



## **การทบทวน การดำเนินงานตามแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน**

**พ.ศ. 2561 - 2564**

---

**ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย  
(Safe System Approach)**

คณะผู้เชี่ยวชาญ

| Technical component                                  | International Experts  | Thai Experts  |
|--|--|---|
| Road Safety Management                               | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Dr.Chanin Manopiniwes</b><br/>Senior Infrastructure Economist<br/>The World Bank Group</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li><b>ดร.สุเมธ องกิตติกุล</b><br/>สถาบันเพื่อการพัฒนาประเทศไทย</li><li><b>นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร</b><br/>กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรรมการขนส่งทางบก</li><li><b>นพ.กัศยพล ธรรมรังสี</b><br/>ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข</li></ul>                                       |
| Safe Road Infrastructure                             | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Dr.Ishtiaque Ahmed</b><br/>Economic Affairs Officer,<br/>Sustainable Transport Section,<br/>Transport Division,<br/>United Nations ESCAP</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li><b>รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์</b><br/>อดีตอาจารย์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่</li><li><b>ศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล</b><br/>ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย<br/>iRAP Center of Excellence</li><li><b>รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์</b><br/>ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย<br/>สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย</li></ul>                                 |
| Safe Vehicles  | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Bert Fabian</b><br/>Programme Officer<br/>(Air Quality and Mobility),<br/>UNEP Asia and the Pacific</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li><b>รศ.ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม</b><br/>อาจารย์ประจำและหัวหน้าศูนย์วิจัยเฉพาะทางวิศวกรรม<br/>การประเมินและความปลอดภัยยานยนต์<br/>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ</li><li><b>ผศ.ดร.อนันต์ชัย อยู่แก้ว</b><br/>คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร</li><li><b>นายสุชาติ กลั่นสุวรรณ</b><br/>อดีตรองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก</li></ul> |
| Safe Road User - Enforcement, Education and Literacy | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Ilaria Favero</b><br/>Chief of Adolescent Development and Participation<br/>UNICEF Thailand</li><li><b>Sirirath Chunnasart</b><br/>Adolescent Development Specialist<br/>Adolescent Development and Participation<br/>Section UNICEF Thailand</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li><b>ผศ.ดร.พีระ ตั้งธรรมรักษ์</b><br/>มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร</li><li><b>พลตำรวจโท ชีระพล ทิพย์เจริญ</b><br/>ที่ปรึกษาสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร</li><li><b>นางวาทินี สุวรรณพงศ์</b><br/>อดีตผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย<br/>สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก</li></ul>  |
| Post-crash Care                                      | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Dr.Witaya Chadbunchachai,</b><br/>WHO Collaborating Center on Injury Prevention and Safety Promotion,<br/>Trauma and Critical Care Center,<br/>Khon Kaen Regional Hospital</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li><b>ดร.วิภาดา วิจิทชนาลัยย์</b><br/>มหาวิทยาลัยมหาสารคาม</li><li><b>นพ.ภูมิภัทร ศิลาพันธ์</b><br/>รองผู้อำนวยการโรงพยาบาลฝ่ายพัฒนาคุณภาพ<br/>และบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาลจุฬาภรณ์</li><li><b>นพ.รัฐระวี พัฒนรัตนโมฬี</b><br/>โรงพยาบาลขอนแก่น</li></ul>  |

| Technical component  | International Senior Advisors   | Thai Senior Advisors   |
|--|---|--|
| Community Engagement - Public Awareness, Community Participation | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Wisoot Tantan</b><br/>Partnership Advisor, UNDP Thailand</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li><b>ดร.ถิรวดี บุรีกุล</b><br/>สถาบันพระปกเกล้า</li><li><b>ผศ.ดร.กนกพร รัตนสุธีระกุล</b><br/>คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์<br/>มหาวิทยาลัยมหาสารคาม</li><li><b>นายชิษณุวัฒน์ มณีศรีขำ</b><br/>บริษัทสร้างสรรค์ปัญญา จำกัด</li></ul>   |
| Data, Monitoring and Evaluation, Research                        | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Dr.Renu Garg</b><br/>Medical Officer, WHO Thailand</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li><b>ดร.ภญ.ฐิติพร สุนแก้ว</b><br/>สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ</li><li><b>นายณัฐพงศ์ บุญตอบ</b><br/>มูลนิธิไทยโรดส์</li><li><b>นางสุรียรัตน์ สันติภากรณ์</b><br/>สำนักงานสถิติแห่งชาติ</li></ul>   |
| Sustainable Transport and Active Travel                          | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Stefanie Holzwarth</b><br/>Urban Mobility, Urban Basic Services<br/>Section, Urban Practices Branch,<br/>UN-Habitat</li><li><b>Mr. Bert Fabian</b><br/>Programme Officer (Air Quality and<br/>Mobility), UNEP Asia and the Pacific</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li><b>รศ.ดร.ภาวิณี เอี่ยมตระกูล</b><br/>คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง<br/>มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li><li><b>รศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ</b><br/>ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์<br/>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และนายกสมาคม<br/>ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะไทย</li><li><b>รศ.ดร. ชุมเขต แสงเจริญ</b><br/>คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง<br/>มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li></ul> |

## คณะที่ปรึกษา

| Technical component   | International Senior Advisors   | Thai Senior Advisors   |
|---|---|--|
| <b>Road Safety Management</b>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Timothy Wilcox</b><br/>Program Management Officer (Asia and Pacific) United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR)</li> <li>• <b>Rob Klein Consultant</b><br/>Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> <li>• <b>David Shelton</b><br/>Senior Transport Specialist (Road Safety) Sustainable Development and Climate Change Department Asian Development Bank</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นายสุริยะ ประสาทบัณฑิตย์</b><br/>อดีตผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่</li> </ul>                                     |
| <b>Safe Road Infrastructure</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dr.Bruce Corben</b><br/>Corben Consulting</li> <li>• <b>Wayne Moon</b><br/>Zero2050 Coordinator Road Safety Victoria, Department of Transport</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ศ.ดร.พีชัย ธานีรัตนานนท์</b><br/>คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย</li> </ul> |
| <b>Safe Vehicles</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dr.David Logan</b><br/>Senior Research Fellow Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> <li>• <b>Dr.Giovanni Savino</b><br/>Department of Industrial Engineering University of Florence</li> <li>• <b>Dr.Khairil Anwar Bin Abu Kassim</b><br/>Secretary-General, The New Car Assessment Program for Southeast Asian Countries (ASEAN NCAP)<br/>Director-General, The Malaysian Institute of Road Safety Research (MIROS)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ</b><br/>อดีตผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม</li> </ul>                                 |
| <b>Safe Road User - Enforcement, Education and Literacy</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Professor Jennie Oxley</b><br/>Associate Director Graduate Research Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> <li>• <b>Associate Professor Mark King</b><br/>Deputy Director Queensland University of Technology (QUT)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นพ.วิวัฒน์ โจนพิทยากร</b><br/>อดีตผู้อำนวยการอนามัยโลกประจำประเทศมองโกเลีย</li> </ul>                            |

| Technical component   | International Senior Advisors   | Thai Senior Advisors  |
|---|---|---|
| <b>Post-crash Care</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Professor Dr.Sanjeev Bhoi</b><br/>Professor of Emergency Medicine</li> <li>• <b>Dr.Tej Prakash Sinha</b><br/>Department of Emergency Medicine WHO Collaborating Center for Emergency and Trauma Care Jai Prakash Narayan Apex Trauma Center, Department of Emergency Medicine All India Institute of Medical Sciences</li> <li>• <b>Associate Professor Bill Lord</b><br/>Adjunct Associate Professor Department of Paramedicine Monash University</li> <li>• <b>Lee Wallis</b><br/>Lead, Emergency Care Clinical Services and Systems Integrated Health Services WHO Geneva</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย</b><br/>WHO Collaborating Center on Injury Prevention and Safety Promotion, Trauma and Critical Care Center, Khon Kaen Regional Hospital</li> </ul> |
| <b>Community Engagement - Public Awareness, Community Participation</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Anne Harris</b><br/>Director Behaviour, Education and Community Transport Accident Commission (TAC)</li> <li>• <b>Sharon Wishart</b><br/>Senior Policy Officer Safer Road Users, Driver Behaviour Road Safety Victoria Department of Transport Wurundjeri Country</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นายณัฐพงศ์ ศิริชนะ</b><br/>อดีตผู้ว่าราชการจังหวัดจังหวัดนครนายก</li> </ul>   |
| <b>Data, Monitoring and Evaluation, Research</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mr.David Shelton</b><br/>Senior Transport Specialist (Road Safety) Sustainable Development and Climate Change Department Asian Development Bank</li> <li>• <b>Assoc. Prof. Stuart Newstead</b><br/>Acting Director Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>น.ส.รจนา เนตรแสงทิพย์</b><br/>อดีตรองปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม</li> </ul>   |
| <b>Sustainable Transport and Active Travel</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Professor Jennie Oxley</b><br/>Associate Director Graduate Research Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> <li>• <b>Dr.Steve O'Hern</b><br/>Assistant Professor Sustainable Transport Planning, Faculty of Built Environment Tampere University</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ศ.ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทก</b><br/>คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร</li> </ul>   |

## กองบรรณาธิการ

- **ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์**  
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์  
วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย
- **ดร.สุเมธ องกิตติกุล**  
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
- **น.ส.ณิชนน ทองพัฒน์**  
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
- **ดร.ภญ.ฐิติพร สุแก้ว**  
สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ
- **ดร.ภญ.อรทัย วลีวงศ์**  
สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ
- **น.ส.สุพัตรา สำราญจิตร**  
แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน
- **น.ส.ชญาณิชฐ์ เพ็ชรรัตน์**  
แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน
- **ดร.นพ.วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย**  
แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน

## ผู้ให้ข้อมูล

### ประเด็น

#### Road Safety Management

- **นายนิกร จำนง**  
ประธานคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน
- **ศ.นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล**  
คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี
- **นายปัญญา จันทกุล**  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- **นายสุกฤษพงษ์ บุญนิธิ**  
รองผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
- **นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์**  
รองปลัดกระทรวงคมนาคม(ด้านอำนวยการ)
- **นพ.ทวีวงศ์ จุลกมนตรี**  
สมาชิกวุฒิสภา
- **ดร.สุปรดา อุดลยานนท์**  
ผู้จัดการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- **นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์**  
ผู้จัดการ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- **พล.ต.ท.ดำรงศักดิ์ กิตติประภัสร์**  
รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ  
อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- **นายวิศว์ รัตนโชติ**  
วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษาทางและสะพาน กรมทางหลวงชนบท
- **น.ส.ณัฐณี สงกุมาร**  
ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการ  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
- **นางกาญจนา มังกรไธย**  
นักพัฒนาระบบราชการชำนาญการพิเศษ
- **คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดูแลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสงขลา**
- **คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดูแลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครสวรรค์**
- **คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดูแลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนนทบุรี**
- **คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดูแลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุบลราชธานี**
- **คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดูแลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดศรีสะเกษ**

### ประเด็น

#### Safe Road Infrastructure

- **นายสุจิน มั่งนิมิตร**  
ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม
- **นายธนัญชัย เมฆประเสริฐวนิช**  
ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน  
สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.)  
กรุงเทพมหานคร
- **ศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล**  
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- **ดร.สัณพงษ์ ไพศาลวัฒนา**  
ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวก  
กรมทางหลวง
- **น.ส.วริศรา ไชยวงศ์**  
ผู้อำนวยการกลุ่มงานคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- **นายศาศวัต ภูริภักดิ์สรกุล**  
ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวก  
ทางหลวงชนบท
- **น.ส.รวิพันธุ์ เกิดแก้ว**  
ผู้อำนวยการกองวางแผนปฏิบัติการ  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- **นายสมบัติ แก้วสุขสมบัติ**  
ผู้อำนวยการกองกู้ภัย  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- **ดร.กุลธร แยมพลอย**  
อุปนายกสมาคมคนที่ 1 สมาคมวิศวกรจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย
- **ดร.บรรดิ สารธรรม**  
อนุกรรมการ สภาวิศวกรสถานแห่งประเทศไทย
- **นายณพดล จเรเจริญ**  
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาความปลอดภัย  
และ **น.ส.อุษนิศา จิกอง**  
สำนักนโยบายและขนส่งจราจร (สนข.)
- **นายสุชาติ ชิมพิทักษ์**  
หัวหน้ากองเทคนิคโครงการพัฒนาและระบบข้อมูล  
ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย
- **นายพิษณุ พงษ์ไทย**  
วิศวกรกำกับการกองทางถาวร ฝ่ายช่างโยธา  
การรถไฟแห่งประเทศไทย

### ประเด็น

#### Safe Vehicle

- **นายชฎิล ตูจินดา**  
เลขานุการสมาคมระบบขนส่งจราจรและอัจฉริยะ
- **นายอภิสิทธิ์ โกลมพันธ์พ**  
Head Of SHE Management, SCG
- **นายภูมิพิทักษ์ ศิลป**  
Education Business Planning  
Senior Manager, SCG
- **นายธันธัช ฤทธิ์น้ำ**  
ผู้ช่วยอุปนายกฝ่ายวิชาการ และ คุณวรรณคณิต  
ดินทะวงษ์ สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
- **น.ส.สิริลักษณ์ ชูโชติ**  
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการรับรอง  
ผู้แทนสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
- **ดร.อารักษ์ พรประภา**  
สมาคมรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย
- **นายอานนท์ ลิ้มสุวรรณ**  
นายกสมาคมตรวจสภาพรถเอกชนไทย
- **น.ส.รุช วรรณฤทัย**  
คณะทำงานด้านข้อกำหนดเทคโนโลยียานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
- **น.ส.วิลาสินี รอดนัม**  
คณะทำงานด้านข้อกำหนดเทคโนโลยียานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
- **นายบรรพจน์ เต็มวงษ์วัฒนะ**  
ประธานคณะทำงานด้านข้อกำหนดทางเทคนิค  
ของยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์  
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- **นางวันดี ตั้งถวิลถาวร**  
รองประธานคณะทำงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนน สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยและกลุ่ม  
อุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- **นายจักรกฤษ ตั้งใจตรง**  
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิศวกรรมยานยนต์  
สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก
- **นางวิศัลยา เจริญทรัพย์**  
หัวหน้างานพัฒนาการขับเคลื่อนสูง บ.ขนส่ง จำกัด
- **รศ.ดร.ยศพงษ์ ลออนวล**  
อดีตนายกสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- **นายกฤษฎา อุตตโมทย์**  
นายกสมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย

ประเด็น

Safe Road User - Enforcement, Education and Literacy

- พล.ต.ต.เอกราช ลิ้มสังกาศ**  
ผู้บัญชาการตำรวจทางหลวง
- นายโยธิน ทองพะวา**  
ประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย
- นายปัญญา จันทกุล**  
ผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- น.ส.กอบกุล อินทรัตน์**  
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ  
กรมการขนส่งทางบก
- นพ.แท้จริง ศิริพานิช**  
เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ
- นายสทิธภาค อ่วมิเชียร**  
ผู้ช่วยเลขาธิการสำนักงานอัยการสูงสุด
- นายวสันต์ ปียสดีตรรม**  
นักวิชาการแรงงานชำนาญการพิเศษ  
กรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน
- นายยุทธศักดิ์ สัมปะชาโน**  
ผู้อำนวยการสำนักนิติการ สำนักงานอัยการสูงสุด
- คุณจุฑามาศ อินปริงกานันท์**  
ศูนย์ขับเคลื่อนกภัยฮอนด้า

ประเด็น

Post-crash Care

- นพ.อำพล จินดาวัฒนะ**  
สมาชิกวุฒิสภา กรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉิน  
และความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา
- นพ.พินิจ กุลละวณิชย์**  
ผู้ช่วยเลขาธิการสภาาชาดไทย  
กรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉิน  
และความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา
- เรืออากาศเอก นพ.จักริยะ แพนงมา**  
เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน
- นายณพดล สันติการณณ์**  
กรรมการผู้จัดการ  
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- ศส.พิเศษ นพ.ปรการ ถมยางกูร**  
ที่ปรึกษากรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข
- รศ.นพ.ไชยยุทธ ธนไพศาล**  
หัวหน้าภาควิชาศัลยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น นายกสสมาคมแพทย์  
อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
- นพ.วิฑูรย์ อนันกุล**  
ผู้อำนวยการกองสาธารณสุขฉุกเฉิน  
สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- น.ส.อุบลวรรณ นิยมจันทร์**  
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน กองยุทธศาสตร์  
และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- นางณัฏฐิณา รัสสินธุ์**  
กองบริหารการสาธารณสุข สำนักงานปลัด  
กระทรวงสาธารณสุข

- นส.สิริกุล วงษ์ศิริโสภาคย์**  
รองผู้อำนวยการ  
และ **นส.กนกอร งามนิก**  
นักวิชาการสาธารณสุข  
สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- พล.ต.ต.วิธพัฒน์ ศิวะแพทย**  
ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง สยศ  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- พล.ต.ต.ธีระพงษ์ วงศ์รัฐพิทักษ์**  
กองบัญชาการตำรวจนครบาล
- พ.ต.อ.ชัยณรงค์ ทรัพย์สาร**  
กองบัญชาการตำรวจนครบาล
- นายวิศุทธิ์ คณิตกุลเศรษฐ์**  
รองเลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
- นายเพชรพรรษ์ ปรจวบลาภ**  
เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
- นางพิชชาวิร์ ปัจฉิมานนท์**  
พนักงานคุมประพฤติชำนาญการพิเศษ  
กองบริหารและส่งเสริมเครือข่ายคุมประพฤติ

- น.ส.ลัดดา แซ่ลี**  
ผู้อำนวยการสำนักสิทธิประโยชน์ รองโฆษกสำนักงาน  
ประกันสังคม กระทรวงแรงงาน
- นายวิธวิท ชูรินทร์**  
กองพัฒนาและส่งเสริมการบริหารงานท้องถิ่น  
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น  
กระทรวงมหาดไทย
- นายชาลี ศรีบุญมา**  
รักษาการในตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มวางแผนและพัฒนา  
คุ้มครองสิทธิประโยชน์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับ  
และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
- นพ.พรเทพ แซ่เอ็ง**  
ผู้อำนวยการศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน  
กรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) สำนักการแพทย์  
กรุงเทพมหานคร
- นพ.คมชิต ชวนัสพร**  
หัวหน้ากลุ่มงานปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน  
ศูนย์เอราวัณ สำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร
- นายขจรศักดิ์ คงอินทร์**  
หัวหน้าเจ้าหน้าที่กู้ภัย ผลิตภัณฑ์ 1  
แผนกบรรเทาสาธารณภัย มูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง
- นายฐิติกร เศวदनันทน์**  
รองผู้จัดการ มูลนิธิร่วมกตัญญู
- นายธวัชชัย รื่นรมย์ศิริ**  
รองนายกเทศมนตรี เทศบาลนครขอนแก่น

ประเด็น

Community Engagement - Public Awareness, Community Participation

- นพ.สุทร บวรรัตนเวช**  
ผู้อำนวยการใหญ่ เครือโรงพยาบาลกรุงเทพ
- นพ.ไพโรจน์ เครือกาญจนา**  
รองผู้อำนวยการฝ่ายการแพทย์  
โรงพยาบาลราชวิถี
- นพ.สมประสงค์ ทองมีศรี**  
หัวหน้ากลุ่มงานศัลยกรรม โรงพยาบาลชลบุรี

- นายธีระ วัชรปราณี**  
สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า
- นายโยธิน ทองพะวา**  
ประธานสภาเด็กและเยาวชน
- นายพรหมมินทร์ ภัณธิยะ**  
สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
- นายทวีพล สุดารา**  
ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารภาพลักษณ์องค์กร  
อสสมท.
- น.ส.ปานจิตร แสงอากาศ**  
ผู้จัดการส่วนสื่อสารองค์กร อสมท.
- ดร.มนตรี รุ่ยม่วงศรี**  
นักข่าวอาวุโส สำนักข่าวอิศรา
- นายสมศักดิ์ แยมชะมัง**  
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษสมาคม อบจ. แห่งประเทศไทย
- นางก่องกาญจน์ ภัคย์หิรัญฤทธิ์**  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก 10 สสส.

ประเด็น

Data, Monitoring and Evaluation, Research

- นพ.สุทัศน์ โชนะพันธ์**  
ผู้อำนวยการกองป้องกันบาดเจ็บ  
กรมควบคุมโรค
- น.ส.ออมพิล มโนรัตน์**  
**นายสุเมธ วนาธิสุขสันต์**  
นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ  
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร  
กระทรวงคมนาคม
- น.ส.บุศรา แสงอรุณ**  
นักวิชาการสถิติชำนาญการพิเศษ  
สำนักงานสถิติแห่งชาติ
- ดร.ทรงฤทธิ์ ชยานันท์**  
รองผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย  
กรมทางหลวง
- นายพรหมชาติ เชื้อทอง**  
ผู้อำนวยการกลุ่มติดตามและประเมินผล  
สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท
- นายณัฐพงศ์ บุญตอบ**  
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร  
และกรรมการ มูลนิธิไทยโรดส์
- นายประยูร ภูเแ**  
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ  
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

- นพ.ธวัชชัย อัมพุล**  
ผู้อำนวยการศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด  
โรงพยาบาลขอนแก่น
- นพ.พัฒนพงษ์ ประชาสันติกุล**  
หัวหน้ากลุ่มงานเวชศาสตร์ฉุกเฉิน  
โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยมราช จังหวัดสุพรรณบุรี

- นางอัจฉรา บัวสมบุรณ์ และ**  
**นางวิภา เสร็จอุโน**  
ผู้จัดการคลื่นวิทยุ จส.100
- นายสุริยัน ปัญญาไว**  
MONO
- นายสุรสิทธิ์ ศิลปงาม**  
มูลนิธิเมาไม่ขับ
- นายเพชรพรรษ์ ปรจวบลาภ**  
สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
- นายศุภสัณห์ หนูสวัสดิ์**  
เลขาธิการสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย
- นายประสงค์ เลิศรัตนวิสุทธิ์**
- น.ส.ตติทานต์ เดชชพงศ**  
The Opener
- นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย**  
ประธาน สอจร.

- ดร.สุเมธ องค์กิตติกุล**  
ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่ง  
และโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา  
ประเทศไทย (TDRI)
- พ.ต.อ.หญิง สมใจ อันไชยะ**  
ผกก.กลุ่มงานบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- พ.ต.ท.ณพดล ชัยมงคล**  
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ศส.สุภาวดี โพธิยะราช**  
ผู้เชี่ยวชาญระดับสูง  
กลุ่มภารกิจพัฒนานวัตกรรมศาสตร์  
วิจัยและนวัตกรรม ด้านสังคม สิ่งแวดล้อม เชิงพื้นที่  
และลดความเหลื่อมล้ำสำนักงานคณะกรรมการ  
ส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สทว.)
- ดร.มนต์ศักดิ์ โช้เจริญธรรม**  
ผู้อำนวยการฝ่ายเดตาโซลูชันสำากรรัฐ  
สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (สปร.)
- นายวิทยา จันทน์แสนะ**  
ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน  
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



| ประเด็น                                 |   |  |
|---|---|--|
| Sustainable Transport and Active Travel | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นายทยากร จินทรางศุ</b><br/>วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ รักษาการแทน ผอ.การกองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง</li> <li>• <b>นายคงศักดิ์ ชื่นไกรลาส</b><br/>มูลนิธิคุ้มครองผู้บริโภค</li> <li>• <b>นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ</b><br/>ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย</li> <li>• <b>นายกิตติศักดิ์ อินทรวិษณุ</b><br/>(วิศวกร บ. Worley)</li> <li>• <b>ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์</b><br/>ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>นายวิชัย กิตติชัย</b><br/>ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนวิศวกรรม<br/>ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง</li> <li>• <b>นายภัทรพันธุ์ ฤทธินา</b><br/>อุปนายกสมาคมคนพิการแห่งประเทศไทย</li> <li>• <b>นายชำนาญ อยู่สอาด</b><br/>ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ<br/>องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</li> <li>• <b>ดร.ประสิทธิ์พงษ์ อุปลา</b><br/>คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์<br/>สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง</li> </ul> |
| องค์การอนามัยโลก<br>ประจำประเทศไทย      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Professor Jennie Oxley</b><br/>Associate Director Graduate Research, Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> <li>• <b>Dr.David Logan</b><br/>Senior Research Fellow, Monash University Accident Research Centre (MUARC)</li> <li>• <b>นางรัตนาภรณ์ อิงแฮม</b></li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ดร.ธีรารักษ์ เตชะศรีวิเชียร</b><br/>National Professional Officer (Public Health)</li> <li>• <b>น.ส.เบญจา แซ่เซียว</b><br/>Executive Assistant (Programme)</li> </ul>  |

| คณะเลขานุการร่วม  |  |  |
|---|--|--|
| คณะทำงาน  |  |  |
| กรมควบคุมโรค  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• นพ.สุทัศน์ โชตนะพันธ์</li> <li>• นางนงนุช ตันติธรรม</li> <li>• น.ส.ชลธิชา คำสอ</li> <li>• น.ส.รุ่งนภา คุณเศรษฐ</li> </ul> |  |
| ที่ปรึกษา   | คณะทำงาน   |  |
| แผนงานความร่วมมือระหว่าง<br>รัฐบาลไทยและองค์การ<br>อนามัยโลกด้านความ<br>ปลอดภัยทางถนน | <ul style="list-style-type: none"> <li>• นพ.วีระพันธ์ สุมรรณไชยมาตย์</li> <li>• นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย</li> <li>• นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์</li> <li>• ดร.นพ.วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย</li> <li>• นพ.ไผท สิงห์คำ</li> <li>• น.ส.สุพัตรา สำราญจิตร</li> <li>• น.ส.ขวัญรักษ์ เม่งตระกูล</li> <li>• น.ส.ศิริกุล กุลเลียบ</li> <li>• รศ.ดร.ปรีดา จาตุรพงค์</li> <li>• น.ส.ธารทิพย์ กาญจนภา</li> <li>• น.ส.ชญาธิษฐ์ เพ็ชรรัตน์</li> <li>• น.ส.กิตติธัญญา ทอเพ็งภูมาลัย</li> <li>• น.ส.เพ็ญนภา พรสุพิทกุล</li> </ul> |

**คณะทำงานขอขอบคุณในความสนับสนุนของ**  
**Dr.Nhan Tran**  
 Head, Safety and Mobility Department of  
 the Social Determinants of Health, WHO Geneva  
**ทั้งทางด้านวิชาการและงบประมาณ**

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔)  
ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย

Review of the Implementation of  
the 4<sup>th</sup> Thailand Road Safety Master Plan (2008-2021)  
based on the Safe System Approach

เลขมาตรฐานสากลประจำหนังสือ: 978-616-11-4837-9

บรรณาธิการ:

- ศ.ดร.พีชัย ธานีรณานนท์
- ดร.สุเมธ องกิตติกุล
- น.ส.นิชมน ทองพัฒน์
- ดร.ภญ.อรทัย วลีวงศ์
- ดร.ภญ.ฐิติพร สุแก้ว
- น.ส.สุพัตรา สำราญจิตร
- น.ส.ชยานิษฐ์ เพ็ชรรัตน์
- ดร.นพ.วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย

พิมพ์ครั้งที่: 1

จัดพิมพ์โดย: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

สำนักพิมพ์: ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด

ปีที่พิมพ์: 2564

เมื่อเปรียบเทียบการจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทยกับการเดินทางไกล  
หนทางที่ผ่านมามีทั้งหลุมบ่อ อุปสรรคขวากหนาม และภัยอันตรายข้างทาง  
หากแต่ความงดงามในระหว่างทางและคนร่วมทาง  
ทำให้ทุกคนในรถคันนี้ยังคงมุ่งมั่นไปสู่จุดหมายปลายทางที่อยู่ไกลๆ เบื้องหน้า

การหันมองกลับไปเพื่อสะท้อนย้อนคิดทบทวนการเดินทางที่ผ่านมา  
ทำให้นักเดินทางได้บทเรียนและแง่คิดจากประสบการณ์ในอดีต  
เพื่อเป็นพลังในการเดินทางต่อไปในอนาคต

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564  
ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในครั้งนี้  
หวังว่าจะทำหน้าที่เสมือนแผนที่นำทาง  
ที่ทำให้คนในรถเห็นเส้นทางที่ผ่านมา  
ตำแหน่งแห่งที่ในปัจจุบัน  
เป้าหมายข้างหน้า  
และทิศทางไปสู่เป้าหมายนั้น

เพื่อให้การเดินทางอันยาวนานสังคมไทย  
ไปถึงซึ่ง “ความปลอดภัยทางถนน” ที่หมายมั่นในไม่ช้า

ด้วยความหวังและศรัทธา  
บรรณาธิการ

# คำนิยาม

## องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 – 2564  
ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

ประเทศไทยประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก และเป็นผู้นำระดับโลกในงานด้านสาธารณสุขหลายด้าน แต่ยังคงมีผู้คนจำนวนมากที่เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทุกวัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า แม้จะมีความก้าวหน้า แต่ยังคงมีช่องว่างในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ปี พ.ศ. 2564 เป็นปีที่แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561-2564 ประเทศไทยสิ้นสุดลง และเป็นปีแห่งการเริ่มต้นของทศวรรษที่ 2 แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564-2573 จึงเป็นโอกาสอันดี สำหรับประเทศไทยที่จะทำการทบทวนการดำเนินงาน เพื่อเป็นข้อเสนอแนะสำหรับพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 - 2570

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ฉบับนี้จึงมีความสำคัญเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยมีความภาคภูมิใจที่เป็นส่วนหนึ่งของการทบทวนการดำเนินงานครั้งนี้ ในความร่วมมือและการสนับสนุนด้านวิชาการจากแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety – CCS) และกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะอนุฯ 6) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

การทบทวนครั้งนี้ใช้หลักการของ “วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย” (Safe System Approach) โดยเน้นการมีส่วนร่วมและมีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียจากทุกภาคส่วนทั้งกระบวนการโดยทีมผู้เชี่ยวชาญจากทั้งในประเทศและจากนานาชาติ เช่น องค์การอนามัยโลกสำนักงานใหญ่ เจนีวา องค์การระหว่างประเทศ รวมไปถึง หน่วยงานอื่น ๆ ภายใต้อำนาจการสหประชาชาติ ตลอดจนหน่วยงานด้านวิชาการ และภาคประชาสังคม

ในนามขององค์การอนามัยโลก ผมขอขอบคุณคณะทำงานและทุกท่านที่มีส่วนร่วมที่ได้สนับสนุนการทบทวนที่สำคัญนี้ องค์การอนามัยโลกยังคงสนับสนุนประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามเป้าหมายแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

**Dr. Jos Vandelaer**  
**นายแพทย์จอส ฟอนเดลาร์**

ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย



# คำนิยม

ในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554 – 2563) ประเทศไทยยังไม่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามเป้าหมายที่จะลดลงครึ่งหนึ่งได้ ถึงแม้ว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นกรอบแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมนำไปใช้ดำเนินงาน โดยฉบับปัจจุบันเป็นฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 – 2564) ในแผนดังกล่าวประกอบไปด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 18 เป้าหมาย และ 87 กลยุทธ์ การดำเนินงานในช่วงแผนที่ผ่านมา มีเรื่องที่ประสบความสำเร็จ และมีบางเรื่องที่ยังคงท้าทายและเป็นปัญหา ขณะนี้ใกล้จะสิ้นสุดแผนฉบับดังกล่าวแล้ว กรมควบคุมโรคในฐานะประธานคณะอนุกรรมการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะอนุกรรมการชุดที่ 6) ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับคณะทำงานของแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety – CCS) และองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย ร่วมกันประเมินการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 เพื่อหาช่องว่างในการพัฒนาและปรับปรุงให้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับใหม่ มีความสมบูรณ์ นำไปใช้ได้เป็นอย่างดีและเป็นรูปธรรม และนำไปสู่การลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มากที่สุด ซึ่งในการประเมินครั้งนี้ได้ใช้หลักการวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และใช้กรอบระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management Framework) มาเป็นแนวทางการประเมิน ซึ่งได้เชิญผู้เชี่ยวชาญทั้งภายในประเทศไทย และผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเข้าร่วมทำการประเมิน

การประเมินแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 ครั้งนี้มีการวางแผนการประเมินและดำเนินการประเมินอย่างเป็นระบบ โดยมีการวางกรอบการประเมินข้อคำถามเพื่อซักถามอย่างรอบด้าน โดยทีมผู้เชี่ยวชาญจากทุกสาขาทำการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนตามแผนแม่บทฉบับที่ 4 จนทำให้ทราบถึงช่องว่างหรือความท้าทายที่ยังคงมีอยู่ และทราบถึงจุดแข็งหรือบทเรียนความสำเร็จในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งภาคประชาสังคม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้ได้ข้อเสนอที่สามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ได้เป็นอย่างดี

ขอชื่นชมและขอบคุณคณะทำงานของแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety – CCS) และองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยที่สนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและด้านวิชาการ เพื่อให้การประเมินในครั้งนี้สำเร็จเป็นอย่างดี หวังเป็นอย่างยิ่งว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565 – 2570) จะเป็นแผนแม่บทที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกำหนดทิศทาง และใช้เป็นกรอบในการดำเนินงาน มีการติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ทำให้บรรลุเป้าหมายและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม

นายแพทย์โอภาส การย์กวินพงศ์

อธิบดีกรมควบคุมโรค  
ประธานคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล  
และการติดตามประเมินผล

# คำนิยม

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเป็นเหมือนแผนที่นำทางสำคัญในการสร้างความร่วมมือเพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย และป็นกรอบแนวทางสำคัญให้กับหน่วยงานภาครัฐได้ดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยที่ผ่านมามีประเทศไทยได้มีความพยายามในการดำเนินการตามกรอบแนวทางระดับสากล และตามหลักการความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตามการดำเนินการเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นความท้าทายอย่างมากสำหรับประเทศไทย

โครงการประเมินแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560 – 2564 เกิดขึ้นจากมติของคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลซึ่งมีหน้าที่ประเมินผลการดำเนินงานป้องกันและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรในภาพรวมของประเทศเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เห็นความสำคัญของการประเมินให้เป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 โดยได้รับการสนับสนุนจาก กองป้องกัน การบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ในฐานะเลขานุการของอนุกรรมการย องค์การอนามัยโลก ประจำประเทศไทย และแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับ องค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีหลักการสำคัญ คือ การทบทวนเพื่อการพัฒนาสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรับผิดชอบหลักตั้งแต่แรกเริ่ม และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของหน่วยงานรับผิดชอบหลัก อาศัย องค์ความรู้ของผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศ เป็นการใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญ จากศาสตร์แขนงต่าง ๆ มาผสมผสานกัน ครอบคลุมประเด็นต่างๆ และเจาะลึก เพื่อศึกษา ถึง “เหตุใด” เพื่อนำไปสู่คำตอบ “อย่างไร” ซึ่งจะสามารถสะท้อนช่องว่างและความท้าทายสำหรับประเทศไทย ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570

การดำเนินการประเมินแผนแม่บทครั้งนี้ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นตั้งใจของคณะทำงาน ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในและต่างประเทศ หน่วยงานและภาคีเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาคประชาสังคม ที่ร่วมกันให้ข้อมูลและความคิดเห็นจนสามารถสังเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ในการจัดทำแผนแม่บทฉบับที่ 5 ซึ่งมีเป้าหมายจะลดการสูญเสียลงให้เหลือ 12 ต่อแสนประชากรในปี 2570 ซึ่งต้องการพลังความร่วมมือร่วมใจจากทุกภาคส่วน และแนวทางเชิงกลยุทธ์แบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ในการผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวมไปสู่การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามเป้าหมายของประเทศและสากล

สุดท้ายนี้ผมขอขอบพระคุณทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมในการดำเนินงานจนการประเมินแผนแม่บทฉบับนี้สำเร็จลงตามวัตถุประสงค์ทุกประการ

**นายแพทย์วิวัฒน์ ศิตตโนชญ์**

ผู้จัดการแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย  
กับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน

# คำนิยาม

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 ซึ่งเป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2564 ได้สิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2564 ประกอบกับเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยในห้วงปี พ.ศ. 2564 - 2573 ภายใต้ “ปฏิญญาสตอกโฮล์ม” (Stockholm Declaration) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล กำหนดให้การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นเป้าหมายและตัวชี้วัดในแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. 2570

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 5 (2) ให้กำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการกำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบายหน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผน งบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผลกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตระหนักถึงความสำคัญของโครงการประเมินแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560 - 2564 เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ และเป็นแนวทางการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดทิศทาง เป้าหมาย แนวทางปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลจากการดำเนินการโครงการประเมินแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560 - 2564 จะเป็นกรอบแนวทางการบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานของแผนงาน โครงการต่างๆ ในแต่ละยุทธศาสตร์ให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดเป็นรูปธรรมต่อไป

**นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม**

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

# บทสรุปผู้บริหาร

ประเทศไทยได้แสดงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการโลกสำหรับทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (Global Action Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020) มาอย่างต่อเนื่อง และพยายามมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านถนนปลอดภัย ทั้งเป้าหมายที่ 3.6 และ 11.2 โดยในปัจจุบันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยอยู่ในช่วงของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561-2564 ซึ่งมีพัฒนาการด้านยุทธศาสตร์ทั้งในระดับนโยบายและปฏิบัติการมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยแผนแม่บทดังกล่าว จะสิ้นสุดลงในปี 2564 นี้ จึงจำเป็นต้องทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ดังกล่าวอย่างเป็นระบบ เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนากลยุทธ์สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 ต่อไป ทั้งนี้ กรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะกรรมการฯ 6) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยความร่วมมือและการสนับสนุนด้านวิชาการจากแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้าน

ความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety – CCS) และองค์การอนามัยโลก ประจำประเทศไทย ได้ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการร่วมในการ ทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561-2564) นี้

การทบทวนนี้ เป็นไปตามกรอบแนวคิดใหม่ คือ วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และภายใต้บริบทความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย การทบทวนจะครอบคลุมทั้งประเด็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยที่เชื่อมโยงทุกด้าน (cross-cutting theme) และประเด็นเชิงนโยบายเฉพาะด้าน (specific technical theme) ในกลุ่มแรกได้ทบทวนทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ (1) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (motorcycle users) (2) วัยรุ่นและเยาวชน (young people) และ (3) การจัดการความเร็ว (speed management) ส่วนในกลุ่มที่สองได้ทบทวนตามเสาหลักรวม 8 ด้าน ได้แก่

**วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)**  
คือ การดำเนินการตาม 4 หลักการของระบบที่ปลอดภัย

## 01 ผู้ใช้ถนน ย่อมทำผิดพลาด ซึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุ

## 02 ร่างกายของมนุษย์มีความบอบบาง สามารถรับแรงกระแทกได้ในระดับหนึ่ง เท่านั้นก่อนที่จะเกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

### 03

ผู้ออกแบบถนน ผู้รับเหมา ผู้บำรุงรักษา  
ถนน ผู้ผลิตยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน  
และผู้ให้บริการทางการแพทย์จะต้อง  
รับผิดชอบร่วมกันในการป้องกันอุบัติเหตุ  
ที่ทำให้เกิดการตายและบาดเจ็บสาหัส

## 04

ทุกส่วนของระบบ  
จะต้องได้รับการสนับสนุนให้แข็งแกร่ง  
เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ดีวิชุดน  
หากส่วนหนึ่งเกิดล้มเหลว  
ผู้ใช้นั้นก็ยังคงได้รับการปกป้อง

## ระบบที่ปลอดภัย (Safe system) พูดยัง

วิจัยทัศน ที่มองว่า การตายและ  
บาดเจ็บสาหัส (Deaths and  
Serious Injuries: DSI)  
สามารถทำให้เป็นศูนย์ได้ในที่สุด

หลักการพื้นฐาน 4 ประการ  
ที่ใช้เป็นแนวทางในการออกแบบ  
การปฏิบัติและการใช้รถ  
ใช้ถนน โดยมีจุดมุ่งหมาย เพื่อลด  
การตายและบาดเจ็บสาหัส (DSI)  
ให้เป็นศูนย์

การดำเนินการด้วยวิธีการและ  
เครื่องมือต่างๆ ที่เป็นไปตาม  
4 หลักการข้างต้น

- 01 การจัดการความปลอดภัยทางถนน (road safety management)
- 02 โครงข่ายถนนปลอดภัย (safe road infrastructure)
- 03 ยานพาหนะปลอดภัย (safe vehicle)
- 04 ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย การสร้างความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมที่ปลอดภัย (safe road users including law enforcement, literacy, and safe behaviours)
- 05 การดูแลหลังเกิดเหตุ (post-crash care)
- 06 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน (community engagement including public communication and community participation)
- 07 การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย (data management, monitoring and evaluation, research)
- 08 การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (safe mobility and active travel)

ปริมาณ และ (4) การทบทวนเชิงคุณภาพ สำหรับขอบเขตของพื้นที่ในการศึกษานั้นครอบคลุมการดำเนินงานในระดับนโยบาย ส่วนกลาง และในระดับจังหวัดที่ได้สุ่มคัดเลือกจำนวน 5 จังหวัด โดยพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2554-2563) รวมถึงลักษณะของความเป็นเมืองและชนบท โดยมีเครื่องมือสำคัญ คือ แบบการสัมภาษณ์ที่ Monash University Accident Research Centre (MUARC) ประยุกต์จากเครื่องมือที่พัฒนาโดยธนาคารโลก Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects ผลผลิตที่ได้จากการทบทวนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561-2564) คือ ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทความปลอดภัยดังกล่าว และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จุดแข็งหรือความสำเร็จ และช่องว่างหรือความท้าทายที่สามารถนำไปพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 - 2570 ได้ผลการทบทวน

ภาพรวมการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 พบว่า อัตราการตายต่อแสนประชากรใน พ.ศ. 2563 อยู่ที่ 27.2 ยังสูงกว่า 18.0 ซึ่งเป็นเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผน พ.ศ. 2564

ในส่วนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยภายใต้ 4 ยุทธศาสตร์ คือ (1) แผนงานการปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (2) แผนงานการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (3) แผนงานประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 และ (4) แผนงานประชารัฐเพื่อถนนปลอดภัย พบว่า แผนแม่บท ฉบับที่ 4 สามารถดำเนินงานได้โดยสอดคล้องกับพันธกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และมีการสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานในระดับพื้นที่ อย่างไรก็ตาม กระบวนการถ่ายทอดและสร้างความเข้าใจในแผนแม่บท ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ยังคงเป็นไปอย่างจำกัดในบางประเด็น

ในการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทดังกล่าว ได้ใช้วิธีการแบบผสมผสาน ประกอบด้วย (1) การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาควิชาการ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชน ทั้งในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น (2) การเก็บข้อมูลพื้นฐานและการทบทวนเอกสาร รวมถึง (3) การทบทวนเชิง

จุดแข็งหรือความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนแม่บท ประกอบด้วย การมีตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนงานภาพรวม การพัฒนาเครือข่ายและความร่วมมือทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรไม่แสวงหากำไร เกิดการปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้เกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการ เกิดการปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ อีกทั้งแนวโน้มของการพัฒนาศักยภาพหน่วยงานในระดับพื้นที่ที่มีมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในประเด็นช่องว่างหรือความท้าทายในภาพรวม พบว่า แผนงานภาพรวมยังขาดกลไกให้หน่วยงานส่วนใหญ่นำไปขับเคลื่อนงาน โดยเฉพาะนโยบายที่ต้องการการทำงานร่วมกัน โดยยังมีปัญหาเชิงโครงสร้างขององค์ประกอบการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล อันเกิดจากความไม่ชัดเจนในการกำหนดความรับผิดชอบ (accountability) ของหน่วยงาน นอกจากนี้ การกำหนดเป้าหมายของแผนแม่บทฉบับที่ 4 ยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายในระดับนโยบายกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก และยังขาดประเด็นสำคัญหลายประการ อาทิ รูปแบบการเดินทางที่หลากหลายและยั่งยืน โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้เดินทางที่เปราะบาง การขาดองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ และขาดระบบติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการทบทวนประเด็นที่เชื่อมโยงทุกด้าน (cross-cutting theme) พบว่า มีหน่วยงานที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้ดำเนินการในประเด็นเกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ วัยรุ่นและเยาวชน และการจัดการความเร็ว โดยแบ่งเป็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับพันธกิจของหน่วยงานโดยตรง เช่น กรมการขนส่งทางบกดำเนินการพัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบตามข้อกำหนด UNECE สำหรับรถจักรยานยนต์ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีการดำเนินงานประเด็นเฉพาะกับเยาวชน หน่วยงานที่ปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัยทางถนนมีการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว เป็นต้น และการดำเนินงานนอกเหนือจากพันธกิจของหน่วยงาน ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เช่น การให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ตำรวจ และสถานศึกษา เป็นต้น

สำหรับการทบทวนประเด็นเฉพาะด้านตามเสาหลัก  
พบประเด็นจุดแข็งหรือความสำเร็จ และช่องว่างหรือ  
ความท้าทายดังรายละเอียดต่อไปนี้

เสาหลักที่

01

การจัดการความปลอดภัยทางถนน  
(road safety management)

