมิตรภาพด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐสภา (Parliamentary Friends of Road Safety) มีลักษณะเป็นเครือข่ายสมาชิกรัฐสภาออสเตรเลีย ที่มีความสนใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์ในการรวมตัวกันเพื่อยกระดับความตระหนักรู้ต่อความปลอดภัยทางถนนในรัฐสภา มีการสื่อสารกับสมาชิกรัฐสภาถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง และสร้างความตระหนักในกลุ่มสมาชิกรัฐสภาถึงต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม หากประเด็นความปลอดภัยทางถนนไม่ได้รับความสำคัญในรัฐสภา

จากบทเรียนและประสบการณ์ของทั้งสององค์กรดังกล่าวได้สร้างแรงบันดาลใจให้แก่ภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย ที่จะผลักดันให้เกิด “องค์กรนำ” ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยปรับให้เข้ากับบริบทของไทย ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดถึงขั้นตอนการดำเนินงานและโครงสร้างหน้าที่ของคณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในลำดับถัดไป

บทเรียนจากคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน

ในระหว่างที่กรรมการร่วมของสองสภายังไม่ได้เกิดขึ้นนั้น วุฒิสภามี**คณะกรรมการกู้ชีพฉุกเฉิน** (ชื่อในขณะนั้น) ซึ่งต่อมาได้เห็นความสำคัญของงานด้านความปลอดภัยทางถนน จึงมีคำสั่งแต่งตั้ง**คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน** เมื่อ 24 ตุลาคม 2562 โดยนายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย เป็นประธานคณะกรรมการฯ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการทำงานนี้มาตั้งแต่ปี 2558 ด้วยเห็นว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนสูงมากในช่วงดังกล่าว ยังไม่ลดลงตามเป้าที่ตั้งไว้ จึงเห็นควรเข้ามาช่วยฝ่ายบริหารและข้าราชการประจำในการขับเคลื่อน

คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน ทำงานในลักษณะของการเป็นคนกลางในการเชื่อมโยงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกิจความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากไม่มีอำนาจสั่งการ หรือการลงไปทำงานเองโดยตรง จึงเป็นการทำงานในรูปแบบของการขอความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย รวมถึงการกระตุ้นจิตสำนึกของผู้บริหารแต่ละหน่วยงานภาครัฐ และมีภาคเอกชนเข้ามาบูรณาการการทำงานร่วมกัน ซึ่งประสบความสำเร็จในการทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับภาคเอกชนและภาครัฐเข้ามาทำงานด้วยกันทั้งหมด 40 กว่าหน่วยงาน และประชุมกันทุกสัปดาห์



นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย อดีตวุฒิสมาชิกและประธานคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน กล่าวถึงการทำงานในช่วงนั้นว่า “อุปสรรคใหญ่ของการทำงานเป็นเรื่องโครงสร้างในการบริหารงานที่แบ่งเป็นกระทรวง ทบวง กรม แต่ละหน่วยงานมีขอบเขตของตน ทำงานจำกัดเฉพาะภารกิจของตัวเอง ดังนั้นเวลาประชุมจึงมักได้รับคำชี้แจงว่า ตรงนี้ไม่ได้อยู่ใน

อำนาจหน้าที่ผม เป็นอำนาจของอีกหน่วยหนึ่ง เราจึงต้องเข้าไปบูรณาการว่า โอเคคุณมีหน้าที่แค่นี้ละ เดี๋ยวผมเข้าไปหาอีกหน่วยเข้ามาเสริม เราเพียงแต่ให้เขามาแชร์และมาร่วมมือกันมันก็จะไปได้ โดยกรรมการชุดนี้ต้องเป็นตัวเชื่อม”