ในภาพรวมพบว่า แต่ละหน่วยงานมีการกำหนดเป้าหมายภาพรวมตามแผนแม่บท ที่ชัดเจนมากขึ้น คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิต โดยมีการบูรณาการความร่วมมือที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานของกรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในขณะที่ยังมีกระทรวงคมนาคมที่มีอำนาจเต็มในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเอกเทศ และมีกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัด และ ศปถ. อำเภอ ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการของการทำงานร่วมกันของหน่วยงาน นอกจากนี้ การจัดการความปลอดภัยทางถนนยังมีทิศทางการดำเนินงานในระดับพื้นที่ที่ชัดเจนมากขึ้น จากการกระจายอำนาจด้านบทบาทและความรับผิดชอบลงไปยังแต่ละพื้นที่ อย่างไรก็ตาม การจัดสรรงบประมาณยังไม่สอดคล้องกับการกระจายอำนาจในระดับพื้นที่ และยังขาดการกำหนดเป้าหมายชั้นกลางเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่ชัดเจน และขาดการส่งเสริมให้เกิดกระบวนการติดตามและประเมินผลของการทำงานตามมาตรการ

เสาหลักที่

02

โครงข่ายถนนปลอดภัย  
(safe road infrastructure)

การดำเนินงานภายใต้เสาหลักที่ 2 มีจุดแข็งคือ การทำงานที่เป็นเอกเทศของหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมซึ่งมีแหล่งงบประมาณที่แน่นอนในการดำเนินนโยบาย แต่ยังมีการบูรณาการกับหน่วยงานภายนอกในพื้นที่ เช่น หน่วยงานด้านสาธารณสุขปโภค สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม มาตรฐานถนนของประเทศยังจำเป็นต้องปรับปรุงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม ไม่ใช่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้รถยนต์เป็นหลักดังที่เป็นอยู่ การจัดทำข้อมูลพื้นฐาน (baseline data) ที่ยังไม่สมบูรณ์ทำให้ไม่สามารถกำหนดเป้าหมายในด้านกลไกการจัดการถนนและสัดส่วนถนนที่ต้องปรับปรุงเพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับเป้าหมายระดับสากล การพัฒนาองค์ความรู้และนำไปปฏิบัติยังต้องทำอย่างต่อเนื่องเพื่อลดการตายและบาดเจ็บสาหัสให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เสาหลักที่

03

ยานพาหนะปลอดภัย (safe vehicle)

ในเสาหลักนี้ กรมการขนส่งทางบกมีบทบาทหลักในการกำกับดูแลสภาพตัวรถและมาตรฐานให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน อย่างไรก็ตาม ช่องว่างที่เกิดขึ้นคือเนื้อหาของแผนแม่บท ยังไม่ครอบคลุมหน่วยงานภาครัฐด้านอุตสาหกรรมที่มีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะทำให้ในปัจจุบันมาตรฐานยานพาหนะถูกกำหนดจากความร่วมมือของอุตสาหกรรมมากกว่ามุ่งเน้นที่เป้าหมายการลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ การสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ประกอบการเอกชนที่มีมาตรฐานการประกอบการเพื่อผลิดยานพาหนะที่ปลอดภัย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ จึงเป็นสิ่งที่ท้าทายสำหรับประเทศไทย

เสาหลักที่

04

ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย  
การสร้างความรู้ด้านความปลอดภัย  
ทางถนน และพฤติกรรมที่ปลอดภัย  
(safe road users including law  
enforcement, literacy, and safe  
behaviours)

จุดแข็งของการดำเนินงานในเสาหลักที่ 4 คือการมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมทุกมิติ มีบุคลากรภาครัฐที่มีความรู้ความชำนาญด้านกฎหมายในหน้าที่ของตนเอง มีการนำอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างกว้างขวางมากขึ้น เช่น ระบบ GPS และอยู่ระหว่างการผลักดันระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจร (Police Ticket Management: PTM) ที่เป็นจุดแข็งของการบังคับใช้กฎหมายที่สามารถพัฒนาต่อยอดให้สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในระบบต่อไปได้ แม้กระนั้น ความท้าทายของเสาหลักที่ 4 คือ การที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีการทำแผนรองรับ ไม่มีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจน มีเพียงการทำงานตามหน้าที่เพื่อลดและป้องกันอุบัติเหตุ (accident prevention) ซึ่งควรเป็นการลดและป้องกันการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุมากกว่า ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากการขาดความเข้าใจเกี่ยวกับธรรมาภิบาลทางด้านความปลอดภัยทางถนน (road safety governance)

เสาหลักที่

05

การดูแลหลังเกิดเหตุ (post-crash care)

ความสำเร็จของการดำเนินงานภายใต้เสาหลักที่ 5 คือ การมีศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการการแพทย์ฉุกเฉินทุกจังหวัด และมีการพัฒนาบริการด้าน post-crash care อย่างกว้างขวางทำให้เกิดการพัฒนากำลังคนด้านการแพทย์และพยาบาลวิชาชีพเฉพาะทางการดูแลผู้บาดเจ็บ และมีการพัฒนาลิขิประโยชน์ในการคุ้มครองและช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนน อย่างไรก็ตาม พบว่า องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) โดยเฉพาะที่มีขนาดใหญ่ยังมีปัญหาการพัฒนาบบบริการการดูแลผู้บาดเจ็บ อีกทั้งยังขาดข้อมูลการวิเคราะห์ความต้องการกำลังคนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

เสาหลักที่

06

การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการ  
สื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน  
(community engagement including  
public communication and community  
participation)

การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน (community engagement)การดำเนินงานภายใต้เสาหลักที่ 6 ประสบความสำเร็จในการสร้างการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน และสื่อมวลชนในการสื่อสารในช่องทางที่เข้าถึงคนรุ่นใหม่ได้ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายคือการขาดเจตจำนงทางการเมือง (political will) ในการสนับสนุนประเด็นความปลอดภัยทางถนนให้เป็นวาระสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการให้เกิดผลและยั่งยืน การขาดองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในเครือข่ายการทำงาน เช่น องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน และสื่อมวลชน และการขาดฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีการรวบรวมอย่างเป็นระบบ มีศูนย์ข้อมูลกลาง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาในพื้นที่ของชุมชน ตลอดจนการเข้าถึงโดยชุมชน



เสาหลักที่

#### 07 การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผลและการศึกษาวิจัย (data management, monitoring and evaluation, research)

เสาหลักที่ 7 นั้นเกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูปการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐาน โดยพบว่าโครงการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน เป็นการบูรณาการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนที่สุด ซึ่งประสบความสำเร็จในการวางรากฐานทั้งด้านเทคโนโลยีและองค์ความรู้เพื่อการบูรณาการฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงานและแนวนโยบายการสนับสนุนการจัดทำฐานข้อมูลเปิดจากภาครัฐ อย่างไรก็ตาม พบว่า ยังขาดกำลังคนที่มีศักยภาพในการสร้างองค์ความรู้จากงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงลึก และบุคลากรยังขาดความรู้ในการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลในเชิงนโยบาย

เสาหลักที่

#### 08 การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วย การเดินหรือจักรยาน (safe mobility and active travel)

การดำเนินงานภายใต้เสาหลักที่ 8 พบว่า หน่วยงานที่มีการดำเนินงานทางด้านสิทธิของผู้บริโภค การเดินเท้า การเดินทางด้วยจักรยาน ระบบราง ระบบขนส่งสาธารณะ และการวางผังเมือง ยังไม่ได้มีบทบาทมากนัก โดยการบูรณาการในปัจจุบันเป็นเรื่องยาก เนื่องจากการดำเนินงานที่ยังขาดความคล่องตัว ไม่มีความชัดเจนของแผนและความร่วมมือ นอกจากนี้ การจัดสรรงบประมาณเกี่ยวกับกลุ่มเปราะบางยังไม่เพียงพอ จึงมีความจำเป็นที่ต้องเพิ่มความสำคัญกับกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้เดินทางด้วยการเดินและจักรยาน

จากความสำเร็จและความท้าทายในการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ข้างต้นพบว่า ในภาพรวม แนวทางที่ควรพิจารณาเพื่อนำไปกำหนดกลยุทธ์ในการจัดทำแผนแม่บทฉบับถัดไป คือ การกำหนดแนวทางที่ส่งเสริมให้เกิดการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันระหว่างหน่วยงานให้สัมฤทธิ์ผล โดยเฉพาะประเด็นการทำงานภายใต้แนวคิดใหม่ คือ วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ด้วยเจตจำนงทางการเมืองที่มั่นคง (unwavering political will) พร้อมกับงบประมาณที่ได้สัดส่วนกับภาระงานที่ต้องรักษาชีวิตผู้ใช้ถนนประมาณ 20,000 คนใน 4 ปีข้างหน้า และเพิ่มเติมประเด็นด้านการเดินทางของกลุ่มเปราะบาง การพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ และการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้

ในประเด็นเฉพาะด้านตามเสาหลัก สามารถสรุปแนวทางสำหรับแผนแม่บทฯ ฉบับถัดไปได้ดังนี้

**เสาหลักที่ 1** ให้ความสำคัญกับการออกแบบโครงสร้างองค์กรการบริหารจัดการใหม่ที่เน้นการกำหนดความรับผิดชอบที่ชัดเจน และการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายแต่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้

**เสาหลักที่ 2** ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางของนโยบายในระดับสูง ด้านการปรับปรุงมาตรฐานถนนของประเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม และให้ความสำคัญเป็นพิเศษสำหรับเลนจักรยานยนต์ เพื่อขับเคลื่อนต่อในระดับล่างได้อย่างชัดเจน

**เสาหลักที่ 3** ให้ความสำคัญกับการส่งเสริม การตรวจสอบ การทดสอบ การประเมิน และการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะที่มีในปัจจุบันและที่จะเข้าสู่ถนนของไทย โดยต้องมีรายการระดับในทุกข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรฐาน UNECE ว่าด้วยเรื่องยานพาหนะปลอดภัย โดยเน้นให้มีกลไกบังคับใช้กฎหมาย และเพิ่มงบประมาณในการลงทุนด้านการวิจัยและทดสอบมาตรฐานยานพาหนะ และให้ความสำคัญเป็นพิเศษสำหรับจักรยานยนต์

**เสาหลักที่ 4** ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติให้สามารถนำไปบังคับใช้ได้จริง พัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น ทั้งนี้จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการจัดงบประมาณที่สอดคล้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งต้องปฏิบัติการตลอด 24 ชั่วโมง ปรับปรุงบทลงโทษให้มีความเด็ดขาดมากขึ้น อีกทั้งผลักดันให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการเรียนการสอน รวมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

**เสาหลักที่ 5** เน้นย้ำเรื่องการจัดการข้อมูล โดยการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเชิงบูรณาการและระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ เพื่อใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการบริหารและบริการผู้บาดเจ็บอย่างครบวงจร รวมทั้งการพัฒนาระบบสื่อสารให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพื่อให้หน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินสามารถเข้าถึงผู้บาดเจ็บได้อย่างปลอดภัย รวดเร็ว และได้มาตรฐาน

**เสาหลักที่ 6** กำหนดให้เกิดการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนแม่บทฯ โดยทุกภาคส่วน ให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ และมีการะบวนการขับเคลื่อนแผนฯ ที่เป็นรูปธรรม ตลอดจนบูรณาการข้อมูลและการเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาสังคมเข้ามามีบทบาทมากขึ้น โดยยังคงส่งเสริมให้เกิดการทำงานแบบหุ้นส่วนพหุภาคีด้านความปลอดภัย พร้อมกับให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชนและชุมชน

**เสาหลักที่ 7** ให้ความสำคัญกับการผลักดันให้เกิดการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างข้อมูล โดยเฉพาะเพื่อใช้ในการกำกับติดตามการทำความผิดกฎหมายจราจร รวมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการ

**เสาหลักที่ 8** ให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เข้ามาช่วยส่งเสริมและสนับสนุนด้านความปลอดภัยมากขึ้น เช่น การสยบการจราจร (Traffic calming) และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road safety audit) จัดสรรงบประมาณและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการใช้งานของกลุ่มเปราะบาง รวมทั้งให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และทุกคนเข้าถึงได้ เพื่อทำให้การใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลลดลง

สำหรับข้อเสนอต่อการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 อยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของการมุ่งสู่เป้าหมายการปกป้องชีวิตประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นการป้องกันและลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ ผ่านการออกแบบรากฐานโครงสร้างในการทำงาน และวางกลยุทธ์เพื่อพัฒนาระบบนิเวศน์ที่เอื้อต่อความปลอดภัยตามแนวทาง วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) พร้อมด้วยการสนับสนุนให้เกิดการนำแผนไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ กรอบแนวคิดดังกล่าวเป็นการพิจารณาข้อเสนอในระดับประเทศที่มีความสอดคล้องกับบริบทของกรอบนโยบายในระดับสากล ควบคู่กับการสร้างความเชื่อมโยงไปสู่แนวทางกำหนดนโยบายในระดับพื้นที่ ทั้งนี้ หลังจากที่ได้รับฟังความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญในประเทศไทยและต่างประเทศ สามารถสังเคราะห์ข้อเสนอในภาพรวมได้ดังนี้

- เน้นการดำเนินงานในเรื่องที่มีความสำคัญต่อการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น มีการกำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน และเผยแพร่ประเด็นผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนสู่สาธารณะ เพื่อสนับสนุนความตระหนักต่อปัญหาดังกล่าวในสังคม
- ตัวชี้วัดมีความเรียบง่าย มีจำนวนไม่มาก และสามารถติดตามและประเมินผลได้จริง โดยในทุกเสาหลักจำเป็นต้องพิจารณาประเด็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของแต่ละเสา เพื่อนำไปสู่การกำหนดตัวชี้วัดที่เรียบง่ายและมีคุณภาพ
- ให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการป้องกันและลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ตลอดจนพัฒนาทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยและลดมลพิษให้แกทุกคน

- จัดลำดับความสำคัญของมาตรการจากประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่เชื่อมโยงกับหลายเสาหลัก (cross-cutting theme) ได้แก่ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน ความรู้และทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย อุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับ การติดตามและประเมินผล และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- จัดทำแผนแม่บทฯ ให้สอดคล้องกับแผนทศวรรษโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021 – 2030 และ voluntary global performance targets and indicators for road safety risk factors and service delivery mechanisms
- คำนึงถึงประเด็นการเปลี่ยนแปลงด้านคมนาคมและขนส่งในอนาคต เช่น การเข้ามาของยานพาหนะไร้คนขับ การเพิ่มขึ้นของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและขนส่งอย่างมหาศาล อันเกิดจากเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบรุนแรง (Disruptive technology) เช่น การใช้รถจักรยานยนต์ในธุรกิจรับส่งอาหารและสินค้า การใช้รถส่วนตัวในการให้บริการรับจ้าง เป็นต้น
- ประเมินความคืบหน้าในช่วงครึ่งทางของการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570
- ให้ความสำคัญกับการนำแผนไปใช้โดยหน่วยงานภาครัฐ ที่ดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีการให้คำมั่นต่อสาธารณะในระดับกระทรวงต่อการนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ และแต่ละหน่วยงานควรมียุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางของแผนแม่บทฯสร้างเจตจำนงทางการเมืองด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งมั่น (Unwavering political will) ควบคู่กับการเพิ่มความตระหนักรู้ต่อหลักการของระบบที่ปลอดภัย (Principles of a Safe System) และการดำเนินงานตามแนวคิด วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในระดับรัฐมนตรีและทุกเสาหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



# Executive Summary

## The assessment of the implementation of Thailand’s 4<sup>th</sup> National Road Safety Master Plan

Thailand has expressed its commitment to implementing the Global Action Plan for the Decade of Action for Road Safety and achieving the Sustainable Development Goals for Targets 3.6 and 11.2. At present, road safety efforts in Thailand are guided by the 4<sup>th</sup> Road Safety Master Plan (2008–2021) which has led to strategic policy and implementation outcomes. However, with this master plan coming to an end in 2021, it is imperative that a comprehensive and systematic review is undertaken to inform the development of the next road safety master plan. To this end, the Department of Disease Control (DDC) within the Ministry of Public Health, in its role as the Chair of the National Road Safety Directing Centre’s Sub-committee on Data Management and Monitoring and Evaluation, in partnership with WHO Country Office for Thailand (WHO Thailand) and WHO–Royal Thai Government Country Cooperation Strategy (CCS) on Road Safety programme, have been designated as a secretariat for the assessment.

The assessment encompassed various components within the framework of the Safe System approach and in the context of road safety in Thailand that covers eight specific technical themes as well as three cross-cutting themes. The review of technical components included

|  |   |
|--|---|
| 01   | Road safety management  |
| 02   | Safe road infrastructure  |
| 03   | Safe vehicle  |
| 04   | Safe road users including law enforcement, education, and safe behaviours       |
| 05   | Post-crash care   |
| 06   | Community engagement including public communication and community participation |
| 07   | Data management, monitoring and evaluation, research                            |
| 08   | Safe mobility and active travel   |
| The three cross-cutting themes included (1) motorcycle riders, (2) young people, and (3) speed management. |   |

The assessment of the implementation of the 4<sup>th</sup> Road Safety Master Plan (2018–2021) comprised a multi-methods approach and included: (1) stakeholder consultation among road safety authorities from the government, academic, civil society and private sectors at both central and local levels and (2) collection of primary information and review of relevant documents (e.g. agency annual reports). The review considered the operations of central authorities and five randomly-selected provinces in urban and rural areas through analysis of the changing trends in the number of road crash deaths in

comparison with the goals of the Decade of Action for Road Safety (2011–2020). Interview tools were developed by the Monash University Accident Research Centre (MUARC), based on guidelines from the World Bank ‘Road Safety Management Capacity Reviews’, ‘Safe System Projects Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects’ and the GOSPA framework<sup>1</sup>.

The goal of this review was to identify the strengths, achievements, gaps and challenges in the plan, as well as to identify the linkages between the 4<sup>th</sup> Road Safety Master Plan and the operational plans of relevant government agencies in order to develop the 5<sup>th</sup> Road Safety Master Plan (2022–2027).

Overall, it was found that implementation of the four strategies documented in the 4<sup>th</sup> Master Plan were generally aligned with the missions of the concerned entities and supported operations at the local level. The process of disseminating and enhancing understanding of the master plan to concerned government and private entities, however, was limited in some aspects.

The strengths or achievements in the implementation of the 4<sup>th</sup> Master Plan included: (a) the development of comprehensive performance indicators and targets; (b) the strengthening of the operating network and collaboration between the public sector, private sector, and non-profit organizations; (c) the reform of the road safety management system with the strategic target of promoting integrated operations; (d) the reform of the road accident database system; and (e) the technological development for road safety management in key areas such as commercial vehicles enforcement with the GPS technology. The increasing trend for building capacity among local entities was also observed.

The critical gap or challenge in the overall action plans is the ineffective inter-agency integration at national level due to the lack of clear accountability for individual entities. In addition, regarding target setting for the 4<sup>th</sup> Master Plan, there was no explicit linking of policy-level targets to the responsible agencies. Many key issues were also missing, such as consideration of sustainable modes of travel, particularly for vulnerable road users; the lack of road safety literacy in many aspects, and the absence of a system for regularly monitoring the effectiveness of countermeasure implementation.

The review of the cross-cutting themes found there were road safety-related agencies implementing actions on the issues of motorcyclists, adolescents/young people, and speed management. These actions were grouped into two categories. The first was operations directly aligning with the entities’ missions including The Department of Land Transport certification system for motor vehicles and accessories according to UN requirements for motorcycles, the addressing of specific youth issues by the Department of Disaster Prevention and Mitigation, and speed-related issues being addressed by other road safety agencies. The other category was operations outside the specific mission of the agencies, most of which were associated with Strategy 2. An example of this was the promotion of sustainable road safety culture through education by the Department of Rural Roads, local governments, police, and educational institutions.

<sup>1</sup> Newstead, S.N., Diamantopoulou, K., 2010. A proposed framework for evaluation of road safety strategy outcomes. Proceedings of the Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference. Available at: <https://acrs.org.au/article/a-proposed-framework-for-evaluation-of-road-safety-strategy-outcomes/>

Within the specific themes of each pillar, the review concluded the following:

Pillar

01 Road safety management

The overall review showed that the agencies had set the clear target of reducing the number of road crash fatalities through collaboration among agencies under the Department of Disease Control, Department of Disaster Prevention and Mitigation, and the Royal Thai Police. The Ministry of Transport had full and independent authority in enforcing applicable road safety laws. The mechanisms of Provincial and District Road Safety Directing Centres were found to have enhanced inter-agency collaboration. Additionally, a clearer direction for local implementation was achieved by assigning some roles and responsibilities to each area. Nonetheless, budget allocation was insufficient for the decentralized implementations at the local level. There was also a lack of specific intermediate performance targets for the various risk factors and support for a monitoring and evaluation process of countermeasure implementation was missing.

Pillar

02 Safe road infrastructure

The strength of the operations under Pillar 2 was the independent operations of authorities under the Ministry of Transport with reliable budget sources for policy implementation and integrated collaboration with other external entities including the public utility agencies, the National Economic and Social Development Council, the Budget Bureau, etc. However, the lack of both national road standards and baseline data presented a challenge in setting clear targets on road management mechanisms and measuring the proportion of improved roads, hindering comparisons with international standards There was also a lack of knowledge as to how to proceed with more effective measures for minimizing loss and preventing severe injury.

Pillar

03 Safe vehicles

The Department of Land Transport played a key role in regulating good vehicle condition and safe vehicle standards. However, the gap was that the 4<sup>th</sup> Master Plan did not cover the industrial government agencies; e.g., Ministry of Industry and Thai Industrial Standards Institute (TISI), that played an important role in setting vehicle standards. As a result, vehicle standard setting is currently based on the readiness of the industrial sector, rather than a focus on road trauma reduction.

Pillar

04 Safe road users including law enforcement, road safety literacy, and safe behaviours

The Department of Land Transport played a key role in regulating good vehicle condition and safe vehicle standards. However, the gap was that the 4<sup>th</sup> Master Plan did not cover the industrial government agencies; e.g., Ministry of Industry and Thai Industrial Standards Institute (TISI), that played an important role in setting vehicle standards. As a result, vehicle standard setting is currently based on the readiness of the industrial sector, rather than a focus on road trauma reduction.

Pillar

05 Post-crash care

The achievements of operations under Pillar 5 were the establishment of call centres and a command centre in every province. Furthermore, the development of a wide range of post-crash care services resulted in strengthened capacity among professional physicians and nurses specializing in trauma care. This has improved the benefits for protecting and assisting road crash victims. However, it emerged that local administrative organizations, especially the large ones, still had difficulties in developing an adequate service system to provide access to the trauma care system and care for the injured, nor was there data to support the estimation of human resource needs appropriate to local areas.

Pillar

06 Community engagement

The main achievement under Pillar 6 was to promote the engagement of local administrative organizations in road safety implementation and to foster media involvement in communicating through channels to better reaching the new generation. Nevertheless, there were still some challenges including the lack of political will to support road safety as a key agenda that must be accelerated to be effective and sustainable; the lack of road safety knowledge among the networks (such as the NGOs, the private sector and the media) and the absence of a relevant systematically-collected database with a centralized data centre to compile information on community problems and is accessible by community.

Pillar

07 Data management, monitoring and evaluation and research

Pillar 7 was aligned with Strategy 1: Road safety management reform by optimizing the road accident database system to meet standards. It appeared that the initiative of an integrated road traffic injuries database from three sources was the most remarkable integrated operation. This was an achievement in paving the foundation in terms of technology and knowledge for the integration of inter-agency databases and for guiding the policy to support the establishment of open databases by the government sector. On the other hand, a lack of skilled personnel for applying knowledge from in-depth road safety research and in effectively utilizing policy related data was found.

Pillar

08

Safe mobility and active travel

For the implementations under Pillar 8, it was found that the entities responsible for consumer rights, the mobility by walking, cycling, rail system, the public transport system, and the city planning did not play a vital role in the 4<sup>th</sup> Master Plan. Integration is currently difficult because the implementations are not flexible and there is no clear plan or collaboration among the responsible entities. Moreover, the budget allocation targeted at vulnerable road user groups was insufficient.

According to above-mentioned achievements and challenges in the implementation of the 4<sup>th</sup> Master Plan, it is recommended that the next Master Plan should: better encourage effective road safety collaboration among agencies; address the issue of mobility for vulnerable road user groups; enhance road safety literacy across various dimensions; and develop a regular monitoring and evaluation system. The recommendations for the next Master Plan within the specific themes can be summarized as follows:

**Pillar 1:** should place an emphasis on the design of a new management structure that specifies clear responsibilities and sets challenging but practical and measurable performance targets.

**Pillar 2:** emphasis should be placed on improving the direction of the country’s high-level road standards policy for facilitating specific low-level implementation.

**Pillar 3:** should highlight the promotion, inspection, testing, evaluation and standard setting for current and future vehicles on Thai roads. It is imperative to scale up all the requirements specified in the UN standards for safe vehicles by focusing on enforcement mechanisms and increasing investment for research and standard testing for vehicles.

**Pillar 4:** should concentrate on strengthening the multi-dimensional road safety legislation that can be put into practice, improving the efficiency of enforcement in parallel with adopting the technology for supporting operations, considering stricter penalties, developing road safety literacy for learner and newly licenced drivers or riders as well as incorporating it in the education curriculum, and conducting effective campaigns to promote a sustainable road safety culture.

**Pillar 5:** should emphasize data management by developing the integrated database system and the information system for management aiming at supporting the management and provision of a comprehensive trauma care service. In addition, a rapid and efficient communication system should be developed to ensure the quick and standardized access for trauma care by emergency medical service units.

**Pillar 6:** encourage multi-sectoral engagement in formulating the master plan that is appropriate to the local context, to develop a concrete process to mobilize the plan, to have data integration, and to allow local administrative organizations and the civil sector to play vital roles. The multilateral partnership on road safety and the road safety education to children, youth and communities should also be promoted.

**Pillar 7:** should place emphasis on advocating the operations to solve problems of data structure, especially the data used for monitoring the traffic violation, and developing a database system to track integrated road safety progress. In addition, there is a need for a capacity building and skill development plan to ensure evidence-informed policy-making, including such topics as data analytics.

**Pillar 8:** should prioritize the safe mobility of vulnerable groups, such as, the elderly, people with disabilities, and those who travel by walking and cycling.

Overall, the 5<sup>th</sup> Master Plan should focus on protecting people from being killed or seriously injured on the road system. In particular, a focus on the prevention and the reduction of motorcycle crashes is recommended. The recommendations should consider the following overarching concepts: designing appropriate structure for work; developing an ecosystem that is conducive to safety in accordance with the safe system approach; and supporting the effective implementation.

While in line with international policy frameworks, the overall suggestion considers the recommendations both at national level and local levels. After consultations with local and international experts, the following recommendations are made:

- Emphasis should be placed on those countermeasures most effective at eliminating road deaths and serious injuries and the implementation of these effectively translated from high-level policy to implementation at local government level. It is also important to raise public awareness of the substantial negative consequences of road deaths and serious injuries for society in order to help facilitating stronger enforcement efforts. Further, existing licencing and training systems should be reformed to be used as a tool for shaping a better behaviour and law compliance for road users in Thailand.
- The performance indicators developed should be simple, not too numerous, and should be amenable to regular monitoring and evaluation. It is important to consider the risk factors of each Pillar to lead the development/setting of the most effective indicators.
- Focus on reducing the number of motorcycle road fatalities through crash prevention strategies (e.g. motorcycle antilock brakes) and crash outcome mitigation (e.g. improved helmet-wearing) as well as promoting alternative transport modes for motorcyclists through improving the convenience and affordability of public transport.

- Prioritize attention to measures addressing the cross-cutting themes including motorcycle crashes, speed management, young road users and crashes involving alcohol-impaired drivers.
- Improve monitoring and evaluation practice and focus on capacity building for road safety personnel.
- Align the 5<sup>th</sup> Master Plan to the new Global plan and the 12 Global Targets. It is also recommended that implementation of the Master Plan be regularly monitored and evaluated mid-way through its term.
- Monitor emerging modes of transport and changing mobility trends such as driverless vehicles, EVs and other technology trends with the potential to have a drastic impact on travel behaviour such as the use of motorcycles in food deliveries and logistics, etc.
- Focus on the effective implementation of the 5<sup>th</sup> Master Plan by the individual government agencies responsible for road safety (those with public commitments at the ministry level to implement the Master Plan). Each agency should develop and follow an operational strategy consistent with the goals of the Master Plan.
- Stronger advocacy for a renewed political commitment to improving road safety in Thailand, as well as increasing awareness of safety principles and the Safe System approach across all pillars for all relevant agencies.

# สารบัญ

คำนำ  
11

คำนิยาม  
12

บทสรุปผู้บริหาร  
20

ที่มาและความสำคัญของโครงการ  
34

วัตถุประสงค์  
36

หลักการในการทบทวน  
37

แนวทางและกรอบแนวคิด  
38

ระเบียบวิธีการทบทวน  
40

ผลการทบทวนการดำเนินงาน  
ตามแผนแม่บทความปลอดภัย  
ทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564  
46

การสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบาย  
จากผลการทบทวนการดำเนินงาน  
ตามแผนแม่บท ความปลอดภัย  
ทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564  
66

เอกสารอ้างอิง  
78

ภาคผนวก ก  
79

ภาคผนวก ข  
85

ตารางที่ 1 ประเด็นทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บท  
ด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4  
41

ตารางที่ 2 กรอบเวลาการทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บท  
ด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4  
พ.ศ. 2561 - 2564  
44

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นที่มีความแตกต่างในแต่ละเสาหลัก  
จากการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่าง  
แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564  
และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง  
และเป้าหมายและปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน  
ที่มีร่วมกัน  
48

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นที่มีความแตกต่างในแต่ละเสาหลัก  
จากผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่าง  
แผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐ  
ตาม Cross-cutting theme  
51

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นที่มีความแตกต่างในแต่ละเสาหลัก  
จากผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่าง  
แผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐ  
ตามมติการบูรณาการทำงานด้านความปลอดภัย  
ทางถนน  
53

ตารางที่ 6 ความเห็นที่สอดคล้องกันของแต่ละหน่วยงาน  
และความเห็นที่แตกต่างกันที่สำคัญตามเสาหลัก  
56

ตารางที่ 7 สรุปประเด็นการทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ  
และมาตรฐาน  
69

# สารบัญตาราง

## สารบัญภาพ

ภาพที่ 1 วัฏจักรระบบที่ปลอดภัย  
38

ภาพที่ 2 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน  
39

ภาพที่ 3 กรอบข้อเสนอเชิงนโยบายต่อการจัดทำ  
แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน  
พ.ศ. 2565 – 2570  
67





01

## ที่มาและความสำคัญของโครงการ

ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระการพัฒนาระดับโลก โดยสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้ประกาศให้ ค.ศ. 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

และต่อมาวาระนี้ได้ถูกบรรจุไว้ในกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals; SDGs) โดยมีสองเป้าหมายย่อยที่เกี่ยวข้องกับถนนปลอดภัยโดยตรง ได้แก่ เป้าหมายที่ 3.6 ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายใน ค.ศ. 2020 และ เป้าหมายที่ 11.2 จัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน ได้อย่างปลอดภัย ในราคาที่สมารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนนโดยการขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงเป็นพิเศษถึงกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง รวมถึง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกายและผู้สูงอายุภายใน ค.ศ. 2030

ประเทศไทยได้แสดงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการโลกสำหรับทศวรรษแห่งแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (Global Action Plan for the Decade of Action for Road Safety) และการมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนดังกล่าว โดยประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 กำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ การจัดตั้งกลไกการดำเนินการในระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ และการกำหนดให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานให้หน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

ปัจจุบันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยอยู่ในช่วงของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564)

## ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ แผนงานหลัก 4 ด้าน คือ

- 01 แผนงานการปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน [6 กลยุทธ์]
- 02 แผนงานการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน [3 กลยุทธ์]
- 03 แผนงานประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 [2 กลยุทธ์]
- 04 แผนงานภาครัฐเพื่อถนนปลอดภัย [1 กลยุทธ์]

และตั้งเป้าหมายความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ 18 ต่อ 100,000 ประชากร ภายใน พ.ศ. 2564

แม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยจะยังไม่บรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ แต่สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเริ่มแนวโน้มดีขึ้น กล่าวคือ อัตราการเสียชีวิตลดลงจาก 34.27 ต่อ 100,000 ประชากร ใน พ.ศ. 2554 เหลือ 27.20 ต่อ 100,000 ประชากร ใน พ.ศ. 2563

ด้วยตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ระบุประเด็นความปลอดภัยทางถนนไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580) และกำหนดเป้าหมายระยะยาวในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยลงเหลือ 12 ต่อ 100,000 ประชากร ภายใน พ.ศ. 2570 การตั้งเป้าหมายเช่นนี้สะท้อนความมุ่งมั่นของประเทศไทยที่จะเร่งดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายใหม่ของประชาคมโลกก่อนกำหนด ได้แก่ ปฏิญญาสตอกโฮล์ม ค.ศ. 2020 และมติสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ 74/299 ค.ศ. 2020 ที่ประกาศให้ ค.ศ. 2021-2030 เป็นทศวรรษที่ 2 แห่งปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2<sup>nd</sup> Decade of Action for Road Safety) และกำหนดเป้าหมายในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตทั่วโลกอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายใน ค.ศ. 2030



ด้วยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) จะสิ้นสุดลงในปีปัจจุบัน กอปรกับเป้าหมายที่ท้าทายในทศวรรษข้างหน้า จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับปัจจุบันอย่างเป็นระบบ เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนากลยุทธ์สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในฉบับต่อไป

ในการนี้ กรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะอนุกรรมการฯ 6) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในความร่วมมือและการสนับสนุนด้านวิชาการจากแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety - CCS) และองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย ได้ทำหน้าที่เป็นคณะเลขานุการร่วมในการทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) โดยมีรายละเอียดของการทบทวนดังนี้



## 02

### วัตถุประสงค์

## 03

### หลักการในการทบทวน

จากการระดมสมองระหว่างคณะเลขานุการร่วมฯ และหน่วยงานที่มีบทบาทรับผิดชอบหลักและผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศ นำมาซึ่งการกำหนดวัตถุประสงค์ของการทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) ดังนี้

จากการระดมสมองร่วมกันระหว่างคณะเลขานุการร่วมฯ และหน่วยงานที่มีบทบาทรับผิดชอบหลักและผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศ มีข้อเสนอว่าการทบทวนควรอาศัยหลักการดังต่อไปนี้

#### 01

เพื่อระบุช่องว่างหรือความท้าทายและจุดแข็งหรือความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 ตามหลักวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยทั้งในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น

#### 02

เพื่อวิเคราะห์และระบุความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และเป้าหมายและปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีร่วมกัน

#### 03

เพื่อกำหนดกลยุทธ์ในการปฏิบัติการ (strategic action points) เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญในระดับการดำเนินงาน (key performance targets and indicators) ที่ต้องเน้นความสำคัญในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 และในช่วงทศวรรษที่ 2 ของปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

- มีความสอดคล้องกับปฏิญญาสตอกโฮล์ม ค.ศ. 2020
- เป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5
- เป็นการทบทวนเพื่อการพัฒนา
- เป็นการสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรับผิดชอบหลักตั้งแต่แรกเริ่ม และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของหน่วยงานรับผิดชอบหลัก
- อาศัยองค์ความรู้ของผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศ
- เป็นการใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญจากศาสตร์แขนงต่างๆ มาผสมผสานกัน
- ครอบคลุมทั้งประเด็นปัญหาที่เชื่อมโยงทุกด้าน (cross-cutting theme) และประเด็นเชิงนโยบายเฉพาะด้าน (specific technical theme)
- พิจารณาความปลอดภัยทางถนนในบริบท “การเดินทางสัญจร” (mobility) และระบบที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท
- จำเป็นต้องเจาะลึกเพื่อศึกษาถึง “เหตุใด” เพื่อนำไปสู่คำตอบ “อย่างไร”
- ใช้ข้อมูลในช่วงการระบาดของโรคโควิด 19 เพื่อพิจารณาการลดลงของการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- ควรทบทวนยุทธศาสตร์แต่ละด้านในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4
- ควรพิจารณาข้อค้นพบจากการประเมินแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับก่อนหน้า และการประเมินแผนที่เกี่ยวข้องของกระทรวงอื่นๆ ร่วมด้วย

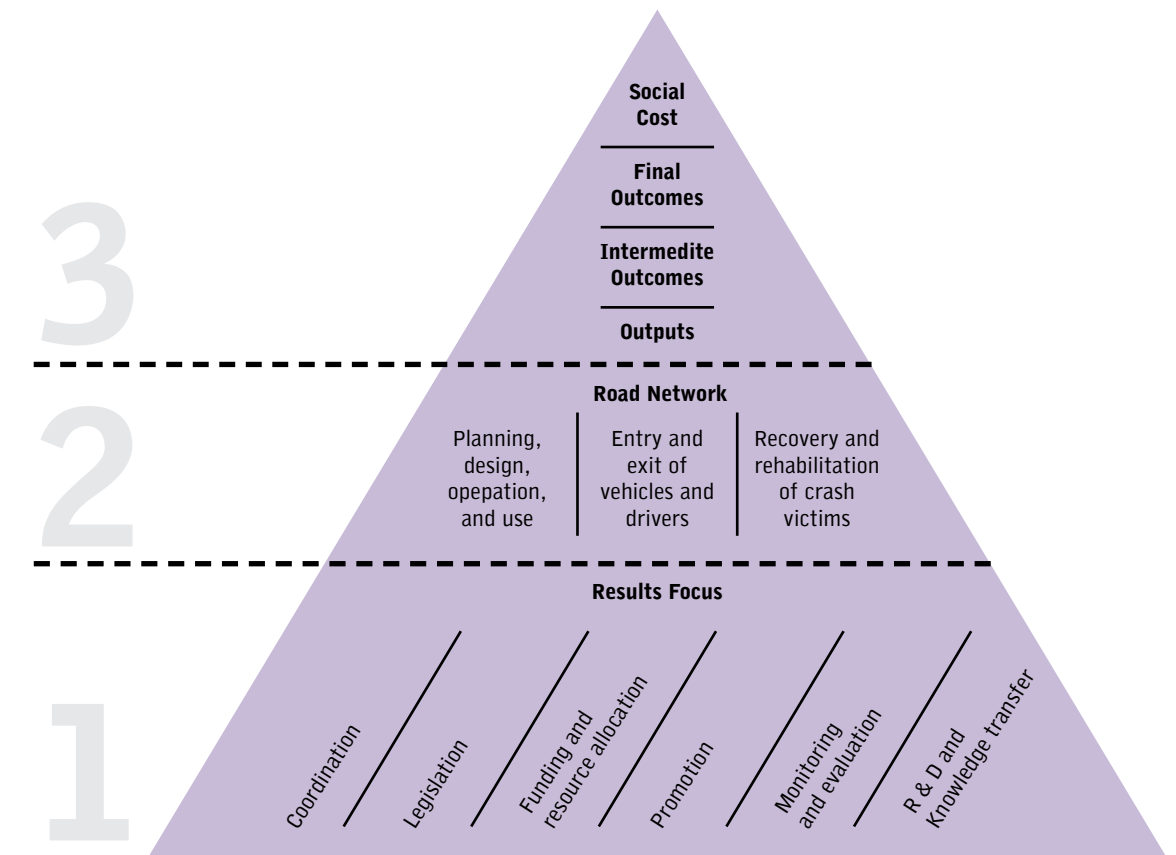
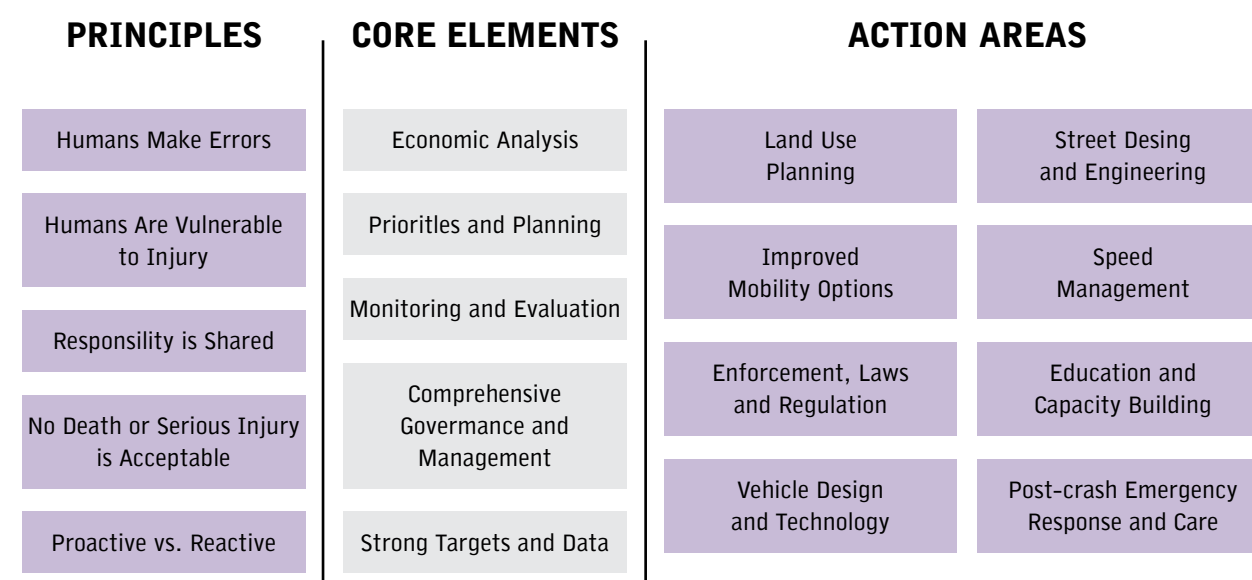




04

## แนวทางและกรอบความคิด

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) ใช้หลักการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และใช้กรอบระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management Framework) เป็นแนวทาง ดังรูปภาพด้านล่าง



ภาพที่ 1 วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย อ้างอิงจาก Sustainable & Safe: A vision and guidance for zero road deaths, World Resources Institute

ภาพที่ 2 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน อ้างอิงจาก Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects, Global Road Safety Facility



# 05

## ระเบียบวิธีการทบทวน



### การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) ใช้วิธีการแบบผสมผสาน ประกอบด้วย

01

**การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**  
เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและความเข้าใจที่ตรงกันทั่วทุกหน่วยงานตั้งแต่เริ่มต้นโครงการทบทวนจนจบสิ้นกระบวนการ

02

**การเก็บข้อมูลพื้นฐานและการทบทวนเอกสาร**  
การเก็บข้อมูลพื้นฐานและทบทวนเอกสารสำคัญจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) และแผนที่เกี่ยวข้องของกระทรวงอื่นๆ และรายงานการดำเนินงานประจำปี

03

**การทบทวนเชิงปริมาณ**  
การเก็บข้อมูลค่าตัวชี้วัดพื้นฐาน (baseline) และค่าตัวชี้วัด ณ ปัจจุบัน ของตัวชี้วัดต่างๆ ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) จากหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ และวิเคราะห์ข้อมูล

04

**การทบทวนเชิงคุณภาพ**  
การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแบบกลุ่มหรือแบบรายบุคคล ผ่านระบบออนไลน์หรือแบบต่อหน้า โดยคณะผู้เชี่ยวชาญในศาสตร์แขนงต่างๆ จากหน่วยงานในประเทศและหน่วยงานระหว่างประเทศ

### สำหรับการวิเคราะห์ข้อค้นพบ

ดำเนินการร่วมกันโดยคณะผู้เชี่ยวชาญทั้งจากหน่วยงานในประเทศและหน่วยงานระหว่างประเทศ โดยมีกระบวนการให้ความเห็นเพิ่มเติมจากคณะที่ปรึกษาซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญอาวุโสในสาขาที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

### a. ประเด็นในการทบทวน

การทบทวนจะครอบคลุมประเด็นต่างๆ ตามกรอบแนวคิด Safe System Approach และบริบทความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ดังตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ประเด็นทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4

| 3 ประเด็นเชื่อมโยงทุกด้าน (cross-cutting theme) | ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (motorcycle users)   | วัยรุ่นและเยาวชน (young people) | การจัดการความเร็ว (speed management) |
|---|--|---------------------------------|--------------------------------------|
| 8 เสาหลัก                                       | 01 การจัดการความปลอดภัยทางถนน (road safety management)   |                                 |                                      |
|   | 02 โครงข่ายถนนปลอดภัย (safe road infrastructure)   |                                 |                                      |
|   | 03 ยานพาหนะปลอดภัย (safe vehicle)  |                                 |                                      |
|   | 04 ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย การสร้างความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมที่ปลอดภัย (safe road users including law enforcement, literacy, safe behaviors) |                                 |                                      |
|   | 05 การดูแลหลังเกิดเหตุ (Post-crash care)   |                                 |                                      |
|   | 06 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน (Community engagement including public communication and community participation)                |                                 |                                      |
|   | 07 การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย (data management, monitoring and evaluation, research)   |                                 |                                      |
|   | 08 การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (safe mobility and active travel)   |                                 |                                      |



## b. การเลือกพื้นที่ในการเก็บข้อมูล

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) จะเน้นการทบทวนการดำเนินงานในระดับส่วนกลาง และจะพิจารณาในระดับจังหวัดจำนวน 4-6 จังหวัด โดยมีเกณฑ์ในการสุ่มจังหวัด ดังนี้

- แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2554 - 2563) โดยพิจารณาเลือกจังหวัดที่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสูงสุด 2 จังหวัด และต่ำสุด 2 จังหวัด และอาจเพิ่มจังหวัดที่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงปานกลางอีก 2 จังหวัด
- ลักษณะของความเป็นเมืองและชนบทของจังหวัด โดยพิจารณาเลือกจังหวัดที่มีความเป็นตัวแทนความเป็นเมืองและความเป็นชนบทให้เท่าๆ กัน