ในช่วงปี 2562 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่นายสุรชัย เป็นประธานคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นฝ่ายนิติบัญญัติองค์กรเดียวที่มีภารกิจเรื่องความปลอดภัยทางถนน องค์การอนามัยโลกมีแนวคิดที่ต้องการกระจายภารกิจความปลอดภัยทางถนนลงสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ได้เชิญให้เข้าร่วมประชุมระดับภูมิภาคเครือข่ายสมาชิกรัฐสภาด้านความปลอดภัยทางถนน (Regional Network for Road Safety legislators) โดยนายสุรชัย ได้รับเลือกให้เป็นประธานเครือข่ายสมาชิกรัฐสภาด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Network for Road Safety Legislators) เป็นคนแรก ดำรงตำแหน่งระหว่างปี 2562-2563 หลังจากนั้นนายนิกร จำนง ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งประธานเครือข่ายฯ ในลำดับถัดมา นับว่าบุคลากรทางการเมืองของไทยได้รับความยอมรับในระดับสูงในเวทีนานาชาติ ด้านความปลอดภัยทางถนน

สานพลังความรู้และความร่วมมือจากภาคี

พลังความรู้ และพลังความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย เป็นอีกขั้นตอนสำคัญในการริเริ่มพัฒนาให้เกิดคณะกรรมการรัฐสภาเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในเบื้องต้นต้องอาศัยความรู้จากการศึกษาและการวิจัย เพื่อให้เห็นความสำคัญในการที่จะต้องมียุทธศาสตร์นำในงานด้านนี้

จากงานศึกษาของสามหน่วยงาน ได้แก่ รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่อง *การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน* รายงานเรื่อง *การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทย* (ทุนสนับสนุนจากมูลนิธิบลูมเบิร์กเพื่อสาธารณประโยชน์ โดยสำนักงานองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยรับผิดชอบดำเนินการ ปี 2559) และ *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564* โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ล้วนมีความเห็นสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันว่า

ประเทศไทยขาดผู้นำที่เข้มแข็งในเรื่องความปลอดภัยทางถนน จำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์ที่เข้ามาบูรณาการการทำงานและอุดช่องว่าง โดยแนวทางทางรัฐสภาเป็นทางเลือกหนึ่งที่น่าจะทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากฝ่ายนิติบัญญัติ รับผิดชอบการออกกฎหมายและการพิจารณางบประมาณ อีกทั้งยังสอดคล้องกับข้อเสนอขององค์การอนามัยโลกที่ต้องการเห็น “เจตจำนงจากฝ่ายการเมือง” เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น นอกเหนือจากการทำงานของฝ่ายรัฐบาล

แผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO - Royal Thai Government Country Cooperation Strategy on Road Safety, CCS RS) ในฐานะแผนงาน

ที่มีบทบาทเป็นที่ปรึกษาด้านวิชาการ สนับสนุนการสร้างความรู้ และพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน เข้ามามีส่วนในการเป็นองค์กรประสานงานผลักดันความรู้และงานวิจัยที่มีอยู่เพื่อการผลักดันเชิงนโยบาย ได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายยื่นหนังสือเสนอผลการศึกษาและรายงานการประเมินที่สำคัญหลายครั้ง รวมถึงการประเมินแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 ที่ระบุว่ากลไกบริหารจัดการของไทยค่อนข้างอ่อนแอ แต่ก็ยังไม่เห็นความเปลี่ยนแปลงบังเกิดขึ้น รัฐบาลยังคงยืนยันว่าโครงสร้างกลไกเดิมดีอยู่แล้ว ไม่จำเป็นต้องดำเนินการใดเพิ่มเติม ซึ่งไม่ตรงกับงานศึกษาใดที่มีมาก่อนหน้า

ดังนั้นในช่วงตั้งแต่ปี 2559 เป็นต้นมา ภาคีเครือข่ายจึงได้หันมาทำงานกับสมาชิกฝ่ายนิติบัญญัติมากขึ้น โดยเฉพาะมีการยื่นหนังสือต่อรองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตลอดจนถึงการจัดเวทีพรรคการเมืองเกี่ยวกับนโยบายความปลอดภัยทางถนน ก่อนจะมีการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรทั่วไปในปี 2562