## c. เครื่องมือที่ใช้ในการทบทวน

เครื่องมือที่ใช้ในการทบทวนมีการพัฒนาขึ้นตามขั้นตอนหลัก ดังต่อไปนี้

**01** ข้อคำถามเบื้องต้นเพื่อเก็บข้อมูลในภาพรวมที่พัฒนาขึ้นจำนวน 4 ข้อ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการทบทวน เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในระดับกรมให้ข้อมูลเบื้องต้น

**02** ข้อมูลสถานการณ์ถูกพัฒนาตามกรอบรายการตัวชี้วัดต่างๆ ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในระดับกรมให้ข้อมูลเบื้องต้น

**03** เครื่องมือสัมภาษณ์ ที่พัฒนาโดย Monash University Accident Research Centre (MUARC) ที่ประยุกต์จากเครื่องมือที่พัฒนาโดยธนาคารโลก Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects ให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการทบทวนและขอบเขตในการทบทวน เพื่อให้คณะผู้เชี่ยวชาญในประเทศให้ความเห็นเพิ่มเติมก่อนนำไปใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก

## d. บทบาทและองค์ประกอบของผู้เชี่ยวชาญในการทบทวน

การทบทวนฯ จะอาศัยความรู้ความชำนาญของผู้เชี่ยวชาญจากศาสตร์แขนงต่างๆ ในการวิเคราะห์และจัดทำรายงาน โดยมีองค์ประกอบและบทบาท ดังนี้

**01** คณะผู้เชี่ยวชาญ ทำหน้าที่สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก วิเคราะห์ข้อมูลนำเข้าอื่นๆ ที่คณะเลขานุการร่วมฯ ได้จัดเตรียมไว้ และจัดทำร่างรายงานตามเค้าโครงที่พัฒนาโดยกองบรรณาธิการ คณะผู้เชี่ยวชาญในกลุ่มนี้ประกอบด้วย

- ผู้เชี่ยวชาญจากภาควิชาการในประเทศไทยที่มีความชำนาญตามขอบเขตในการทบทวน
- ผู้เชี่ยวชาญจากภาคปฏิบัติหรือภาคนโยบายในประเทศไทยที่มีความชำนาญตามขอบเขตในการทบทวน และเกษียณอายุราชการแล้ว
- ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานสหประชาชาติในประเทศไทย และศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ

**02** คณะที่ปรึกษา ทำหน้าที่ทบทวนร่างรายงานที่จัดเตรียมโดยคณะผู้เชี่ยวชาญและกองบรรณาธิการ และให้ความเห็นเชิงวิชาการและนโยบายต่อแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน และองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เพื่อให้รายงานมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น คณะที่ปรึกษาในกลุ่มนี้ประกอบด้วย

- ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานระดับนานาชาติที่มีความชำนาญตามขอบเขตทั้ง 8 ด้านของการทบทวน
- ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสจากภาควิชาการ ภาคปฏิบัติ และภาคนโยบายในประเทศไทยที่มีความชำนาญตามขอบเขตทั้ง 8 ด้านของการทบทวน



## e. ผู้ให้ข้อมูล (Key informants)

การทบทวนฯ จำเป็นต้องอาศัยข้อมูลจากหน่วยงานที่มีบทบาทในการดำเนินงานตามความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 - 2564) และหน่วยงานอื่นๆ ที่มีบทบาทสนับสนุนหรือเกี่ยวข้อง ดังนี้

**01** ผู้ให้ข้อมูลในระดับส่วนกลาง ได้แก่ ผู้แทนจาก

- หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทรับผิดชอบภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4
- หน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ การจัดการข้อมูลและสถิติระดับประเทศ การติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์ของหน่วยงานภาครัฐในระดับประเทศ การวิจัยและการสำรวจระดับชาติ และการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น
- หน่วยงานภาควิชาการ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง
- เครือข่ายเด็กและเยาวชน เครือข่ายผู้ใช้ถนน และเครือข่ายผู้ได้รับผลกระทบ
- สมาคมวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง
- คณะกรรมการการและคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องในรัฐสภา
- แหล่งทุนที่สำคัญด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศ

**02** ผู้ให้ข้อมูลในระดับจังหวัดและท้องถิ่น ประยุกต์ใช้รูปแบบเดียวกับกับผู้ให้ข้อมูลในระดับส่วนกลาง

## f. บทบาทและองค์ประกอบของกองบรรณาธิการในการจัดทำรายงานการทบทวน

กองบรรณาธิการมีบทบาทหลักในการจัดทำรายงานการทบทวนฯ ประกอบด้วย

**01** หัวหน้ากองบรรณาธิการ ทำหน้าที่พัฒนาเค้าโครงรายงานให้ทิศทางในการจัดทำรายงานแก่คณะผู้เชี่ยวชาญ เรียบเรียงเนื้อหาและจัดทำบทสรุปผู้บริหารฉบับภาษาไทย ตรวจสอบความสมบูรณ์ของรายงาน

**02** Monash University Accident Research Centre ทำหน้าที่ผนวกความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากคณะที่ปรึกษาไว้ในรายงานฉบับภาษาอังกฤษ และจัดทำบทสรุปผู้บริหารเป็นภาษาอังกฤษร่วมกับหัวหน้ากองบรรณาธิการ

**03** คณะเลขานุการร่วม ได้แก่ กรมควบคุมโรค แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน และ องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย ทำหน้าที่รวบรวมร่างรายงานจากผู้เชี่ยวชาญ และสนับสนุนหัวหน้ากองบรรณาธิการในการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

**04** สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ (International Health Policy Program) ทำหน้าที่สนับสนุนคณะเลขานุการร่วมในการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์



g.    กรอบเวลาในการทบทวน

การทบทวนจะครอบคลุมระยะเวลารวมทั้งสิ้น 26 สัปดาห์ ระหว่างเดือนเมษายน ถึง เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2564 โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2    กรอบเวลาการทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 – 2564

| กิจกรรม   | หน่วยงาน<br>รับผิดชอบ<br>(หลัก/รอง) | กรอบเวลา      |               |               |                |                |               |               |               |               |               |               |  |
|---|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
|   |                                     | พ.ย.<br>Wk3-4 | พ.ค.<br>Wk1-2 | พ.ค.<br>Wk3-4 | มิ.ย.<br>Wk1-2 | มิ.ย.<br>Wk3-4 | ก.ค.<br>Wk1-2 | ก.ค.<br>Wk3-4 | ส.ค.<br>Wk1-2 | ส.ค.<br>Wk3-4 | ก.ย.<br>Wk1-2 | ก.ย.<br>Wk3-4 |  |
| ระดมสมองร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  | CCS คณะอนุฯ 6<br>WHO                | 21<br>เม.ย.   | 5<br>พ.ค.     |               |                | 2<br>มิ.ย.     |               |               |               |               |               |               |  |
| พัฒนารอบแนวคิด  | WHO, MUARC<br>/ คณะอนุฯ 6,<br>CCS   |               | X             | X             |                |                |               |               |               |               |               |               |  |
| พัฒนาเครื่องมือ (ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ) ได้แก่ ข้อคำถามเบื้องต้น ตารางติดตามตัวชี้วัด แนวทางสัมภาษณ์ | MUARC, WHO<br>คณะอนุฯ 6 /<br>CCS    |               |               | X             | X              | X              |               |               |               |               |               |               |  |
| รวบรวมข้อมูลและเอกสารสำคัญประกอบการทบทวน  | คณะอนุฯ 6 CCS<br>/ WHO              |               |               | X             | X              | X              |               |               |               |               |               |               |  |
| กำหนดและประสานคณะผู้เชี่ยวชาญ คณะที่ปรึกษา และบรรณาธิการ  | CCS, WHO /<br>คณะอนุฯ 6             |               |               | X             | X              | X              |               |               |               |               |               |               |  |
| เสนอความก้าวหน้าต่อคณะอนุ 6 และศูนย์ ถนนฯ   | คณะอนุฯ 6 /<br>CCS                  |               |               |               |                | 15<br>มิ.ย.    |               |               |               |               |               |               |  |
| ประสาน ศวปถ. และ สอจร. เพื่อเชื่อมโยง การทบทวนกับการประเมินที่เกี่ยวข้อง ใน 76 จังหวัด              | CCS และ คณะ<br>อนุฯ 6               |               |               |               | X              | X              |               |               |               |               |               |               |  |
| กำหนดและประสานผู้ให้ข้อมูลหลัก  | คณะอนุฯ 6 และ<br>CCS                |               |               |               | X              | X              | X             |               |               |               |               |               |  |
| ประชุมเตรียมความพร้อมในการเก็บข้อมูลกับ คณะผู้เชี่ยวชาญ และหน่วยงานให้ข้อมูลหลัก                    | กองบรรณาธิการ                       |               |               |               | X              |                |               |               |               |               |               |               |  |
| สัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตลอดสัปดาห์  | คณะอนุฯ 6 CCS<br>WHO                |               |               |               |                | 12-16          |               |               |               |               |               |               |  |
| รวบรวมร่างรายงานจากคณะผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้าน และจัดทำรายงานฉบับร่าง (ภาษาไทย)                      | กองบรรณาธิการ                       |               |               |               |                | X              |               |               |               |               |               |               |  |
| แปลรายงานเป็นภาษาอังกฤษ   | WHO                                 |               |               |               |                |                | X             | X             |               |               |               |               |  |
| รวบรวมความเห็นจากคณะที่ปรึกษา และ ผนวกความเห็นในรายงานฉบับภาษาอังกฤษ                                | WHO MUARC                           |               |               |               |                |                |               | X             | X             |               |               |               |  |
| จัดทำรายงานภาษาไทย  | กองบรรณาธิการ                       |               |               |               |                |                |               |               |               | X             |               |               |  |
| จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและสอบถาม ข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อรายงาน ฉบับภาษาไทย              | กองบรรณาธิการ                       |               |               |               |                |                |               |               |               |               | X             |               |  |
| จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย) และบทสรุปผู้บริหาร (ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ)                         | กองบรรณาธิการ                       |               |               |               |                |                |               |               |               |               |               | X             |  |
| พัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5  | ปก. กระทรวง<br>มหาดไทย              | X             | X             | X             | X              | X              | X             | X             | X             | X             | X             | X             |  |

h.    งบประมาณในการทบทวนและ บทบาทของคณะเลขานุการร่วม

การทบทวนการดำเนินงานตามแผน แม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 – 2564) ใช้งบประมาณของ คณะเลขานุการร่วม ได้แก่ กรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการด้านการ บริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะอนุฯ 6) ของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน แผนงานความร่วมมือ ระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG Country Cooperation Strategy Programme on Road Safety – CCS) และ องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย บทบาทและการสนับสนุนงบประมาณและการ สนับสนุนด้านอื่นๆ ของคณะเลขานุการร่วม มีดังนี้

01 กรมควบคุมโรค รับผิดชอบ และจัดสรรงบประมาณด้าน

- การสนับสนุนการพัฒนารอบแนวคิดในการทบทวน และ เครื่องมือที่ใช้
- การจัดตั้งคณะทำงาน และการเตรียมข้อมูลนำเข้าสำหรับการ ทบทวนฯ
- การประสานกับหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ใน การกำหนดตัวผู้ให้ข้อมูลหลัก
- การประสานนัดหมายกับผู้ให้ข้อมูลหลัก
- การจัดการประชุมออนไลน์ผ่านระบบชุมหรือแบบต่อหน้าเพื่อ สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก
- การสนับสนุนการจัดเตรียมรายงานฉบับร่างและฉบับสมบูรณ์
- การจัดพิมพ์รายงานฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย)

02 แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การ อนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน รับผิดชอบ และจัดสรรงบประมาณด้าน

- การประสานและการจัดประชุมหารือกับหน่วยงานที่มี ส่วนเกี่ยวข้องในประเทศ
- การสนับสนุนการพัฒนารอบแนวคิดในการทบทวน และ เครื่องมือที่ใช้
- การกำหนดรายชื้อหน่วยงานหลักในการให้ข้อมูลร่วมกับ กรมควบคุมโรค
- การประสานและจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานไประเทศไทย เพื่อเข้าร่วมในการทบทวน
- การประสานผู้เชี่ยวชาญไทยในคณะที่ปรึกษาเพื่อร่วมให้ ความคิดเห็น
- การประสานและจัดจ้างบรรณาธิการ
- การจัดประชุมออนไลน์ผ่านระบบชุมหรือแบบต่อหน้าเพื่อ สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก
- การจัดเตรียมรายงานฉบับร่างและฉบับสมบูรณ์เป็นภาษาไทย

03 องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย รับผิดชอบ และ จัดสรรงบประมาณด้าน

- การจัดจ้างที่ปรึกษา และประสาน Monash University Accident Research Center เพื่อพัฒนารอบแนวคิดใน การทบทวน และเครื่องมือในการทบทวน
- การประสานผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานของสหประชาชาติและ ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกัน การบาดเจ็บเพื่อเข้าร่วมในการทบทวน
- การประสานผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศในคณะที่ปรึกษาเพื่อ ร่วมให้ความคิดเห็น
- การจัดประชุมออนไลน์ผ่านระบบชุมหรือแบบต่อหน้าเพื่อ สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก
- การแปลเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรายงานฉบับร่าง และ การจัดเตรียมล่ามแปลภาษาในระหว่างการประชุมและ การสัมภาษณ์
- การจัดเตรียมบทสรุปผู้บริหารเป็นภาษาอังกฤษสำหรับ รายงานฉบับสมบูรณ์





06

## ผลการทบทวน การดำเนินงานตามแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

### a. ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่าง แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และแผนของ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และ เป้าหมายและปฏิบัติการด้านความ ปลอดภัยทางถนนที่มีร่วมกัน

#### ภาพรวม<sup>1</sup>

การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 พบว่า อัตราการตายต่อแสนประชากร ใน พ.ศ. 2563 อยู่ที่ 27.2 ยังสูงกว่า 18.0 ซึ่งเป็นเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผน พ.ศ. 2564

<sup>1</sup> การวิเคราะห์ความสอดคล้องกับแผนแม่บทฯ มีความแตกต่างกันระหว่างเสาหลัก บางเสาหลักวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบตามที่ปรากฏในเอกสาร บางเสาหลักเปรียบเทียบการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ จึงเปรียบเทียบความสอดคล้องระหว่างเสาหลักได้ค่อนข้างยาก

- การดำเนินงาน ทั้ง 4 ยุทธศาสตร์ พบว่า มีการดำเนินงานตามพันธกิจหน่วยงานโดยตรง เช่น การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจของกรมทางหลวง ยุทธศาสตร์ปฏิรูประบบจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการปฏิรูประบบข้อมูลทางถนนซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจการพัฒนาฐานข้อมูลของกรมทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข รวมถึงยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบกด้านการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ความสำเร็จที่ชัดเจนในช่วงของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 คือการสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานระดับพื้นที่ในเบื้องต้น ได้แก่ การพัฒนาระบบข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลจัดการความเสี่ยงในพื้นที่
- พบข้อสังเกตที่สำคัญจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน แม้กระทั่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก เช่น หน่วยงานภายใต้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งจากเสาหลักที่ 4 และ 7 ยังไม่ทราบรายละเอียดของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 จึงไม่สามารถระบุได้อย่างแน่ชัดว่าการดำเนินงานที่ผ่านมามีความสอดคล้องกับแผนแม่บทฯ ด้านใด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงกระบวนการถ่ายทอดและสร้างความเข้าใจในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอย่างจำกัด

- อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแผนแม่บทฯ เขียนไว้ในภาพกว้าง จึงพบว่า การดำเนินงานในหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเสาหลักที่ 2 รวมถึงหน่วยงานที่สนับสนุนการมีส่วนร่วมของชุมชนในเสาหลักที่ 6 ค่อนข้างสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 โดยทางอ้อม
- ในช่วงเวลาของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 พบเครือข่ายการดำเนินงานทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่สนับสนุน

การดำเนินงานโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) และกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข โดยมีแหล่งทุนสนับสนุนจากหน่วยงาน เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มูลนิธิเมาไม่ขับ และภาคีองค์กรต่างๆ ในการสนับสนุนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 4

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ตามตารางที่ 3



**ตารางที่ 3** สรุปผลประเด็นที่มีความแตกต่างในแต่ละเสาหลักจากการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และเป้าหมายและปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีร่วมกัน

| 8 เสาหลัก  | ผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง   |
|--|--|
| <b>01</b><br>การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road safety management) | <ul style="list-style-type: none"><li>แต่ละหน่วยงานมีการกำหนดเป้าหมายภาพรวมตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ที่มีความชัดเจนขึ้น ได้แก่ การลดจำนวนผู้เสียชีวิต แต่การกำหนดเป้าหมายชั้นกลางเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ยังไม่ชัดเจน</li><li>สำหรับหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบการดำเนินงานตามเสาหลักที่ 2, 3 และ 4 มีทิศทางการดำเนินงานเพื่อลดการเสียชีวิตที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น</li><li>มีทิศทางในการดำเนินงานในระดับพื้นที่ที่ชัดเจนมากขึ้น แต่ละพื้นที่มีการกำหนดประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ โดยในแต่ละจังหวัดมีการกำหนดเป้าหมายและการสนับสนุนด้านการติดตามประเมินผลของหน่วยงานต่างๆ เริ่มประสบความสำเร็จในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับพื้นที่</li><li>มีการกระจายอำนาจ (decentralization) ให้แก่พื้นที่ มีการขยายผลเพิ่มขึ้นหลายพื้นที่ในด้านบทบาทและความรับผิดชอบ ยกเว้นด้านงบประมาณที่ไม่ได้รับการพิจารณาให้สอดคล้องมาตั้งแต่ต้น หน่วยงานรัฐในระดับพื้นที่ต้องเน้นดำเนินงานตามหน้าที่หลักของหน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ ทำให้การขับเคลื่อนงานในระดับพื้นที่ยังขึ้นกับหน่วยงานรัฐที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณตามแผนฯ</li><li>ยังขาดการส่งเสริมให้เกิดกระบวนการติดตามและประเมินผลของการทำงานตามมาตรการ โดยยังต้องการการสนับสนุนชุดความรู้หรือมีหน่วยงานที่มีความเป็นอิสระเป็นผู้ดำเนินการ</li><li>มีช่องทางการส่งเสริมให้หน่วยงานในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้าถึงกลไกสนับสนุนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้งบประมาณของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.)</li><li>มีความพยายามเพิ่มขึ้นในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับมหภาค รวมถึงการผลักดันการติดตามและประเมินผลทางวิชาการในการดำเนินมาตรการต่างๆ ให้เกิดการหารือเชิงนโยบาย (policy dialogue)</li></ul> |
| <b>03</b><br>ยานพาหนะปลอดภัย (Safe vehicle)                      | <ul style="list-style-type: none"><li>หน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมการขนส่งทางบกมีบทบาทหลักในการกำกับดูแลสภาพตัวรถและมาตรฐานให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน โดยมีแผนการทำงานเพื่อขับเคลื่อนการกำหนดมาตรฐานร่วมกับภาคอุตสาหกรรม แต่ยังจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแนวทางการบูรณาการทำงานร่วมกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมให้ชัดเจนยิ่งขึ้น</li></ul>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>การกำกับดูแลความปลอดภัยในระบบการขนส่งของหน่วยงานภาคเอกชน โดยเฉพาะธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศ รวมถึงการรณรงค์และสร้างทักษะในการขับขี่ให้แก่เยาวชนของผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านประชารัฐเพื่อถนนปลอดภัย แต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงการประเมินผลตามตัวชี้วัดระหว่างภาคเอกชนและแผนแม่บทได้อย่างเป็นรูปธรรม</li></ul>  |
| <b>04</b><br>ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้ (Safe road users) | <ul style="list-style-type: none"><li>หน่วยงานส่วนใหญ่ในเสาหลักที่ 4 ไม่มีการทำแผนรองรับ ไม่มีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจน มีเพียงการทำงานตามหน้าที่เพื่อลดและป้องกันอุบัติเหตุ (accident prevention) ตามแนวทางหรือกรอบอำนาจหน้าที่ของตนเอง ซึ่งพบส่วนที่สอดคล้องและไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564</li></ul>  |
| <b>05</b><br>การดูแลหลังเกิดเหตุ (Post-crash care)                 | <ul style="list-style-type: none"><li>หน่วยงานส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มีเพียงหน่วยงานเดียวในกระทรวงสาธารณสุขที่นำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มาใช้ในการพิจารณาเพื่อกำหนดแผนงานของหน่วยงาน และมีเพียง 2 หน่วยงานที่ไม่ใช่หน่วยงานราชการที่นำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มาประกอบในการดำเนินงานของหน่วยงาน</li></ul>   |
| <b>06</b><br>การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community engagement)  | <ul style="list-style-type: none"><li>หน่วยงานต่างๆ มีการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในเรื่องการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และการทำงานแบบประชาธิปไตย โดยภาพรวมพบการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน แม้มีทรัพยากรที่จำกัด แต่หน่วยงานต่างๆ ก็มีความพยายามที่จะดำเนินการเพื่อไปสู่เป้าหมายร่วมกัน ถึงแม้จะไม่ได้มีความเข้าใจหรือไม่เคยเห็นแผนแม่บทก็ตาม นับว่ายังมีการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนแม่บทดังกล่าว ด้วยกลวิธีดำเนินงานที่แตกต่างกันไปตามบริบทของหน่วยงาน พื้นที่ และสภาพแวดล้อมตลอดจนทรัพยากรที่มี</li><li>พบความคิดริเริ่มในการทำงานเป็นเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาสังคม สื่อมวลชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่รัฐกำหนดเป็นนโยบายในการรณรงค์อย่างชัดเจน</li><li>สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นหัวใจของการทำงานด้านการเสริมสร้างการมีส่วนร่วม และเป็นหน่วยงานที่ผลักดันให้เกิดองค์ापพในการทำงานด้านวิชาการและการสื่อสารเพื่อขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง โดยทำให้เกิดหน่วยงานเครือข่ายทางวิชาการที่สามารถเป็นที่ปรึกษาทางวิชาการและผลิตข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำแผน การดำเนินงาน และการตัดสินใจของหน่วยงานอื่นๆ และทำให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปใช้ในการเขียนข่าว ทำรายการเพื่อเผยแพร่ให้ความรู้และสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน</li></ul> |



07

การจัดการข้อมูล การติดตาม และประเมินผล และการศึกษาวิจัย (Data management, monitoring and evaluation, research)

- การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับเสาหลักที่ 7 โดยตรงได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูปการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มประสิทธิภาพระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุโดยเฉพาะช่วงเทศกาล เชิงรุก รวมถึงใช้ในการติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานของหน่วยงาน ได้แก่ ฐานข้อมูลบูรณาการการตาย 3 ฐาน, HAIMS, ARMS, TRAMS และ CRIMES และการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (HTOC) โดยกรมทางหลวง

08

การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดิน หรือจักรยาน (Safe mobility and active travel)

- หน่วยงานที่มีการดำเนินงานทางด้านสิทธิของผู้บริโภค การเดินเท้า การเดินทางด้วยจักรยาน ระบบราง ระบบขนส่งสาธารณะ และการวางผังเมือง ซึ่งเป็นองค์ประกอบของ safe mobility and active travel ยังไม่ได้มีบทบาทหน้าที่ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มากนัก จึงมีการทำงานที่มีความสอดคล้องกับแผนแม่บท ในระดับต่ำ โดยมีบางหน่วยงานเท่านั้นที่พิจารณากรอบแนวทางของแผนแม่บท ในการจัดทำแผนงาน โครงการ หรือกิจกรรม เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับประเด็นความปลอดภัยทางถนนในเรื่องของระบบราง การเดินเท้า การเดินทางด้วยจักรยาน



b. Cross-cutting theme

ภาพรวม

การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับ cross-cutting theme ขึ้นอยู่กับพันธกิจของหน่วยงาน เช่น

- การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับพันธกิจของหน่วยงานโดยตรง เช่น
  - ทุกหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัยทางถนน มีการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว
  - กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีการดำเนินงานประเด็นเฉพาะกับเยาวชน โดยใช้บทบาทการดำเนินงานด้านการสร้างความเข้มแข็งของประชาชนผ่านโครงการบูรณาการเพื่อสร้างความรู้และวัฒนธรรมจราจรในสถานศึกษา

- สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการพัฒนากระบวนการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ ส่วนควบคุมข้อกำหนด UNR สำหรับรถจักรยานยนต์ (R22, R28, R39, R41, R78 และ R81)
- กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค วิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุเพื่อประเมินกลุ่มเสี่ยง และมีโครงการเกี่ยวกับกลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นโครงการที่ริเริ่มจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในกลุ่มเสี่ยงดังกล่าว โดยข้อมูลจะถูกถ่ายทอดให้กลุ่มมาตรการป้องกันการบาดเจ็บดำเนินการต่อไป
- การดำเนินงานนอกเหนือจากพันธกิจของหน่วยงาน ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เช่น การดำเนินงานด้านการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ของกรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โรงเรียนและสถานศึกษา และตำรวจในพื้นที่

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ตามตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นที่มีความแตกต่างในแต่ละเสาหลักจากผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐ ตาม Cross-cutting theme

| 8 เสาหลัก  | ผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง  |
|--|---|
| 05<br>การดูแลหลังเกิดเหตุ (Post-crash care)                | <ul style="list-style-type: none"><li>• หน่วยงานด้าน post-crash care ส่วนใหญ่ระบุปัญหาการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การขับขี่ด้วยความเร็ว สภาพของถนน และการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยป้องกันตนเองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ</li></ul>   |
| 06<br>การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community engagement) | <ul style="list-style-type: none"><li>• แผนงานและกิจกรรมมุ่งเป้าไปที่กลุ่มเยาวชนและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการเฉพาะ เนื่องจากเป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีสถิติการสูญเสียสูง และการดำเนินงานจะเห็นได้ชัดในช่วงเทศกาลสำคัญ</li><li>• การรณรงค์และอำนวยความสะดวกในการทำงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ ทั้งฝ่ายตำรวจและเจ้าหน้าที่สาธารณสุขเพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการดื่มสุรา</li></ul> |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>การรณรงค์ของภาคส่วนต่างๆ เพื่อให้ประชาชนมีความตระหนักถึงการขั้บยานพาหนะด้วยความเร็วจนเกิดอันตรายและการใช้หมวกนิรภัย โดยเฉพาะในสถานศึกษาที่มีการรณรงค์ให้เยาวชนได้มีความรู้ความเข้าใจ และสามารถปฏิบัติได้จริง ซึ่งนับว่าเป็นการทำงานที่สอดคล้องกับแผนแม่บทและหน่วยงานเหล่านี้สามารถทำงานร่วมกันได้เป็นอย่างดี</li> <li>การดำเนินการด้านการให้ความรู้โดยผ่านช่องทางต่างๆ ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการร่วมกัน</li> </ul>   |
| <b>07</b><br>การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผลและการศึกษาวิจัย (Data management, monitoring and evaluation, research) | <ul style="list-style-type: none"> <li>การออกแบบฐานข้อมูลที่สนับสนุนการประเมินการดำเนินงานในทั้ง 3 ประเด็น คือ เยาวชน ผู้ใช้จักรยานยนต์ และการขับขี่ด้วยความเร็ว</li> <li>สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) มีการสนับสนุนแผนงานวิจัยท้าทายไทย เรื่องถนนปลอดภัย ซึ่งพัฒนานวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับทั้ง 3 ประเด็นในหลายด้าน เช่น นวัตกรรมเพื่อการตัดแแต่้มจราจร นวัตกรรมตรวจวัดความเร็วบนท้องถนน เครื่องจำลองสถานการณ์ (simulator) เพื่อใช้ฝึกหัดขับซึ่รถจักรยานยนต์ และนวัตกรรมรถจักรยานยนต์ซึ่งประเมินทักษะผู้ขับได้</li> </ul>   |
| <b>08</b><br>การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (Safe mobility and active travel)                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>ประเด็นด้านเยาวชนรวมอยู่ในการดำเนินโครงการและทำกิจกรรมของหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเดิน การใช้จักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบราง โดยคำนึงถึงถึงกลุ่มผู้ใช้งานที่หลากหลาย ทั้งกลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มเปราะบาง (ผู้สูงอายุ ผู้พิการ เยาวชน) เช่น การเตรียมความพร้อมรองรับสังคมผู้สูงอายุ การทำกิจกรรมการรณรงค์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางให้แก่กลุ่มผู้พิการ และโครงการรถรับส่งนักเรียน เป็นต้น</li> <li>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและระบบรางมีกิจกรรมและโครงการเกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความเร็ว อาทิ การตรวจจับความเร็วในการขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ฯลฯ แต่มาตรการลงโทษยังไม่มีประสิทธิภาพ</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
| <b>c. การบูรณาการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อจำกัดด้านทรัพยากร ทั้งด้านงบประมาณและกำลังคนเป็นข้อจำกัดหลักของหน่วยงานภาครัฐในการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานระดับพื้นที่ การบูรณาการการทำงานจึงเป็นการขับเคลื่อนจากส่วนกลางมากกว่าการบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างแท้จริง</li> <li>งบประมาณที่สนับสนุนการบูรณาการระหว่างหน่วยงานในหลายเสาหลักมาจากหน่วยงานสนับสนุน เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ฯลฯ และหน่วยงานเอกชนอย่างบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นต้น</li> </ul> |
| <b>ภาพรวม</b>  | <p>ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ตามตารางที่ 5</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ยุทธศาสตร์การดำเนินงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับการบูรณาการทำงานผ่านยุทธศาสตร์ที่ 1 การกำหนดกลไกจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรเชิงบูรณาการ ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชาารัฐเพื่อถนนปลอดภัย จากการสัมภาษณ์พบการตระหนักถึงความสำคัญของการบูรณาการทำงาน อย่างไรก็ตามนอกเหนือจากโครงการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน<sup>2</sup> ยังไม่พบการดำเนินงานเชิงบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม</li> </ul> |   |
| <b>ตารางที่ 5</b> สรุปประเด็นที่มีความแตกต่างในแต่ละเสาหลักจากผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐ ตามมิติการบูรณาการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน   |   |

| 8 เสาหลัก  | ผลการวิเคราะห์ภาพรวมความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทฯ และแผนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง  |
|--|---|
| <b>01</b><br>การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road safety management) | <ul style="list-style-type: none"> <li>การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานของกรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีการทำงานบูรณาการร่วมกันค่อนข้างชัดเจนกว่าหน่วยงานอื่น โดยเฉพาะในระดับพื้นที่ เนื่องด้วยความจำกัดของทรัพยากรการเงินและบุคลากรของหน่วยงาน ทำให้ต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูล รับการสนับสนุนงบประมาณ และดำเนินการบังคับใช้มาตรการ ในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายของแต่ละหน่วยงานที่มีร่วมกัน</li> <li>ในขณะที่หน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจเต็มในการบังคับใช้กฎหมายและมีงบประมาณในการสนับสนุน จะขับเคลื่อนนโยบายได้เองโดยไม่ต้องพึ่งพาหน่วยงานอื่น แต่มีการขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม</li> </ul> |

<sup>2</sup> การดำเนินงานด้านฐานข้อมูลมีแนวโน้มการพัฒนาคุณภาพข้อมูลอย่างยั่งยืน ในปัจจุบันทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการตรวจสอบคุณภาพข้อมูลนำเข้าในฐานข้อมูลอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการประชุมร่วมกับเครือข่ายผู้สนับสนุนข้อมูลบูรณาการการตาย 3 ฐานและมีการสะท้อนกลับคุณภาพข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• สำหรับการทำงานในระดับพื้นที่ กลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัด และ ศปถ. อำเภอ ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการของการทำงานร่วมกันของหน่วยงาน แต่ยังมีอุปสรรคในด้านงบประมาณ ทั้งนี้ จังหวัดศรีสะเกษ สุรินทร์ และสงขลา มีการบูรณาการการทำงานในพื้นที่ค่อนข้างชัดเจน โดยจังหวัดสงขลามีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานวิชาการในจังหวัดเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่จังหวัดสุรินทร์มีกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) เข้ามาร่วมช่วยในการทำงาน อย่างไรก็ตาม การให้ความสำคัญของผู้บังคับบัญชาในระดับจังหวัดมีส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนให้เกิดการประสานงานในการทำงานของหน่วยงานระดับปฏิบัติการในพื้นที่</li> </ul>  |
| <b>02</b><br><b>โครงข่ายถนนปลอดภัย (Safe road infrastructure)</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการดำเนินงานเชิงบูรณาการกับหน่วยงานภายนอกในพื้นที่ เช่น หน่วยงานด้านสาธารณสุข โภค หรือหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัด กับการมีส่วนร่วมของประชาชน</li> <li>• มีการบูรณาการภายใต้แผนบูรณาการของชาติ เนื่องจากการเสนอของบประมาณการพัฒนาถนนต้องอยู่ในแผนงานหลักของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงบประมาณ</li> </ul>  |
| <b>06</b><br><b>การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community engagement)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• พบการทำงานแบบเป็นหุ้นส่วนโดยการจัดสรรทรัพยากรร่วมกัน ระหว่างภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรพัฒนาเอกชน ประชาสังคม หน่วยงานภาครัฐ สื่อมวลชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และชุมชน ในการร่วมกันทำงานเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน</li> <li>• เครือข่ายด้านสื่อมวลชนมีการพัฒนาแนวทางการดำเนินงาน โดยเพิ่มการสื่อสารผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์เพื่อให้เข้าถึงประชาชนกลุ่มเป้าหมายได้มากขึ้น และมีความต้องการพัฒนาศักยภาพในการนำเสนอข่าวสารเพื่อการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบกับการมีแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เข้าถึงได้ง่าย ทำให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่สื่อสารสามารถทำงานสื่อสารด้านนี้ได้ดี</li> <li>• พบการมีปฏิสัมพันธ์ที่ตึงนพื้นฐานของการเคารพและไว้วางใจ รวมถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งถือว่าเป็นกระบวนการที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน</li> <li>• การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานส่งผลต่อการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่ดีขึ้น รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลและให้ข้อมูลย้อนกลับเพื่อการประมวลผลและพัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง</li> <li>• ความต้องการการสนับสนุนทรัพยากรในการดำเนินการของฝ่ายต่างๆ ในปัจจุบันยังพบการขาดทรัพยากรในการดำเนินการของผู้ปฏิบัติหน้าที่สื่อและการจัดทำสื่อที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• ขาดข้อมูลที่ทันสมัย เข้าถึงได้ง่าย มีความเป็นวิชาการ และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานบูรณาการข้อมูลกำกับติดตามการทำงาน ทำให้ขาดศูนย์กลางของการประสานงานและศูนย์กลางของข้อมูลที่เชื่อถือได้เข้าถึงได้ง่าย</li> <li>• พบการจัดทำสื่อที่ไม่สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และวิถีปฏิบัติใหม่ เช่น การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสื่อสารและการมีส่วนร่วมของพลเมืองในช่วงวิกฤติ COVID-19</li> <li>• การสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้แก่ภาคส่วนต่างๆ รวมถึงกลุ่มจิตอาสา</li> </ul>  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• การปฏิบัติงานของบางหน่วยงานราชการที่ทำให้การประสานงานและดำเนินการแบบเป็นหุ้นส่วนทำได้ยาก ตลอดจนระเบียบราชการที่ไม่เอื้อต่อการใช้ทรัพยากร</li> <li>• การขาดความรู้และทักษะของผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่สื่อขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน และภาคเอกชนต่างๆ</li> <li>• การติดตามและประเมินผลที่ไม่เหมาะสม ทั้งเชิงคุณภาพและความเหมาะสมต่อบริบทของพื้นที่</li> <li>• การขาดการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชนและกระแสเรื่องสิทธิมนุษยชนและสิทธิเสรีภาพที่ทำให้การทำงานกับคนรุ่นใหม่ยากขึ้น</li> </ul>   |
| <b>07</b><br><b>การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผลและการศึกษาวิจัย (Data management, monitoring and evaluation, research)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• พบความเข้มแข็งในการบูรณาการงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการจัดทำข้อมูล 3 ฐาน</li> <li>• มีภาคีเครือข่ายภาควิชาการที่สนับสนุนการวิจัยเพื่อออกแบบและติดตามผลการใช้มาตรการทางถนน ซึ่งต้องใช้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเฉพาะ เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และมูลนิธิไทยโรดส์ (ThaiRoads) ฯลฯ</li> </ul>  |
| <b>08</b><br><b>การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (Safe mobility and active travel)</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• การบูรณาการในปัจจุบันเป็นเรื่องยาก เนื่องจากการดำเนินงานที่ยังขาดความคล่องตัว ไม่มีความชัดเจนของแผนและความร่วมมือ ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับกลไกให้มีความคล่องตัว ทำให้หน่วยงานมองเห็นถึงโอกาสในการทำงานร่วมกัน ทั้งการแบ่งปันข้อมูล การเชื่อมโยงผู้เชี่ยวชาญและงานวิจัย การเข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ติดตามและประเมินผลร่วมกัน</li> <li>• ขาดตัวแทนหรือแนวทางในการประสานเพื่อดำเนินการหรือบูรณาการการทำงานร่วมกันกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือกลุ่มนอกภาคี อาทิ กลุ่มทาบเร่แผงลอย กลุ่มชาเล้ง กลุ่มขับรถส่งอาหาร ฯลฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางเช่นกัน</li> </ul> |



|  |   |
|--|---|
| <p><b>d. ความเห็นที่สอดคล้องกันของแต่ละหน่วยงาน และความเห็นที่แตกต่างที่สำคัญ</b></p>  | <p>แตกต่างกัน โดยล้วนเห็นว่าจำเป็นต้องมีการบูรณาการกระบวนการบังคับใช้อย่างเป็นระบบและมีโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจนมากขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การทำงานเพื่อสนับสนุน safe mobility and active travel ระหว่างหน่วยงานยังมีความไม่คล่องตัว</li> </ul>  |
| <p><b>ภาพรวม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• อุปสรรคด้านการบูรณาการในการทำงานของหน่วยงานหลายภาคส่วนเป็นความเห็นที่สอดคล้องกันในทุกเสาหลัก</li> <li>• ด้านการบังคับใช้มาตรฐานยานยนต์ แต่ละหน่วยงานมีความเห็นต่อบทบาทและความรับผิดชอบของตัวเอง</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• สนับสนุนให้มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางที่ปลอดภัย</li> <li>• สนับสนุนการกำกับติดตามนโยบายอย่างต่อเนื่อง</li> <li>• ส่งเสริมการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับท้องถิ่น</li> </ul> <p>ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6</p> |

**ตารางที่ 6** ความเห็นที่สอดคล้องกันของแต่ละหน่วยงาน และความเห็นที่แตกต่างที่สำคัญตามเสาหลัก

| 8 ประเด็นเชิงนโยบายเฉพาะด้าน  | ความเห็นที่สอดคล้องกันของแต่ละหน่วยงาน   |
|---|--|
| <p><b>01</b></p> <p>การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road safety management)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• เพิ่มบทบาทของระบบการศึกษาเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยขึ้นในประเทศ</li> <li>• ผลักดันให้เกิดสถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความเป็นอิสระที่สามารถดำเนินงานศึกษาวิจัยและให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายตามหลักวิชาการได้ รวมถึงสามารถผลักดันให้เกิดการบังคับใช้นโยบายที่มีความสำคัญต่อการกำหนดนโยบายประเทศได้ทันการ</li> </ul>   |
| <p><b>02</b></p> <p>โครงข่ายถนนปลอดภัย (Safe road infrastructure)</p>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• หน่วยงานในเสาหลักที่ 2 เกือบทุกหน่วยงานมีการดำเนินงานในประเด็นรถจักรยานยนต์ และความเร็ว</li> <li>• ความสำเร็จด้านการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนส่งผลให้เกิดการลดลงของสถิติอุบัติเหตุ</li> <li>• มีการปรับปรุงฐานข้อมูลของหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม</li> <li>• มีการใช้ social media เพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย</li> <li>• ข้อจำกัดด้านงบประมาณ สำหรับการบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านเทคโนโลยี</li> <li>• ความต้องการพัฒนาทักษะของบุคลากร ทั้งทางด้านเทคนิค การจัดการ และกฎหมาย</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>03</b></p> <p>ยานพาหนะปลอดภัย (Safe vehicle)</p>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทุกหน่วยงานเห็นสอดคล้องกันในการสร้างการรับรู้ของประชาชนผ่านหลักฐานเชิงประจักษ์และข้อมูลทางวิชาการในการกำหนดมาตรฐานและการบังคับใช้มาตรฐาน</li> </ul>   |
| <p><b>04</b></p> <p>ผู้ใช้ถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้ (Safe road users)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• สังคม รัฐบาล และผู้บริหารระดับสูงยังไม่ให้ความสำคัญ หรือตระหนักในสำคัญของปัญหาความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร</li> <li>• การขาดการบูรณาการการทำงานอย่างเป็นรูปธรรมระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนน</li> <li>• พบทัศนคติที่ไม่ดีของผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งค่านิยมที่ผิด พฤติกรรมเสี่ยง การปฏิบัติตามความเคยชิน ความไม่รู้กฎหมาย พฤติกรรมจงใจฝ่าฝืนกฎหมาย ฯลฯ</li> <li>• การปฏิบัติงานด้านการจราจรในพื้นที่จะให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และการอำนวยความสะดวกแก่บุคคลสำคัญ มากกว่าการป้องกันการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นบทบาทการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) จึงไม่ปรากฏชัดเจน</li> </ul> |
| <p><b>05</b></p> <p>การดูแลหลังเกิดเหตุ (Post-crash care)</p>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ digital แบบ real time มาช่วยในการบริหารและการบริการผู้บาดเจ็บอย่างครบวงจร</li> <li>• การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุระดับประเทศจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>• การบูรณาการการดำเนินการและเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีทุกภาคส่วน</li> <li>• การผลิตและพัฒนาบุคลากร post-crash care อย่างเป็นระบบ</li> <li>• การเร่งรัดผลักดันให้เกิดหมายเลขเพื่อแจ้งเหตุฉุกเฉินเบอร์เดียว</li> <li>• การผลักดันให้เกิดศูนย์อุบัติเหตุและ Trauma and Emergency Administration Unit: TEA unit ทุกจังหวัด</li> </ul>  |
| <p><b>06</b></p> <p>การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community engagement)</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• การพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ</li> <li>• การจัดตั้งหน่วยงานประสานงานหลัก</li> <li>• การมีระบบจัดการข้อมูลที่เหมาะสม มีมาตรฐาน และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้</li> <li>• การเพิ่มการสร้างความตระหนักรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน</li> </ul>  |

07

การจัดการข้อมูล การติดตาม และประเมินผล และการศึกษาวิจัย (Data management, monitoring and evaluation, research)

- ความสำเร็จของการจัดทำข้อมูล 3 ด้าน
- การขาดงบประมาณในหลายหน่วยงาน
- การขาดกำลังคนโดยเฉพาะในระดับพื้นที่
- การขาดทักษะในการวิเคราะห์ข้อมูล ทำให้การใช้ประโยชน์จากข้อมูลได้ไม่เต็มที่

08

การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน (Safe mobility and active travel)

- หน่วยงานมีความเห็นที่สอดคล้องกันในด้านการบริหารจัดการ โดยหน่วยงานทางด้าน safe mobility and active travel มีความเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ค่อนข้างน้อย นอกจากนี้การจัดสรรงบประมาณเกี่ยวกับกลุ่มเปราะบางน้อยกว่าการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางและถนนและยังไม่เพียงพอ อีกทั้งไม่ได้คำนึงถึงการจัดสรรให้ประชาชนหรือองค์กรภายนอกสามารถเข้าถึงได้
- หน่วยงานมีความเห็นที่สอดคล้องกันในด้านนโยบาย โดยเห็นว่าควรเพิ่มความสำคัญกับกลุ่มเปราะบาง (กลุ่มผู้สูงอายุ คนพิการ ผู้เดินทางด้วยการเดินและจักรยาน) โดยการพัฒนาควมมองภาพรวมของระบบการเดินทางที่ปลอดภัย เช่น การสนับสนุนระบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเดิน และจักรยาน เพิ่มขึ้นจากเดิมที่เน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและถนน รวมถึงการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้งานจักรยานที่ครอบคลุมทั้งทางจักรยานและที่จอด ฯลฯ ตลอดจนควรให้ความสำคัญกับการพิจารณาแนวทางในการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้จักรยานยนต์ทางอ้อมด้วยการเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และสามารถเข้าถึงได้ทั้งด้านราคาและความสะดวก



e. สรุปประเด็นสำคัญของการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

ในส่วนนี้แบ่งการสรุปประเด็นสำคัญออกเป็น 4 หัวข้อ ได้แก่

- 01 จุดแข็งหรือความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564
- 02 ช่องว่างหรือความท้าทายในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564
- 03 แนวโน้มสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ใหม่ที่เกิดขึ้น
- 04 อุปสรรค - สิ่งท้าทาย ในการพัฒนาและดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570
- 05 ลำดับความสำคัญของประเด็นที่ควรดำเนินการในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 รายละเอียดในภาพรวม และความเห็นต่อประเด็นเฉพาะ ดังต่อไปนี้

01 จุดแข็งหรือความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

ภาพรวม

- แผนงานภาพรวมมีตัวชี้วัดและเป้าหมาย
- การพัฒนาเครือข่ายและความร่วมมือของหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรไม่แสวงหากำไร เพื่อขับเคลื่อนทุกยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564
- การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้เกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการ
- การปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ทำให้มีความก้าวหน้าในการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติและระบบข้อมูลเชิงลึก เช่น ระบบบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน ระบบฐานข้อมูลของกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) ฯลฯ
- การพัฒนาด้านเทคโนโลยีเพื่อใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ เช่น การพัฒนาฐานข้อมูล การบังคับใช้กฎหมาย และการสื่อสารสาธารณะ ฯลฯ
- แนวโน้มของการพัฒนาศักยภาพหน่วยงานในระดับพื้นที่ที่มีมากขึ้น

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

เสาหลักที่ 1

- ความตื่นตัวและเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนากลไกขับเคลื่อนนโยบายที่สนับสนุนการบรรลุเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ด้านลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งประกอบด้วย การมีกฎหมายและข้อบังคับในการดำเนินมาตรการที่ชัดเจน (law) หน่วยงานที่รับผิดชอบนโยบายมีอำนาจเบ็ดเสร็จในการกำกับดูแล (authority) การขับเคลื่อนนโยบายด้วยองค์ความรู้ (knowledge) การสนับสนุนการดำเนินนโยบายด้วยเทคโนโลยี (technology) การมีระบบติดตามและประเมินผลการดำเนินการ (monitoring and evaluation) และการมีแหล่งงบประมาณในการดำเนินนโยบายที่ต่อเนื่อง (financing)

เสาหลักที่ 2 และ 3

- หน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม อันได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก มีอำนาจเต็มในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเอกเทศ และมีแหล่งงบประมาณที่แน่นอน ทำให้การดำเนินนโยบายเกิดประสิทธิผล



## เสาหลักที่ 4

- การมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมทุกมิติ

## เสาหลักที่ 5

- มีศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการการแพทย์ฉุกเฉินทุกจังหวัด
- มีการพัฒนาระบบบริการด้าน post-crash care เช่น มีศูนย์อุบัติเหตุ, ER คุณภาพ, Trauma & Emergency Administration Unit (TEA Unit), มีทีมผู้ป่วยในแผนก trauma, Trauma ICU
- มีการพัฒนากำลังคน ด้านแพทย์พยาบาลวิชาชีพเฉพาะทาง การดูแลผู้บาดเจ็บ
- มีการพัฒนาสิทธิประโยชน์คุ้มครองและช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนน

## เสาหลักที่ 6

- การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในการดำเนินงาน
- การมีส่วนร่วมของสื่อมวลชนในการสื่อสารในช่องทางที่เข้าถึงคนรุ่นใหม่ได้ดีขึ้น

## เสาหลักที่ 7

- การวางรากฐานทั้งด้านเทคโนโลยีและองค์ความรู้เพื่อการบูรณาการฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
- นโยบายการสนับสนุนการจัดทำฐานข้อมูลเปิดจากภาครัฐ

**02** ช่องว่างหรือความท้าทายในการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

## မကွာ

- แผนงานภาพรวมยังขาดกลไกให้หน่วยงานส่วนใหญ่เข้าไปขับเคลื่อนงาน โดยเฉพาะนโยบายที่ต้องการการทำงานร่วมกัน
- ปัญหาเชิงโครงสร้างขององค์ประกอบการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้าน law, authority และ knowledge ซึ่งส่งผลลบต่อการเกิดขึ้นของ technology, monitoring and evaluation และ financing
- การบูรณาการระหว่างหน่วยงานยังไม่สัมฤทธิ์ผล ขาดความคล่องตัว และไม่มีความชัดเจนของผู้รับผิดชอบ
- การกำหนดเป้าหมายยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายในระดับนโยบายกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ยังไม่ได้เห็นรูปแบบการเดินทางและกลุ่มผู้เดินทางที่เปราะบาง

- องค์ความรู้ที่สำคัญยังไม่เพียงพอในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ
- การขาดระบบติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงขาดฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนสำหรับทำงานเฉพาะทางด้านถนนและปัญหาในพื้นที่ชุมชน

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

## เสาหลักที่ 2

- ขาดการสังเคราะห์องค์ความรู้เพื่อหาข้อสรุปในการดำเนินการ  
 ต่อบางประเด็น เช่น การกำหนดความเร็วจำกัด (speed limit) ในแต่ละพื้นที่ การปรับใช้เทคโนโลยี การอำนวยความสะดวกแก่รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน เป็นต้น
- การกำหนดเป้าหมายในด้านกลไกการจัดการถนนและสัดส่วน  
 ของถนนที่สามารถปรับปรุงได้ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับ  
 เป้าหมายระดับสากล ยังเป็นงานสำคัญที่จะต้องทำ และยังไม่มี  
 การจัดทำข้อมูลพื้นฐาน (baseline data) สำหรับการวิเคราะห์  
 ข้อมูลเพื่อตัดสินใจทางนโยบาย

### เสาหลักที่ 3

- การกำหนดมาตรฐานยานพาหนะจากความพร้อมของอุตสาหกรรมมากกว่าเป้าหมายการลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ไม่ครอบคลุมหน่วยงานจากภาคอุตสาหกรรมที่มีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ ดังนั้น กิจกรรมของหน่วยงานดังกล่าวจึงไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด ของแผนแม่บทฯ
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ยังไม่สามารถสร้างการรับรู้ให้เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินงานโดยเอกชนชั้นนำเท่าที่ควร ทำให้เสียโอกาสในการสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคเอกชนที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยของการประกอบการ
- การกำกับดูแลมาตรฐานยานพาหนะของการประกอบการบางรูปแบบยังไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น การขนส่งของผู้ประกอบการรายย่อย การขนส่งผู้โดยสารในต่างจังหวัด การให้บริการรถรับจ้าง ฯลฯ โดยประเด็นสำคัญมักมาจากการกำกับดูแลที่ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการให้บริการ และการขาดนโยบายระดับพื้นที่ในการสนับสนุนบริการขนส่งผู้โดยสารที่มีมาตรฐาน

## เสาหลักที่ 5

- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะที่มีขนาดใหญ่ยังมีปัญหาการพัฒนาระบบการเข้าถึงบริการการดูแลสุขภาพ
- การขาดข้อมูลการวิเคราะห์ความต้องการกำลังคนด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

## เสาหลักที่ 6

- การขาดเจตจำนงทางการเมือง (political will) ในการสนับสนุนประเด็นความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการให้เกิดผลและยั่งยืน
- การขาดองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในเครือข่ายการทำงาน เช่น องค์พัฒนาเอกชน ภาคเอกชน และสื่อมวลชน ฯลฯ
- การขาดฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีการรวบรวมอย่างเป็นระบบ มีศูนย์ข้อมูลกลาง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาในพื้นที่ของชุมชน ตลอดจนการเข้าถึงโดยชุมชน

## เสาหลักที่ 7

- การขาดแคลนกำลังคนที่มีศักยภาพในการสร้างองค์ความรู้จากงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงลึก
- มีความจำเป็นต้องพัฒนากำลังคนในทุกหน่วยงานที่เป็นเจ้าของฐานข้อมูลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีข้อมูลสารสนเทศ เพื่อใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลในเชิงนโยบาย

## เสาหลักที่ 8

- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ยังไม่ได้เน้นการกำหนดตัวชี้วัดของมาตรการที่นำไปสู่การลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ
- การจัดสรรงบประมาณยังไม่เพียงพอต่อการนำไปสู่การปฏิบัติกับทุกองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

### 03 แนวโน้มสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องและ สถานการณ์ใหม่ที่เกิดขึ้น

## မကွာ

- สถานการณ์ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อนโยบายของภาครัฐ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทั้งด้านกำลังคนและงบประมาณ เนื่องจากหลายหน่วยงานภาครัฐ (ยกเว้นคมนาคม) ยังไม่มีการจัดสรรงบประมาณด้านอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะ

- สถานการณ์ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน
- การเข้ามาของ Global Targets ทั้ง Global performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms, SDGs, ปฏิญญาสตอกโฮล์ม อนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ที่อาจช่วยเพิ่ม commitment ของรัฐบาลต่องานด้านความปลอดภัยทางถนน
- การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของหน่วยงานวิจัยระดับประเทศที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์การจัดสรรทุนวิจัย และการขับเคลื่อนให้เกิดหน่วยงานวิชาการเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

### เสาหลักที่ 3

- การขับเคลื่อนนโยบายภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ 20 ปี และยุทธศาสตร์การพัฒนาวุฒิสภากรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ที่ส่งเสริมให้เกิดโครงสร้างพื้นฐานด้านการทดสอบเพื่อสร้างนวัตกรรมตามมาตรฐานสากลและการยกระดับมาตรฐานต่างๆ ภายในประเทศ การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อลดมลพิษ

## เสาหลักที่ 4

- การพัฒนาทางเทคโนโลยีที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย

## เสาหลักที่ 5

- สหพันธ์สภากาชาดและสภาเสี้ยววงเดือนแดงระหว่างประเทศ (The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies: IFRC) ให้ความสำคัญในการต้องร่วมกันแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนโดยขอความร่วมมือจากกาชาดประเทศต่างๆ
- คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา สามารถพิจารณา ศึกษา ประสานงาน และบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชนให้เกิดข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและยกระดับมาตรฐานในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บทางถนน
- การมีกฎหมายให้การบริการการแพทย์ฉุกเฉินเป็นหน้าที่ขององค์กรปกครองท้องถิ่น มีหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานตามแผนกระจายอำนาจ รวมทั้งกำหนดให้องค์กรบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) ดังกองสาธารณสุขได้



**เสาหลักที่ 6**

- การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย (cutting-edge technology) ซึ่งจะมีส่วนสนับสนุนการมีส่วนร่วมของพลเมือง

**เสาหลักที่ 7**

- การพัฒนา พรบ. สกิดิแห่งชาติและนโยบายการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลด้านข้อมูลเปิด
- การพัฒนาเทคโนโลยีและการวางโครงสร้างการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน
- การปรับรูปแบบการขออนุสนับสนุนวิจัยโดยหน่วยงานสนับสนุนงานวิจัยในระดับประเทศ

**เสาหลักที่ 8**

- การวางนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และแนวทางปฏิบัติเพื่อรองรับสังคมสูงวัย
- การวางนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และแนวทางปฏิบัติเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของนวัตกรรมและเทคโนโลยียานพาหนะ

**04** อุปสรรค - สิ่งกีดขวาง ในการพัฒนาและดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

**ภาพรวม**

- การกำหนดเป้าหมายการทำงานที่สามารถติดตามผลการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง
- การออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการที่สนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินนโยบาย ซึ่งต้องออกแบบให้เกิดการกำหนดความรับผิดชอบ (accountability) ที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานอย่างเป็นรูปธรรม
- กลไกในการเชื่อมโยงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการอย่างสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ที่สามารถติดตามและประเมินผลได้ รวมถึงมีการรายงานผลสู่สาธารณะ
- การผลักดันให้เกิดแนวคิด Vision Zero, Towards Zero หรือ Safe system ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้ครอบคลุมทุกเสาหลัก

ทั้งนี้ ประเด็นที่มีความแตกต่างเฉพาะในบางเสาหลักสามารถสรุปได้ดังนี้

**เสาหลักที่ 2**

- นโยบายระดับสูงในการกำหนดตัวชี้วัดระดับถนนปลอดภัยที่ชัดเจน เช่น star rating ฯลฯ
- การกำหนดแผนงานสนับสนุนการวิจัยเชิงประยุกต์ ที่ดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาควิชาการและหน่วยงานด้านคมนาคมเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และหาข้อสรุปในทางนโยบายและการดำเนินการ
- ใช้องค์ความรู้และประสบการณ์ของ WHO และ World Bank เช่น เรื่องประสิทธิภาพของเลนจักรยานยนต์ (Motorcycle lane) ในการลดการเสียชีวิต

**เสาหลักที่ 3**

- การกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่แบ่งบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐ ในการกำหนดมาตรฐานและกฎหมายเกี่ยวกับยานยนต์ ให้มีความชัดเจนและไม่เกิดความซ้ำซ้อน
- การรับฟังความเห็นของตัวแทนผู้ใช้รถใช้ถนน ภาควิชาการ และองค์กรคุ้มครองผู้บริโภค ในการกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคของยานพาหนะปลอดภัย
- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนและสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งมีบทบาทต่อการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะในประเทศให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมผู้ขับขี่มากกว่าการยกระดับความสำคัญของยานพาหนะที่ปลอดภัย

**เสาหลักที่ 4**

- ธรรมาภิบาลทางด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Governance) เช่น สำเนักรับผิดชอบของฝ่ายต่างๆ การบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติตามกฎระเบียบ การเปิดเผยข้อมูลความโปร่งใสในการทำงาน ฯลฯ
- การปลูกฝังความสำคัญของการมีส่วนร่วมของบุคลากรภายในองค์กรจากผู้บริหารสูงสุดถึงผู้ปฏิบัติงาน

**เสาหลักที่ 5**

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงขึ้นจากการพัฒนาถนนและยานพาหนะ

**เสาหลักที่ 6**

- ค่านิยมของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไปมีความเป็นปัจเจก (individualism) มากขึ้น การรวมตัวกันทำกิจกรรมในบางพื้นที่จึงเป็นไปได้ยากขึ้น
- การขาดฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่มีการรวบรวมอย่างเป็นระบบ มีศูนย์ข้อมูลกลาง โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาในพื้นที่ของชุมชน ตลอดจนการเข้าถึงโดยชุมชน
- เจตจำนงทางการเมืองที่สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและและชุมชนเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

**เสาหลักที่ 7**

- การขาดแคลนกำลังคนที่มีความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ข้อมูลและเทคโนโลยี เพื่อขยายกรอบการดำเนินงานด้านฐานข้อมูลเพื่อกำกับติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

**เสาหลักที่ 8**

- กลไกที่สนับสนุนความคล่องตัวของหน่วยงานทั้งในแง่ของความร่วมมือเชิงปฏิบัติและงบประมาณ

**05** ลำดับความสำคัญของประเด็นที่ควรดำเนินการในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 รายละเอียดในภาพรวมและความเห็นต่อประเด็นเฉพาะ ดังต่อไปนี้

**ภาพรวม**

ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 แบ่งออกเป็น 2 ด้านได้แก่ (1) ประเด็นด้านกลยุทธ์ในการดำเนินการภาพรวม และ (2) ประเด็นด้านมาตรการสำคัญในแต่ละเสาหลัก ดังนี้



**01 ด้านกลยุทธ์ในการดำเนินการภาพรวม**

ควรให้ความสำคัญกับ

- การกำหนดความรับผิดชอบ (accountability) ที่ชัดเจนของหน่วยงานในโครงสร้างการบริหารจัดการควบคู่กับกำหนดแนวทางการบริหารงบประมาณที่ชัดเจน
- การกระจายสู่ท้องถิ่น (localization) ทั้งด้านการผลักดันนโยบาย และการสร้างการมีส่วนร่วม
- การพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลของการดำเนินนโยบายอย่างต่อเนื่อง ที่ประกอบไปด้วย
  - การพัฒนากระบวนการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพต่อการทำงานแต่ละเสาหลัก
  - การกำหนดเป้าหมายแบบ result focus ของแต่ละหน่วยงานในแต่ละมาตรการ
  - การรายงานผลต่อภาคนโยบายระดับสูงเพื่อตัดสินใจดำเนินมาตรการ และสื่อสารต่อสาธารณะให้เกิดความตระหนักเพื่อร่วมกันป้องกันความเสี่ยง
  - การประเมินความคืบหน้าในช่วงครึ่งทาง (mid-term review) ของการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570
- การพัฒนาศักยภาพของบุคลากร (capacity building) ทั้งในระดับส่วนกลางและท้องถิ่น โดยเฉพาะด้านการติดตามและประเมินผล และองค์ความรู้เฉพาะทางในการทำงาน
- การกำหนดแผนที่นำทางของงานวิจัย (research mapping) เพื่อผลักดันการกำหนดและดำเนินนโยบายด้วยงานวิจัยที่มีความถูกต้องทางวิชาการสนับสนุน



## 02 ประเด็นด้านมาตรการสำคัญเพิ่มเติมในแต่ละเสาหลัก

ควรให้ความสำคัญกับ

- การกำหนดวาระแห่งชาติในการลดการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม
- การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของถนนไทยเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรของทุกคน
- การยกระดับทุกข้อกำหนดมาตรฐานยานพาหนะที่ตามมาตรฐาน UNECE หัทยานพาหนะที่มีในปัจจุบันและที่จะเข้าสู่ถนนของไทย
- การปรับปรุงระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ และการผลักดันกฎหมายจราจรที่มีความเข้มงวด ตลอดจนเร่งรัดการเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยีอย่างระบบตัดแต้มให้สำเร็จ
- การเร่งรัดให้เกิดระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเบอร์เดียวและพัฒนาประสิทธิภาพการสื่อสาร ตลอดจนการผลักดันให้รถทุกคันมีการทำประกันภัยรภาคบังคับ

สำหรับรายละเอียดของการเรียงลำดับความสำคัญในแต่ละเสาหลัก มีรายละเอียดดังนี้

### เสาหลักที่ 1

- การออกแบบโครงสร้างองค์การการบริหารจัดการใหม่ที่ต้องเน้นการกำหนดความรับผิดชอบที่ชัดเจน และสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกันได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อผลักดันนโยบายในระดับมหภาคได้
- การกำหนดเป้าหมายที่ทำหายแต่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ และกำหนดเป้าหมายตามบทบาทของหน่วยงานตาม value chain ในการขับเคลื่อนนโยบาย เพื่อสร้างเป้าหมายการดำเนินงานร่วมกัน
- การกำหนดแนวทางการบริหารงบประมาณที่ชัดเจน และเพิ่มเติมกลไกทางการเงินเพื่อสนับสนุนความยั่งยืนของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- การพัฒนาและขับเคลื่อนระบบฐานข้อมูลเชิงบูรณาการในระดับประเทศให้เกิดขึ้นจริง
- การพัฒนาให้เกิดระบบติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่องในทุกระดับการดำเนินนโยบาย

### เสาหลักที่ 2

- การเร่งกำหนดทิศทางของนโยบายในระดับสูง เพื่อขับเคลื่อนต่อในระดับล่าง
- การเร่งกำหนดนโยบายการจัดการโครงสร้างพื้นฐานถนนปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม
- การกำหนดเป้าหมายที่มีความชัดเจน สามารถติดตามและประเมินผลได้
- การเร่งขับเคลื่อนการดำเนินนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยงานวิจัย

### เสาหลักที่ 3

- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 จะต้องเร่งให้ความสำคัญของการส่งเสริม การตรวจสอบ การทดสอบ การประเมิน และการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะที่มีในปัจจุบันและที่จะเข้าสู่ถนนของไทย เพื่อสนับสนุนให้เกิดระบบความปลอดภัยเชิงป้องกันและขณะเกิดเหตุ ด้วยการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่างๆ

### เสาหลักที่ 4

- เร่งปรับปรุงกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติให้สามารถนำไปบังคับใช้ได้จริง
- เร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน
- ปรับปรุงบทลงโทษให้มีความเด็ดขาดมากขึ้น
- เร่งใช้มาตรการลงโทษทางสังคม (social sanction) ร่วมกับการตั้งศาลจราจร เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- บรรจุความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการเรียนการสอนตั้งแต่เด็กและเยาวชน และสร้างเกณฑ์ทดสอบทักษะในการขออนุญาตขับขี่ที่เหมาะสม
- รณรงค์และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างวัฒนธรรมทางถนนที่ยั่งยืน

### เสาหลักที่ 5

- พัฒนาพัฒนาระบบฐานข้อมูลเชิงบูรณาการและระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร (Management Information System: MIS) เชื่อมต่อข้อมูล digital จากทุกหน่วยงานอย่างครบวงจรและ real time วิเคราะห์เพื่อทำ risk management สังเคราะห์ภาพใหญ่ ด้วย big data เพื่อใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการบริหารและบริการผู้บาดเจ็บอย่างครบวงจร
- มีแผนกำลังคนที่รองรับการดูแลผู้บาดเจ็บอย่างเป็นระบบ รวมถึงการส่งเสริมให้แพทย์เวชศาสตร์จราจรเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- ต้องเร่งรัดให้เกิดระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเบอร์เดียว รวมถึงการพัฒนากระบวนการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

- จัดระบบการดูแลผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุที่เข้าถึงได้อย่างรวดเร็วและได้มาตรฐาน ต้องพัฒนารพยาบาลระดับสูงที่มีอุปกรณ์ทางการแพทย์ที่ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยสูง และมีระบบสื่อสาร telemedicine รวมทั้งมีระเบียบปฏิบัติที่ลดความซ้ำซ้อน
- มีนโยบายที่ชัดเจนเรื่องบทบาทหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน พัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการการแพทย์ฉุกเฉินในกรุงเทพมหานคร
- พัฒนาและรับรองคุณภาพศูนย์อุบัติเหตุ (trauma center) ที่กระจายอย่างทั่วถึงทั้งภาครัฐและเอกชน ผลักดันให้เกิด Trauma and Emergency Administrative unit: TEA unit ในทุกจังหวัด
- ส่งเสริมให้ตำรวจ นักเรียน ประชาชนมีความรู้ในเรื่องการปฐมพยาบาล การช่วยฟื้นคืนชีพและการใช้เครื่องกระตุกหัวใจอัตโนมัติ (CPR & AED)

### เสาหลักที่ 6

- จัดให้มีส่วนร่วมในการจัดทำแผนโดยทุกภาคส่วน สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ และมีกระบวนการขับเคลื่อนแผนฯที่เป็นรูปธรรม
- มีกลไกกลางในการทำงานเพื่อเชื่อมประสานกับหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนบูรณาการข้อมูล
- เปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนเข้ามามีบทบาทมากขึ้น โดยการพัฒนาศักยภาพผู้นำขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ตลอดจนการให้ความรู้และพัฒนาทักษะแก่บุคลากร
- เร่งปรับกระบวนการทัศน์ของผู้นำในทุกภาคส่วน เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และทักษะในการทำงานที่เกี่ยวข้อง
- ส่งเสริมการทำงานแบบหุ้นส่วนพหุภาคีด้านความปลอดภัยเพื่อเป็นเครือข่ายในการทำงานของภาคประชาสังคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาครัฐ เอกชน และประชาชน
- การให้ความรู้ชุมชน การปรับปรุงการให้บริการ การออกแบบโครงการ พัฒนาแนวคิดและการแก้ปัญหาประเด็นความปลอดภัยทางถนนในชุมชน
- การพัฒนาศักยภาพสื่อให้มีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริง และมีกองทุนสนับสนุนการทำงานของสื่อในด้านนี้ เพื่อคุณภาพและความต่อเนื่องของการสื่อสาร
- การส่งเสริมการเรียนรู้ให้แก่เด็กและเยาวชน โดยผ่านช่องทาง การสื่อสารรูปแบบต่างๆ ให้โรงเรียนเป็นศูนย์กลางของชุมชน และเปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมโดยใช้โรงเรียนเป็นฐานในการดำเนินโครงการ

### เสาหลักที่ 7

- การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างข้อมูล โดยเฉพาะเพื่อใช้ในการกำกับติดตามการทำผิดกฎหมายจราจร การสนับสนุนการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- การใช้เทคโนโลยีและแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการกำกับติดตามการบังคับใช้กฎหมายแทนการใช้กำลังคนซึ่งมีอยู่จำกัด
- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการ โดยการพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุโดยใช้ทักษะและแนวปฏิบัติจากการพัฒนาฐานข้อมูลการตาย 3 ฐาน
- การเพิ่มงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานระหว่างภาคีเครือข่ายผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ผ่านหน่วยบริหารและจัดการทุนที่เหมาะสม เพื่อการได้งบประมาณที่สูงขึ้นและสนับสนุนการบูรณาการร่วมกันระหว่างเครือข่าย
- เปิดโอกาสให้หน่วยงานภาคเอกชนมีบทบาทในการดำเนินงาน โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีซึ่งมีการลงทุนสูง

### เสาหลักที่ 8

- การจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอในการปฏิบัติ มีการจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยง
- การให้ความสำคัญกับกลุ่มรูปแบบการเดินทางที่เปราะบางและกลุ่มผู้ใช้งานที่เปราะบาง ในกระบวนการวางนโยบายและแผนของการสร้างระบบขนส่งที่ยั่งยืน
- การพัฒนากลไกที่สร้างความคล่องตัวในการบริหารจัดการและส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570
- การให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนด้านความปลอดภัยมากขึ้น
- การเพิ่มสัดส่วนภาคประชาชนในการขับเคลื่อนนโยบาย รวมถึงบทบาทในการติดตามและตรวจสอบ
- การปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยนำไปสู่การเปลี่ยนพฤติกรรมได้ รวมถึงปรับปรุงมาตรฐานสำหรับการเดินทางที่ปลอดภัยขึ้นของไทย





## 07

### การสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบาย จากผลการทบทวนการดำเนินงาน ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

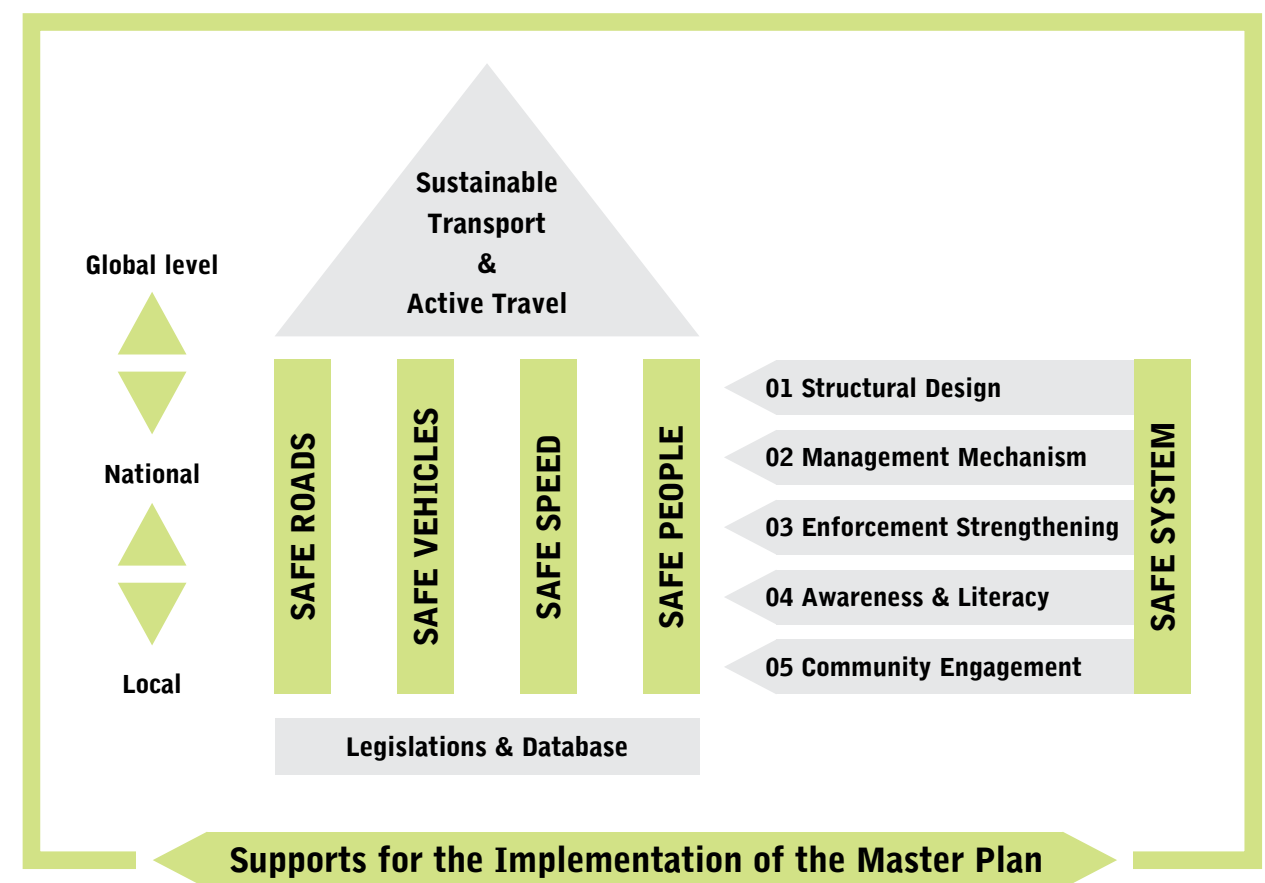
#### 01 ภาพรวมของข้อเสนอ (Overview)

ข้อเสนอต่อการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 อยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของการมุ่งสู่เป้าหมาย คือ

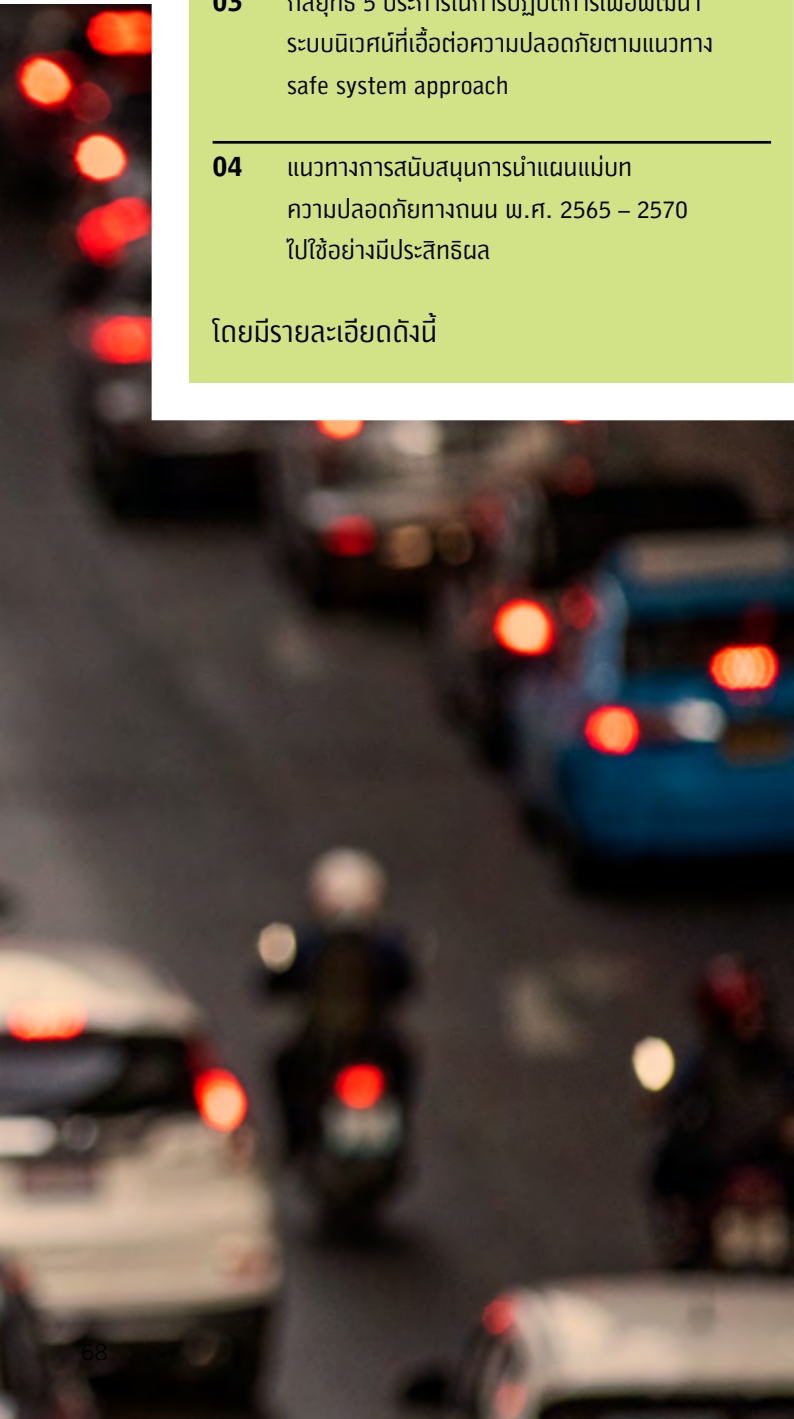
**“การป้องกันและลดการตายและบาดเจ็บสาหัสของประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (Preventing and Reducing Road Deaths and Serious Injuries Focusing on Motorcycle Users) ด้านการออกแบบรากฐานโครงสร้างในการทำงาน และวางกลยุทธ์เพื่อพัฒนาระบบนิเวศที่เอื้อต่อความปลอดภัยตามแนวทางวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe system approach) พร้อมด้วยการสนับสนุนให้เกิดการนำแผนไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ”**

ทั้งนี้ กรอบแนวคิดดังกล่าวเป็นการพิจารณาข้อเสนอในระดับประเทศที่มีความสอดคล้องกับบริบทของกรอบนโยบายในระดับสากล ควบคู่กับการสร้างความเชื่อมโยงไปสู่แนวทางกำหนดนโยบายในระดับพื้นที่

กรอบข้อเสนอเชิงนโยบายต่อการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ประกอบด้วย 8 องค์ประกอบสำคัญ (specific technical themes) 2 รากฐานและโครงสร้างในการทำงาน 5 กลยุทธ์ในปฏิบัติการ (strategic action points) ตามกรอบ safe system approach การส่งเสริมการขับเคลื่อนการทำงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (implementation support) และ ข้อเสนอเชิงนโยบายต่อเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญในการดำเนินงาน (key performance targets and indicators) ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 และช่วงทศวรรษที่ 2 ของปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตาม 8 เสาหลัก



ภาพที่ 3 กรอบข้อเสนอเชิงนโยบายต่อการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570



02 **แปดองค์ประกอบสำคัญ  
ของกรอบข้อเสนอเชิงนโยบาย  
(8 specific technical themes)**

องค์ประกอบที่สำคัญของกรอบข้อเสนอเชิงนโยบาย ได้แก่

- 01 ความท้าทายสำคัญของความปลอดภัยทางถนนไทย ที่มีผลต่อการกำหนดเป้าหมายการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนนในทศวรรษข้างหน้า
- 02 การออกแบบรากฐานโครงสร้างในการทำงานที่สำคัญ ในด้านกรอบกฎหมายและระบบฐานข้อมูล
- 03 กลยุทธ์ 5 ประการในการปฏิบัติการเพื่อพัฒนาระบบนิเวศน์ที่เอื้อต่อความปลอดภัยตามแนวทาง safe system approach
- 04 แนวทางการสนับสนุนการนำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความท้าทายสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ที่ควรให้ความสำคัญในการออกแบบนโยบาย

- 01 พัฒนาความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในทุกมิติ เพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ
- 02 ออกแบบเมืองและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืนให้กับทุกคน
  - ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของกลุ่มเปราะบาง เช่น การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัย ที่รองรับการเดินทางของคนเดินเท้าทุกวัย ฯลฯ
  - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยและลดมลพิษควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและส่งเสริมการเดินทางในรูปแบบ active mobility เช่น ส่งเสริมสิทธิคนเดินเท้า คนใช้จักรยาน และการเดินทางส่วนบุคคลรูปแบบอื่นๆ (personal mobility) รวมถึงส่งเสริมการเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและมีคุณภาพ ฯลฯ
- 03 เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุ (post-crash care)
  - พัฒนามาตรฐานการบริการทางการแพทย์ก่อนถึงโรงพยาบาลทั้ง 10 องค์ประกอบการพัฒนา ระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเบอร์เดียว (single number and command system) ในการแจ้งเหตุและสั่งการเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน

สองรากฐานและโครงสร้างในการทำงาน

การทบทวน ปรับปรุง พัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐาน (law and regulations)

01 ทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐาน พร้อมทั้งเร่งรัดกระบวนการผลักดันและกำหนดแผนในการปรับปรุงให้มีความทันสมัย สามารถนำไปสู่การลดความเสี่ยงในปัจจุบัน ทั้งพฤติกรรมรถซิ่ง ยานพาหนะ และโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ดังสรุปในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 สรุปประเด็นการทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐาน

| ประเด็น  | คำอธิบาย  |
|--|---|
| ภาพรวม   | <ul style="list-style-type: none"><li>กำหนดเนื้อหากฎหมายที่ชัดเจน เช่น คำนิยาม การกำหนดหลักฐานในการดำเนินคดี อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษที่มีระดับความรุนแรงและระยะเวลาในการได้รับโทษที่เหมาะสม ฯลฯ</li><li>กำหนดบทบาทของหน่วยงานในการบังคับใช้กฎหมาย</li></ul>   |
| การลดความเสี่ยงด้านพฤติกรรมรถซิ่ง                    | <ul style="list-style-type: none"><li>เร่งกระบวนการปรับปรุงกฎหมายจราจรที่มีความเข้มงวดมากขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบตัดคะแนนความประพฤติ รวมถึงการพิจารณาร่างกฎหมายวิธีพิจารณาความผิดจราจร</li><li>ปรับปรุงกฎระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับขี่ให้สามารถคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีทักษะที่ดี และมีพฤติกรรมรถซิ่งที่มีความปลอดภัย</li><li>กำหนดแนวทางเพื่อสร้างกลไกการป้องปรามการกระทำผิดผ่านกระบวนการยุติธรรม (deterrence mechanism)</li><li>กำหนดนโยบายและระบบการป้องกันการกระทำผิดซ้ำ โดยเฉพาะกรณีอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง</li><li>กำหนดแนวทางการดำเนินคดีทางกฎหมายและระบบยุติธรรม</li></ul> |
| การลดความเสี่ยงด้านยานพาหนะและโครงสร้างพื้นฐานทางถนน | <ul style="list-style-type: none"><li>จัดทำแผนในการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยของไทยตามข้อกำหนดของ UNECE โดยให้ความสำคัญกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องดำเนินการตาม</li><li>ให้ความสำคัญเร่งด่วนกับการติดตั้งระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ที่ประชาชนนิยมใช้</li><li>กำหนดทิศทางการยกระดับการตรวจสอบสภาพความปลอดภัยยานยนต์ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์</li><li>กำหนดทิศทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของถนนไทยตาม Safe system approach เช่น การสยบการจราจร (Traffic calming) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road safety audit)</li><li>กำหนดแนวทางการจำกัดความเร็วของถนนแต่ละประเภทตามสภาพอากาศ</li></ul>              |



**02** ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดอุปสรรคต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การลงทุนและการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฯลฯ

**03** กำหนดกฎหมาย กฎระเบียบ เพื่อเตรียมพร้อมในการป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในอนาคต อันเนื่องมาจากพัฒนาการทางเทคโนโลยี เศรษฐกิจ และสังคม เช่น การเพิ่มขึ้นของยานยนต์ไฟฟ้า และการมียานพาหนะที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ฯลฯ

**การพัฒนาระบบฐานข้อมูลการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน (Database)**

**01** พัฒนาระบบฐานข้อมูลการทำงานร่วมกันของแต่ละเสาหลัก (เช่น การทำงานด้านถนนปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมาย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ฯลฯ)

- พัฒนาระบบฐานข้อมูลความเสี่ยงระดับพื้นที่
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลการดำเนินมาตรการของหน่วยงานหลักและในระดับพื้นที่
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลความสูญเสียในระดับพื้นที่และในภาพรวม
- จัดให้สาธารณะ (เช่น ภาควิชาการ และสื่อมวลชน ฯลฯ) สามารถเข้าถึงฐานข้อมูล เพื่อประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันได้

**02** พัฒนาการใช้ประโยชน์ของข้อมูลจากแต่ละหน่วยงาน เพื่อจัดทำฐานข้อมูลในการระบุปัญหา และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาในแต่ละพื้นที่ได้ เช่น

- การจัดทำข้อมูลพื้นฐาน (baseline data) ด้านถนนในประเทศไทยของหน่วยงานที่รับผิดชอบ
- กำหนดให้มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก (lead agencies) ด้านการบริหารจัดการข้อมูลสำหรับการทำงานแต่ละด้าน

**03** เพิ่มศักยภาพของการจัดทาระบบฐานข้อมูลด้วยเทคโนโลยีให้สามารถพัฒนาไปสู่การใช้งานข้อมูลได้ทันที เพื่อแก้ไขปัญหเฉพาะหน้าในพื้นที่ เช่น การร่วมมือกับกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมในการพัฒนาฐานข้อมูลแบบ big data ฯลฯ

**04** ส่งเสริมทักษะของผู้จัดการและผู้ใช้งานระบบฐานข้อมูลโดยเฉพาะในระดับพื้นที่

**05** กำหนดให้มีการรายงานผลจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตประจำสัปดาห์ต่อคณะรัฐมนตรี และสื่อสารต่อสาธารณะให้เกิดความตระหนักเพื่อร่วมกันป้องกันความเสี่ยง

**ห้ากลยุทธ์ในปฏิบัติการ (Strategic action points) ตามกรอบ Safe system**

**การออกแบบโครงสร้างองค์กรเพื่อทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน (Structural design)**

**01** กำหนดหน่วยงานอิสระในการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและถนนปลอดภัยของประเทศไทย

- กำหนดหน่วยงานอิสระที่ทำหน้าที่ผลักดันให้ยานพาหนะใหม่ในประเทศผ่านการประเมินมาตรฐานยานพาหนะใหม่ที่เหมาะสม เช่น ASEAN NCAP ฯลฯ
- กำหนดหน่วยงานอิสระที่ทำหน้าที่สืบสวนความบกพร่องของยานพาหนะ (Office of vehicle defects investigation)
- กำหนดหน่วยงานอิสระที่ทำหน้าที่ประเมินมาตรฐานถนนปลอดภัยของประเทศ (Thai RAP)
- กำหนดหน่วยงานอิสระที่ทำหน้าที่ประเมินความปลอดภัยของโครงการถนนภายใต้กรอบของระบบที่ปลอดภัย (Safe system assessment framework)

**02** แก้ไขช่องว่างในการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของหน่วยงานในแต่ละเสาหลัก เพื่อขับเคลื่อนนโยบายและมาตรการจากระดับประเทศสู่ระดับพื้นที่

- สร้างความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทฯ แผนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ และแผนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน
- พัฒนาแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ที่บูรณาการกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง
- พัฒนากลไกที่ทำให้แผนการทำงานของแต่ละหน่วยงานอ้างอิงจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (เช่น หน่วยงานในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานในกระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานด้าน post-crash care ฯลฯ)
- พัฒนาการกำกับดูแล รายงาน ติดตาม และประเมินผล การปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ผ่านกรอบระบบราชการ

- อาศัยกลไกการดำเนินงานของประเทศเพื่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable development goals: SDGs)
- อาศัยกลไกคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ที่ทำให้ ก.พ.ร. เพิ่ม KPI ของหน่วยงานราชการด้านความปลอดภัยทางถนน นอกเหนือจากที่กำหนดในยุทธศาสตร์ชาติ
- พัฒนากลไกการประเมินผลหน่วยงานที่เชื่อมโยงไปยังผลประเมินหัวหน้าหน่วยราชการ
- กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก (Lead agencies) ให้มีความชัดเจน ไม่เกิดความซ้ำซ้อนในการทำงานด้านมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์และอุปกรณ์ความปลอดภัย มาตรฐานถนนปลอดภัย และการดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุ

**03** เพิ่มความครอบคลุมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่อการตัดสินใจขับเคลื่อนนโยบายในโครงสร้างองค์กรของแต่ละเสาหลัก

- เพิ่มหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดนโยบายให้ครอบคลุม (เช่น หน่วยงานในกระทรวงอุตสาหกรรมที่มีบทบาทต่อการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ ฯลฯ)
- เพิ่มภาควิชาการ หน่วยงานคุ้มครองผู้บริโภค ผู้แทนกลุ่มเปราะบาง ในทุกเสาหลัก เพื่อร่วมกำหนดทิศทางด้านนโยบาย
- เพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้อยู่ในโครงสร้างองค์กรของแต่ละเสาหลัก เพื่อสร้างการรับรู้ทิศทางของแผนแม่บทฯ และร่วมมือขับเคลื่อนนโยบายระดับพื้นที่

**04** พัฒนาศักยภาพของหน่วยงานและบุคลากร (Capacity building) ทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่

- พัฒนากลไกสนับสนุนให้หน่วยงานในระดับพื้นที่และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีทิศทางในการทำงานเพื่อสนับสนุนความปลอดภัยทางถนน
- พัฒนาแนวทางการจัดทำแผนการดำเนินงานการกำหนดเป้าหมาย การติดตามและประเมินผลตลอดจนการรายงานผลในระดับพื้นที่
- ส่งเสริมการเข้าถึงกลไกสนับสนุนการสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้งบประมาณของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
- ส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่ ด้วยการขยายผลและถ่ายทอดบทเรียนการทำงานของพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จไปสู่พื้นที่อื่น (Peer-to-peer support)
- กำหนดแนวทางพัฒนากำลังคนด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละเสาหลัก (เช่น แพทย์เวชศาสตร์จราจร ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน) รวมถึงกำลังคนในด้านการวิจัยด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่

**05** กำหนดแนวทางการขับเคลื่อนทางนโยบายตาม Safe system approach ตั้งแต่ระดับนโยบายไปยังพื้นที่ โดยผลักดันให้เกิดเจตจำนงที่มั่นคงและความมุ่งมั่นทางการเมือง (Unwavering political will and commitment) ด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านการสร้างความตระหนักและความมุ่งมั่นของผู้นำตั้งแต่ระดับนโยบายไปยังพื้นที่

**การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน (Management mechanism)**

**01** พัฒนาการประสานงานในการทำงานร่วมกับหลายภาคส่วนทั้งภาคเอกชน ประชาสังคม และวิชาการ

- เพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ทั้งการร่วมลงทุนในการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยทางถนน และการร่วมกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ
- เพิ่มบทบาทของภาคประชาสังคม ได้แก่ เครือข่ายควบคุมแอลกอฮอล์ เครือข่ายเด็กและเยาวชน เครือข่ายผู้ได้รับผลกระทบ เครือข่ายผู้บริโภค
- เพิ่มบทบาทภาควิชาการในกระบวนการติดตามและประเมินผลของการดำเนินมาตรการต่างๆ รวมถึงผลักดันให้เกิดการหารือเชิงนโยบาย (Policy dialogue) หรือการขับเคลื่อนนโยบาย