ครั้นเมื่อได้สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เข้ามาแล้วการทำงานร่วมกันระหว่างฝ่ายนักการเมืองกับฝ่ายวิชาการ ยิ่งเข้มข้นมากขึ้น ในเดือนพฤศจิกายน 2562 องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย และแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับภาคีเครือข่าย ได้ประสานการจัดเวทีสมาชิกรัฐสภาขึ้น นับเป็นเวทีแรกที่รวบรวมสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและสมาชิกวุฒิสภาในที่ประชุมคราวเดียวกันเพื่อสร้างความมุ่งมั่นด้านความปลอดภัยทางถนน โดยในที่ประชุมมีผู้แทนจาก PACTS สหราชอาณาจักร และ Parliamentary Friends of Road Safety ประเทศออสเตรเลีย เข้าร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับสมาชิกรัฐสภาไทย

ในปี 2562 นั้น นายนิกร จำนง ได้ดำรงตำแหน่งเป็นรองประธานคณะกรรมการการคมนาคม ซึ่งคณะกรรมการชุดดังกล่าวได้แต่งตั้งอนุกรรมการพิจารณาศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วยนักการเมืองและทีมนักวิชาการหลายท่านเข้าร่วมทำการศึกษา

รายงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรชุดที่ 25 ซึ่งนายนิกร จำนง เป็นประธานอนุกรรมการศึกษา มีข้อเสนอที่สำคัญได้แก่ **ด้านการบริหารจัดการ** เสนอให้ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรในการบริหารจัดการ ให้เป็นการดูแลด้วยระบบบัญชาการเดียว (Single Command) และจัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลกลางเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ (National Road Safety Information Center)

ด้านบูรณาการทางรัฐสภา มีข้อเสนอให้ตั้ง **คณะกรรมการร่วมกันระหว่างสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา โดยประธานรัฐสภาพิจารณาลงนาม** ซึ่งพิจารณาองค์ประกอบของคณะกรรมการจากคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนจากทั้งสองสภา และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการให้แก่คณะกรรมการ คณะกรรมการดังกล่าวร่วมกันผลักดันกฎหมายและงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนตลอดจนกำกับดูแลติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล โดยควรดำเนินการโดยเร่งด่วนในโอกาสแรก

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 25 มีมติเอกฉันท์เห็นชอบตามรายงานการศึกษาดังกล่าวเมื่อ 29 กรกฎาคม 2563 ถือเป็นอิฐก้อนแรกบนหนทางผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนนในฝ่ายนิติบัญญัติอย่างเต็มรูปแบบ แม้จะยังไม่ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมกันระหว่างสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา ตราบจนสิ้นสุดวาระของสภาผู้แทนราษฎรชุดนั้น

แต่การทำงานของ “ไตรพลัง” ยังคงเดินหน้าต่อไป ทั้งที่ผ่านคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา การจัดเวทีผลักดันนโยบายในวาระต่าง ๆ และการจัดเวทีวิสัยทัศน์พรรคการเมือง ก่อนการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในปี 2566



เมื่อสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 26 เริ่มทำงาน การขับเคลื่อนและประสานงานยังคงดำเนินต่อไป โดยในวันที่ 22 พฤศจิกายน 2566 แผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับภาคีเครือข่าย ได้จัดเวทีสัมมนาเครือข่ายสมาชิกรัฐสภาเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดย นาย พิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง (ในขณะนั้น) เป็นประธานในการประชุม ได้กล่าวว่



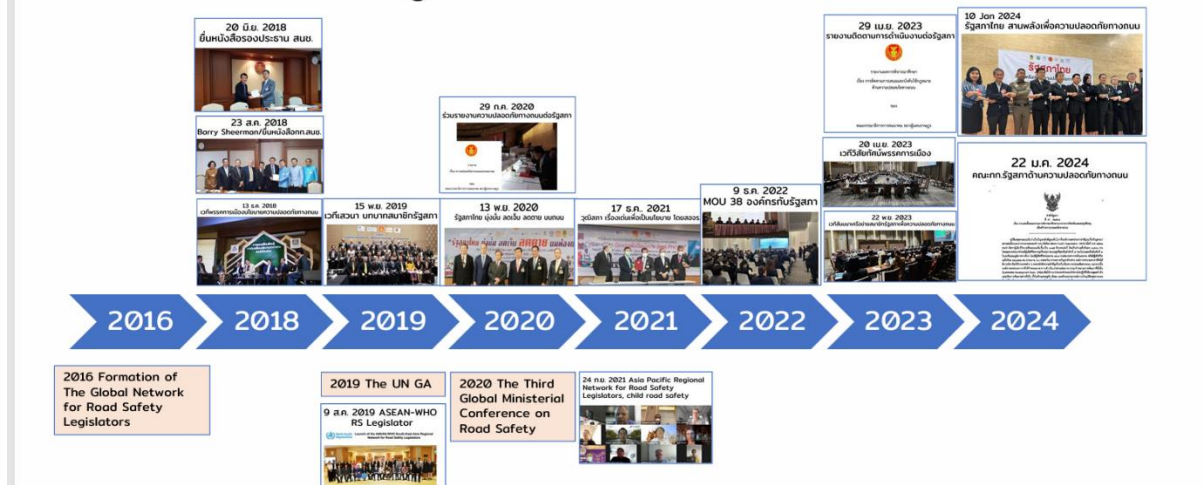
ปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนถือเป็นวาระแห่งชาติที่ ต้องให้ความสำคัญ ตนเห็นด้วยกับข้อเสนอที่จะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อกำกับติดตามการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีรัฐสภาทำหน้าที่ฝ่ายนิติบัญญัติเป็นเจ้าภาพหลัก ทำหน้าที่ประสานความ

ร่วมมือ และได้นัดหารือร่วมกับนักวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำข้อมูลก่อนเสนอประธานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเห็นชอบจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าวโดยเร็ว



ผลจากการทำงานอย่างต่อเนื่องยาวนานเกือบหนึ่งทศวรรษ และความสูญเสียชีวิตเป็นจำนวนมากจากอุบัติเหตุทางท้องถนน เป็นตัวเร่งให้ทั้งนักการเมืองและภาคีเครือข่ายเห็นความสำคัญต้องหาทางแก้ไข ในที่สุด **นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา** ประธานรัฐสภามีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการรัฐสภาเพื่อความปลอดภัยทางถนนในต้นปี 2567 ที่ผ่านมา

Thailand Parliamentary Network for Road Safety: A Timeline



ภาพแสดงไทม์ไลน์การทำงานของภาคีเครือข่ายผลักดันคณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

3. โครงสร้างและหน้าที่

คณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนแห่งรัฐสภา หรือ “คณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน” เป็นคณะกรรมการที่เพิ่งตั้งขึ้นเมื่อต้นปี 2567 โดยมุ่งหวังว่าศักยภาพของรัฐสภาและเจตจำนงทางการเมือง จะเป็นองค์การที่ช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

องค์ประกอบคณะกรรมการ

นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา ประธานรัฐสภา ลงนามในคำสั่งรัฐสภาที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2567 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน มีองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ จำนวน 46 คน ประกอบด้วย

รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่สอง เป็นประธานกรรมการ รองประธานวุฒิสภา เป็นรองประธานกรรมการ ผู้แทนที่เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย รวมถึงผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เป็นกรรมการ และให้เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เป็นกรรมการและเลขานุการ และเลขาธิการวุฒิสภา เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการ กรรมการและเลขานุการ และแต่งตั้งคณะกรรมการเพิ่มเติม ในเดือนกรกฎาคม 2567 หลังจากมีการเลือกวุฒิสมาชิก (ชุดใหม่) และมีการเปลี่ยนแปลงชื่อคณะกรรมการจำนวน

หลายคณะในวุฒิสภา จึงต้องเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้อง โดยคำสั่งรัฐสภาที่ 42/2567 เรื่อง ยกเลิกคำสั่งและแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน มีสาระสำคัญแต่งตั้งกรรมการชุดใหม่จำนวน 52 คน ประกอบด้วยประธานกรรมการที่เกี่ยวข้องจากสภาผู้แทนราษฎร 14 คณะ ประธานคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องจากวุฒิสภา 9 คณะ หน่วยงานราชการและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน

อำนาจหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ

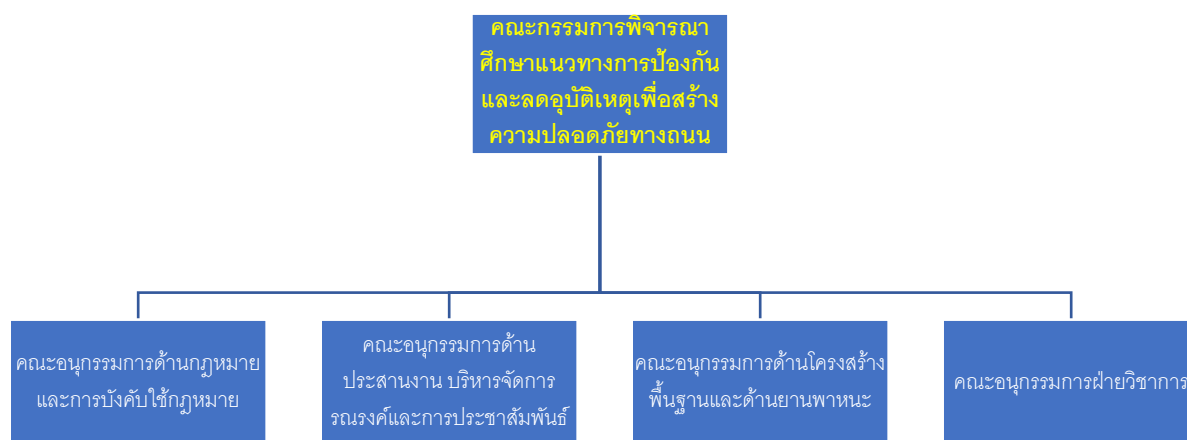
คณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน มีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

1. ดำเนินการเสนอนโยบายการบริหารจัดการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน
2. ดำเนินการศึกษาและจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัยทางถนน
3. ดำเนินการประสานงาน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2565-2570) และมติสมัชชาใหญ่ของสหประชาชาติที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2564-2573 เป็นทศวรรษที่สองแห่งความปลอดภัยทางถนน
4. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของสมาชิกรัฐสภาและภาคประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน
5. พิจารณาเรื่องราวร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน
6. รายงานผลการดำเนินงานต่อสาธารณชนได้ทราบเกี่ยวกับการดำเนินงานของรัฐสภาในการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน
7. แต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างครอบคลุมรอบด้าน ประธานคณะกรรมการฯ ได้แต่งตั้งอนุกรรมการ 4 ด้าน ได้แก่

1. คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย มีนายศุภชัย สมเจริญ เป็นประธาน
2. คณะอนุกรรมการด้านประสานงาน บริหารจัดการ รณรงค์และการประชาสัมพันธ์ มีนายนิกร จำนง เป็นประธาน
3. คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านยานพาหนะ มีนายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย เป็นประธาน

4. คณะอนุกรรมการฝ่ายวิชาการ มีนายวิทยาชาติบัญชาชัย ผู้เชี่ยวชาญในคณะที่ปรึกษาขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ เป็นประธาน