**02** พัฒนาระบวนการกำหนดและผลักดันนโยบายที่มีองค์ความรู้จากงานวิชาการเป็นฐาน (Knowledge-based policy)

- พัฒนาแผนที่การวิจัย (Research roadmap) ของประเทศด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อส่งเสริมการศึกษาเชิงลึกที่นำไปสู่การผลักดันนโยบาย
- พัฒนากลไกการจัดหาและจัดสรรทุนเพื่อการท่ววิจัยที่เชื่อมโยงกับ research roadmap ของประเทศ
- ขับเคลื่อนสถาบันวิชาการอิสระ ควบคู่กับการพัฒนาเครือข่ายภาควิชาการระหว่างประเทศ
- สร้างระบบนิเวศน์เพื่อรองรับการผลิตผลงานวิชาการ (Research ecosystem) ที่มีความเป็นอิสระได้อย่างต่อเนื่อง

**03** บูรณาการกับการทำงานเชิงนโยบายอื่นๆ ในระดับประเทศ เช่น นโยบายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฯลฯ



**04** กำหนดแนวทางจัดหาและจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในการดำเนินมาตรการ

- กำหนดแหล่งงบประมาณในการดำเนินมาตรการที่ชัดเจน
- จัดสรรงบประมาณหลักประจำปีของหน่วยงานราชการ และกำหนดแนวทางในการสนับสนุนให้เกิดการจัดสรรงบประมาณแบบบูรณาการ เพื่อทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การกำหนด KPI ของสำนักงบประมาณในการจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ
- กำหนดแนวทางการระดมงบประมาณสนับสนุนเพิ่มเติมจากแหล่งทุนต่างๆ (เช่น เงินค่าปรับ ภาษีสรรพสามิต เชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการต่อทะเบียนรถ การร่วมลงทุนจากภาคเอกชน การให้ทุนอุดหนุนจากองค์กรเพื่อการพัฒนา ฯลฯ) รวมถึงการจัดตั้งกองทุน
- กำหนดการจัดสรรงบประมาณที่สอดคล้องกับการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของหน่วยงาน ทั้งในระดับส่วนกลางและพื้นที่
- พัฒนาระบบประเมินการใช้ทรัพยากรและงบประมาณเพื่อการดำเนินงานในระดับประเทศและระดับพื้นที่ เช่น การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการดำเนินมาตรการด้วย Cost-benefit analysis หรือ Cost-effectiveness analysis ฯลฯ

**05** สร้างกลไกการกำกับติดตามตามการทำงานทั้งในระดับประเทศและพื้นที่ ด้วยตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดวงจรการป้อนกลับ (Feedback Loops) สามารถทำให้หน่วยงานเกิดความรับผิดชอบที่จะแก้ไขปัญหาให้ดีขึ้นอยู่ตลอดเวลา

**การพัฒนาศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และข้อบังคับดังกล่าว (Enforcement strengthening)**

**01** พัฒนาศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิผลมุ่งเป้าหมายให้เกิดกลไกการป้องปรามการกระทำผิดและส่งเสริมพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย

- เร่งรัดกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบตัดสินความประพฤติของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรที่เชื่อมโยงกับระบบใบอนุญาตขับขี่ให้สำเร็จเป็นรูปธรรม

- สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านกฎระเบียบและมาตรการองค์กร ได้แก่ หน่วยงานราชการ สถานศึกษา และสถานบริการสาธารณสุขต่างๆ เช่น การออกนโยบายให้บุคลากรและผู้ที่มีารับบริการสถาบัน/หน่วยงานต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ฯลฯ

**02** ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานเทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

- กำหนดแนวทางส่งเสริมการลงทุนด้านเทคโนโลยีในการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย เช่น การกำหนดแนวทางที่ชัดเจนด้านการจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ ฯลฯ
- กำหนดให้ มีการศึกษาเพื่อหาแนวทางผลักดันการมีส่วนร่วมของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมายผ่านการใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวัน เช่น กล้องติดรถยนต์ ฯลฯ

**03** กำหนดตัวชี้วัดเชิงกระบวนการ เช่น การรายงานผลด้านการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ

**04** สร้างความร่วมมือกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการพิจารณาตัดสินและลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในการบังคับใช้กฎหมาย

**05** สนับสนุนงบประมาณที่เพียงพอและได้สัดส่วนกับภาระงานที่ต้องปฏิบัติตามแบบตลอด 24 ชั่วโมง

**การสร้างความรู้ความตระหนักของสังคม อย่างมุ่งเป้า (Awareness and literacy)**

**01** พัฒนาระบบการอบรมและทดสอบของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงกระบวนการต่อใบอนุญาตขับขี่ โดยเน้นความสำคัญกับการสร้างผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมปลอดภัย

**02** กำหนดกลยุทธ์การสื่อสารและรณรงค์สาธารณะ เพื่อสร้างความตระหนักระดับประเทศ ผ่านรูปแบบและช่องทางต่างๆ

- รายงานสถิติการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนทุกวันผ่านสื่อทุกช่องทาง เพื่อให้ประชาชนรับรู้ถึงความรุนแรงและร่วมกันป้องกัน
- กำหนดกลยุทธ์ที่มีความเฉพาะเจาะจงในการสร้างผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมปลอดภัย รวมถึงรณรงค์ให้รถจักรยานยนต์ทำประกันภัยภาคบังคับเพิ่มขึ้น

- กำหนดกลยุทธ์ที่เฉพาะเจาะจงต่อกลุ่มเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงสูงและสร้างความสูญเสียสูง
- มุ่งปรับทัศนคติของสังคมเรื่อง “ดื่มไม่ขับ” และ “วัฒนธรรมถนนปลอดภัย”
- กำหนดกลยุทธ์การรณรงค์สร้างความตระหนักเฉพาะกลุ่มเป้าหมาย เช่น ผู้ผลิตรถ และผู้ประกอบการขนส่ง ฯลฯ

**03** สร้างแหล่งข้อมูลที่นำเชื่อถือและเข้าถึงง่ายในการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชน ตลอดจนส่งเสริมการดำเนินงานตามมาตรการในแต่ละเสาหลักอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น

- พฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยและแต่ละประเภทให้ปลอดภัย
- การเลือกใชยานพาหนะที่ปลอดภัยเหมาะกับแต่ละรูปแบบถนน
- ความรู้ด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

**04** สร้างความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชนผ่านหลักสูตรการเรียนการสอนในระบบการศึกษา

**05** ทำงานร่วมกับองค์กรสื่อและกลไกสนับสนุนการทำงาน เช่น การจัดตั้งกองทุนสนับสนุนการทำงานของสื่อในด้านนี้ เพื่อคุณภาพและความต่อเนื่องของการสื่อสาร ฯลฯ

**06** กำหนดแนวทางส่งเสริมองค์ความรู้และพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเครือข่ายในการทำงาน เช่น องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน และสื่อมวลชน ฯลฯ

**การมีส่วนร่วมของสาธารณะ พลเมือง และชุมชน (Community engagement) ในการสร้างสังคมที่มีความปลอดภัยทางถนน**

**01** ส่งเสริมให้จังหวัดและท้องถิ่นพัฒนานโยบายถนนปลอดภัยระดับพื้นที่ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่ เช่น เมืองปลอดภัย (Safe city) การออกแบบเมืองตาม Safe system approach ฯลฯ

**02** ให้โรงเรียนเป็นศูนย์กลางของชุมชนและเปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วม โดยมีโรงเรียนเป็นฐานในการดำเนินโครงการในกลุ่มเด็กและเยาวชน

**03** สนับสนุนบทบาทของภาคเอกชนในการร่วมลงทุนเพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนน เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนความปลอดภัย มาตรฐานยานพาหนะ มาตรฐานการอบรมพนักงานขับรถ ฯลฯ

**การส่งเสริมการขับเคลื่อนการทำงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (Implementation support)**

**01** พัฒนาการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรม มีความท้าทายแต่อยู่ในวิสัยที่สามารถทำได้ ทั้งจำนวนความสูญเสีย ความเสี่ยง และการดำเนินการ

- กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในระดับนโยบายของแต่ละเสาหลัก ที่แต่ละหน่วยงานหลักต้องนำไปเป็นเป้าหมายและตัวชี้วัดในการทำงาน
- กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในระดับพื้นที่ของแต่ละเสาหลัก ทั้งที่ได้รับการถ่ายทอดจากส่วนกลาง และที่กำหนดให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
- กำหนดเป้าหมายที่จัดลำดับความสำคัญของมาตรการ และมีความเรียบง่ายในการถ่ายทอดสู่ระดับปฏิบัติการ

**02** พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลให้เป็นรูปธรรม และมีความโปร่งใส

- กำหนดให้มีการรายงานผลการประเมินตามตัวชี้วัดของหน่วยงานแต่ละเสาหลัก และการทำงานในระดับพื้นที่
- พัฒนาฐานข้อมูลเพื่อรายงานผลการดำเนินการมาตรการของหน่วยงานหลัก และในระดับพื้นที่
- กำหนดหน่วยงานภาควิชาการให้ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผลจากภายนอก (External evaluation) เพื่อขยายผลและนำไปสู่การขับเคลื่อนนโยบาย

**03** จัดทำแผนการทำงาน (Action plan) ที่ระบุกำหนดการของกิจกรรมการดำเนินงานด้านต่างๆ โดยแสดงผลการติดตามการทำงาน

**04** ทบทวนและประเมินความคืบหน้าในช่วงครึ่งทาง (Mid-term review) ของการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

03 ข้อเสนอเชิงนโยบายต่อเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญในระดับการดำเนินงาน (Key performance targets and indicators)

ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 และช่วงทศวรรษที่ 2 ของปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายภาพรวมของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

- เน้นการดำเนินงานในเรื่องที่สำคัญต่อการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น มีความชัดเจนว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบ และควรเผยแพร่ในวงกว้างสู่สาธารณะ
- ตัวชี้วัดมีความเรียบง่าย มีจำนวนไม่มาก และสามารถติดตามและประเมินผลได้จริง โดยในทุกเสาหลักจำเป็นต้องพิจารณาประเด็นปัจจัยเสี่ยงของแต่ละเสาที่สำคัญ เพื่อนำไปสู่การกำหนดตัวชี้วัดที่มีคุณภาพ
- ให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนโดยการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ตลอดจนพัฒนาทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยและลดมลพิษให้แก่ทุกกลุ่มผู้ใช้ถนน
- จัดลำดับความสำคัญของมาตรการจากประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่เชื่อมโยงกับหลายเสาหลัก (Cross-cutting theme) ได้แก่ อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน อุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับ การติดตามและประเมินผล และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- จัดทำแผนแม่บทฯ ให้สอดคล้องกับแผนทศวรรษโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021 – 2030 และ voluntary global performance targets and indicators for road safety risk factors and service delivery mechanisms

- คำนึงถึงประเด็นการเปลี่ยนแปลงด้านคมนาคมและขนส่งในอนาคต เช่น การเข้ามาของยานพาหนะไร้คนขับ การเพิ่มขึ้นของการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การเดิน/ขนส่งอย่างมหาศาล อันเกิดจากเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบรุนแรง (disruptive technology) เช่น การใช้รถจักรยานยนต์ในธุรกิจรับส่งอาหารและสินค้า การใช้รถส่วนตัวในการให้บริการรับจ้าง เป็นต้น
- ประเมินความคืบหน้าในช่วงครึ่งทางของการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570
- ให้ความสำคัญกับการนำแผนไปใช้โดยหน่วยงานภาครัฐที่ดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีการให้คำมั่นต่อสาธารณะในระดับกระทรวงต่อการนำแผนไปใช้ และแต่ละหน่วยงานควรมียุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางของแผน
- สร้างเจตจำนงทางการเมืองด้านความปลอดภัยทางถนนที่มั่นคง (Unwavering political will) เช่นเดียวกับการเพิ่มความตระหนักรู้ต่อหลักการความปลอดภัยและการดำเนินงานตามแนวคิด วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (The safe system approach) ในทุกเสาหลักและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมายที่ควรให้ความสำคัญของแต่ละเสาหลัก สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

เสาหลักที่

01 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

- เน้นการบริหารจัดการที่สามารถลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันได้จริง (Results-focused management) โดยกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนเชื่อมโยงทุกเสาหลักในการทำงาน (Cross-pillars KPI) มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ชัดเจน มีการรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามตัวชี้วัดโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ และมีผู้บริหารติดตามตรวจสอบการผลดำเนินงานและกลยุทธ์
- ด้านโครงสร้างองค์กร เน้นระบบสั่งการเดียว (Single command system) ส่งเสริมการทำงานร่วมกัน (Collaboration) ระหว่างหน่วยงาน โดยมีผู้ติดตามการดำเนินงาน (Steering bodies)
- จัดทำแผนบริหารจัดการทรัพยากรและงบประมาณเพื่รองรับการดำเนินงานต่างๆ ตามแผน โดยเฉพาะมาตรการด้าน Cross-cutting theme ที่แผนให้ความสำคัญ

- พัฒนาแผนที่การศึกษาวิจัย (research roadmap) ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ เพื่อส่งเสริมการศึกษาเชิงลึกที่นำไปสู่การผลักดันนโยบาย ควบคู่กับการขับเคลื่อนสถาบันวิชาการอิสระ
- ส่งเสริมให้เกิดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในทุกระดับการดำเนินนโยบาย ตามหลักการ Plan Do Check Act (PDCA) และ feedback loop
- ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งในระดับส่วนกลางและท้องถิ่น โดยเฉพาะด้านการติดตามและประเมินผล และองค์ความรู้เฉพาะทางในการทำงาน
- กำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจากการดำเนินมาตรการด้านรถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน อุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ ที่แผนให้ความสำคัญ ควบคู่กับตัวชี้วัดที่เน้นติดตามความคืบหน้าของการทำงานด้านโครงสร้างและการบริหารจัดการ โดยกำหนดให้มีการรายงานผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนตามกรอบเวลา

เสาหลักที่

02 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

- เน้นกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของถนนไทยเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรสำหรับผู้ใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะทางสำหรับคนเดินเท้าและกลุ่มเปราะบาง
- เน้นย้ำให้ดำเนินการตามกรอบแนวทางการดำเนินงานระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road safety audit)
- นำกรอบการประเมินโครงการถนนตามระบบที่ปลอดภัยมาใช้ (Safe system assessment framework)
- กำหนดแนวทางการจำกัดความเร็วของถนนแต่ละประเภทตามสภาพอากาศ และให้ความสำคัญกับการสยบการจราจร (Traffic calming) หรือการออกแบบมาตรการหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยชะลอความเร็ว
- พัฒนาศักยภาพและองค์ความรู้ทางเทคนิคด้านถนนปลอดภัยของหน่วยงานและบุคลากร ผ่านองค์กรเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เช่น ThaiRAP วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ เป็นต้น

- กำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงของอุบัติเหตุและความเสี่ยงจากการดำเนินมาตรการด้านรถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน และอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับที่แผนให้ความสำคัญบนโครงสร้างถนนที่อยู่ในการดูแลของแต่ละหน่วยงาน ควบคู่กับตัวชี้วัดที่เน้นการติดตามความคืบหน้าของการทำงานด้านถนนปลอดภัย โดยกำหนดให้มีการรายงานผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนตามกรอบเวลา

เสาหลักที่

03 ยานพาหนะที่ปลอดภัย

- ยกระดับทุกข้อกำหนดมาตรฐานยานพาหนะที่ตามมาตรฐาน UNECE ทั้งยานพาหนะที่มีในปัจจุบันและที่จะเข้าสู่ถนนของไทย โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์อื่นได้แก่ UNECE R78 (ระบบเบรกรถจักรยานยนต์) และ UNECE R22 (หมวกกันน็อกและกระบังหน้า)
- ประยุกต์ใช้มาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ระดับภูมิภาค เช่น ASEAN NCAP เป็นต้น มาใช้ ผ่านการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ควบคู่กับการส่งเสริมการให้ความรู้กับผู้บริโภคเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัยของรถยนต์ ด้วยการสื่อสารผ่านระบบการให้ดาวของ NCAP เพื่อให้เกิดการให้คุณค่าเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านยานยนต์ของผู้บริโภค อันจะผลักดันให้ผู้ผลิตรถยนต์ให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์มากขึ้น และส่งผลให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัยในราคาที่จับต้องได้มากขึ้น
- ส่งเสริมการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานของยานพาหนะ เช่น การแก้ปัญหาการซ้อนรถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่มากกว่า 2 คน การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถกระบะบรรทุกผู้โดยสารบริเวณท้ายรถ การจำกัดการใช้งานรถสองแถวดัดแปลงในถนนหลัก เป็นต้น
- ใช้กลไกผู้จัดการความปลอดภัยของสถานประกอบการในการเพิ่มมาตรการควบคุมดูแลรถสาธารณะ และรถในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าของภาคเอกชน
- กำหนดทิศทางการยกระดับการตรวจสภาพความปลอดภัยยานยนต์ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์
- กำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามจำนวนอุบัติเหตุแยกประเภทรถและพฤติกรรมการขับขี่ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของอุบัติเหตุและความเสี่ยงของรถเชิงพาณิชย์ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล ควบคู่กับตัวชี้วัดที่เน้นติดตาม

ความคืบหน้าของการทำงานด้านยานพาหนะปลอดภัย โดยกำหนดให้มีการรายงานผลความก้าวหน้าของการทำงานตามแผน ตามกรอบเวลา

เสาหลักที่

## 04 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

- เร่งกระบวนการปรับปรุงกฎหมายจราจรที่มีความเข้มงวดมากขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยระบบตัดคะแนนความประพฤติ รวมถึงการพิจารณา ร่างกฎหมายวิธีพิจารณาความอาชญากรรม
- ปรับปรุงระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นแบบ “ระดับ” (Graduated driver licensing systems) โดยเฉพาะระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ ให้เกิดระบบการให้ใบอนุญาตเป็นระดับ สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่เมื่อผ่านเกณฑ์ที่กำหนดจะได้ใบขับขี่ระดับคุมประพฤติ (Probationary license) เมื่อผ่านเกณฑ์และระยะเวลาที่กำหนดก็จะได้ใบอนุญาตขับขี่ระดับเต็ม (Full license)
- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาหลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ขับขี่ ทั้งหลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ และหลักสูตรสำหรับรถเชิงพาณิชย์ที่ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม
- เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายเดิม โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายตลอดกระบวนการยุติธรรม (สูงสุดที่ระดับอัยการ) เพื่อให้ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการละเมิดกฎจราจรเกิดขึ้นจริง และผู้กระทำผิดได้รับบทลงโทษจริง ตัวอย่างการบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่น การชำระค่าปรับตามใบสั่ง การยึดป้ายวงกลม การคุมประพฤติคืบแล้วขับ เป็นต้น ตลอดจนให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกับหน่วยงานด้านถนนต่างๆ ในการบังคับใช้กฎหมาย
- สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งระบบการจัดซื้ออุปกรณ์ การบำรุงรักษา การดำเนินการใช้เครื่องมือ โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับระบบใบสั่งอัตโนมัติ และระบบศาลที่ทำงานรวดเร็วและมีความยุติธรรม
- เน้นการสื่อสารต่อสาธารณะเพื่อลดแรงต้านในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ โดยส่งเสริมการสื่อสารทั้งในเชิงตระหนักและเชิงตระหนัก
- เดินทางหลักดันให้บรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐาน โดยต้องผลักดันร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)

- กำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมความเสี่ยงจากการดำเนินมาตรการด้านรถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน และอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับที่แผนให้ความสำคัญบนโครงสร้างถนนที่อยู่ในการดูแลของแต่ละหน่วยงาน ควบคู่กับตัวชี้วัดที่เน้นติดตามความคืบหน้าของการทำงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย โดยกำหนดให้มีการรายงานผลความก้าวหน้าของการทำงานตามแผนตามกรอบเวลา
- สนับสนุนการสื่อสารเพื่อการพัฒนา (Communication for development: C4D) และนวัตกรรมโดยใช้ข้อมูลเชิงลึกด้านพฤติกรรม (Behavioural insights) มากกว่าการลงโทษ ซึ่งเหมาะสมกับประชากรกลุ่มเยาวชน โดยเฉพาะในประเด็นดื่มแล้วขับ

เสาหลักที่

## 05 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

- กำหนดแนวทางประสานความร่วมมือด้านการกู้ชีพฉุกเฉินระหว่างโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลและกระทรวงสาธารณสุขมากขึ้น
- เร่งรัดให้เกิดระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเบอร์เดียวและพัฒนาประสิทธิภาพการสื่อสาร
- ผลักดันให้รถทุกคันมีการทำประกันภัยรภาคบังคับ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์
- พัฒนาบุคลากรทางด้านแพทย์เวชศาสตร์จราจร
- กำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงของจำนวนการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในแต่ละพื้นที่ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ และการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับสิทธิประกันภัยรภาคบังคับ ควบคู่กับตัวชี้วัดที่เน้นติดตามความคืบหน้าของการทำงานด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยกำหนดให้มีการรายงานผลความก้าวหน้าของการทำงานตามแผนตามกรอบเวลา

เสาหลักที่

## 06 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

- สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมด้วยการจัดประชุมคณะทำงานของท้องถิ่นทุกไตรมาส เพื่อหารือแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการทำงานร่วมกัน และเป็นการสร้างแนวร่วมที่เข้มแข็งในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

- รณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อสร้างความตระหนักอย่างมีกลยุทธ์และเฉพาะเจาะจงในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย
- พัฒนาศักยภาพของผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นในวงกว้าง
- สนับสนุนให้เกิดกลไกการแบ่งปันประสบการณ์การทำงานและองค์ความรู้ในระดับท้องถิ่น (Peer-to-peer exchange) อย่างเป็นทางการเพื่อพัฒนาศักยภาพการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น

เสาหลักที่

## 07 การจัดการข้อมูล การติดตาม และการประเมินผล และการศึกษาวิจัย

- กำหนดเป้าหมายแบบ Result focus ของแต่ละหน่วยงานในแต่ละมาตรการให้มีทิศทางเดียวกัน และเลือกตัวชี้วัดที่สำคัญเพื่อให้การทำงานในระดับท้องถิ่นมีแนวทางหลักในการดำเนินงาน
- ติดตาม และ ประเมินผล การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยประเมินตัวชี้วัดระหว่างช่วงครึ่งทางของการทำงานตามแผน ซึ่งควรระบุค่าเป้าหมายระหว่างแผน (Interim target) ที่มีการสนับสนุนข้อมูลและกระบวนการติดตามและประเมินผลสำหรับช่วงระหว่างแผน และอาจมีการจัดประชุมประจำปี เพื่อติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในแต่ละเรื่อง
- กำหนดหน่วยงานในการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนในแต่ละเสาหลัก และหน่วยงานหลักที่มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการเข้าถึงข้อมูลโดยมีผู้เชี่ยวชาญหรือมีอำนาจในการรวบรวมผู้เชี่ยวชาญให้เข้ามาช่วยดำเนินการประเมินและติดตามผลได้
- รายงานผลของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีทราบเพื่อการตัดสินใจทางนโยบาย และให้ประชาชนในวงกว้างรับรู้ถึงความรุนแรงและร่วมกันป้องกัน
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนมีประสิทธิภาพต่อการทำงานแต่ละเสาหลัก และส่งเสริมการพัฒนาฐานข้อมูลแบบเปิดเพื่อให้การรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนมีความทันสมัยและสามารถดำเนินการได้ในระดับท้องถิ่น
- จัดทำฐานข้อมูลด้านความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางท้องถิ่นในระดับท้องถิ่น โดยสนับสนุนให้พื้นที่ตัวอย่างได้แบ่งปันประสบการณ์การทำงานและองค์ความรู้ให้พื้นที่อื่นๆ รับทราบอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ฐานข้อมูลควรสามารถเข้าถึงได้โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้สามารถ

- นำข้อมูลไปวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของตนเองได้ อีกทั้งควรมีการกำหนดกระบวนการในการนำข้อมูลไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อระบุถึงจุดเสี่ยงและแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยง
- พัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรนักวิจัยและนักจัดการข้อมูลด้านการติดตามและประเมินผล เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีคุณภาพ อีกทั้งยังจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเสนอและแบ่งปันข้อมูล

เสาหลักที่

## 08 การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางโดยการเดินหรือจักรยาน

- กำหนดหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมที่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ยั่งยืนและการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์
- ออกแบบยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแนวทางการออกแบบเมืองและสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางที่ยั่งยืน ส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการเดินทาง โดยเน้นส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน และใช้หลักอารยสถาปัตย์ในการออกแบบเพื่อคนทั้งมวลเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคต และให้ความสำคัญกับกลุ่มเปราะบางตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง
- กำหนดเป้าหมายเพื่อมุ่งสู่การมีระบบการเดินทางที่หลากหลาย (multimodal transport system) ได้แก่ การมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การมีสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน เพื่อสร้างทางเลือกการเดินทางที่หลากหลายอื่นๆ และทำให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์มาใช้ในการเดินทางแบบอื่นๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนได้ในท้ายที่สุด
- กำหนดเป้าหมายด้านสัดส่วนงบประมาณขั้นต่ำที่ต้องจัดสรรให้กับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (non-motorized transport) และกำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามและประเมินผลการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถจักรยานยนต์ไปสู่การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เพราะเป็นการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในทางอ้อม



# เอกสารอ้างอิง



## ภาคผนวก ก

### สรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เชี่ยวชาญจากในประเทศและต่างประเทศ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. 2562. “แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564.”

Bliss, Tony, and Jeanne Breen. 2009. “Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management

Capacity REviews and Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects.” The World Bank Global Road Safety Facility, 329.

[http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic\\_injury\\_prevention.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf).

Monclús, J. Fundación MAPFRE. 2019. Road Safety and the SDGs, A Guide for Private Sector Organizations. Fundación MAPFRE. <https://doi.org/10.37055/slw/133858>.

UNECE. 2019. “Road Safety for All.” [https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Road\\_Safety\\_for\\_All.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Road_Safety_for_All.pdf).

World Health Organization. 2021. “Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021–2030.”

จากการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เชี่ยวชาญจากในประเทศและต่างประเทศ สามารถสรุปประเด็นที่น่าสนใจซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (แผนแม่บทฯ) ดังนี้

#### 01 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกลยุทธ์ในภาพรวมของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

##### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญจากในประเทศไทย

- ในภาพรวม แผนแม่บทฯ ควรเน้นการดำเนินงานในเรื่องที่สำคัญต่อการลดจำนวนผู้เสียชีวิต อีกทั้งต้องมีความเรียบง่าย และส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น (Prioritized, Simplified, Localized)

- ให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่เชื่อมโยงกับหลายเสาหลัก (Cross-cutting theme) จำเป็นต้องได้รับการส่งเสริมเชิงนโยบายและให้ความสำคัญมากขึ้น เช่น อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน และการติดตามและประเมินผล เป็นต้น
- จัดทำแผนแม่บทฯ ให้สอดคล้องกับแผนทศวรรษโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021 – 2030 โดยจำเป็นต้องมีการพิจารณาประเด็นสำคัญต่างๆ อาทิ การจัดหาแหล่งทุน กรอบการดำเนินงานด้านกฎหมาย การจัดการความเร็ว การพัฒนาศักยภาพของผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ความเท่าเทียมทางเพศ และการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- มีการปรับแก้แผนแม่บทฯ เมื่อถึงช่วงครึ่งหนึ่งของการดำเนินการ หากสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนมีการเปลี่ยนแปลงหรือการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด



- แผนแม่บทฯ ควรคำนึงถึงประเด็นการเปลี่ยนแปลงด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต เช่น การเข้ามาของรถยนต์ไร้คนขับ การเปลี่ยนถ่ายไปสู่การใช้ยานพาหนะไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบรุนแรงต่อพฤติกรรมการเดินทาง (Technology Disruption) เช่น การใช้รถจักรยานยนต์ในธุรกิจรับส่งอาหารและสินค้า เป็นต้น
- ตัวชี้วัดควรมีจำนวนไม่มาก และสามารถติดตามและประเมินผลได้จริง โดยในทุกเสาหลักจำเป็นต้องพิจารณาประเด็นปัจจัยเสี่ยงของแต่ละเสาหลักที่สำคัญ เพื่อนำไปสู่การกำหนดตัวชี้วัดที่มีคุณภาพ
- การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนควรได้รับเจตจำนงทางการเมือง (Political will) มากขึ้น
- หลักการ 5E เดิม (Engineering, Education, Enforcement, Emergency Services, Evaluation) ยังคงมีความสำคัญ จำเป็นต้องมีการพิจารณาในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของทุกเสาหลัก

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- ในภาพรวม แผนแม่บทฯ ควรมีความเรียบง่ายของตัวชี้วัด มีความชัดเจนว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบ และควรได้รับการเผยแพร่ในวงกว้างสู่สาธารณะ (Simple, Clear, Public)
- ให้ความสำคัญกับการนำแผนแม่บทฯ ไปใช้โดยหน่วยงานภาครัฐที่ดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยควรมีการให้คำมั่นต่อสาธารณะในระดับกระทรวงต่อการนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ และแต่ละหน่วยงานภาครัฐควรมียุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางของแผนแม่บทฯ
- แผนแม่บทฯ ควรสนับสนุนการตอบสนองเชิงนโยบายของผู้มีอำนาจตัดสินใจระดับสูง โดยมีการบริหารจัดการและความรับผิดชอบของหน่วยงานที่ชัดเจน รวมทั้งมีแผนจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณรองรับสำหรับการดำเนินงานต่างๆ
- นอกจากเชื่อมโยงกับแผนทศวรรษโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021 – 2030 ควรเชื่อมโยงกับ voluntary global performance targets and indicators for road safety risk factors and service delivery mechanisms เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับประเทศอื่นๆ ได้
- การสร้างความตระหนักรู้ต่อหลักการความปลอดภัยและการดำเนินงานตามแนวคิด Safe system approach ควรมีมากขึ้นในทุกเสาหลักและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน
- เน้นให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชน (community engagement)

### 02 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกลยุทธ์ของเสาหลักในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

#### เสาหลักที่

#### 01 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

#### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

##### จากในประเทศไทย

- มีระบบการสั่งการเดียว (Single command system) มีผู้ติดตามการดำเนินงาน (Steering bodies) และมีงบประมาณกลางสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ โดยแนะนำให้มีการทำงานร่วมกับสำนักงบประมาณเพื่อวางแผนการจัดสรรงบประมาณอย่างเหมาะสม
- ส่งเสริมการให้ คำมั่นต่อการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนตามแผนแม่บทฯ โดยมีผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน
- ส่งเสริมการทำงานร่วมกัน (collaboration) ระหว่างหน่วยงาน มากกว่าการทำงานแบบบูรณาการ (Integration)
- ส่งเสริมให้เกิดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ตามหลักการ Plan Do Check Act (PDCA) และ Feedback loop
- เร่งกระบวนการออกกฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย กฎหมายเกี่ยวกับศาลจราจร การดัดแ้มผู้ขับขี่ และการแก้ไข พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- จำเป็นต้องมีองค์กรนำ (lead agency) ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งสามารถบริหารจัดการการดำเนินงานของหน่วยงานในแต่ละเสาหลัก
- เน้นการบริหารจัดการที่สามารถลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้จริง (Results-focused management) โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนซึ่งเชื่อมโยงทุกเสาการทำงาน (Cross-pillars KPI) มีผู้รับผิดชอบการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ชัดเจน มีการรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามตัวชี้วัดโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ และมีผู้บริหารติดตามตรวจสอบการผลดำเนินงานและกลยุทธ์

- จัดตั้งสถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยอาจเป็นสถาบันภายใต้มหาวิทยาลัย และมีการสนับสนุนแหล่งเงินทุนในการทำวิจัยจากภาคเอกชน
- ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน

#### เสาหลักที่

#### 02 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

#### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

##### จากในประเทศไทย

- เน้นย้ำให้ดำเนินการตามกรอบแนวทางการดำเนินงานระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการตรวจประเมินถนน (road safety audit)
- เพิ่มเติมเรื่องการใช้มาตรการหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยชะลอความเร็ว (traffic calming)
- การดำเนินงานภายใต้เสาหลักที่ 2 ซึ่งงบประมาณสูง จำเป็นต้องมีการจัดสรรงบประมาณอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะการจัดสรรงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาถนน การขีดสีตีเส้น และไฟส่องสว่าง ซึ่งในปัจจุบันพบว่ามีการจัดสรรงบประมาณต่ำกว่าที่ควร ทำให้ถนนไม่ได้รับการบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่เหมาะสม

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- แผนแม่บทฯ ควรมีการกล่าวถึงการออกแบบถนนที่ปลอดภัยมากขึ้นและการก่อสร้างถนนแบบสมบูรณ์ (complete street) โดยมีการปรับปรุงมาตรฐานถนนในประเทศไทยให้ตอบโจทย์ด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ถนนทุกประเภท
- นอกจากหน่วยงานภาครัฐ องค์กรเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เช่น ThaiRAP เป็นต้น สามารถประสานองค์ความรู้ทางเทคนิคเพื่อช่วยให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายที่ 3 ของ 12 เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนได้

#### เสาหลักที่

#### 03 ยานพาหนะที่ปลอดภัย

#### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

##### จากในประเทศไทย

- ควรเพิ่มเติมประเด็นการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัยที่สอดคล้องกับมาตรฐานของยานพาหนะ เช่น การแก้ปัญหาการช้อนรถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่มากกว่า 2 คน การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถกระบะบรรทุกผู้โดยสารบริเวณท้ายรถ การจำกัดการใช้งานรถสองแถวดัดแปลงในถนนหลัก เป็นต้น
- ควรมีการส่งเสริมการให้ความรู้กับผู้บริโภคเกี่ยวกับข้อมูลด้านความปลอดภัยของรถยนต์ เพื่อให้เกิดการให้คุณค่าเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานยนต์ของผู้บริโภค อันจะผลักดันให้ผู้ผลิตรายอื่นให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์มากขึ้น ทั้งนี้อาจเริ่มสื่อสารผ่านระบบการให้ดาวของ NCAP ซึ่งมีความเข้าใจง่าย
- ใช้กลไกผู้จัดการความปลอดภัยของสถานประกอบการในการเพิ่มมาตรการควบคุมดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะ และผู้ขับขี่ในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าของภาคเอกชน

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- เพิ่มเติมการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ในประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ ประกอบด้วย UN R78 (ระบบเบรกรถจักรยานยนต์) และ UN R22 (หมวกกันน็อคและกระบังหน้า)
- ไม่เห็นด้วยกับการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ของประเทศไทยโดยเฉพาะ (Thai NCAP) แต่ควรประยุกต์ใช้มาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ระดับภูมิภาค เช่น ASEAN NCAP เป็นต้น มาใช้ โดยควรลงทุนจัดทำอุปกรณ์ สำหรับ ทด สอบ ตาม มาตรฐาน ASEAN NCAP ในอนาคต

เสาหลักที่

## 04 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

#### จากในประเทศไทย

- เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายเดิม โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายตลอดกระบวนการยุติธรรม (สูงสุดที่ระดับอัยการ) เพื่อให้ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการละเมิดกฎจราจรเกิดขึ้นจริง และผู้กระทำความผิดได้รับบทลงโทษจริง ตัวอย่างการบังคับใช้กฎหมายจราจรเช่น การชำระค่าปรับตามใบสั่ง การยึดป้ายวงกลม การคุมประพฤติคดีดื่มแล้วขับ เป็นต้น
- ให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกับแขวงทางหลวงชนบทในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมบริเวณทางร่วม-ทางแยก-ทางกลับรถ อาทิ การขายของในพื้นที่ทางร่วม-ทางแยก-ทางกลับรถ
- เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ตรวจสภาพรถ จากเดิมที่มีเพียงการยึดใบอนุญาตขับขี่
- เน้นการสื่อสารต่อสาธารณะเพื่อลดแรงต้านในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ โดยส่งเสริมการสื่อสารทั้งในเชิงตระหนักและเชิงตระหนก
- เดินหน้าผลักดันให้บรรจุเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐาน โดยต้องผลักดันร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- ควรมีแนวทางที่ชัดเจนเกี่ยวกับการปรับปรุงระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
- การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องมีการพิจารณาบริบทการทำงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระบบการจัดซื้ออุปกรณ์ การบำรุงรักษา (แนวทางการบำรุงรักษาและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง) การดำเนินการใช้เครื่องมือโดยตำรวจ โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับระบบใบสั่งอัตโนมัติ และระบบศาลที่ทำงานรวดเร็วและมีความยุติธรรม
- ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนเทคโนโลยีสำหรับความปลอดภัยทางถนน และการกำหนดมาตรฐานการฝึกอบรมผู้ขับขี่มากขึ้น

- ระบบการอบรมผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องเพิ่มเติมเนื้อหาใดๆแล้ว แต่ควรทำให้มั่นใจว่าผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องผ่านการฝึกอบรมเต็มรูปแบบก่อนที่จะได้ใบอนุญาตขับขี่
- สนับสนุนการสื่อสารเพื่อการพัฒนา (communication for development: C4D) และนวัตกรรมโดยการใช้ข้อมูลเชิงลึกด้านพฤติกรรม (behavioural insights) มากกว่าการลงโทษ ซึ่งเหมาะสมกับประชากรกลุ่มกลุ่มเยาวชน โดยเฉพาะในประเด็นดื่มแล้วขับ

เสาหลักที่

## 05 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

#### จากในประเทศไทย

- ควรมีแนวทางประสานความร่วมมือด้านการกู้ภัยฉุกเฉินระหว่างโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลและกระทรวงสาธารณสุขมากขึ้น

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- ควรเพิ่มเติมเนื้อหาเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องมือทางการแพทย์ที่มีประสิทธิภาพ และเพิ่มประสิทธิภาพของขั้นตอนการทำงานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ประกอบด้วย
- การออกไปรับรองให้แก่ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินก่อนถึงสถานพยาบาล (pre-hospital care)
- เพิ่มผู้อำนวยการด้านการแพทย์ในศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินก่อนถึงสถานพยาบาล
- ระเบียบเกี่ยวกับปฏิบัติการฉุกเฉินก่อนถึงสถานพยาบาล
- การจัดให้มีคนขับและผู้ดูแลในรถพยาบาล
- เป้าหมายเวลาสำหรับการตอบสนองต่อการโทรฉุกเฉินที่มีลำดับความสำคัญสูงสุด
- เกณฑ์การอ้างอิงเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ป่วยได้รับส่งต่ออย่างเหมาะสม
- แนวปฏิบัติทางคลินิก ระเบียบการส่งมอบงานจากศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินก่อนถึงสถานพยาบาลไปยังสถานพยาบาล

เสาหลักที่

## 06 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

#### จากในประเทศไทย

- การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมได้ด้วยการจัดประชุมคณะทำงานของท้องถิ่นทุกไตรมาส เพื่อหารือแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการทำงานร่วมกัน และเป็นการสร้างแนวร่วมที่เข้มแข็งในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- การรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อสร้างความตระหนักู้ควรมีความเฉพาะเจาะจงในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- ควรมีการพัฒนาศักยภาพของผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นในวงกว้าง
- ควรสนับสนุนให้เกิดกลไกการแบ่งปันประสบการณ์การทำงานและองค์ความรู้ในระดับท้องถิ่น (peer-to-peer exchange) อย่างเป็นทางการเพื่อพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น
- ควรเพิ่มความร่วมมือในการทำงาน (stakeholders coordination) ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการนำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนไปใช้ (implementation) ให้มากขึ้น

เสาหลักที่

## 07 การจัดการข้อมูล การติดตาม และการประเมินผล และการศึกษาวิจัย

### ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เชี่ยวชาญ

#### จากในประเทศไทย

- ควรมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยประเมินตัวชี้วัดระหว่างช่วงครึ่งทางของการนำแผนแม่บทฯ มาใช้
- มีการรายงานผลของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีและประชาชนในวงกว้างรับทราบ

- ส่งเสริมการพัฒนาฐานข้อมูลแบบเปิดเพื่อการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนมีความทันสมัยและสามารถดำเนินการได้ในระดับท้องถิ่น

#### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- การติดตามและประเมินผลควรมีทิศทางเดียวกับเป้าหมายหลักคือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เป็นเยาวชน และมีการเลือกตัวชี้วัดที่สำคัญเพื่อให้ท้องถิ่นยึดเป็นแนวทางในการดำเนินงานเป็นหลัก (แนะนำตัวชี้วัดที่เป็นประเด็นร่วมของแต่ละเสาหลัก เช่น มาตรฐานความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ มาตรฐานความปลอดภัยของถนน และการจัดการความเร็ว)
- หน่วยงานติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนควรมีอำนาจเบ็ดเสร็จในการเข้าถึงข้อมูล โดยมีผู้เชี่ยวชาญหรือมีอำนาจในการรวบรวมผู้เชี่ยวชาญให้เข้ามาช่วยดำเนินการประเมินและติดตามผลได้
- ตัวชี้วัดควรระบุค่าเป้าหมายช่วงระหว่างแผน (interim target) โดยมีการสนับสนุนข้อมูลและกระบวนการติดตามและประเมินผลสำหรับช่วงระหว่างแผนด้วย อาจมีการจัดประชุมประจำปีเพื่อติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในแต่ละเรื่อง
- งานติดตามและประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องอาศัยขีดความสามารถของบุคลากรนักวิจัยและนักจัดการข้อมูล เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเป็นข้อมูลที่มีคุณภาพ นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำส่งและแบ่งปันข้อมูล
- แนะนำให้มีการจัดทำฐานข้อมูลด้านความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุบนท้องถนนในระดับท้องถิ่น โดยมีการสนับสนุนให้ท้องถิ่นตัวอย่างได้แบ่งปันประสบการณ์การทำงานและองค์ความรู้ให้ท้องถิ่นอื่นๆ รับทราบอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ฐานข้อมูลควรสามารถเข้าถึงได้โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของตนเองได้ อีกทั้งควรมีการกำหนดกระบวนการในการนำข้อมูลไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อระบุถึงจุดเสี่ยงและแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยง

- จัดตั้งสถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน โดยอาจเป็นสถาบันภายใต้มหาวิทยาลัย และมีการสนับสนุนแหล่งเงินทุนในการทำวิจัยจากภาคเอกชน ทั้งนี้งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีคุณภาพซึ่งดำเนินการโดยคนไทย และมีการอบรมการทำวิจัยอย่างเหมาะสม จะช่วยให้การแก้ปัญหาเชิงระบบที่ซับซ้อนสามารถดำเนินการได้ ยกตัวอย่างเช่น ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่และการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม
- ประเทศไทยควรเข้าร่วม The Asia-Pacific Road Safety Observatory (APRSO) ซึ่งเป็นการรวมตัวของประเทศในภูมิภาคในการแบ่งปันข้อมูลด้านการติดตามและประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน จะช่วยให้เกิดการพัฒนาศักยภาพในการติดตามและประเมินผลได้มากขึ้น

- แผนแม่บทควรครอบคลุมถึงประเด็นการเดินทางที่หลากหลายอื่นๆ เช่น การใช้ยานพาหนะน้ำหนักเบา (micromobility) จักรยานไฟฟ้า (e-bike) และการพัฒนามาตรฐานการก่อสร้างช่องทางสำหรับจักรยาน เป็นต้น
- ควรมีการกำหนดเป้าหมายว่า งบประมาณการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างน้อยร้อยละ 20 จะต้องถูกจัดสรรให้กับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized transport)
- ควรมีการออกแบบยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแนวทางการออกแบบเมืองที่ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน เช่น หลักการเมืองกระชับ (compact city) การจัดสรรการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (mixed use) การส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะด้วยการเดิน เป็นต้น
- การส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืนตามแผนแม่บทควรให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง เช่น การลดอุบัติเหตุจากการหกล้มหรือเกิดอันตรายต่อร่างกายระหว่างการเดินไปเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น
- ควรมีตัวชี้วัดที่เน้นติดตามและประเมินผลการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากการใช้จักรยานยนต์ไปสู่การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เพราะเป็นการลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในทางอ้อม

เสาหลักที่  
**08** การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทาง  
ที่ไม่ใช้ยานยนต์

ความเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้อง  
จากในประเทศไทย

- ควรมีหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมที่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ยั่งยืน และการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์
- เชื่อมโยงประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนกับการออกแบบเมืองและสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางที่ยั่งยืน ส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการเดินทาง และใช้หลักอารยสถาปัตย์ในการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล เพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคต

### ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

- แนวทางการพัฒนาตามเสาหลักที่ 8 ควรมุ่งสู่การมีระบบการเดินทางที่หลากหลาย (multimodal transport system) ซึ่งประกอบด้วยการมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การมีสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน ทั้งนี้เพื่อสร้างทางเลือกการเดินทางที่น่าดึงดูดและทำให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์มาใช้ในการเดินทางแบบอื่นๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนได้มากที่สุด

**ກາດຜນວກ ຂ**

# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

# เสาหลักที่ 01

## การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)



# หน่วยงานส่วนกลาง

## กระทรวงคมนาคม

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานมีหน้าที่ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในเสาหลักที่ 2 3 และ 4 รวมถึงมีการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### 02 ยุทธศาสตร์

แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม (2560 – 2564) สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2561 – 2564) โดยหน่วยงานภายใต้กระทรวงมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงและมีแผนดำเนินการที่สอดคล้องกับหน้าที่ของหน่วยงานภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

มีแผนงานตามยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ของกระทรวง ส่วนแผนที่เกี่ยวข้องกับประเด็น cross cutting จะเน้นที่การให้ความรู้แก่เยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ โดยอยู่ในระหว่างการประเมินผลของโครงการนำร่อง

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

กำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 แต่มีเฉพาะเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิต

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความท้าทายที่สำคัญ คือ การลดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ด้วยการเน้นเรื่องความเร็ว ส่งเสริมวินัยจราจร และการใช้เทคโนโลยี

### 06 การจัดหาทรัพยากร

มีข้อจำกัดด้านงบประมาณและอัตรากำลัง ซึ่งส่งผลต่อการทำงานโดยเฉพาะการขยายหน่วยงานด้านความปลอดภัย

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ยกระดับเรื่องเทคโนโลยี โดยเฉพาะการกำหนดข้อบังคับเพื่อส่งเสริมเทคโนโลยีความปลอดภัยรถยนต์ เช่น ระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System – ITS) การเตือนอุบัติเหตุข้างหน้า
- 02 ส่งเสริมวินัยการจราจรเรื่องความปลอดภัย สร้างความตระหนักรู้ โดยกระทรวงศึกษาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- 03 สร้างฐานข้อมูลเพื่อวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก

## สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 โดยได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลและจัดทำโครงการให้ความรู้ในชุมชนเพื่อสนับสนุนการทำงานภายใต้แผนแม่บทฯ รวมถึงร่วมดำเนินงานกับหน่วยงานต่างๆ ภายใต้โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับประเทศและจังหวัด

### 02 ยุทธศาสตร์

-

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

ได้ผลักดันการออกกฎหมายที่มีความเข้มข้นขึ้นและมีแผนการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง สำหรับการบังคับใช้กฎหมายมีการร่วมมือกับผู้ว่าราชการจังหวัดและเอกชนในการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ แต่ยังขาดการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อใช้ในการดำเนินงานในระดับพื้นที่ ส่วนในด้านจักรยานยนต์เน้นประเด็นการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยที่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เพราะขาดหน่วยงานที่ดูแลอย่างจริงจัง

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

กำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตและอุบัติเหตุควบคู่กับการกำหนดเป้าหมายการลดความเสี่ยง เช่น อัตราการสวมหมวกนิรภัยในระดับพื้นที่ โดยสร้างแรงจูงใจให้พื้นที่ตั้งเป้าหมาย นอกจากนี้ ยังมีการนำผลในเชิงพื้นที่อย่างด้านชุมชนมาใช้ในการวางแผนป้องกันต่อไป

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จที่ผ่านมา คือ การทำงานลดอุบัติเหตุของตำรวจเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น มีการจับกุมมากขึ้น และลดจำนวนอุบัติเหตุได้ ในขณะที่ความท้าทาย คือ การสร้างความตระหนักให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจริงจังมากขึ้น โดยเฉพาะหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานหลักอย่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) และความสามารถในการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจ

### 06 การจัดหาทรัพยากร

ปัญหาด้านกำลังคนทำให้การใช้เทคโนโลยีกลายเป็นตัวช่วยที่สำคัญ แต่ยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 มีการปรับระบบให้มีความโปร่งใส มีการบูรณาการการทำงานร่วมกัน
- 02 ใช้ระบบด้านและใช้เทคโนโลยี ที่สามารถเชื่อมกับระบบฐานข้อมูลได้
- 03 ต้องมีระบบการประเมินผลอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง

| สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ<br>และสังคมแห่งชาติ (สศช.)   |
|--|
| <span></span>  |
|  |
| <b>01</b>  |
| หน้าที่ความรับผิดชอบ   |
| <p>มีหน้าที่จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และพิจารณาความเหมาะสมของแผนแม่บทฯ รวมถึงมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย โดยมีการกำหนดแผนที่สนับสนุนด้านความปลอดภัยทางถนนในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น</p>  |
|  |
| <b>02</b>  |
| ยุทธศาสตร์   |
| <p>เป็นแนวทางที่ทำให้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 4 กำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนภายในสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่รับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนน</p>   |
|  |
| <b>03</b>  |
| แผนงานและการดำเนินงาน  |
| <p>มีแผนงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยเน้นการกระจายอำนาจไปยังท้องถิ่นเพื่อเก็บข้อมูลตัวชี้วัด สำหรับติดตามการดำเนินงานตามแผน โดยความร่วมมือของหน่วยงาน เช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่มีภาระงานมากอาจเป็นอุปสรรคที่จะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้ จึงควรรหาหน่วยงานมาดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น</p> |
|  |
| <b>04</b>  |
| เป้าหมายและตัวชี้วัด   |
| <p>สศช. กำหนดเฉพาะเป้าหมายการเสียชีวิต โดยเห็นว่าควรมีการสร้างกลไกในการผลักดันตัวชี้วัดร่วมกัน และกำหนดตัวชี้วัดในระดับท้องถิ่น รวมถึงควรเพิ่มตัวชี้วัดอื่นๆ ที่เน้นเรื่องความปลอดภัยทางถนน</p>  |

| <b>05</b>  |
|--|
| ความสำเร็จและความท้าทาย  |
| <p>ความท้าทายที่สำคัญ คือ การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านระบบการศึกษาและการให้ความรู้</p>  |
|  |
| <b>06</b>  |
| การจัดหาทรัพยากร   |
| <p>-</p>   |
|  |
| <b>07</b>  |
| ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570   |
| <p>01 การวิจัยเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>02 การปรับหลักสูตรการศึกษา</p> <p>03 การวิจัยด้านจราจรของรถจักรยานยนต์สาธารณะ</p> <p>04 มีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและออกแบบโครงสร้างองค์กรที่เห็นบทบาทความรับผิดชอบที่ชัดเจน</p> |

| กรมการขนส่งทางบก  |
|---|
| <span></span>   |
|   |
| <b>01</b>   |
| หน้าที่ความรับผิดชอบ  |
| <p>มีหน้าที่ครอบคลุมด้านคนและรถเป็นสำคัญ โดยรับผิดชอบตั้งแต่การออกใบอนุญาตขับขี่ การกำหนดมาตรฐานยานพาหนะและอุปกรณ์ให้มีมาตรฐานความปลอดภัย และให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลบริการขนส่งเชิงพาณิชย์ให้มีมาตรฐานความปลอดภัย</p> |
|   |
| <b>02</b>   |
| ยุทธศาสตร์  |
| <p>-</p>  |

| <b>03</b>  |
|--|
| แผนงานและการดำเนินงาน  |
| <p>มีการกำหนดแผนการดำเนินงานเพื่อให้เกิดการพัฒนาต่อเนื่อง รวมถึงมีการประเมินผลของแผนงานทางด้านการกำกับความเร็วของรถขนส่งเชิงพาณิชย์ด้วยระบบ GPS ที่เชื่อมโยงถึงการลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้</p>   |
|  |
| <b>04</b>  |
| เป้าหมายและตัวชี้วัด   |
| <p>ติดตามเป้าหมายจากข้อมูลการทำงานของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป้าหมายดังกล่าว ได้แก่ คนมีใบขับขี่เพิ่มขึ้น และรถมีมาตรฐานดีขึ้น</p>   |
|  |
| <b>05</b>  |
| ความสำเร็จและความท้าทาย  |
| <p>-</p>   |
|  |
| <b>06</b>  |
| การจัดหาทรัพยากร   |
| <p>มีความแน่นอนของแหล่งทุนจากงบประมาณรัฐ และสามารถขอรับสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้</p>  |
|  |
| <b>07</b>  |
| ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570   |
| <p>01 กำหนดเป้าหมาย โดยมีเป้าหมายกลางที่ให้แต่ละหน่วยงานไปจัดทำแผนว่าสามารถดำเนินเป้าหมายใดได้บ้างมากกว่าร่วมรับเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต</p> <p>02 กำหนดภารกิจศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในแต่ละเรื่องเป็นแผนการทำงานร่วมกันทุกหน่วยงาน</p> <p>03 ออกแบบระบบงบประมาณให้เรียบง่ายในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 เน้นใช้งบประมาณต้นสังกัด และกำหนดกิจกรรมที่สามารถของงบประมาณเสริมได้ (เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ฯลฯ)</p> |

| กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย   |
|--|
| <span></span>  |
|  |
| <b>01</b>  |
| หน้าที่ความรับผิดชอบ   |
| <p>ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยเชิงโครงสร้าง การจัดการในภาวะฉุกเฉิน บูรณาการการแพทย์ รถฉุกเฉิน อาสาสมัคร และตำรวจ</p>  |
|  |
| <b>02</b>  |
| ยุทธศาสตร์   |
| <p>-</p>   |
|  |
| <b>03</b>  |
| แผนงานและการดำเนินงาน  |
| <p>ให้ความสำคัญกับพื้นที่ โดยการกระจายหน้าที่ให้แต่ละองค์กร โดยทำโครงการร่วมกับหลายหน่วยงาน และกำหนดตัวชี้วัดเพื่อติดตามการทำงาน อย่างไรก็ตาม ศักยภาพในการทำงานอย่างต่อเนื่องและการรายงานผลในแต่ละพื้นที่ รวมถึงข้อจำกัดด้านงบประมาณถือเป็นอุปสรรคที่สำคัญ</p> |
|  |
| <b>04</b>  |
| เป้าหมายและตัวชี้วัด   |
| <p>-</p>   |
|  |
| <b>05</b>  |
| ความสำเร็จและความท้าทาย  |
| <p>-</p>   |
|  |
| <b>06</b>  |
| การจัดหาทรัพยากร   |
| <p>ยังมีอุปสรรคในการของบประมาณจากรัฐเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบบูรณาการ</p>   |

|  |
|--|
| <div> <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> </div>   |
| <div> <div>01</div> <div>เน้นเชิงพื้นที่ (area-based)</div> </div> <div> <div>02</div> <div>เน้นระบบการจัดการข้อมูลที่แม่นยำ</div> </div> <div> <div>03</div> <div>สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่เด็กตั้งแต่วัยประถมปลาย</div> </div> <div> <div>04</div> <div>คณะกรรมการนโยบายมีส่วนพิจารณาและให้ความเห็นชอบระบบงบประมาณ</div> </div> |

| กรมทางหลวงชนบท   |
|--|
|  |
|  |
| <b>01</b>  |
| <b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>  |
| <div> <div> <div>สร้างและพัฒนาความปลอดภัย โดยหน่วยงานส่วนใหญ่ในองค์กรมีภาระงานที่ต้องรับผิดชอบด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะด้านการตรวจสอบความปลอดภัยที่ได้ร่วมมือกับสถาบันการศึกษา โดยรับผิดชอบตั้งแต่การสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้าง</div> </div> </div>   |
|  |
| <b>02</b>  |
| <b>ยุทธศาสตร์</b>  |
| <div> <div> <div>เน้นออกแบบกระบวนการทำงานของทุกหน่วยในองค์กรที่เน้นให้เกิดถนนปลอดภัย ตั้งแต่การออกแบบจนถึงการเปิดให้ใช้บริการ โดยคาดว่าจะบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564</div> </div> </div>  |
|  |
| <b>03</b>  |
| <b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>   |
| <div> <div> <div>แผนงานของทุกหน่วยงานสอดคล้องกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนทุกกระบวนการ และครอบคลุมถึงประเด็นจักรยานยนต์ เยาวชน และความเร็ว โดยร่วมมือกับสถานศึกษาและชุมชนในการกิจเพิ่มเติมจากงานหลักขององค์กร อีกทั้งยังมีการประเมินการทำงานภายในองค์กรด้านการอบรม และการดำเนินงานช่วงเทศกาลเพื่อติดตามความสำเร็จของงานอยู่เสมอ</div> </div> </div> |

|   |
|---|
| <div> <div>04</div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div> </div>  |
| <div> <div> <div>ทุกหน่วยงานมีเป้าหมายการทำงานทุกขั้นตอนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ซึ่งองค์กรคาดหวังจะบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ คือมาตรฐานคุณภาพถนน 5 ดาว โดยเน้นกำหนดการประเมินภายในองค์กร (ประเมินเอกลักษณ์กรมทางหลวงชนบท) ที่สามารถติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน โดยมีขั้นตอนการหาแนวทางปรับปรุงในกรณีไม่ผ่านเกณฑ์</div> </div> </div> |

|   |
|---|
| <div> <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> </div>   |
| <div> <div> <div>ความสำเร็จที่สำคัญ คือ สัดส่วนงบประมาณมากขึ้นเนื่องจากเมื่อทุกหน่วยงานเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย จึงมีความรับผิดชอบที่ชัดเจน รวมถึงมาตรการการแก้ไขความปลอดภัยหน้าโรงเรียนได้รับรางวัลระดับสากล (IRF) ในขณะที่ความท้าทายที่สำคัญ ได้แก่ การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับถนนแต่ละลำดับ การดูแลและควบคุม รวมถึงการมีศูนย์ข้อมูลงานด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศที่เชื่อถือได้</div> </div> </div> |
|   |
| <b>06</b>   |
| <b>การจัดหาทรัพยากร</b>   |
| <div> <div> <div>มีความแน่นอนของแหล่งทุนจากงบประมาณรัฐ</div> </div> </div>  |
|   |
| <b>07</b>   |
| <b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>   |
| <div> <div>01</div> <div>ระบบข้อมูลของประเทศ โดยควรแบ่งเฟสการทำงานที่แผนแม่บทต้องกำหนดเป้าหมายให้เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</div> </div> <div> <div>02</div> <div>เยาวชนมีความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักเรื่องความปลอดภัย</div> </div> <div> <div>03</div> <div>พัฒนามาตรฐานของถนนแต่ละประเภทเป็นมาตรฐานประเทศ โดยกระทรวงคมนาคมรับเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ</div> </div>                                  |

| กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข   |
|---|
|   |
|   |
| <b>01</b>   |
| <b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <div> <div> <div>ทำหน้าที่ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 คือ พัฒนาระบบข้อมูล ควบคู่กับการติดตามและประเมินผล โดยหน้าที่ประจำของหน่วยงานในฐานะเป็นผู้ถือกฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีส่วนส่งเสริมการทำงานภายใต้แผนแม่บทฯ รวมทั้งหน้าที่ขององค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการทำงานในระดับพื้นที่ที่มีรายละเอียดถึงระดับอำเภอและตำบล</div> </div> </div> |
|   |
| <b>02</b>   |
| <b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| <div> <div> <div>เน้นการป้องกันและควบคุมโรครวมถึงภัยสุขภาพของประชาชนให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนการทำงานในระดับพื้นที่</div> </div> </div>   |
|   |
| <b>03</b>   |
| <b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>  |
| <div> <div> <div>เน้นแผนงานที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์องค์กร ทั้งในการควบคุมแอลกอฮอล์และพัฒนาระบบข้อมูลในระดับจังหวัดเพื่อกำหนดเป้าหมายและวางแผนการทำงาน</div> </div> </div>   |
|   |
| <b>04</b>   |
| <b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| <div> <div>-</div> </div>   |

|   |
|---|
| <div> <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> </div>   |
| <div> <div> <div>มีความสำเร็จในการสร้างกระบวนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ ในขณะที่การประเมินผลด้วยตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตยังไม่สามารถทำได้ แม้ว่าจะเห็นผลสำเร็จในกระบวนการทำงาน โดยเหตุผลสำคัญคือการขาดข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงสาเหตุสำคัญที่นำไปสู่การวางนโยบายแก้ไข</div> </div> </div>   |
|   |
| <b>06</b>   |
| <b>การจัดหาทรัพยากร</b>   |
| <div> <div> <div>งบประมาณค่อนข้างจำกัดเมื่อเทียบกับภาระงาน โดยกรอบงานที่ยังไม่ชัดเจนที่จะเกิดเป็นหน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะได้ส่งผลต่อการขอรับงบประมาณ จึงยังต้องคาดหวังให้ท้องถิ่นสามารถใช้งบประมาณในการดำเนินงานเองได้ในบางกิจกรรม เช่น การตรวจแอลกอฮอล์</div> </div> </div>  |
|   |
| <b>07</b>   |
| <b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>   |
| <div> <div>01</div> <div>เน้นเรื่องจักรยานยนต์ โดยเฉพาะเรื่องการขับขี่</div> </div> <div> <div>02</div> <div>พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรให้มีความสมบูรณ์จนสามารถใช้วางแผนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น</div> </div> <div> <div>03</div> <div>การสร้างผู้เชี่ยวชาญระดับปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ คล้ายเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ประจำโรงงาน ที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวางแผนและแก้ปัญหาในระดับอำเภอได้</div> </div> |



# หน่วยงานส่วนสนับสนุน

## คณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

ผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนน เน้นด้านเยาวชน และจักรยานยนต์ที่มีความสูญเสียสูง โดยมุ่งดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องจนกว่าจะบรรลุเป้าหมายเหลือศูนย์

### 02 ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ยึด 12 เป้าหมายของ WHO เป็นหลักเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

-

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

-

### 06 การจัดหาทรัพยากร

-

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 สร้างความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยกำหนดให้เป้าหมายหลัก คือ ประชาชนปลอดภัย
- 02 การบริหารจัดการควรเป็นแบบ single command
- 03 มีกฎหมายแม่บท (master law)
- 04 เน้น enforcement เป็นหลัก
- 05 เปลี่ยน DNA ที่ระบบการศึกษา ให้เยาวชนมาช่วยกันคิดแก้ปัญหา

## มูลนิธิไทยโรดส์

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีบทบาทหลักในการประเมินผลทางนโยบาย

### 02 ยุทธศาสตร์

-

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

-

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

แม้จะเคยจัดทำรายงานการประเมินผล แต่ไม่แน่ใจว่าได้กลายเป็น policy dialogue หรือไม่

### 06 การจัดหาทรัพยากร

-

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การจัดสรรทุนวิจัยให้กับหน่วยงานที่หลากหลาย ให้มีนักวิจัยหน้าใหม่ มีประเด็นการวิจัยใหม่ที่มีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน
- 02 ความกล้าหาญของภาควิชาการในเสนอแนะทางนโยบายที่เหมาะสมตามหลักการ ซึ่งต้องออกแบบ ecosystem มารองรับ
- 03 ความโปร่งใสของระบบข้อมูลราชการ
- 04 การร่วมมือกับภาคประชาสังคม

## มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีบทบาทหลักในการวิจัยเพื่อเป็นส่วนร่วมของการกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และแผนแม่บทของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งร่วมกำหนดนโยบายในการเป็นอนุกรรมการด้านบริหารจัดการ ด้านยานพาหนะ และด้านข้อมูลและการติดตามและประเมินผล

### 02 ยุทธศาสตร์

-

|   |
|---|
| <div>03</div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div> <div></div> <div> <p>เน้นพัฒนางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นความเสี่ยงสำคัญ เช่น การยกระดับมาตรฐานจักรยานยนต์ โดยมีความตั้งใจจะขับเคลื่อนไปถึงเรื่องมาตรฐานใบขับขี่ และคนขับอย่างไรก็ตาม ความท้าทายสำคัญคือการผลักดันให้หน่วยงานระดับนโยบายเห็นภาพและกำหนดแนวทางที่ชัดเจน</p> </div>  |
| <div>04</div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div> <div>-</div>  |
| <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> <div>-</div>   |
| <div>06</div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div> <div>-</div>  |
| <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> <div> <p>01 กำหนดเป้าหมาย (ต้องท้าทาย แต่อยู่ในวิสัยที่จะทำได้) ที่มีทั้งเป้าหมายภาพรวมและเป้าหมายย่อยในแต่ละเสาหลักเพิ่มเติมจาก 12 เป้าหมายของ WHO ที่มีรายละเอียดชัดเจน โดยหน่วยงานประเมินศักยภาพตัวเองและร่วมกำหนดเป้าหมาย แทนการกำหนดเป้าหมายจากงานประจำ</p> <p>02 กระจายการกำหนดเป้าหมายสู่ท้องถิ่น</p> <p>03 พัฒนาระบบข้อมูลที่มากกว่าการเสียชีวิตให้ไปถึงการใช้ระบบ big data เพื่อการตัดสินใจทางนโยบาย</p> <p>04 ผลักดันโครงสร้างที่มีสถาบันวิชาการอิสระ เพื่อสนับสนุนนโยบายด้วยหลักวิชาการ</p> </div> |

|  |
|--|
| <div>วุฒิสภา – กรรมการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน</div> <div></div>  |
| <div>01</div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div> <div> <p>ทำหน้าที่วุฒิสภาเป็นหลัก</p> </div>   |
| <div>02</div> <div>ยุทธศาสตร์</div> <div> <p>แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นเรื่องปฏิรูปความปลอดภัยทางถนน</p> </div>  |
| <div>03</div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div> <div> <p>สร้างระบบบูรณาการเชื่อมโยงตั้งแต่ชุมชน ตำบล อำเภอ จังหวัด เป็นการตอบสนองนโยบายให้ทั่วถึง โดยเฉพาะด้านการบังคับใช้กฎหมายและการให้ความรู้ โดยมีการลงพื้นที่เพื่อติดตามการดำเนินงานทั่วประเทศ อีกทั้งยังมีแผนด้านอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เน้นด้านมาตรฐานยานพาหนะและทางสัญจรเฉพาะ</p> </div> |
| <div>04</div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div> <div>-</div>   |
| <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> <div>-</div>  |

|  |
|--|
| <div>06</div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div> <div>-</div>   |
| <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> <div> <p>01 การเชื่อมโยงและบูรณาการงาน</p> <p>02 สามารถทำให้เกิดขึ้นจริงและเป็นไปตามแผนอย่างต่อเนื่อง</p> <p>03 ทำศูนย์แจ้งเหตุฉุกเฉินให้เกิดขึ้นจริง สัมฤทธิ์ผล และทำศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ทรัพยากรเดิมที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลกันอยู่</p> </div> |

|   |
|---|
| <div>สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน</div> <div></div>  |
| <div>01</div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div> <div> <p>ให้ข้อเสนอแนะแก่หน่วยงาน พร้อมทั้งเป็น compliance และ performance audit ในการใช้งบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนและการก่อสร้างถนนให้กับทั้งหน่วยงานรัฐส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น</p> </div> |
| <div>02</div> <div>ยุทธศาสตร์</div> <div>-</div>  |
| <div>03</div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div> <div>-</div>   |

|  |
|--|
| <div>04</div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div> <div>-</div>   |
| <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> <div> <p>ความท้าทายสำคัญ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>รูปแบบการเดินทางบนถนนที่ต้องกำหนดกลไกกำกับดูแลให้ครอบคลุม มีประสิทธิภาพ</li> <li>การบังคับใช้กฎหมายที่เกิดขึ้นได้จริง บังคับให้คนกลัวและเปลี่ยนพฤติกรรมได้จริง</li> <li>การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul> </div> |
| <div>06</div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div> <div>-</div>   |
| <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> <div> <p>01 เน้นความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการ</p> <p>02 ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนด้านการเดินทาง</p> <p>03 ความเสมอภาคของผู้ใช้ถนนทุกคน ทุกพื้นที่ ที่สามารถมีถนนได้เหมือนกัน โดยหากกลไกทางการเงินและภาษีเข้ามาสนับสนุน</p> </div>                      |

## สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

สนับสนุนการสร้างเสริมเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ในฐานะหนึ่งในการสนับสนุนสุขภาพ โดยดูช่องว่างที่จะทำให้ความปลอดภัยทางถนนสูงขึ้น ซึ่งต้องมีการทำงานร่วมกันระหว่างพันธมิตรด้านวิชาการและการสื่อสารการตลาด โดยเฉพาะการสื่อสารการตลาดมีภาคเอกชนเข้าร่วมด้วย (โตโยต้า ปตท.) รวมถึงมีกองทุนอื่นๆ มาร่วมด้วย (กองทุนสื่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มีส่วนในการกำหนดแผน สสส. โดยเฉพาะเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิต อย่างไรก็ตาม สสส. ยังไม่สามารถขับเคลื่อนระดับนโยบายมหภาค เช่น ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนบุคคล ได้มากเท่าใดนัก ทำได้เพียงการขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีส่วนในการกำหนดกลไกในระดับพื้นที่ให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

แผนงานที่ผ่านมามุ่งเน้นการสนับสนุนงานวิชาการ เครือข่ายการทำงาน การพัฒนาระบบฐานข้อมูล และการสื่อสารสังคมในภาพรวม แต่ยังไม่สามารถผลักดันนโยบายในระดับมหภาคได้เร็วพอ เนื่องจากโครงสร้างงบประมาณขององค์กรที่เกี่ยวข้องยังไม่เปลี่ยน กลไกบูรณาการยังไม่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติในแต่ละ sector ส่วนการสื่อสารยังไม่สามารถสร้างภาพจำที่ดีของงาน Road safety ต่อสังคม

**04**  
**เป้าหมายและตัวชี้วัด**

กำหนดเป้าหมายสุดท้ายคือ จำนวนการเสียชีวิตแต่ยังไม่เข้มข้นพอ โดยเฉพาะในระดับจังหวัดหรืออำเภอ ซึ่งต้องพิจารณาตามความเสี่ยงที่ต่างกัน ควรมีการกำหนดเป้าหมายการทำงานตามเสาหลัก โดยเฉพาะในมาตรการที่เห็นว่ามีผลสำคัญ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพด้านข้อมูลให้ดีขึ้น

**05**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

ความสำเร็จคือ การพัฒนาระบบต่างๆ สำหรับการทำงานให้ดีขึ้น แต่ความท้าทายสำคัญ ได้แก่ การผลักดันนโยบายในระดับประเทศ การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีในการลดภาระของระบบสาธารณสุข และการแก้ปัญหาในระดับโครงสร้างและเชิงระบบ

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

แม้จะมีเงินงบประมาณขององค์กร แต่เห็นว่าเป็นงานในส่วนสนับสนุน ซึ่งถ้าเป็นไปได้ควรเพิ่มงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

แผนใหม่ควรคิดนอกกรอบให้สามารถสร้าง setting ในเชิงองค์กรระดับมหภาคที่จะขยายผลของแผนได้

## สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.)

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

มีหน้าที่พัฒนาระบบราชการทุกระดับ ยกเว้นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้บริการประชาชนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ราชการ ทำให้ต้องประเมินผลหน่วยงานราชการ โดยหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามแผนชาติจะถูกประเมินผ่าน KPI แผนของหน่วยงาน และแผนบูรณาการ

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

กำหนด KPI แผนของหน่วยงานราชการ และแผนบูรณาการ ตามยุทธศาสตร์ของหน่วยงานราชการ ที่สอดคล้องกับแผนชาติด้านความปลอดภัยทางถนน

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

มีการกำหนด joint KPI ด้านความปลอดภัยทางถนนตาม value chain ของการดำเนินแผนงานและประเมินผลทุกปี ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบความคืบหน้าในการทำงานและอุปสรรคต่อความสำเร็จ ซึ่งมีโอกาสปรับปรุงจนบรรลุเป้าหมายได้ในอนาคต

**04**  
**เป้าหมายและตัวชี้วัด**

ติดตามความคืบหน้าแผนงานของหน่วยงานราชการตาม joint KPI ทุกปี โดยหากไม่เป็นไปตามเป้า หน่วยงานที่ถูกประเมินจะต้องรายงานปัญหาและอุปสรรค

**05**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

ความท้าทายสำคัญ คือ KPI จะไม่สามารถกำกับหน่วยงานภายใต้บางกระทรวงที่ไม่ได้ให้ priority กับงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้ เนื่องจากการกำหนด KPI ของ กพร. จะเน้นตัวเป้าหมายเป็นหลัก โดยตอบโจทย์แผนชาติ ตอบสนองประชาชน ตามลำดับ ในขณะที่ด้านอื่นๆ ควรต้องมีกลไกเพื่อกำหนดตัวชี้วัดแยก แล้วนำมาหารือด้านการติดตามกับ กพร. อีกที จึงควรดึง กพร. เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาแผนแม่บท

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

-

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

01 ในการกำหนดแผนควรกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน และกำหนด value chain ที่จะไปถึงเป้าหมายดังกล่าว เพื่อให้แต่ละหน่วยงานเห็นภาพเดียวกัน ส่วนในระดับพื้นที่ควรมีกลไกภาคประชาชนและเอกชน อีกทั้งควรกำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน มีระบบติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

02 อาจเพิ่มการกำหนดตัวชี้วัดระดับจังหวัดได้ โดยเน้นที่จังหวัดที่มีความสูญเสียสูง

03 ทำให้ผลประเมินขององค์กรเชื่อมกับผลประเมินของหัวหน้าส่วนราชการ



| ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน   |
|--|
|  |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ทำหน้าที่ผลักดันนโยบายและการนำนโยบายไปใช้ทั้งขาขึ้นและขาลงผ่านการสร้างพันธมิตรและความร่วมมือในระดับพื้นที่เพื่อจัดทำชุดความรู้มาใช้ประกอบการดำเนินงานให้บรรลุผล</li> <li>อย่างไรก็ตาม การผลักดันนโยบายในระดับพื้นที่ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพขององค์กรบังคับบัญชาส่วนภูมิภาคในระดับจังหวัด</li></ul> |
|  |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| <p>มียุทธศาสตร์ของหน่วยงาน โดยในช่วงแผนปัจจุบันเน้นที่การจัดการในระดับพื้นที่ ซึ่งมีส่วนช่วยกำหนดการดำเนินงานให้หน่วยงานในระดับพื้นที่ผ่านชุดความรู้ โดยให้ตำบลเป็นหน่วยปฏิบัติและอำเภอเป็นจุดจัดการ</p>   |
|  |
| <b>03</b><br><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>  |
| <p>แผนการทำงานเน้นการสร้างระบบ accountability ในการผลักดันนโยบายตามที่กำหนดในแผน ทั้งการจัดการในระดับพื้นที่ตามยุทธศาสตร์สำคัญของหน่วยงาน และการดำเนินงานในประเด็น cross cutting</p>   |
|  |
| <b>04</b><br><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| <p>กำหนดเป้าหมายของแผนงานคือ การสร้างชุดความรู้และเครื่องมือให้ฝังอยู่ในระบบโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับของประเทศ และมีระบบการประเมินผลของแผนงานที่ทำ</p>  |

|   |
|---|
| <b>05</b><br><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>   |
| <p>ความสำเร็จในการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายของแต่ละคณะอนุกรรมการต่างๆ ในขณะที่ความท้าทายที่สำคัญด้านการผลักดันชุดความรู้คือ ข้อจำกัดของโครงสร้างองค์กรในปัจจุบันที่มีทิศทางการต่างกัน โดยเฉพาะในด้านการจัดทำตัวชี้วัดที่สามารถนำมาประเมินผลการดำเนินงานได้ ตลอดจนความจำกัดของงานวิชาการที่มีส่วนช่วยสนับสนุนการผลักดันทางนโยบาย</p>                        |
|   |
| <b>06</b><br><b>การจัดหาทรัพยากร</b>  |
| -   |
|   |
| <b>07</b><br><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>ควรตั้งเป้าเพื่อแก้ปัญหาที่ยังเป็นช่องว่างให้ครบ ออกแบบโครงสร้างครอบคลุมส่วนสนับสนุน ตลอดจนเน้นการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลให้เกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ประกอบกับต้องมีการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ดีควบคู่กันไป โดยประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ โครงสร้างการเดินทางที่ครอบคลุมทุกปัจจัย ระบบขนส่งพื้นฐาน และการยกระดับการเรียนรู้ให้กับประชาชน</p> |

| หน่วยงานส่วนภูมิภาค   |
|---|
|   |
| <b>จังหวัดสงขลา</b>   |
|   |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>  |
| <p>ผสานความร่วมมือในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง NGO และภาควิชาการ ในระดับพื้นที่ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ โดยมีองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) เป็นศูนย์สั่งการรับแจ้งเหตุฉุกเฉินและสนับสนุนเครื่องมือให้กับท้องถิ่น</p> |
|   |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>  |
| <p>เน้นดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 และ 4</p>   |
|   |
| <b>03</b><br><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>   |
| <p>ดำเนินงานตามแผนของจังหวัด โดยมีภาคีร่วมดำเนินงาน เช่น ภาควิชาการ</p>   |
|   |
| <b>04</b><br><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>  |
| <p>กำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตในระดับจังหวัด</p>   |
|   |
| <b>05</b><br><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>   |
| <p>ความสำเร็จ คือ ระดับจังหวัดรับรู้ปัญหาของทั้งพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ และมีการสั่งการโดยตรงไปยังอำเภอ แต่ยังคงมีความท้าทาย คือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและผู้ขับขี่ที่เป็นเยาวชน</p>    |

|   |
|---|
| <b>06</b><br><b>การจัดหาทรัพยากร</b>  |
| <p>เพียงพอทั้งบุคลากร งบประมาณ และเครื่องมือหรืออุปกรณ์</p>   |
|   |
| <b>07</b><br><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>01 มาตรการในการจัดการความเร็วในเขตชุมชนกับเขตเมือง<br/>02 การจัดทำเลนจักรยานยนต์<br/>03 พัฒนาและน่านวัตกรรมมาใช้งานในการป้องกันอุบัติเหตุ<br/>04 มีกิจกรรมที่ตรงกลุ่มเป้าหมาย เช่น กลุ่มผู้สูงอายุในจังหวัดสงขลาที่เพิ่มขึ้น<br/>05 ส่งเสริมการดำเนินการตำบลปลอดภัยของท้องถิ่น<br/>06 แนวทางในการจำกัดการใช้รถจักรยานยนต์<br/>07 การมีหลักสูตรการเอาตัวรอดบนท้องถนน<br/>08 กลไกการประสานงานระหว่างพื้นที่ และการใช้เทคโนโลยีในการป้องกันอุบัติเหตุ</p> |
|   |
| <b>จังหวัดสุรินทร์</b>  |
|   |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>  |
| -   |
|   |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>  |
| -   |

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

มีแผนการทำงานครอบคลุมทั้งเรื่อง คนและถนน โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมาย การจำกัดความเร็ว การให้ความรู้ การปรับปรุงจุดเสี่ยง และการแพทย์ฉุกเฉิน โดยทุกหน่วยงานร่วมกันดำเนินงานและมีกลยุทธ์ RTI team ช่วยขับเคลื่อนในพื้นที่

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

มีเป้าหมายระดับจังหวัดที่กำหนดการลดจำนวนการเสียชีวิตลง 5% ต่อปี และมีเป้าหมายเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

งบประมาณของจังหวัดไม่มีความต่อเนื่องในบางช่วง และยังไม่ประสบความสำเร็จในการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการสอบใบขับขี่ ตลอดจนปัญหาการสื่อสารลงมาสู่ระดับพื้นที่ของแผนแม่บท ทำให้หน่วยงานในพื้นที่ไม่รู้ว่แผนงานที่ดำเนินการอยู่นั้นสอดคล้องกับแผนแม่บทหรือไม่

06  
การจัดหาทรัพยากร

งบประมาณไม่มีความต่อเนื่องทำให้ต้องอาศัยงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ส่งเสริมการป้องกันอย่างยั่งยืน
- 02 การมีส่วนร่วมของชุมชน โดยราชการช่วยสนับสนุนและเป็นแกนในการผลักดันนโยบาย
- 03 อยากรให้ตำรวจและขนส่งเชื่อมข้อมูลกันได้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ

- 04 ผู้บริหารในระดับนโยบายเห็นความสำคัญและกำหนดยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน แผนครอบคลุมทั้งในแนวราบและแนวดิ่ง
- 05 มีระบบกำกับติดตามและการประเมินผลจากการดำเนินงานนอกจากการลดจำนวนคนตายอย่างเดียว

จังหวัดอุบลราชธานี

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

การขับเคลื่อนตามแนวทาง 5 เสาหลัก ที่ให้ความสำคัญตั้งแต่จังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น มีการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เน้นความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการองค์กรที่ขับเคลื่อนโดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) และภาคเอกชนโดยแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นผู้จัดทำงบประมาณ รวมถึงมีทีมพี่เลี้ยงและทีมวิชาการเขตที่เชื่อมโยงการสนับสนุนในระดับกลไกไปยังระดับอำเภอ

02  
ยุทธศาสตร์

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นผู้ขับเคลื่อนการทำงานให้เป็นไปตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ผ่านยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้านและการจัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในภาพรวมของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

มีแผนการทำงานร่วมกันสำหรับแต่ละหน่วยงานในประเด็นความเสี่ยงของจังหวัด โดยมีระบบกลไกที่เข้มแข็งและครอบคลุมทุกระดับ มีการประสานงานที่ดี มีภาคีเครือข่ายแต่ละหน่วยงานขับเคลื่อนตามภารกิจ สามารถดำเนินงานได้เอง ทีมงานเข้มแข็ง มีข้อมูลที่เป็นไปในทางเดียวกัน

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

ด้านการกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ให้นโยบาย และแต่ละอำเภอเป็นผู้ดำเนินการ โดยจะมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ตำรวจมีการกำหนดเป้าหมายทั้งการจับกุม 10 ข้อหาจราจร และจำนวนอุบัติเหตุและการเสียชีวิตที่ลดลง

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

แม้จะมีข้อได้เปรียบในการเป็นจังหวัดปลายทางและคนที่เดินทางในอุบลราชธานีส่วนใหญ่คือคนในพื้นที่ แต่ความเจริญของพื้นที่ที่ทำให้มีผู้ใช้รถใช้ถนนมากขึ้นส่งผลต่อความท้าทายในการกำกับพฤติกรรมการขับขี่

06  
การจัดหาทรัพยากร

มีอุปสรรคด้านงบประมาณ บุคลากร และเครื่องมือ อีกทั้งการบริหารส่วนจังหวัดที่เป็นผู้ขับเคลื่อนศูนย์สั่งการและประสานงานให้ท้องถิ่นกลับมีปัญหาด้านงบประมาณของท้องถิ่นกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพื่อรับรู้ความเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของคน เช่น Smart city ฯลฯ
- 02 เน้นกลุ่มวัยรุ่น โดยให้มีการปลูกฝังทักษะและวินัยการขับขี่
- 03 มีนโยบายการให้ความรู้เป็นประจำอย่างต่อเนื่องแก่เด็กและเยาวชนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 04 ความต่อเนื่องของการประสานงานและกำกับดูแลการเชื่อมต่อของจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น
- 05 สนับสนุนการทำงานร่วมกัน
- 06 ควรมีการเชื่อมต่อภาคีประชาสังคมกับกลไกรัฐ

จังหวัดศรีสะเกษ

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

พัฒนาและขับเคลื่อนกลไกในระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล ผ่านการประสานงานและประชุมทุกเดือนในทุกระดับเพื่อหาหรือปัญหาการทำงาน รายงานข้อมูล และติดตามสถานการณ์

02  
ยุทธศาสตร์

จังหวัดจะให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในหน้าที่นั้นๆ ดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 โดยทุกหน่วยงานดำเนินงานสนับสนุนแผนแม่บทฯ

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

แต่ละหน่วยงานดำเนินการตามหน้าที่ของตัวเอง แต่มีการติดตามเป้าหมายการทำงานทุกเดือนผ่านการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดที่มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน โดยแผนงานด้านความเร็วมีการติดตามและประเมินผลด้วยข้อมูล

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นหน่วยงานที่มีระบบข้อมูลในการติดตามความคืบหน้าของการดำเนินงานที่สามารถวางแผนการดำเนินงานเมื่องานไม่คืบหน้าได้



05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จสำคัญที่ผ่านมา คือ การมีผู้บังคับบัญชาที่ให้ความสำคัญเป็นวาระจังหวัด และภาคีมีความเข้มแข็ง โดยเฉพาะภาควิชาการ เช่น มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ และภาคประชาสังคม ส่วนความท้าทายที่สำคัญ คือ การสร้างความเข้มแข็งในระดับชุมชน การบรรลุเป้าหมายจังหวัด และการขับเคลื่อนในระดับท้องถิ่น



06  
การจัดหาทรัพยากร

งบประมาณในการทำงานในระดับจังหวัดเป็นการใช้งบประมาณตามหน่วยงานต้นสังกัด ซึ่งมีข้อจำกัดที่แตกต่างกันไปในแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ หน่วยงานที่มีการกักเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก เช่น กรมการขนส่งทางบก จะพบปัญหาข้อจำกัดด้านจำนวนคน

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การสร้างความร่วมมือและกลไกในระดับท้องถิ่น และชุมชน
- 02 การประสานงานและการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน
- 03 การสร้างความตระหนักรู้ โดยเฉพาะในด้านการศึกษา
- 04 กำหนดให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นวาระสำคัญของจังหวัด โดยมีการประชาสัมพันธ์และการสื่อสารให้ประชาชนทราบ

จังหวัดนครสวรรค์

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีแผนในการทำงานเชิงบูรณาการร่วมกันและพยายามขับเคลื่อนสู่ท้องถิ่น โดยเฉพาะการสอบสวนจุดเกิดเหตุและวิเคราะห์ความเสี่ยงร่วมกัน

02  
ยุทธศาสตร์

มีการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่อำเภอและมีการพัฒนาศักยภาพความปลอดภัยในถนนระดับอำเภอ ทั้งนี้ยุทธศาสตร์ที่เน้น คือ การวิเคราะห์จุดเสี่ยงในเสาที่ 5 ร่วมกับหน่วยการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) และ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) โดยใช้เทคโนโลยี

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

มีแผนงานตามยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ของกระทรวง ส่วนแผนที่เกี่ยวข้องกับประเด็น cross cutting จะเน้นที่การให้ความรู้แก่เยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ โดยอยู่ในระหว่างการประเมินผลของโครงการนำร่อง

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ คือ มีผลงานเชิงประจักษ์ที่เห็นได้ ในบางอำเภอที่มีการร่วมมือระดับท้องถิ่น ในขณะที่อุปสรรค คือ การให้ความสำคัญที่ต่างกันในแต่ละอำเภอ เนื่องจากมีการเปลี่ยนผู้บริหารและมีภาระงานประจำมากจึงมีข้อจำกัดด้านเวลา

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การบังคับใช้กฎหมาย สนับสนุนการศึกษาภาคบังคับ สนับสนุนให้พลเมืองมีส่วนร่วม และการใช้เทคโนโลยี
- 02 ทักษะการขับอย่างปลอดภัย โดยเน้นในกลุ่มเด็ก
- 03 ยกระดับมาตรฐานของถนนและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นรูปธรรม
- 04 กำหนดเป้าหมายและประเมินผลการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ เน้นที่กระบวนการทำงานควบคู่กับการติดตามผลของนโยบาย
- 05 สนับสนุนหน่วยงานนโยบายให้ทำงานร่วมกันแบบต่อจิ๊กซอว์
- 06 บริษัทยานยนต์ควรมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาทางถนนมากขึ้น



# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่

02

## ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

### สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง (นอ.)

#### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุง/บูรณะ ติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยทางถนน
- พัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุของหน่วยงาน คือ ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS)
- สนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย เช่น เน้นพฤติกรรมการใช้รถใน Work zone ฯลฯ
- ทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย

#### 02 ยุทธศาสตร์

หน่วยงานมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับทุกยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ที่ 3

#### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- การพัฒนาระบบ HAIMS ที่ดีขึ้น
- การขับเคลื่อนเรื่องจุดเสี่ยง (Black spot: BS) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit: RSA) การประเมินมาตรฐานถนนปลอดภัย (International Road Assessment Programme: iRAP) และมาตรการความปลอดภัยทางถนนหน้าโรงเรียน สะพานลอด/ทางลอด
- การจัดทำแผนที่มีลักษณะบูรณาการ ได้แก่ แผนงานป้องกันอันตรายข้างทาง ที่ได้รับงบประมาณเพิ่มเป็น 700-800 ล้านบาทต่อปี การจัดการจุดกลับรถโดยสะพานบกและทางลอด และการปรับการจัดลำดับชั้นของทางหลวง (road hierarchy) แต่ละสาย
- การจัดทำตัวชี้วัดเพิ่ม คือ ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ทางด้านต้นทุนทางเวลาและต้นทุนอุบัติเหตุ (time and accident cost) นอกเหนือจากจำนวนและอัตราการเกิดอุบัติเหตุ

- การจัดการรูปแบบทางโดยเน้นที่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม เช่น การจัดรูปแบบทางเท้า สะพานคนเดินข้าม ทางลอด การปรับภูมิทัศน์ ฯลฯ
- การจัดการความเร็ว โดยคิดถึงรถหลายประเภท มีทั้งการเพิ่มความเร็วในบางช่องจราจร และการลดความเร็วในชุมชน

#### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

ปัจจุบันหน่วยงานกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ โดยมีแนวคิดที่จะกำหนด severity index เพิ่มเติม ซึ่งปัจจุบันมีการติดตามการดำเนินงานด้วยการจัดทำรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตรายเดือน

#### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

- ความสำเร็จของหน่วยงาน คือ การจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุ HAIMS และการปรับแนวคิดที่ให้ความสำคัญในด้าน RSA และ iRAP มากขึ้น แม้จะยังมีความท้าทายด้านการบริหารจัดการในทางปฏิบัติ
- ความท้าทายที่สำคัญ คือ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจักรยานยนต์ การใช้ความเร็ว และอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชน รวมถึงการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์มือถือ