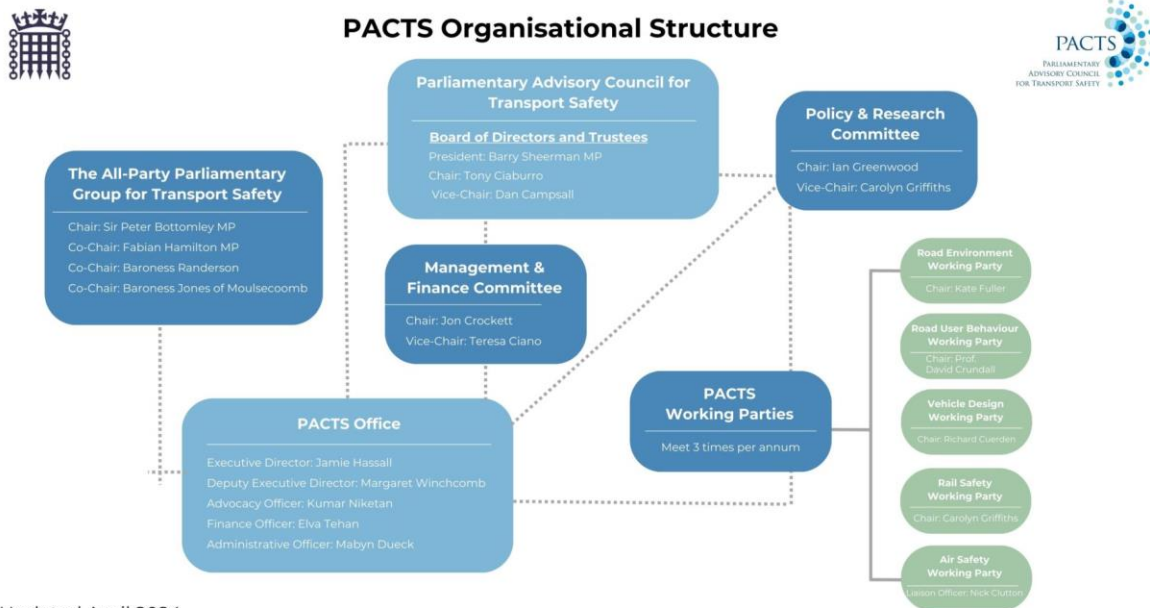


โครงสร้างการทำงานของคณะกรรมการรัฐสภาเพื่อความปลอดภัยทางถนนและอนุกรรมการทั้งสี่ฝ่าย

จาก PACTS UK และ Australian Parliamentary Friends of Road Safety สู่บริบทไทย

แม้ว่าคณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน จะได้รับแรงบันดาลใจจากต่างประเทศ ได้แก่ **สภาที่ปรึกษารัฐสภาเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง** ประเทศอังกฤษ (PACTS UK) และ **คณะมิตรภาพด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐสภา** ประเทศออสเตรเลีย (Australian Parliamentary Friends of Road Safety) แต่องค์กรทั้งสองต่างมีลักษณะเฉพาะของตนเอง ในส่วนของรัฐสภาไทย ได้มีการนำบทเรียนจากต่างประเทศ มาปรับให้เข้ากับบริบทการทำงานของประเทศไทย ในหัวข้อนี้จึงจะเปรียบเทียบถึงความแตกต่างของโครงสร้าง และหน้าที่ของหน่วยงานทั้งสาม

สภาที่ปรึกษารัฐสภาเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง (The Parliamentary Advisory Council for Transport Safety – PACTS) เป็นองค์กรนิติบุคคลการกุศลที่มีสหวิชาชีพ มาร่วมทำงานกับสมาชิกรัฐสภา จากทุกพรรคในรัฐสภาอังกฤษเพื่อความปลอดภัยด้านขนส่ง (All Party Parliamentary Group for Transport Safety) มีลักษณะเป็นองค์กรประสานความร่วมมือระหว่างรัฐสภาและภาคประชาสังคม โดยหลักการทำงานของ PACTS จะใช้ข้อมูลและหลักฐานงานวิจัยขับเคลื่อนนโยบาย การทำงานไม่แบ่งแยกและร่วมมือกันหลายภาคส่วน มีการสื่อสารเชิงบวกและสร้างสรรค์กับทุกฝ่าย การทำงานอย่างเป็นกลางโดยใช้ข้อมูลทางวิชาการ และดำเนินงานครอบคลุมระบบถนน ระบบราง และการเดินอากาศ



ภาพแสดงโครงสร้างองค์กรของ PACTS ที่มีสภาที่ปรึกษาทำงานร่วมกับสำนักเลขาธิการและคณะทำงานฝ่ายต่าง ๆ

คณะมิตรภาพด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล (Parliamentary Friends of Road Safety) มีลักษณะเป็น *เครือข่ายสมาชิกรัฐสภาออสเตรเลีย* ที่มีความสนใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์ในการรวมตัวกันเพื่อยกระดับความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนในรัฐสภา มีการสื่อสารกับสมาชิกรัฐสภาถึงความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง และสร้างความตระหนักในกลุ่มสมาชิกรัฐสภาถึงต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม หากประเด็นความปลอดภัยทางถนนไม่ได้รับความสำคัญในรัฐสภา การทำงานของคณะมิตรภาพฯ มีลักษณะเป็นการรวมตัวกันของกลุ่มผู้มีความสนใจร่วมกันในประเด็นนั้น ๆ เพื่อสร้างความตระหนัก แต่ไม่ได้มีสำนักเลขาธิการแยกออกมาแบบเดียวกับการดำเนินงานของ PACTS

คณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีลักษณะของความเป็นองค์กรที่เป็นทางการ มีอำนาจสั่งการและประสานหน่วยงานต่าง ๆ โดยประธานรัฐสภาลงนามคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ซึ่งมีสมาชิกจากสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา กำหนดอำนาจหน้าที่ให้ดำเนินการเสนอนโยบายการบริหารจัดการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ สามารถจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนถึงการประสานงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2565-2570) ทั้งยังมีอำนาจส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของสมาชิกรัฐสภาและภาคประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในการดำเนินงานนั้นจำแนกเป็น 4 อนุกรรมการ ซึ่งมีองค์ประกอบทั้งจากนักการเมือง หน่วยงานราชการ และนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง

นายนิกร จำนง ที่ปรึกษาและกรรมการคณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน กล่าวว่า องค์การ PACTS ของสหราชอาณาจักร มีลักษณะของโครงสร้างการจัดตั้งขึ้นมาให้เป็นทีปปรึกษา ซึ่งมีข้อดีในการบริหารจัดการ แต่สำหรับของประเทศไทยนั้น ตัวแรงที่ทำให้คณะกรรมการฯ ก่อตั้งขึ้นได้นั้นเกิดจากการที่เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่เหมือนโรคเรื้อรัง ถ้าเปรียบเทียบกับอำนาจ 3 ฝ่าย คือฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ และฝ่ายตุลาการ เป็นยาที่ใช้รักษาโรค เราต้องใช้ยาสามขนานนี้ในการรักษาโรค สำหรับกรรมการคณะนี้ซึ่งอยู่ในฝ่ายนิติบัญญัติ มีอำนาจในการออกกฎหมายและพิจารณางบประมาณ ตนเชื่อว่าจะมีส่วนในการแก้ปัญหาเรื้อรังนี้ให้บรรเทาเบาบางลงได้

4.บทสรุป

ความสำเร็จของการจัดตั้งคณะกรรมการรัฐสภาไทยเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นประเทศที่สามของโลก ที่มีคณะกรรมการลักษณะนี้ในรัฐสภา เป็นก้าวแรกของการปิดจุดอ่อน เรื่ององค์กรนำในด้านการบริหารจัดการ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ที่ประเทศไทยเผชิญอยู่ ด้วยมุ่งหวังว่าจะเป็นแนวทางหนึ่งในการลดจำนวนผู้บาดเจ็บ และลดอัตราการเสียชีวิต ตามเป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยทางถนนทศวรรษที่สอง

การดำเนินงานขับเคลื่อนที่ผ่านมาเกือบหนึ่งทศวรรษ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นตั้งใจของพลังสามฝ่าย ได้แก่ พลังนโยบาย พลังวิชาการ และพลังความร่วมมือจากภาคี ที่เห็นความสำคัญในการเรียกร้องเจตจำนงฝ่ายการเมือง (political will) จากฝ่ายนิติบัญญัติให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน นอกเหนือจากการทำงานของฝ่ายรัฐบาล

ด้วยอำนาจของฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งรับผิดชอบในการตราพระราชบัญญัติ การแก้ไขกฎหมาย การติดตามตรวจสอบการทำงานของรัฐบาล การจัดสรรงบประมาณ ย่อมมีศักยภาพอันสูงยิ่งในการผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 และสอดคล้องกับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ทศวรรษที่สอง

ก้าวแรกของความสำเร็จในการจัดตั้งคณะกรรมการรัฐสภาเพื่อความปลอดภัยทางถนน แม้จะต้องฟันฝ่าอุปสรรค และข้อจำกัดนานาประการ แต่ก้าวต่อไปที่จะยากยิ่งกว่าคือการทำงานให้ผลิดอกออกผล ทั้งในด้านการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและนโยบาย การรณรงค์สร้างจิตสำนึก และการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งจะเป็นผลสำเร็จที่ยั่งยืนสืบไปต่อการใช้ชีวิตบนท้องถนนอย่างปลอดภัยของประชาชน

###