#### 06 การจัดหาทรัพยากร

ไม่ได้มีอุปสรรคด้านทรัพยากรทางการเงินในการดำเนินงาน แต่มีอุปสรรคด้านทักษะของบุคลากรและจำนวนบุคลากรด้านวิศวกรและช่างเทคนิคที่ไม่เพียงพอต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะเหล่านี้ต้องไปรับผิดชอบงานด้านอื่น เช่น งานธุรการ การจัดการเรื่องร้องเรียน ฯลฯ

|  |
|--|
| <p><b>07</b></p> <p><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b></p>  |
| <p>01 การขับเคลื่อนงานที่สนับสนุนการขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport: NMT) ของกรมทางหลวง</p> <p>02 การเชื่อมโยง NMT กับการขนส่งสาธารณะ</p> <p>03 การเพิ่มตัวชี้วัดจากจำนวนผู้เสียชีวิต ที่เชื่อมโยงกับงบประมาณ</p> |

|  |
|--|
| <p><b>สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวงชนบท (กช.)</b></p>  |
| <p><b>01</b></p> <p><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b></p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงชนบท รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างถนน สะพาน เส้นทางลัด-ทางเลี้ยว เป็นต้น</li> <li>วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท</li> <li>ดำเนินการจัดทำมาตรฐานและข้อกำหนดทางหลวงชนบท ตลอดจนกำกับและตรวจสอบเพื่อให้มีการดำเนินการตามเกณฑ์มาตรฐานและข้อกำหนด</li> <li>ดำเนินการฝึกอบรมและจัดทำคู่มือ ตลอดจนให้คำปรึกษา แนะนำเกี่ยวกับวิศวกรรมงานทางแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฯลฯ</li> <li>ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกประเทศ โดยมีการร่วมมือภายในประเทศที่ครอบคลุมยิ่งขึ้นในปัจจุบัน ทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพฐานข้อมูลร่วมกับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยงานตำรวจ การฝึกอบรมเยาวชนร่วมกับโรงเรียน และให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นผ่านทางสำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น</li> </ul> |

|   |
|---|
| <p><b>02</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์</b></p>   |
| <p>ยุทธศาสตร์ที่ 1 ของหน่วยงานในด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นการพัฒนาโครงข่ายชนบทเข้าสู่พื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึงและใช้งานอย่างปลอดภัย พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนทางหลวงท้องถิ่นเพื่อความมั่นคงของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บททั้งในส่วนการบริหารจัดการระบบข้อมูลอุบัติเหตุ การเสริมสร้างวัฒนธรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน ถนนปลอดภัย 4.0 และพระราชรัฐเพื่อถนนปลอดภัย โดยการร่วมมือกับประชาชนและองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น</p> |

|   |
|---|
| <p><b>03</b></p> <p><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b></p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินการตาม 7 แผนงาน ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน (ก) ขยายสะพานแคบ (ข) ขยายไหล่ทาง (ค) ปรับลักษณะทางเรขาคณิตของทาง (ง) ปรับไฟฟ้า/สี่สะท้อนแสงเมื่อเข้าสู่ทางแยก (จ) ปรับปรุงจุดเสี่ยง (ฉ) ปรับปรุงย่านชุมชน และ (ช) ปรับปรุงทางแยกและจุดต่อเชื่อม</li> <li>การปรับปรุงความปลอดภัยหน้าโรงเรียนประมาณ 500 แห่งทั่วประเทศ ด้วยรูปแบบที่ชัดเจนเป็นที่ประจักษ์ ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุหน้าโรงเรียนมีน้อยมาก</li> <li>การจัดทำโครงการนำร่องด้านจักรยานยนต์ เช่น เพิ่มช่องทางจอดรถที่ทางแยก ขยายช่องทางจราจรให้กว้างขึ้นในอุโมงค์ทางลอด</li> <li>โครงการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนกับเยาวชน</li> </ul> |

|   |
|---|
| <p><b>04</b></p> <p><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b></p>   |
| <p>หน่วยงานมีการประเมินกระบวนการทำงานด้านการแก้ไขจุดเสี่ยง แต่ยังไม่ได้ทำครบทุกจุดที่มีการแก้ไข โดยมีการเปรียบเทียบกับสถิติอุบัติเหตุระหว่างก่อนและหลังการแก้ไข นอกจากนี้ หน่วยงานยังได้เริ่มประเมินความคุ้มค่าในการดำเนินการมาตรการ ทั้งในเชิงปริมาณ (quantitative) และประเมินในเชิงความเห็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบ (subjective) เช่น ความพึงพอใจ การตัดขาดชุมชน วิถีชีวิต เป็นต้น ทางด้านเป้าหมายภาพรวมของหน่วยงานมีการกำหนดเป้าหมายให้อัตราการตายต่อแสนประชากรลดลง โดยทบทวนความก้าวหน้าของการดำเนินงานด้วยตัวชี้วัดอัตราการตายต่อแสนประชากรเป็นประจำ</p> |

|  |
|--|
| <p><b>05</b></p> <p><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b></p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ความสำเร็จ ได้แก่ การดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนนหน้าโรงเรียน และผลผลิตจากการดำเนินงานตาม 7 แผนงาน</li> <li>ความท้าทาย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>การลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เป็นศูนย์ต้องอาศัยปัจจัยคนและการใช้ความเร็วซึ่งเสมือนเป็นต้นน้ำของอุบัติเหตุ แต่อยู่นอกการควบคุมของหน่วยงานทาง</li> <li>การนำเทคโนโลยีและหรือระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) มาใช้ในงานทาง</li> <li>การวิจัย/การประยุกต์ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยใหม่ๆ กับบริบทของประเทศไทย เช่น (1) การใช้สี cold plastic แทนสี Thermoplastic (2) ผิวทางหรือเส้นจราจรที่สะท้อนแสงได้ดีกว่าเมื่อฝนตก (3) เสาล้มลุก เสाप้ายคอนกรีต ที่ชนแล้วล้มง่ายคนจะได้บาดเจ็บน้อยลง และ (4) rubber fender &amp; barrier ที่สามารถดูดซับแรงชนและผลักให้รถเบนกลับเข้าในเลน</li> </ul> </li> </ul> |

|  |
|--|
| <p><b>06</b></p> <p><b>การจัดหาทรัพยากร</b></p>  |
| <p>การสนับสนุนงบประมาณควรเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับภาระงานหรือจุดที่ต้องแก้ไขตาม 7 แผนงาน อีกทั้งจำนวนบุคลากรด้านวิศวกรและช่างในสำนักอำนวยการความปลอดภัยยังมีค่อนข้างน้อย และยังต้องพัฒนาด้านทักษะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะทักษะภาคสนามของการทำงานด้าน RSA</p> |

|   |
|---|
| <p><b>07</b></p> <p><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b></p>   |
| <p>01 ลดการตายและการบาดเจ็บรุนแรงด้วยมาตรการที่เกี่ยวข้องคนและการบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) ก่อน โดยมีมาตรการด้านถนนปลอดภัยเป็นส่วนสนับสนุนภายใต้หลักการ forgiving highway (เช่น การติดตั้ง fender และ barrier ฯลฯ)</p> <p>02 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพิ่มเติมให้เหมาะกับบริบทประเทศไทย สำหรับการทำให้ forgiving highway หรือการติดตั้งอุปกรณ์ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ</p> |

|  |
|--|
| <p><b>ฝ่ายการบำรุงรักษาทางและสะพานกรมทางหลวงชนบท</b></p>   |
| <p><b>01</b></p> <p><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b></p>  |
| <p>ทุกระดับของหน่วยงานได้รับการปลูกฝังแนวคิดเรื่องความปลอดภัยทางถนนในบุคลากร ทำให้ทุกหน่วยงานภายในทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ให้ความสำคัญตั้งแต่การวางแผน สำรวจออกแบบ ก่อสร้าง ทั้งระหว่างการก่อสร้างและก่อนเปิดใช้งาน ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย และการซ่อมบำรุงรักษา นอกจากนี้ สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นซึ่งเป็นหน่วยงานภายใน มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีอำนาจในการจัดทำแผนแม่บทและกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น ส่งเสริมและพัฒนามาตรฐานทางหลวงท้องถิ่น กำกับดูแลด้านวิชาการเกี่ยวกับงานทางหลวงท้องถิ่น ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย</p> |

02  
ยุทธศาสตร์

เพื่อให้สอดคล้องการวิธิตั้งงบประมาณของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และสำนักงานประมาณที่เน้นการตั้งงบประมาณในเชิงการบูรณาการ หน่วยงานจึงตั้งงบประมาณในแผนงานต่างๆ ได้แก่

- แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- แผนงานบูรณาการการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาจังหวัดชายแดนภาคใต้
- แผนงานบูรณาการการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว
- แผนงานบูรณาการการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค
- แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แบ่งเป็นโครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และโครงการอำนวยความสะดวกปลอดภัยสนับสนุน ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- แผนงานบูรณาการการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก



ทั้งนี้ กิจกรรมด้านถนนปลอดภัยได้รวมอยู่ในแต่ละแผนงาน เช่น ถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวอาจไม่เน้นใช้ความเร็ว แต่มาตรฐานทางเป็นถนนที่แคบกว่า มีรถหลากหลายประเภท เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน เป็นต้น

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- ดำเนินการหาจุดหรือบริเวณอันตรายในโครงข่ายทางหลวงชนบท โดยใช้การค้นหาจากฐานข้อมูลกรมทางหลวงชนบทผสมกับการตรวจสอบ (road inspection) และ RSA โดยใช้ auditor ที่เป็นบุคลากรของกรมทางหลวงชนบท อย่างไรก็ตาม หน่วยงานยังไม่ได้นำ star rating มาใช้ เนื่องจากทางส่วนใหญ่ที่กรมทางหลวงชนบทดูแลไม่ได้มีการเวนคืนที่ดิน แนวเส้นทางอาจจะคดเคี้ยว หักศอก หรือแคบ และมีเขตทางเป็นไปตามที่ประชาชนบริจาคให้ อาจไม่เหมาะที่จะใช้ iRAP ได้โดยตรง จึงจำเป็นต้องพิจารณาหาวิธีให้ star rating ที่เหมาะกับบริบทดังกล่าว
- เข้าร่วมกับภาคีในพื้นที่เพื่อดำเนินการอบรมให้ความรู้แก่นักเรียนและทำสื่อการเรียนสนับสนุน
- ดำเนินการจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม. หน้าโรงเรียน และมีความพยายามที่จะกำหนดมาตรฐานทางที่เหมาะสมกับพื้นที่เขตเมืองและย่านชุมชน

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- ความสำเร็จ ได้แก่ ความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้วงเวียนและ optical speed bar (OSB) เพื่อเป็น traffic calming ของทางหลวงชนบทและทางหลวงท้องถิ่น
- ความท้าทาย ได้แก่
  - การแก้ไขปัญหาจักรยานยนต์ยังไม่มีวิธีการที่ชัดเจนที่จะนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยต้องมีการวางแผนแบ่งความกว้างของช่องจราจรใหม่ ให้รถยนต์และจักรยานยนต์เดินทางร่วมกันได้อย่างปลอดภัย
  - การจัดการถนนและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมกับความเร็ว 120 กม./ชม. ทำได้ยากและมีค่าใช้จ่ายสูง

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของถนนทุกระดับในประเทศไทย
- 02 พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ครอบคลุม โปร่งใส เหมาะแก่การนำมาใช้ในการดำเนินงานให้สำเร็จเป็นรูปธรรม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานทำหน้าที่สร้างและดำเนินงานทางพิเศษที่จะดึงดูดการจราจรส่วนหนึ่งออกจากทางที่ระดับพื้นทั่วไป เป็นการช่วยลดปริมาณการจราจรใน กทม. และปริมณฑล ซึ่งจะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุลง

02  
ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ไม่ได้ระบุหน้าที่ของหน่วยงาน แต่ยุทธศาสตร์ของหน่วยงานในการขยายโครงข่ายและให้บริการทางพิเศษอย่างยั่งยืน มีความสอดคล้องกับความปลอดภัยทางถนน และสอดคล้องกับแผนแม่บทฯ

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- ติดตั้งและดำเนินการอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางบนทางพิเศษ ทั้งหมด 8 เส้นทาง ความยาวรวม 224.6 กม. เช่น เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณ อุปกรณ์ป้องกันการชน guardrail และ crash cushion การใช้กล้องวงจรปิด CCTV ติดตามและตรวจการกระทำผิด โดยเฉพาะการตรวจจับความเร็วที่เกินกำหนด และส่งภาพให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ
- วางแผนจัดการกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (incidence management) และการกู้ภัย



04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

หน่วยงานมีการประเมินการดำเนินงานโดยการเก็บข้อมูล และเปรียบเทียบกับ KPI เช่น (1) จำนวนและอัตราของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิต (2) เวลาเข้าถึงจุดเกิดเหตุ ทั้งนี้ หน่วยงานมีการทบทวนความก้าวหน้าด้วยตัวชี้วัดดังกล่าวเป็นประจำ

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- **ความสำเร็จ**
  - งานจัดการกับกรณีฉุกเฉิน โดยขณะนี้กำลังพัฒนาแอปพลิเคชันที่ผู้ใช้ทางสามารถใช้รายงานอุบัติเหตุได้ อย่างแม่นยำ
  - การติดตั้งเครื่องหมาย ทาสี ดีไซน์ และอุปกรณ์เพิ่มในบริเวณ gore area, antiskid surface และแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนไหล่ทาง
- **ความท้าทาย**
  - อุบัติเหตุการชนท้ายที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นและมีความรุนแรงสูงขึ้น
  - การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการใช้ Internet of Thing (IOT) ในอนาคต

06  
การจัดหาทรัพยากร

แม้จะมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรบางครั้ง แต่หน่วยงานแก้ปัญหาโดยใช้วิธีการจ้างเหมาได้ในขั้นตอนต่างๆ ของการพัฒนาทางพิเศษ เช่น สำรวจ ออกแบบ จัดทำ RSA แบบและทางในสภาพปัจจุบัน (existing) โดยใช้ auditor อิสระ ในขณะที่การจัดหาอุปกรณ์ราคาแพงต้องดำเนินแผนเป็นระยะเป็นต้น นอกจากนี้ ในปัจจุบันมีการสนับสนุนการศึกษาต่อของวิศวกรและช่าง เพื่อจะยกระดับงานเป็นศูนย์ปลอดภัยทางพิเศษต่อไปในอนาคต

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 จัดการความเร็ว ด้วยการบังคับใช้กฎหมาย
- 02 กำหนดประเภททางและการใช้งานตามมาตรฐานให้ชัดเจน

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)<sup>1</sup>

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานทำงานร่วมกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานผู้ดูแลถนน (กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) และประชาชน โดยหน่วยงานผู้ดูแลถนนจะเป็นผู้ลงทุนปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งมี รฟท. เป็นผู้กำหนดความต้องการทางเทคนิคและอุปกรณ์ที่ติดตั้ง ทั้งนี้ หน่วยงานมีเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟ แต่ไม่ปรากฏอยู่ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

02  
ยุทธศาสตร์

การดำเนินงานของหน่วยงานเพื่อลดและป้องกันอุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟ

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

หน่วยงานร่วมมือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการแก้ไขจุดตัดรถไฟในพื้นที่ โดยการรถไฟกำหนดความต้องการในการเดินทาง การช่วยเหลือทางเทคนิควิชาการ (know-how) ในการติดตั้งอุปกรณ์ ที่จุดตัดและการดำเนินการ

รวมถึงการบำรุงรักษาเขตทาง เช่น การตัดต้นไม้ในเขตทางรถไฟเพื่อช่วยการมองเห็น และการเปลี่ยนแผ่นพื้นรองทางผ่านคอนกรีตกำลังสูง ฯลฯ โดยมีการประเมินการดำเนินงาน นอกจากนี้ หน่วยงานได้ดำเนินงานเพื่อจัดการความเร็วก่อนเข้าจุดตัดรถไฟ ด้วยการติดตั้งเครื่องหมายป้าย และสัญญาณต่างๆ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

หน่วยงานกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นศูนย์ และกำหนดตัวชี้วัดด้วยจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความร่วมมือในหลายภาคส่วน ทั้งภายใน รฟท. หน่วยงานระดับกระทรวง และหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ถือเป็นความสำเร็จที่สำคัญของการจัดการด้านจุดตัดรถไฟ ในขณะที่ความท้าทาย คือ การไม่เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการข้ามทางรถไฟที่จุดตัด และงบประมาณของท้องถิ่นที่มีนโยบายในการสนับสนุนไม่เท่ากัน

06  
การจัดหาทรัพยากร

แม้เป็นการสนับสนุนงบประมาณโดยแต่ละหน่วยงานบริหารจัดการถนนในการแก้ไขปัญหาที่จุดตัดทางรถไฟ แต่แขวงบำรุงทางซึ่งเป็นหน่วยงานของ รฟท. ต้องลงทุนเองในการดูแลจุดตัดทางรถไฟบางส่วน เช่น การตัดต้นไม้ในเขตทางรถไฟเพื่อช่วยการมองเห็น ฯลฯ โดยการจัดลำดับความสำคัญเพื่อของบประมาณที่เน้นจุดตัดทางรถไฟก่อน ส่วนจุดลักผ่านอยู่ในความสำคัญลำดับรอง สำหรับด้านบุคลากร นโยบายการลดจำนวนบุคลากรของ รฟท. ทำให้ต้องมีการจ้างเหมาการซ่อมบำรุงที่ต้องใช้ความชำนาญควบคู่ไปด้วย อีกทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีไปสู่พนักงานรุ่นใหม่ยังทำได้ยากขึ้น

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ เพราะมีแนวโน้มที่จำนวนจะเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของบ้านเรือนประชาชน
- 02 สนับสนุนให้จัดทำผังเมืองและการดูแลระบบการสัญจรที่มีประสิทธิภาพ (เช่น ระบบ local road ฯลฯ) เพื่อลดจุดตัดทางรถไฟที่ระดับเดียวกันลง หรือใช้จุดตัดที่เป็น overpass และ underpass มากขึ้น

ศูนย์ปฏิบัติ  
การความปลอดภัยทางถนน  
(Transport Operation Safety Center)<sup>2</sup>

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานได้กำหนดหน้าที่ครอบคลุมตามแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

02  
ยุทธศาสตร์

หน่วยงานมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับทุกยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- จัดทำแผนงาน School Zone Safety มากกว่า 6,000 แห่ง ที่ดำเนินการโดยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
- จัดทำแผนงานแก้ไขจุดเสี่ยง (BS)

<sup>1</sup> หน่วยงานในที่นี้หมายถึง การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยภาพรวม และหน่วยที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางรถไฟ

<sup>2</sup> เนื่องจากหน่วยงานอยู่ในระหว่างการพัฒนาองค์กร ผู้ให้สัมภาษณ์ได้สรุปความเป็นมาของหน่วยงาน TOSC รวมถึงความเชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่นในกระทรวงคมนาคม แต่ตัวอย่างจะเป็นเรื่องความปลอดภัยทางถนน

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

การติดตามและประเมินผลเป็นเพียงการรวบรวมข้อมูลก่อนและหลังการดำเนินมาตรการ ยังไม่ได้มีการวิเคราะห์และจัดทำรายงานอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยจำนวนการเสียชีวิตหรืออุบัติเหตุเป็นผลลัพธ์ (outcome) อาจจะไม่เหมาะต่อการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐานถนนปลอดภัย (Safe Road Infrastructure – SRI) เพราะเพียงร้อยละ 20 ของอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้นที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยทางถนน จึงควรจะวัดประสิทธิภาพของผลผลิต (output) มากกว่า

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ คือ การสามารถทำให้ประชาชนตื่นตัวด้านความปลอดภัยทางถนน ในขณะที่การกำหนดมาตรการด้านจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับบริบทประเทศไทยเป็นความท้าทายที่สำคัญ เช่น ทางจักรยานยนต์เฉพาะ (motorcycle lane) สะพานกลับรถจักรยานยนต์ การจัดการกับรถจักรยานยนต์ที่เลี้ยวขวา ฯลฯ รวมไปถึงการกำหนดกฎหมายด้านการจำกัดความเร็วในเขตเมืองหรือชุมชน

06  
การจัดหาทรัพยากร

- งบประมาณไม่เพียงพอ เช่น สี/เส้นจราจรบนพื้นทางที่ลบเลือนเพราะหมดอายุการใช้งาน แต่ไม่มีงบประมาณ
- ทักษะของบุคลากรไม่พอ ขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ต้องได้รับการสนับสนุนจากที่ปรึกษา นักวิชาการ หรือบุคลากรจากสำนักแผนปลอดภัยของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 เน้นการจัดการจักรยานยนต์และการจัดการกับความเร็ว
- 02 ให้ความสำคัญกับการสร้างทักษะในการขับขี่ ซึ่งเชื่อมโยงกับการได้มาซึ่งใบขับขี่ให้มีคุณภาพขึ้น รวมถึงร่วมกับภาคี เช่น กระทรวงศึกษาธิการ ฯลฯ
- 03 เพิ่มความร่วมมือกับองค์กรต่างประเทศ เช่น ESCAP, ADB, WB, GRSP ฯลฯ เพื่อรับการสนับสนุนด้านงบประมาณ<sup>3</sup>
- 04 ผลักดันให้ประเทศไทยลงสัตยาบัน (Ratification) ในความร่วมมือ Asian Highway Standards กับประเทศสมาชิก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

ทำงานร่วมกับหลายหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งเป็นผู้จัดทำแผนบูรณาการความปลอดภัยในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว แต่ไม่ปรากฏอยู่ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

02  
ยุทธศาสตร์

หน่วยงานไม่ได้มีประเด็นยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง แต่มีประเด็นกลยุทธ์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 ของหน่วยงาน คือการพัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ที่มีกลยุทธ์ด้าน Green and Safe Transport และ Inclusive Transport ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- บูรณาการแผนการจัดการในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวเสนอต่อกระทรวงคมนาคม
- จัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน 10 ปี (2561 – 2570) เสนอกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดแผนงานเกี่ยวกับจักรยานยนต์ อุบัติเหตุในกลุ่มเยาวชน รวมถึงการขับขี่ด้วยความเร็ว

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

หน่วยงานมีแผนงานเพื่อประเมินผลลัพธ์ โดยเปรียบเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุในปีที่ผ่านมาว่าลดลงถึงร้อยละ 5 หรือไม่ และอุบัติเหตุรถชนส่งสาธารณะเป็นศูนย์หรือไม่ อีกทั้งยังมีการติดตามและประเมินผลด้วยตัวชี้วัดการปฏิบัติราชการที่กำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) ทุก 6 เดือน

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความท้าทายด้านความชัดเจนของนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ส่งผลต่อการทำงานของหน่วยงานย่อยภายในองค์กร รวมถึงการจัดการด้านงบประมาณที่ยังไม่ได้จัดทำเป็นงบประมาณ ทำให้หน่วยงานย่อยต่างๆ ต้องเสนอขอรับงบประมาณ

06  
การจัดหาทรัพยากร

มีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการศึกษาที่แตกต่างกันในแต่ละปี และมีจำนวนบุคลากรในสำนักแผนปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนน้อย

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 แก้ไขปัญหาหลักด้านจักรยานยนต์
- 02 เน้นการกวาดขันวินัยการใช้รถใช้ถนน
- 03 สร้างความเข้มแข็งให้กับการบังคับใช้กฎหมาย

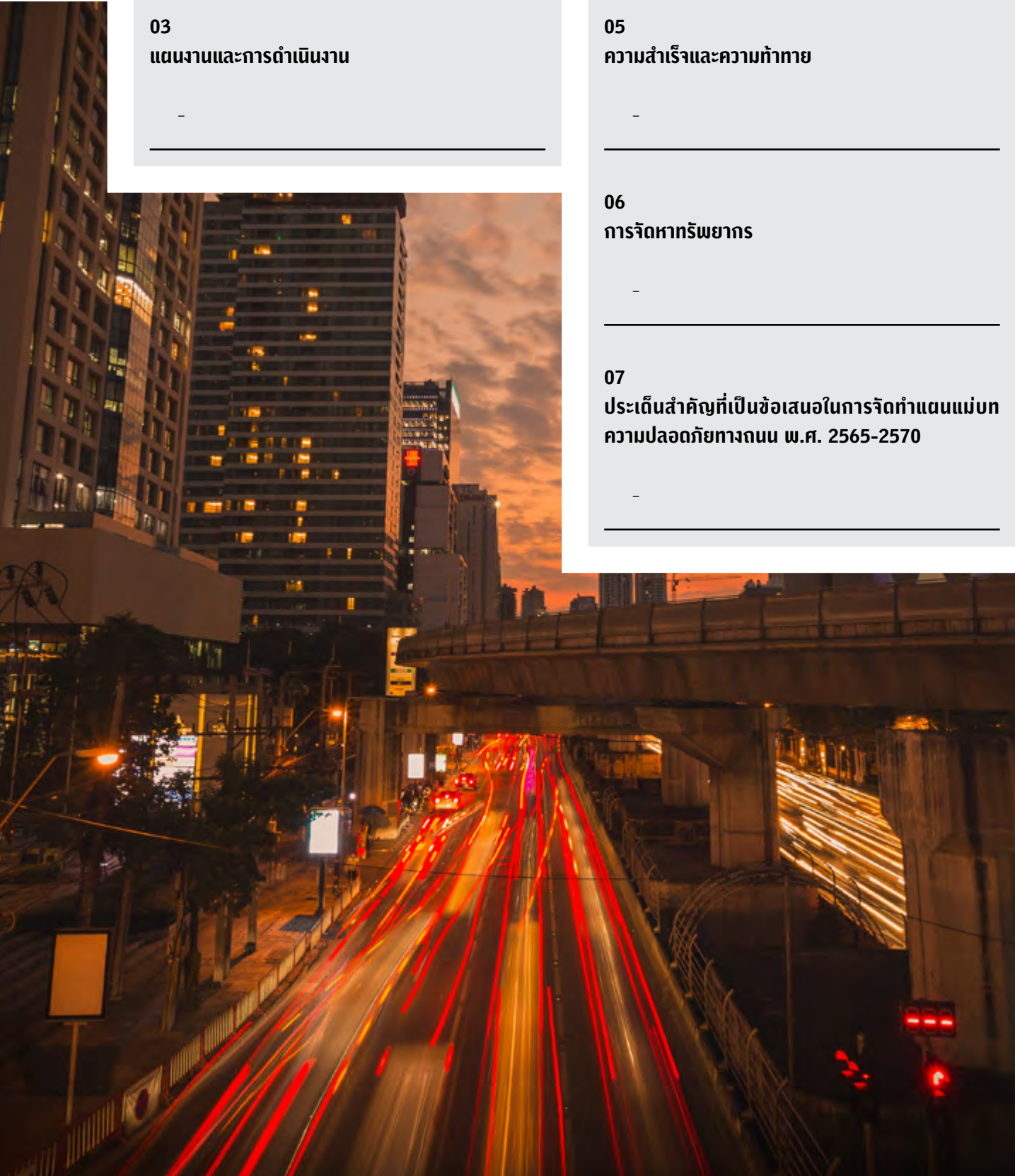
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานทำหน้าที่เป็นเลขานุการในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่เป็นผู้พิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการที่ต้องมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือความปลอดภัยทางถนนที่เป็นประเด็นการศึกษาผลกระทบต่อระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ซึ่งรวมอยู่ในการศึกษาผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณภาพชีวิต ทั้งขณะก่อสร้าง (during construction) และระหว่างการดำเนินการ (during operation) ทั้งนี้ โครงการด้านคมนาคมขนส่งที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำ EIA ได้แก่ ทางพิเศษ ทางที่ตัดผ่านพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น ผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ชุ่มน้ำ ชายทะเล พื้นที่รักษาพันธุ์สัตว์ป่า และอุทยานแห่งชาติ โครงการขนส่งมวลชน ท่าอากาศยาน และท่าเทียบเรือ เป็นต้น ซึ่งในคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมจะมีผู้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาเพื่อพิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตาม การสำรวจ การออกแบบ วิธีการก่อสร้าง และการ operation และการจัดทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นภาระของหน่วยงานที่เป็นเจ้าของเจ้าของโครงการ เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกรมทางหลวง เป็นต้น ดังนั้น หน่วยงานจึงทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างเจ้าของโครงการกับคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

<sup>3</sup> ข้อเสนอแนะจาก Dr. Ishtiaque Armed



02  
ยุทธศาสตร์

-

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

-

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

-

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

-

อนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน  
และการเสียชีวิต สมาคมวิศวกรรมสถาน  
แห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์  
(วสท.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

ผู้ให้สัมภาษณ์มีบทบาทจัดการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน และเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการต่างๆ เช่น วสท. ศปถ. กปถ. ฯลฯ โดยในส่วนของหน่วยงาน วสท. มีการร่วมมือกับภาคีเพื่อดำเนินการด้าน Road Safety Audit (RSA) และแก้ไขจุดเสี่ยง เช่น บริเวณทางโค้งถนนรัชดาภิเษก เป็นต้น ทั้งนี้ ในอนาคตหน่วยงานยังเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road Users: VRUs)

02  
ยุทธศาสตร์

การดำเนินงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- สนับสนุนในทางวิชาการเป็นหลักในประเด็นต่อไปนี้
- เสถียรภาพที่ 2 ถนนปลอดภัย ที่เน้น Safe System Approach
  - Good practice จากต่างประเทศ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานถนนปลอดภัย (Safe Road Infrastructure: SRI) และการดำเนินงานให้บริการ (operation)
  - การจัดทำทางจักรยานยนต์ (motorcycle lane)

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ คือ การมีจำนวนนักวิจัยที่เพียงพอและมีผลงานการวิจัย แต่ยังมีความท้าทายคือ (1) การผลักดันงานด้าน RSA ให้สำเร็จ (2) ความจำกัดของข้อมูลอุบัติเหตุจักรยานยนต์ที่ไม่เพียงพอต่อการจัดหาอุปกรณ์เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ เช่น motorcycle guardrail การขยายไหล่ทางเพื่อลดการเฉี่ยวชนโดยรถยนต์ ฯลฯ และ (3) การนิยมใช้ความเร็วในการขับขี่จักรยานยนต์ของเยาวชน

06  
การจัดหาทรัพยากร

ไม่มีอุปสรรคด้านทรัพยากรการเงิน โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก วสท. และภาคเอกชน

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 เผยแพร่ความรู้สู่สาธารณะในหลากหลายช่องทาง เช่น เครือข่ายสังคมออนไลน์ (social network)
- 02 ควรมีจำนวนเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายที่เพียงพอ



## สมาคมวิทยาการการจราจรและขนส่ง แห่งประเทศไทย (วจช.) หรือ TSTS

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

เน้นด้านความปลอดภัยทางถนน

### 02 ยุทธศาสตร์

การดำเนินงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับ  
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

เน้นด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการฝึกอบรม  
และการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานต่างๆ รวมถึงทำหน้าที่เป็น  
ผู้ตรวจสอบ (auditor) ในการทำ RSA และแก้ไขจุดเสี่ยง  
รวมถึงมีการทำงานที่เน้น Safe System Approach

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จคือการที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าร่วมมากขึ้น  
นอกเหนือจากหน่วยงานด้านถนน เช่น กรมทางหลวง  
กรมทางหลวงชนบท และกรุงเทพมหานคร ในขณะที่  
ความท้าทายในเชิงวิชาการ ได้แก่ (1) การกำหนดแบบจำลอง  
การเสียชีวิตที่สะท้อนปัจจัยการเปลี่ยนแปลงของ  
สถานการณ์ในประเทศ เช่น ปริมาณการเดินทาง ฯลฯ และ  
(2) การกำหนดแบบจำลองที่สามารถประเมินประสิทธิภาพ  
หรือประสิทธิผลของมาตรการต่างๆ เช่น ความสามารถในการ  
ลดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ ฯลฯ

### 06 การจัดหาทรัพยากร

-

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ควรมีความต่อเนื่องของมาตรการ โดยลงรายละเอียดมากขึ้น เช่น กำหนดหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน ฯลฯ
- 02 กำหนดงบประมาณในการสร้างถนนที่คำนึงถึงอุปกรณ์  
ความปลอดภัยที่ครบถ้วนตั้งแต่ต้น
- 03 กำหนดแนวทางการแก้ปัญหาเรื่องการอนุญาตให้ทำ  
ทางเชื่อม โดยเฉพาะในต่างจังหวัด ซึ่งมีความเกี่ยวข้อง  
กับการจัดการกับแรงต้านและแรงกดดันจากผู้ประกอบการ  
ข้างทาง รวมถึงภาคประชาชน

## สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่

03

ยานพาหนะที่ปลอดภัย  
(Safer Vehicles)

| สำนักวิศวกรรมยานยนต์<br>กรมการขนส่งทางบก   |
|--|
|  |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <p>หน่วยงานกำกับดูแลด้านยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้สภาพแวดล้อมมีความปลอดภัยในการใช้งาน</p>   |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| <p>หน่วยงานมียุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ยุทธศาสตร์ที่ 1</b> ด้านการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal design) <ul style="list-style-type: none"> <li>เป้าประสงค์ย่อยที่ 1.1 ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะที่มีคุณภาพ</li> <li>เป้าประสงค์ย่อยที่ 1.2 ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่มีคุณภาพ</li> </ul> </li> <li><b>ยุทธศาสตร์ที่ 2</b> ด้านการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม <ul style="list-style-type: none"> <li>เป้าประสงค์ที่ 2 รถและคนขับที่ปลอดภัย</li> <li>เป้าประสงค์ที่ 3 การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</li> </ul> </li> </ul> |

|   |
|---|
| <b>03</b><br><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท รวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล</li> <li>พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบตามข้อกำหนด UNR อาทิ รถจักรยานยนต์: R28 R39 R41 R81 รถยนต์: R14 R16 R17 R28 R39 R43 R51</li> <li>บังคับใช้มาตรการติดตั้ง GPS บนรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก รถบรรทุกวัตถุอันตราย</li> <li>กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษา ระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง โดยมีการจัดทำประกาศ มาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ขับเคลื่อนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2563</li> <li>ร่างประกาศ UN R100 ความปลอดภัยรถยนต์ไฟฟ้า</li> <li>ร่างประกาศ UN R136 ความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า</li> <li>ร่างประกาศ UN R10 คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า</li> </ul> </li> </ul> |

|  |
|--|
| <b>04</b><br><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| <p>แนวทางการกำหนดทิศทางการดำเนินงานและติดตามความคืบหน้าของการทำงาน ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนการออกข้อกำหนดทางเทคนิคในแต่ละปี</li> <li>ติดตามการออกข้อกำหนดทางเทคนิคว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่</li> <li>ทบทวนการออกข้อกำหนดทางเทคนิคเป็นประจำร่วมกับภาคอุตสาหกรรม</li> </ul> |

|  |
|--|
| <b>05</b><br><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>  |
| <p>ความท้าทายของการบังคับใช้มาตรการติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารและรถบรรทุกเพื่อกำกับดูแล ด้านการหารือกับผู้ประกอบการ เพื่อสร้างความเข้าใจและออกข้อกำหนดตามมาตรฐานได้อย่างเหมาะสม</p> |

|   |
|---|
| <b>06</b><br><b>การจัดหาทรัพยากร</b>  |
| <p>การมีแหล่งทุนสนับสนุนภายในหน่วยงานทำให้มีข้อจำกัดทางการเงินต่ำ ยกเว้นกรณีเงินทุนด้านการปฏิบัติการทดสอบและการบำรุงรักษา อีกทั้งมีความพร้อมที่เพียงพอของบุคลากรซึ่งมีความเข้าใจมาตรฐานยานพาหนะตามมาตรฐานสากล</p>   |
| <b>07</b><br><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>ยานพาหนะต้องมีความปลอดภัย และต้องมีการยกระดับในทุกข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรฐาน UN ว่าด้วยเรื่องยานพาหนะปลอดภัย โดยแนวทางการดำเนินงานที่ควรเน้นได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>01 ควรมีกฎเิกบังคับใช้กฎหมาย</li> <li>02 เพิ่มงบประมาณในการลงทุนด้านวิจัยและทดสอบมาตรฐานยานพาหนะ</li> </ul> |

| สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม  |
|---|
|   |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดมาตรฐานยานยนต์และชิ้นส่วนยานพาหนะ</li> <li>ออกใบอนุญาตการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องที่ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน</li> </ul> |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>  |
| <p>หน่วยงานมีแผนในการกำหนดมาตรฐานชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วไปและมาตรฐานบังคับใช้ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564</p>          |

|   |
|---|
| <b>03</b><br><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดมาตรฐานกลุ่มผลิตภัณฑ์ยานยนต์ในปี 2561 – 2564 สำเร็จตามแผนของหน่วยงาน</li> <li>กำหนดมาตรฐานบังคับกลุ่มผลิตภัณฑ์ยานยนต์ในปี 2561 – 2564 สำเร็จตามแผนของหน่วยงาน</li> </ul>  |
| <b>04</b><br><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>  |
| <p>แนวทางการกำหนดทิศทางการดำเนินงานและติดตามความคืบหน้าของการทำงาน ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดเป้าหมายจำนวนมาตรฐานที่ออกในแต่ละปี</li> <li>กำหนดตัวชี้วัดทั้งจำนวนมาตรฐานทั่วไปและมาตรฐานบังคับใช้</li> <li>ทบทวนความคืบหน้าของการกำหนดมาตรฐานเป็นประจำ</li> <li>มีแนวทางการดำเนินงานเพิ่มเติม ตามสภาวะฉุกเฉินที่เป็นประเด็นของสังคม</li> </ul>   |
| <b>05</b><br><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>   |
| <p>ความท้าทายของการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ให้เป็นมาตรฐานบังคับ อันได้แก่หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย ยางล้อรถยนต์ รวมถึงยางในรถจักรยานยนต์และรถ Moped ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความคิดเห็นที่แตกต่างกันขององค์กรประชุมที่มาจากหลายภาคส่วน เช่น การพิจารณาระหว่างมุมมองทางวิชาการและต้นทุนทางอุตสาหกรรม ฯลฯ</li> <li>ความพร้อมในการปรับตัวของบริษัท โดยเฉพาะในกลุ่ม SME ที่ไม่สามารถผลิตได้ตามข้อกำหนดในการผลิต</li> </ul> |

|   |
|---|
| <b>06</b><br><b>การจัดหาทรัพยากร</b>  |
| <p>การพิจารณากำหนดมาตรฐานจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการประชุมมากกว่าที่กำหนดไว้</p>   |
| <b>07</b><br><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>01 ควรบูรณาการการทำงานร่วมกันให้เป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการทำงานร่วมกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อนำมาตรฐานไปใช้บังคับใช้ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยของประชาชน</p> <p>02 ควรมีการสนับสนุนด้วยข้อพิสูจน์เชิงประจักษ์และข้อมูลทางวิชาการในการกำหนดมาตรฐานและการนำไปใช้งาน (implementation) รวมถึงการสร้างการรับรู้ของประชาชน</p> |

|   |
|---|
| <b>บัณฑิตวิทยาลัยวิศวกรรมศาสตรนานาชาติสิรินธรไทย - เยอรมัน</b>  |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานบริการวิชาการที่ให้ความรู้เกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย</li> <li>หน่วยงานวิจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะ</li> <li>หน่วยงานประเมินความปลอดภัยยานยนต์ร่วมกับองค์กรนานาชาติ</li> </ul> |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>  |
| <p>แผนการทำงานของหน่วยงานสอดคล้องเป้าหมายที่ 2 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บทในการยกระดับยานพาหนะมาตรฐานปลอดภัย ด้านรถจักรยานยนต์ต้องมีระบบ ABS ที่นั่งในรถรับส่งนักเรียนต้องปลอดภัย</p>                                   |

|   |
|---|
| <b>03</b><br><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ทดสอบความปลอดภัยร่วมกับเอกชนในการประเมินคุณภาพรถพยาบาลจากการทดสอบการชน</li> <li>สร้างห้องปฏิบัติการทดสอบการชนตามมาตรฐานสากลที่สอดคล้องกับ ASEAN NCAP และ UNECE regulation ที่เกี่ยวข้องกับการชนด้านหน้าและด้านข้าง</li> <li>ทดสอบประสิทธิภาพและสถิติการทำงานของระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์</li> <li>จัดกิจกรรม Stop the crash ร่วมกับ Global NCAP ในประเทศไทยเพื่อให้เห็นความสำคัญของยานพาหนะปลอดภัยในภาคสนาม</li> <li>ออกแบบและสร้างต้นแบบที่นั่งเด็กในรถกระบะที่ปลอดภัยเพื่อใช้สำหรับรถขนส่งนักเรียน</li> <li>ออกแบบและสร้างต้นแบบที่นั่งเด็กในรถจักรยานยนต์</li> </ul> |

|   |
|---|
| <b>04</b><br><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>  |
| -   |
| <b>05</b><br><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ความสำเร็จ</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>การสร้างองค์ความรู้ทางด้านมาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย</li> <li>การสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับการบาดเจ็บของผู้ใช้รถใช้ถนนในทางวิศวกรรมยานยนต์</li> <li>การเป็นแหล่งพัฒนาคนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในส่วนของยานพาหนะปลอดภัย</li> </ul> </li> <li><b>ความท้าทาย</b> ได้แก่ การสร้างความเข้าใจเรื่องคุณภาพยานพาหนะปลอดภัยที่จะมีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้กำหนดนโยบาย</li> </ul> |

|                                      |
|--------------------------------------|
| <b>06</b><br><b>การจัดหาทรัพยากร</b> |
| -                                    |

|   |
|---|
| <b>07</b><br><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>01 ยกระดับความมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ในประเทศไทย</p> <p>02 สร้างความตระหนักการรับรู้ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ โดยสร้างประสบการณ์ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ผ่านการจำลองสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย</p> <p>03 ยกระดับคุณภาพถนนในระดับตำบลและอำเภอให้มีมาตรฐานเท่าเทียมกับถนนในกรุงเทพมหานคร</p> |

|  |
|--|
| <b>สมาคมระบบขนส่งจราจรและอัจฉริยะ</b>  |
| <b>01</b><br><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ดูแลการจราจร สื่อสารกับผู้ใช้รถใช้ถนน สนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลการจราจรโดยไม่มีค่าใช้จ่าย</li> <li>ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีความปลอดภัยทางถนนประชาสัมพันธ์ และสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการระบุสาเหตุ ต้นเหตุ และคำแนะนำ</li> <li>ให้บริการข้อมูลอุบัติเหตุทั่วประเทศ</li> </ul> |
| <b>02</b><br><b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| <p>แผนการทำงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับเป้าหมายที่ 5 ในยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บท ด้านการพัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย</p>  |
| <b>03</b><br><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและข้อมูลการจราจร เช่น ช่วงเวลาไหนรถจะติดมากที่สุด เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ทางจราจร</li> <li>ให้ความรู้และการใช้เทคโนโลยีประจำ</li> <li>แนะนำหน่วยงานยุทธศาสตร์และกรมการ</li> </ul>  |

|  |
|--|
| <b>04</b><br><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| -  |
| <b>05</b><br><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>  |
| <p>01 <b>ความสำเร็จ</b> ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความร่วมมือที่หลากหลายจากภาครัฐและเอกชน</li> <li>สร้างความเป็นกลางเพื่อหลีกเลี่ยงการหาผลประโยชน์จากภาคเอกชนและภาครัฐ</li> <li>สามารถเก็บข้อมูลทั่วประเทศทั้งข้อมูลจราจรและอุบัติเหตุ</li> <li>สร้างระบบข้อมูลจราจรที่มีรายละเอียดของความเร็วรถที่ระบุพิกัดด้วย GPS ได้ โดยเฉพาะความเร็วรถทั้งหมดขององค์กร (fleet)</li> <li>สร้างระบบข้อมูลอุบัติเหตุที่กำหนดตำแหน่ง (location-based) ขาเข้า-ขาออก จากกล้องหน้ารถหรือสื่อสังคมออนไลน์ (social media) ตลอด 24 ชั่วโมง</li> <li>มีแนวทางพัฒนาระบบการวิเคราะห์ในมิติของการเชื่อมโยงเทคโนโลยีระหว่างคน รถ และถนน</li> </ul> <p>02 <b>ความท้าทาย</b> ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การนำไปสู่การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ</li> <li>การทำให้เกิดการสัญจรด้วยรถที่เหมาะสม</li> <li>การสร้างความร่วมมือในการให้บริการข้อมูลอุบัติเหตุทั่วประเทศ</li> </ul> |
| <b>06</b><br><b>การจัดหาทรัพยากร</b>   |
| -  |



|   |
|---|
| <p><b>07</b></p> <p><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b></p>   |
| <p>01 ให้ความสำคัญกับเทคโนโลยี ระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและไฟส่องสว่างที่เหมาะสม และ มาตรฐานรถยนต์ที่เหมาะสมในการสร้างความปลอดภัย</p> <p>02 สนับสนุนการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่เน้นเรื่องความปลอดภัย เช่น การขับรถที่ปลอดภัย ฯลฯ โดยเฉพาะกับเยาวชนผ่านการเรียนการสอน</p> <p>03 สนับสนุนการให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีเกี่ยวกับความปลอดภัยในรถยนต์ เช่น นโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนให้คนเข้าถึงรถยนต์ที่ปลอดภัยในราคาที่เหมาะสม ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมรองรับ ฯลฯ</p> |

|  |
|--|
| <p><b>สมาคมตรวจสอบสภาพรถเอกชนไทย</b></p>   |
| <p><b>01</b></p> <p><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ดูแลผู้ประกอบการและทำงานตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก</li> <li>• ประสานงานร่วมกับหน่วยงาน ทั้งภาคเอกชน (โรงเรียนสอนขับรถ) และรัฐบาล (กรมการขนส่งทางบก และตำรวจ) ในเรื่องการขนส่งที่ปลอดภัย</li> <li>• ประชาสัมพันธ์และรณรงค์งานของกรมการขนส่งทางบก</li> <li>• ทักท้วงเพื่อแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบของกรมการขนส่งทางบก ในกรณีของการฝึกอบรม</li> </ul> |
| <p><b>02</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์</b></p> <p>-</p>   |
| <p><b>03</b></p> <p><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การกำกับดูแลการตรวจสอบสภาพรถ</li> <li>• การจัดประชุมและประชาสัมพันธ์แก่สมาชิก</li> </ul>   |

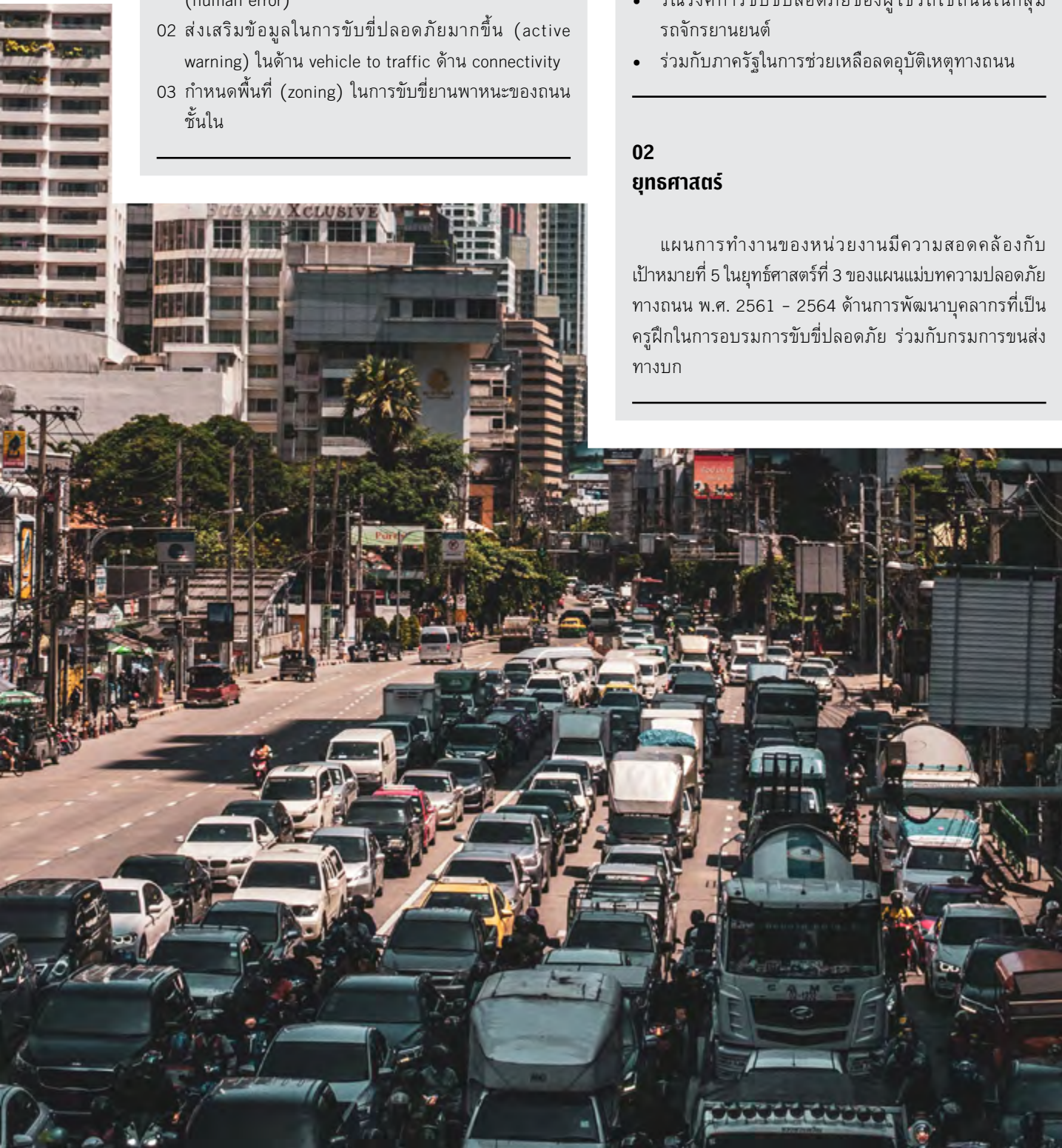
|  |
|--|
| <p><b>04</b></p> <p><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b></p> <p>-</p>   |
| <p><b>05</b></p> <p><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ความสำเร็จ</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• สมาชิกพร้อมให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดการใช้รถที่ปลอดภัย</li> <li>• การประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชน</li> </ul> </li> <li>• <b>ความท้าทาย</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การแก้ปัญหาผ่านการรับรองการตรวจสอบสภาพ แต่ไม่ได้เข้ารับการตรวจสอบจริง</li> <li>• ความสามารถของพนักงานตรวจสอบสภาพ</li> <li>• การกำกับดูแลผู้ประกอบการที่ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพ</li> </ul> </li> </ul> |
| <p><b>06</b></p> <p><b>การจัดหาทรัพยากร</b></p> <p>-</p>   |
| <p><b>07</b></p> <p><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b></p> <p>01 สนับสนุนการมีใบอนุญาตขับขี่ และการสร้างความรู้ความเข้าใจในตัวรถ</p> <p>02 สนับสนุนให้ผู้ขับรถใช้ถนนมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม</p> <p>03 แก้ปัญหากรณีที่ไม่ได้จดทะเบียน</p> <p>04 สนับสนุนการต่อประกันภัยรถและการตรวจสอบสภาพรถ</p> <p>05 ยกระดับการตรวจสอบสภาพรถให้เหมาะสมกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป</p>   |

|   |
|---|
| <p><b>สมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย</b></p>  |
| <p><b>01</b></p> <p><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ส่งเสริมการลดมลภาวะในภาคขนส่ง</li> <li>• สนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า</li> <li>• ร่วมขับเคลื่อนนโยบายของคณะกรรมการยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ</li> </ul>  |
| <p><b>02</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์</b></p> <p>หน่วยงานมียุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ยุทธศาสตร์ที่ 3 เป้าหมายที่ 6 ตัวชี้วัด 6.1 ด้านเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>• ยุทธศาสตร์ที่ 3 เป้าหมายที่ 2 ตัวชี้วัด 2.1 (แต่ไม่มีตัวชี้วัด) ตัวชี้วัด 2.2 โดยมีการผลิตรถบัสไฟฟ้า ตัวชี้วัดที่ 2.3 โดยมีการประกาศกฎหมาย สมอ. ตามมาตรฐาน UNECE ตั้งแต่ปี 2562 แล้วเสร็จรวม 45 ฉบับภายในปี 2564</li> </ul> <p>นอกจากนี้ หน่วยงานยังมีความเห็นว่าควรมีแผนเพิ่มเติม เนื่องด้วยยานยนต์ไฟฟ้าควรมีเทคโนโลยียานพาหนะที่สูงกว่ามาตรฐานสากลขั้นต่ำที่กำหนดโดย UNECE ทั้งด้าน active safety (เช่น lidar radar และ camera ฯลฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับคุณภาพเทคโนโลยี) และด้าน passive safety ในด้านตัวถังนิรภัย ตลอดจนประเด็นเรื่องเสียงที่เกิดขึ้นในยานยนต์ไฟฟ้า</p> |
| <p><b>03</b></p> <p><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สถานีอัดประจุไฟฟ้า รถ EV ฯลฯ</li> <li>• สร้างมาตรฐานการติดตั้ง โดยตรวจสอบการติดตั้งสถานีไฟฟ้า (สนับสนุนทุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน: สनพ.)</li> </ul>   |

|   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ความรู้ผ่านเวทีสัมมนา และเผยแพร่ข้อมูลผ่านเครือข่ายและสื่อต่างๆ</li> <li>• ทำ MOU ด้านการวิจัยและพัฒนาแบตเตอรี่ยานยนต์ไฟฟ้า</li> </ul>  |
| <p><b>04</b></p> <p><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b></p> <p>-</p>  |
| <p><b>05</b></p> <p><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ความสำเร็จ</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• มุ่งมั่นรณรงค์ผลักดันการลดมลพิษ โดยเฉพาะในภาคการศึกษา</li> <li>• มุ่งมั่นในการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีในด้าน powertrain ที่คำนึงถึงความปลอดภัยยานยนต์</li> </ul> </li> <li>• <b>ความท้าทาย</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การลดมลพิษ การเพิ่มจำนวนสถานีเติมพลังงานสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า</li> <li>• ราคาการเปลี่ยนถ่ายแบตเตอรี่</li> <li>• การสื่อสารและให้ความรู้การใช้งานยานยนต์ไฟฟ้า</li> <li>• การคำนึงถึงระยะทางการใช้งานของยานยนต์ไฟฟ้า การใช้วัสดุที่ผลิตเป็นโครงสร้างยานยนต์ไฟฟ้าที่ยังคงความปลอดภัย</li> <li>• คุณภาพของแบตเตอรี่ในยานยนต์ไฟฟ้าที่ปลอดภัย</li> <li>• การจำกัดแบตเตอรี่เก่าของยานยนต์ไฟฟ้า</li> </ul> </li> </ul> |
| <p><b>06</b></p> <p><b>การจัดหาทรัพยากร</b></p> <p>-</p>  |

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท**  
**ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 สนับสนุนยานยนต์อัตโนมัติ (autonomous vehicle) ใน level 3 ในด้านความปลอดภัย และ product reliability ตามมาตรฐาน UNECE ที่สอดคล้องกับกฎหมาย เพื่อลดข้อจำกัดในการใช้งานของมนุษย์ (human error)
- 02 ส่งเสริมข้อมูลในการขับขี่ปลอดภัยมากขึ้น (active warning) ในด้าน vehicle to traffic ด้าน connectivity
- 03 กำหนดพื้นที่ (zoning) ในการขับขี่ยานพาหนะของถนนชั้นใน



**สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย**

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

- รับผิดชอบการขับขี่ปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์
- ร่วมกับภาครัฐในการช่วยเหลือลดอุบัติเหตุทางถนน

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

แผนการทำงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับเป้าหมายที่ 5 ในยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 ด้านการพัฒนาบุคลากรที่เป็นครูฝึกในการอบรมการขับขี่ปลอดภัย ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

- โครงการกลุ่มนักเรียนไม่มีใบขับขี่ โดยให้ความรู้และฝึกวินัยจราจร ที่ทำร่วมกันกับหน่วยงานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- โครงการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยของเยาวชนและการแจกหมวกนิรภัยให้แก่เยาวชน
- สนับสนุนการรณรงค์ผ่านเครือข่ายของร้านค้า เพื่อเพิ่มการเข้าถึงผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- เป็นตัวกลางประสานงานกับครูฝึก

**04**  
**เป้าหมายและตัวชี้วัด**

-

**05**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

- **ความสำเร็จ** ได้แก่
  - สร้างเครือข่ายสมาชิก 400 กว่าแห่งทั่วทุกจังหวัดและอำเภอ เพื่อสนับสนุนด้านการรณรงค์จัดกิจกรรมการขับขี่ปลอดภัยในทุกระดับพื้นที่ ตั้งแต่ครอบครัว ปลอดภัย โรงเรียนปลอดภัย หมู่บ้านปลอดภัย ตำบลปลอดภัย และจะขยายเป็นอำเภอปลอดภัย ต่อไป
  - สร้างองค์ความรู้ในการขับขี่ปลอดภัย
- **ความท้าทาย** ได้แก่
  - การลดจำนวนอุบัติเหตุเป็นศูนย์ ด้วยการให้ความรู้ด้านทักษะการขับขี่
  - การละเลยของผู้ขับขี่ในการสวมหมวกนิรภัย
  - การเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่ที่ตระหนักในการขับขี่ปลอดภัย

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

-

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท**  
**ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 สร้างความรู้ความเข้าใจในการขับขี่เพิ่มเติม เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถคาดการณ์อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ และการปลูกจิตสำนึกในเด็ก
- 02 มาตรการรณรงค์ ให้ทุกหน่วยงานมีหน้าที่กำกับพฤติกรรมความปลอดภัยและคำนึงถึงความปลอดภัย
- 03 การแก้ปัญหาจากการพิจารณาข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริง

**มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี**  
**พระจอมเกล้าธนบุรี**

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

กำหนดมาตรฐานของสถานีและตัวรถร่วมกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม และจัดทำวิจัย

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

แผนการทำงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 เป้าหมายที่ 2 ตัวชี้วัดที่ 2.2 คุณภาพความปลอดภัยยานพาหนะ และเป้าหมายที่ 6 ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

- ผลักดันนโยบายร่วมกับกรมการขนส่งทางบก
- กำหนดมาตรฐานร่วมกับ สมอ.
- จำแนกประเภทรถ PHEV
- นำเสนอแนวทางการจำแนกประเภท EV จากทะเบียนรถ



|  |
|--|
| <div>04</div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div> <div>-</div>   |
| <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> <div> <div> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความสำเร็จ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างเครือข่ายทั้งภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาครัฐ ให้สามารถหาจุดสมดุลในการทำงานได้</li> <li>หน่วยงานมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายภาครัฐ</li> <li>สามารถจัดประชุมการทำงานด้านมาตรฐานยานยนต์ ร่วมกันได้</li> </ul> </li> </ul> </div> <div> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความท้าทาย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>การแก้ปัญหาคาเกิดอุบัติเหตุและการติดไฟได้ง่ายของยานยนต์ไฟฟ้า</li> <li>การอบรมการกู้ชีพจากอุบัติเหตุที่เกิดจากยานยนต์ไฟฟ้า</li> </ul> </li> </ul> </div> </div> |
| <div>06</div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div> <div>-</div>   |
| <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> <div> <div>01 สร้างความตระหนักและสร้างแนวคิด (mindset) ในการจัดการปัญหาจราจรยานยนต์ โดยร่วมมือกันทุกภาคส่วน</div> <div>02 เตรียมความพร้อมการนำเทคโนโลยีมาใช้ เช่น ยานยนต์อัตโนมัติ (autonomous vehicle) ฯลฯ</div> <div>03 ปรับปรุงถนนหรือโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับยานยนต์ควบคู่กันไป</div> </div>  |

|  |
|--|
| <div>บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</div>   |
| <div>01</div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนความปลอดภัยทางถนนภายในหน่วยงาน โดยใช้ระบบบริหารจัดการ 5 เสาหลักเหมือนภาครัฐ และเพิ่มประเด็น 4E (engineering, education, enforce and encouragement) ในการอบรม ส่งเสริม และการให้รางวัล</li> <li>ส่งเสริมร่วมกับภาครัฐในโครงการประชารัฐขับเคลื่อน</li> </ul> </div>   |
| <div>02</div> <div>ยุทธศาสตร์</div> <div> <div>การทำงานภายในหน่วยงานที่ผ่านมาสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ดังนี้</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>เป้าหมายที่ 2 ด้านมาตรฐานตัวรถในการยกระดับมาตรฐาน และการเปลี่ยนแปลงตามรอบและระยะทางการซ่อมบำรุง</li> <li>เป้าหมายที่ 3 การทำถนน U-turn</li> <li>เป้าหมายที่ 4 การใช้ข้อมูลอุบัติเหตุ NGV มาสร้างนวัตกรรมการประเมินความเสี่ยงจากคนขับและตัวรถให้มีความปลอดภัย สามารถตรวจสอบตามระยะทางและเส้นทางที่เหมาะสม</li> <li>เป้าหมายที่ 5 การมีระบบการขับขี่ Defensive driving ของหน่วยงาน นอกเหนือจากใบขับขี่</li> </ul> </div> |
| <div>03</div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> <li>ร่วมกับกรมการขนส่งทางบกในการสนับสนุนการทำใบขับขี่</li> <li>โครงการรถมาทีหลัง (Defensive driving)</li> <li>จัดตั้งศูนย์ command center ตรวจสอบกล้อง ติดตาม contractor</li> <li>โครงการ Eco driving ให้ประหยัดน้ำมัน</li> </ul> </div>   |

|  |
|--|
| <div>04</div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div> <div>-</div>   |
| <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความสำเร็จ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>ความร่วมมือกับภาคราชการและมูลนิธิมาไม่ขับ</li> <li>มีการจัดการองค์ความรู้ภายในด้านความปลอดภัย Hazard perception training</li> <li>Refresh การอบรมใหม่</li> <li>ตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ การให้คะแนน</li> <li>หลักสูตร Defensive driving</li> <li>มีทรัพยากร บุคลากร และงบประมาณที่เพียงพอ</li> <li>จัดตั้ง Transport Safety Unit</li> </ul> </li> <li>ความท้าทาย ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>การลดอุบัติเหตุร้ายแรงให้เป็นศูนย์</li> <li>การผลักดันการเตือนความเสี่ยงในแต่ละเส้นทาง</li> <li>การจัดการระเบียบของหน่วยงานในการให้คนอื่นขับรถ รวมถึงการแก้ไขสัญญา</li> </ul> </li> </ul> </div> |
| <div>06</div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div> <div>-</div>   |
| <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> <div> <div>01 มาตรการความปลอดภัยของพนักงาน</div> <div>02 รณรงค์ให้มีการใช้หมวกนิรภัย</div> <div>03 ส่งเสริมสภาพถนนที่ปลอดภัยให้เกิดความพร้อมใช้ในบริเวณสถานประกอบการ</div> <div>04 สร้างจิตสำนึกความปลอดภัย</div> <div>05 สร้างจิตสำนึกในโรงเรียนทางบก</div> </div>  |

|   |
|---|
| <div>บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (SCG)</div>   |
| <div>01</div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div> <div> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินธุรกิจด้านขนส่งตามมาตรฐาน ISO 39100 โดยรถขนส่งทุกประเภทมีการดำเนินการ road safety management</li> <li>กำหนดนโยบายและกฎระเบียบภายในหน่วยงานที่เน้นด้านความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดกฎระเบียบภายในหน่วยงานให้ตรงกับกฎระเบียบของรัฐบาลทั้งหมด 15 ข้อ โดยมีการกำหนด DGSi index ซึ่งให้ความสำคัญกับความปลอดภัย โดยต้องมีการจัดส่งรายงานและมีคณะทำงานที่ดูแลโดยเฉพาะ</li> <li>จัดตั้งบริษัทลูกในการอบรมการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ ทั้งการเพิ่มทักษะและทบทวนทักษะ (upskill and reskill)</li> </ul> </li> <li>กำหนดนโยบายองค์กรที่เรียกว่า กฎพิทักษ์ชีวิต (Life saving rule)</li> <li>กำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงของหน่วยงานที่รวมเรื่องความปลอดภัยทางถนนไว้ด้วย</li> <li>กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินงาน good transport safety manual ให้แก่ผู้รับเหมา โดยมีประเด็นด้านการจัดการยานพาหนะปลอดภัยรวมอยู่ด้วย</li> <li>จัดตั้ง Logistic command center 24 ชั่วโมงของระบบ GPS และ Telematics</li> </ul> </div> |
| <div>02</div> <div>ยุทธศาสตร์</div> <div> <div>การทำงานของหน่วยงานมีความสอดคล้องกับเป้าหมายทุกข้อของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 อย่างไรก็ตาม หน่วยงานเห็นว่าควรกำหนดแนวทางด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนนเพิ่มเติม ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานรถที่เกี่ยวข้องกับ ADAS และการปรับมาตรฐาน EURO 6</div> </div>   |



03  
แผนงานและการดำเนินงาน

หน่วยงานดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย  
ด้านคน รถ และถนน

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- **ความสำเร็จ** ได้แก่
  - การพัฒนาการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ความเร็ว และการติดตามการใช้กล้อง AI เช่น Telematics ฯลฯ
  - ผู้บริหารสูงสุดเห็นความสำคัญของนโยบายความปลอดภัยทางถนน
  - หน่วยจัดการด้านการดำเนินงานที่เป็นส่วนกลางในการติดตาม
  - การบูรณาการองค์ความรู้ เช่น การใช้รถยนต์ไฟฟ้า ฯลฯ
  - ระบบบริหารภายในหน่วยงานเพื่อนำนวัตกรรมเข้ามาใช้อย่างสม่ำเสมอ
- **ความท้าทาย** ได้แก่
  - การไม่มีรถของบริษัทเองจึงต้องผลักดันให้รถร่วมในกลุ่มทำตามที่บริษัทกำหนด
  - ข้อจำกัดในช่วงการระบาดของโควิด-19 ที่มีต่อการสื่อสาร
  - สภาพถนนมีความเสี่ยงที่ควบคุมไม่ได้
  - การกำหนดเป้าหมายความปลอดภัยในการประเมิน performance ของบุคลากร

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การเชื่อมโยงให้สามารถใช้โรงเรียนของ SCG เพื่ออบรมการขับขี่ปลอดภัย
- 02 การสร้างเครือข่ายกับบริษัทอื่นๆ เพื่อการถ่ายทอดการขับรถบรรทุกปลอดภัยให้มากขึ้น
- 03 การบูรณาการความร่วมมือเป็นพี่เลี้ยงในการจัดการด้านการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของ SME

สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

- ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใช้ภายในประเทศและส่งออก
- สนับสนุนชิ้นส่วนที่เป็น OEM กลุ่มที่เป็น safety parts ตามมาตรฐานผู้ผลิตรถยนต์ และมี specification compile ให้กับ OEM
- ผลิตอะไหล่ทดแทนในอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น กันชน ฯลฯ ให้ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม
- ผลิตอะไหล่เสริม เช่น ชุดแต่ง สปริง โช๊ค สปอยเลอร์ ฯลฯ ซึ่งจะต้องไม่ขัดกับกฎหมายและเป็นไปตามมาตรฐานเสมอ. รวมถึงผลิตอุปกรณ์ลดความรุนแรงและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

02  
ยุทธศาสตร์

หน่วยงานดำเนินการสอดคล้องกับแผนแม่บท  
ในยุทธศาสตร์ที่ 3 เป้าหมายที่ 2 ที่เน้นชิ้นส่วนมาตรฐาน  
ยานพาหนะ

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- จัดสัมมนาวิชาการด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยีในการผลิต รวมถึงมาตรฐานต่างๆ ที่กำหนดไว้ 6 ครั้งต่อปี
- โครงการการดูงาน 3-4 ครั้งต่อปี
- จัดประชุมสามัญประจำปี และจัดประชุมคณะกรรมการของสมาคมทุกเดือน โดยมีวาระที่เน้นประเด็นมาตรฐานต่างๆ จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) และกรรมการขนส่งทางบก
- จัดงาน TAPMA ทุก 2 ปี
- จัดกิจกรรมขับขี่ rally ขับรถปลอดภัย
- ให้ความรู้กับพนักงานในกลุ่มโรงงาน เช่น ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- **ความสำเร็จ** ได้แก่
  - การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ภายในสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ
  - สมาคมให้คำแนะนำกับภาครัฐที่เหมาะสม
- **ความท้าทาย** ได้แก่
  - การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีของยานพาหนะในด้านพลังงานไฟฟ้า
  - เทคโนโลยีของยานยนต์อัตโนมัติ
  - การใช้เทคโนโลยีของแบตเตอรี่ที่ไม่ได้มาตรฐาน
  - คุณภาพของการชาร์จแบตเตอรี่ที่จุดชาร์จ
  - คุณภาพของยานยนต์อัตโนมัติ ในบริบทการใช้งานและถนนในประเทศไทย



|  |
|--|
| <b>06</b><br>การจัดหาทรัพยากร  |
| -  |
| <b>07</b><br>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570  |
| <p>01 กำหนดยุทธศาสตร์การจัดการประเภทยานพาหนะที่มีเทคโนโลยีต่างกันในเมือง เช่น ยานยนต์อัตโนมัติและรถธรรมดา ฯลฯ</p> <p>02 จัดการรถในระบบขนส่งสินค้าและยกระดับอุปกรณ์ช่วยเหลือคนขับในการขนส่งระยะไกล โดยเฉพาะพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ EEC</p> <p>03 ยกระดับอุปกรณ์ชิ้นส่วนสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เช่น หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก เป็นต้น</p> |

|   |
|---|
| <b>สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย</b>  |
| <b>01</b><br>หน้าที่ความรับผิดชอบ   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ ITARDA</li> <li>ประสานงานกับภาครัฐ</li> <li>สร้างมาตรการองค์กร</li> <li>พัฒนาทักษะของคนใช้รถใช้ถนนให้สามารถคาดการณ์การเกิดอุบัติเหตุได้ (prediction training)</li> </ul> |
| <b>02</b><br>ยุทธศาสตร์   |
| <p>หน่วยงานดำเนินการสอดคล้องกับแผนแม่บทในยุทธศาสตร์ที่ 3 เป้าหมายที่ 2 เรื่องของการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย</p>  |

|  |
|--|
| <b>03</b><br>แผนงานและการดำเนินงาน   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนการเข้าพูดคุยประสานงานระหว่าง ITARDA และภาครัฐ</li> <li>จัด workshop กับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ</li> <li>แลกเปลี่ยนเรียนรู้ best practice มาตรการองค์กร</li> <li>จัดสัมมนาในงานมอเตอร์โชว์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ</li> </ul>   |
| <b>04</b><br>เป้าหมายและตัวชี้วัด  |
| -  |
| <b>05</b><br>ความสำเร็จและความท้าทาย   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ความสำเร็จ</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>มี partner เจ้าของ technology ถ่ายทอด know-how องค์ความรู้ให้แก่บุคลากร</li> <li>มีการประสานและถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่หน่วยงานภาครัฐ</li> <li>มีมาตรฐานเทคโนโลยีใหม่</li> </ul> </li> <li><b>ความท้าทาย</b> ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานความรับผิดชอบของ ITARDA มีหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดการบูรณาการได้ยาก</li> <li>การกำหนดกฎระเบียบที่มีแรงดัน เช่น ABS/CBS ฯลฯ</li> <li>กฎหมายที่มีความซ้ำซ้อน ทำให้กระบวนการขอการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานซ้ำซ้อน</li> </ul> </li> </ul> |
| <b>06</b><br>การจัดหาทรัพยากร  |
| -  |

|   |
|---|
| <b>07</b><br>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570   |
| <p>01 สนับสนุนระบบข้อมูลที่ระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก</p> <p>02 สร้างความร่วมมือและการบูรณาการ อีกทั้งควรมีการกำหนดเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางถนนในองค์กร</p> <p>03 ส่งเสริมการเรียนรู้และสร้างความตระหนักเรื่องอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเยาวชน</p>  |
| <b>งานพัฒนาการขับรถขึ้นสูงบริษัท ขนส่ง จำกัด</b>  |
| <b>01</b><br>หน้าที่ความรับผิดชอบ   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>บริหารความปลอดภัยเพื่อเน้นและสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้โดยสาร</li> <li>อบรมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามมาตรฐานของบริษัทให้เป็นแนวทางเดียวกัน โดยมีหลักสูตรในการอบรมตั้งแต่ระดับการเรียนรู้พื้นฐานของพนักงาน ระดับเชี่ยวชาญ (professional level) ไปจนถึงระดับสูงสุด รวมทั้งหลักสูตรผู้จัดการความปลอดภัย</li> </ul> |
| <b>02</b><br>ยุทธศาสตร์   |
| <p>หน่วยงานดำเนินการสอดคล้องกับแผนแม่บทในยุทธศาสตร์ที่ 3 เป้าหมายที่ 2 เรื่องของการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย</p>  |
| <b>03</b><br>แผนงานและการดำเนินงาน  |
| <p>กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการแต่งตั้งกรรมการบริหารความปลอดภัย สาขาผู้ขับขี่ การแต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ทดสอบมาตรฐาน และการแต่งตั้งคณะทำงานด้านการจัดการความปลอดภัย (safety manager)</p>  |

|   |
|---|
| <b>04</b><br>เป้าหมายและตัวชี้วัด   |
| -   |
| <b>05</b><br>ความสำเร็จและความท้าทาย  |
| <p>ความสำเร็จที่สำคัญคือการแต่งตั้งคณะทำงานคู่มือมาตรฐาน 10 เล่ม ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้แก่พนักงานและผู้เกี่ยวข้อง</p> |
| <b>06</b><br>การจัดหาทรัพยากร   |
| -   |
| <b>07</b><br>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570                                       |
| <p>เพิ่มบทบาทการนำเทคโนโลยีมาเพิ่มทักษะการขับขี่ เช่น driving simulator ฯลฯ</p>   |



# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่

04

ผู้ใช้นถนนปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย การสร้างความรอบรู้  
ด้านความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมที่ปลอดภัย  
(Safe road users including law enforcement,  
literacy, and safe behaviours)

## กองบริหารและส่งเสริมเครือข่าย คุมประพฤติ

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

กองบริหารและส่งเสริมเครือข่ายคุมประพฤติมีหน้าที่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติของผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะใน 4 ฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อการใช้รถบนถนน ได้แก่ 1) ขับรถขณะเมาสุรา 2) เสพสิ่งเสพติด 3) ขับรถประมาท และ 4) ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด โดยความผิดดังกล่าวเป็นความผิดที่เกิดจากคำสั่งของศาลหน้าหลักจะเป็นการป้องกันการกระทำผิดซ้ำด้วยการปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้กระทำความผิด และคอยติดตามหลังการกระทำความผิดเพื่อลดโอกาสการกระทำความผิดซ้ำ

### 02 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานเพื่อป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ 3 ประเด็น

#### ยุทธศาสตร์ที่ 1

การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นการขับเคลื่อนการบริการงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยใช้วิธีการบูรณาการกับหน่วยงานในพื้นที่ และเครือข่ายภาคประชาชน (อาสาสมัครคุมประพฤติในชุมชน: อสค.) และภาคีเครือข่ายอื่นๆ ในการอบรม ให้ความรู้ และแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำความผิด

#### ยุทธศาสตร์ที่ 2

การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เป็นการจัดอบรมเสริมสร้างวัฒนธรรมทางปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีตัวชี้วัด คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ โดยสามารถประเมินจากการกระทำความผิดซ้ำย้อนหลัง 3 ปี ของแต่ละรายว่ามีการกระทำความผิดเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างไร

#### ยุทธศาสตร์ที่ 4

พระราชรัฐเพื่อถนนปลอดภัย กรมคุมประพฤติได้มีหนังสือแจ้งเวียนให้ทุกองค์กรในสังกัดกำหนดโทษทางวินัยต่อเจ้าหน้าที่ ในการกระทำความผิดใน 4 ฐานความผิด เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับคนในพื้นที่

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

แผนงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนนของกองบริหารและส่งเสริมเครือข่ายคุมประพฤติที่ผ่านมามีด้วยกัน 4 แผน ได้แก่ 1) แผนปฏิบัติการราชการของกรมคุมประพฤติ ในการแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิด ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก เพื่อลดจำนวนผู้กระทำความผิดซ้ำ 2) แผนบูรณาการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนผู้กระทำความผิดซ้ำ 3) แผนการลดปัญหาการดื่มสุราขณะขับ โดยการลด ละ เลิกเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลเข้าพรรษา และ 4) แผนการบำบัดผู้ติดสุรา

สำหรับการประเมินการดำเนินงานของแผนงานมี 5 รูปแบบ ได้แก่ 1) การติดตาม โดยมีกรมแจ้งสำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศให้มีการรายงานไปยังกรมคุมประพฤติ 2) การแก้ไข พื้นฟูผู้กระทำผิด โดยการประเมิน และจำแนกความเสี่ยง พร้อมทั้งคีย์ข้อมูลในระบบสารสนเทศของหน่วยงาน ในประเด็นของการดำเนินการ การวิเคราะห์ และประมวผล 3) การส่งบำบัดในโรงพยาบาล โดยมีการติดตามหลังจากการบำบัดแล้ว ผู้กระทำความผิดมีการลดปริมาณการดื่ม ลดการกระทำความผิดลงหรือไม่ โดยรายงานให้กรมคุมประพฤติทราบ 4) การเก็บข้อมูลและรายงานผล โดยใช้ฐานข้อมูล ติดตาม และประเมินผล กลับไปยังกรมคุมประพฤติ และ 5) การติดตามดูแลผู้กระทำความผิด โดยมีกลไกอาสาสมัครคุมประพฤติในชุมชนที่มีหน้าที่ในการเยี่ยมเยียนคนในชุมชน และมีการประสานงานกับอาสาสมัครในพื้นที่ โดยเน้นเรื่องของการลด ละ เลิกสุรา



## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดในการดูแลผู้กระทำความผิดใน 4 ฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อการใช้รถบนท้องถนน มีตัวชี้วัด 4 ประเด็น ดังนี้ 1) ร้อยละของผู้ถูกคุมประพฤติที่ได้รับการคัดกรองและติดตามตามมาตรฐานที่กำหนด 2) ร้อยละของผู้ถูกคุมประพฤติที่ได้รับการปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในแต่ละแผนการบำบัดฟื้นฟู 3) ร้อยละของผู้ถูกคุมประพฤติที่มีอาสาสมัครช่วยดูแลในพื้นที่โดยสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ควบคุมได้ และ 4) พนักงานคุมประพฤติที่มีหน้าที่แก้ไขฟื้นฟูพฤติกรรมผู้กระทำความผิดสามารถปฏิบัติงานสอดคล้องกับสภาพปัญหาของผู้ถูกคุมประพฤติแต่ละคน

โดยปกติจะมีการติดตามและประเมินโดยการออกข้อมูลเข้าระบบสารสนเทศที่ทำหน้าที่ประมวลผลการดำเนินงานเป็นผลคะแนนทุก 3-6 เดือน หากการดำเนินการไม่คืบหน้าพอ ตัวชี้วัดไม่เป็นไปตามเป้าหมาย กรมคุมประพฤติจะเข้าไปตรวจสอบข้อมูล อีกทั้งผู้บริหารกรมคุมประพฤติจะต้องมีการประชุมทีมงานเร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแผน โดยในระยะยาวกรมคุมประพฤติจะต้องทบทวนแผนของปีที่ผ่านมาว่าได้ดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์หรือไม่ เพื่อกำหนดเป็นแผนของกรมคุมประพฤติในปีต่อไป

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จจากการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน พบว่าในช่วงเวลา 3-5 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการกระทำความผิดซ้ำในกลุ่มผู้กระทำความผิดใน 4 ฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อการใช้รถบนท้องถนนลดลงอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังได้รับความร่วมมือและการบูรณาการในพื้นที่ ซึ่งเป็นจุดแข็งของโครงการ

ในส่วนของความท้าทาย มีด้วยกัน 2 ประเด็น คือ 1) ด้านงบประมาณ เนื่องจากปริมาณกิจกรรมของโครงการด้านความปลอดภัยบนท้องถนนไม่สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับ ทำให้กองบริหารและส่งเสริมเครือข่ายคุมประพฤติจำเป็นต้องจัดทำโครงการร่วมกับหน่วยงานภายนอกอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะของงานด้านการรณรงค์ ยิ่งไปกว่านั้น ความท้าทายในประเด็นที่ 2) ได้แก่ การเปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เนื่องจากทัศนคติมีความแตกต่างหลากหลาย จึงนับได้ว่าเป็นความท้าทายที่สำคัญของการทำงานเรื่องความปลอดภัยบนถนน

## 06 การจัดหาทรัพยากร

ในการจัดหาทรัพยากรมนุษย์ไม่ว่าจะเป็นการอบรมบุคลากรเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถนำความรู้ที่ได้ไปทำหน้าที่วิทยากรในการอบรมผู้กระทำความผิด ซึ่งในปัจจุบันการอบรมยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง แต่หากดูในประเด็นความพร้อมในระดับประเทศยังไม่เพียงพอ อีกทั้งการพัฒนาทักษะของเจ้าหน้าที่ที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นโปรแกรมการจำแนกระดับความเสี่ยงของผู้กระทำความผิดหรือกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นส่วนช่วยในการแก้ปัญหาผู้กระทำความผิด

## 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ยังคงอยู่ในประเด็นของการลดการกระทำความผิดซ้ำ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม แต่ควรที่จะกำหนดเป้าหมายที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า และเสนอให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยง เช่น ความเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่เหมาะสม นอกจากนี้ควรมีภาคส่วนต่างๆ เข้ามาเป็นเจ้าภาพและจัดการเป็นรายประเด็น ทำหน้าที่ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เพื่อหามาตรการป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

## มูลนิธิเมาไม่ขับ

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

ในอดีตที่ผ่านมามูลนิธิเมาไม่ขับยังไม่มียุทธศาสตร์ในการจัดทำแผนแม่บท โดยการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 - 2564 นี้ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการเข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนแผนของทางมูลนิธิสำหรับบทบาทของมูลนิธิเมาไม่ขับด้านความปลอดภัยทางถนนมีอยู่ 3 บทบาท ได้แก่ 1) การป้องกันการเมาไม่ขับด้วยการรณรงค์ความตระหนักรู้และการแก้ไขกฎหมาย 2) การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเด็กเล็ก ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินงานร่วมกับท้องถิ่นซึ่งยังติดปัญหาอุปสรรคเรื่องกฎระเบียบต่างๆ อยู่บ้าง และ 3) การรณรงค์เรื่องการลงโทษทางสังคม (social sanction) กับคนที่กระทำความผิด พร้อมทั้งรณรงค์ให้มีการติดตั้งกล้องหน้ารถด้วยการให้รางวัลตอบแทนแก่คนที่บันทึกคลิปอุบัติเหตุที่ชี้ตัวผู้กระทำความผิดได้

## 02 ยุทธศาสตร์

-

## 03 แผนงานและการดำเนินงาน

มูลนิธิเมาไม่ขับได้รับเงินสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยตลอดการทำงาน 25 ปี ที่ผ่านมา มูลนิธิได้ทำโครงการในประเด็นของความตระหนักรู้ประมาณร้อยละ 50 โดยส่วนใหญ่เป็นเรื่องของการรณรงค์ ยิ่งไปกว่านั้นยังมีการแก้ไขกฎหมาย ด้วยการจัดเวทีเสวนาต่างๆ เช่น กฎหมายบังคับให้เฝ้าเพื่อตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ การสร้างเครือข่ายเหยื่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

ในส่วนของโครงการที่สำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมามีนัยสำคัญต่อการลดอุบัติเหตุ ได้แก่ 1) การรณรงค์ 7 วันอันตราย หรือโครงการ You Drink I drive ซึ่งจะเห็นได้ว่าในอดีตที่ผ่านมาค่อนข้างได้ผลตอบรับที่ดีจาก

การเห็นตัวเลขสถิติการใช้บริการที่มีแนวโน้มที่ดีมากขึ้นจนปัจจุบันได้กลายเป็นธุรกิจอย่างหนึ่ง 2) การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยให้เด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยร่วมมือกับกรมการปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เด็กเล็กมีหมวกนิรภัยสวมในการเดินทางไปศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ซึ่งเป็นการฝึกวินัยการสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่วัยเยาว์ และ 3) โครงการกล้องหน้ารถ สร้างความรับรู้ที่เราโดนจับตาโดยรถคันอื่น มีเป้าหมายหลักเพื่อปรับพฤติกรรม อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันโครงการดังกล่าวยังขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล เช่น ภาษีกล้องหน้ารถ และการออกกฎหมายกำหนดให้กล้องหน้ารถเป็นอุปกรณ์ส่วนควบของรถทุกคัน เป็นต้น

แผนงานและการดำเนินงานดังกล่าวทั้ง 3 โครงการเป็นการดำเนินการในรูปแบบการรณรงค์และการแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกมูลนิธิ

## 04 ความสอดคล้องของการดำเนินงานกับแผนแม่บทฉบับที่ 4

การดำเนินงานสอดคล้องกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทฉบับที่ 4 คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ได้แก่ 1) เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับประชาชนทุกกลุ่มและทุกช่วงวัย 2) เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการปัจจัยเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดอัตราความสูญเสียจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม อันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว การขับซี้รถจักรยานยนต์ในการรับ-ส่งอาหาร และความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน

## 05 ความร่วมมือทางด้านความปลอดภัยทางถนนและบทบาทการทำงานต่อไปในอนาคต

มูลนิธิเมาไม่ขับได้รับความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เช่น 1) หน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สมาชิกวุฒิสภา เป็นต้น และ 2) หน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐ ได้แก่ เครือข่ายด้านอุบัติเหตุทางถนน เครือข่ายงดเหล้า สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นต้น

**06**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

จุดแข็งของมูลนิธิเมาไม่ขับ คือ ความสำเร็จเปรียบทางด้านความน่าเชื่อถือของมูลนิธิ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านอุบัติเหตุ ทำให้มีเครือข่ายที่ช่วยสนับสนุนการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ในส่วนของความท้าทายของมูลนิธิเมาไม่ขับ คือ เรื่องของการปรับพฤติกรรมมนุษย์ ซึ่งเป็นเรื่องยากที่ ต้องอาศัยระยะเวลาและการณรงค์ควบคู่กับความตระหนักรู้ส่วนบุคคลที่จะต้องปรับเปลี่ยนมุมมองทัศนคติต่อความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้การลดอุบัติเหตุทางถนนจะต้องอาศัยความร่วมมือจาก 2 ประเด็นดังกล่าวเพื่อให้เกิดผลลัพธ์อย่างเป็นรูปธรรมเร็วที่สุด

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 ส่งเสริมให้เด็กเล็กต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่นั่งรถจักรยานยนต์
- 02 ผลักดันให้กล้องหน้ารถเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งมาพร้อมกับรถที่ผลิออกจากโรงงาน
- 03 ปรับปรุงกฎหมายเรื่องเมาแล้วขับ เมื่อเกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการส่งตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ หากไม่ยินยอมให้ตรวจให้ถือว่าขับรถในขณะเมาสุรา
- 04 ปรับปรุงกฎหมายกรณีรถชนคนจนเป็นเหตุให้เสียชีวิตผู้กระทำผิดต้องรับโทษจำคุกทันที 12 - 15 ปี ไม่รอลงอาญา
- 05 ผู้นั่งไปกับผู้ขับขี่ที่เมาสุราต้องมีโทษเมาแล้วขับด้วย ทั้งนี้ควรมีการติดตามแผนเป็นระยะเพื่อสะท้อนถึงผลการดำเนินงานเป็นไปตามแผนหรือไม่ พร้อมทั้งให้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามแผนเป็นระยะในเวลานอันสมควรและมีการปรับปรุงแผนตลอดเวลา



**ศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้า**

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

เนื่องจากบริษัท อุตสาหกรรมและวิจัยฮอนด้า มหาชน จำกัด เป็นหนึ่งในผู้ผลิตและจัดจำหน่ายรถจักรยานยนต์รายใหญ่ของประเทศไทย จึงมีการจัดตั้งศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้าขึ้น ภายใต้วัตถุประสงค์หลักในการให้การให้องค์ความรู้ทางด้านทฤษฎีและภาคปฏิบัติต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการรณรงค์และให้การสนับสนุนด้านการขับเคลื่อนปลอดภัย ซึ่งโครงการนี้ถือเป็นหนึ่งในโครงการความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility) ที่สำคัญของบริษัท

**02**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

โครงการและกิจกรรมที่ดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุนความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยตลอดช่วงระยะเวลา 3-5 ปีที่ผ่านมา จะมุ่งเน้นไปที่กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีกิจกรรมที่โดดเด่นด้วยกันทั้งสิ้น 3 กิจกรรม ดังนี้

- 01 การสนับสนุนงบประมาณการศึกษาวิจัยให้แก่ศูนย์วิจัยความปลอดภัยทางถนน (TARC) เพื่อสืบหาสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยผลการศึกษาของงานวิจัยได้ถูกนำมาบูรณาการออกเป็น 1) หลักสูตรอบรมผู้ขับขี่ของศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้า ซึ่งทางศูนย์ได้ดำเนินการถ่ายทอดองค์ความรู้ดังกล่าวผ่านการเป็นวิทยากรอบรมให้แก่หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และสถานศึกษา (เช่น โครงการ Safety for kid ambassador) 2) โปรแกรม Honda Safety Accident Prediction ที่เผยแพร่ใน Website ของบริษัทในลักษณะของเกมส์เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้คนทั่วไปได้สามารถทดสอบการขับขี่และฝึกทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุในกรณีที่แตกต่างกันโดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มวัยรุ่น และ 3) ข้อค้นพบสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนถูกนำไปบรรจุเป็น check-list ที่สำคัญ 5 ข้อ ใน Honda application สำหรับลูกค้าฮอนด้า

- 02 การถ่ายทอดความรู้การขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยผ่านทาง dealer ของฮอนด้าในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้กลุ่ม dealer เหล่านั้นเป็นตัวแทนในการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่กลุ่มลูกค้า ตลอดจนชุมชนในพื้นที่นั้นๆ
- 03 การรณรงค์ขับเคลื่อนปลอดภัยร่วมกับภาครัฐโดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์

**03**  
**ความสอดคล้องของการดำเนินงานกับแผนแม่บทฉบับที่ 4**

แม้ว่าผู้ดำเนินงานของศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้าจะระบุกับผู้วิจัยว่า ไม่ได้รับทราบถึงรายละเอียดและเนื้อหาของแผนแม่บทฉบับที่ 4 มาก่อน แต่จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัยพบว่าการดำเนินการของศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้ามีความสอดคล้องกับแผนแม่บทที่ 4 ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และเป้าหมายที่ 3 การส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ

**04**  
**ความร่วมมือทางด้านความปลอดภัยทางถนนและบทบาทการทำงานต่อไปในอนาคต**

ศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้าเคยร่วมงานกับหลายภาคส่วน เช่น 1) การสนับสนุนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ในการร่วมพัฒนาศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัย 12 แห่งทั่วประเทศ 2) การสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาในการสร้างศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัย 60 แห่ง โดยมีการฝึกอบรมให้กับอาจารย์เพื่อเป็นครูฝึกให้กับนักศึกษาอีกทอดหนึ่ง 3) การสนับสนุนเจ้าหน้าที่ตำรวจและมูลนิธิเมาไม่ขับในการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น นอกจากนี้ปัจจุบันอยู่ระหว่างการหารือกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อนำเนื้อหาในโปรแกรม Honda Safety Accident Prediction ไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของการสอบขับขี่ใบขับขี่จราจร

ในอนาคตทางศูนย์มีโครงการพัฒนาศูนย์ฝึกฮอนด้าให้เป็นศูนย์กลางแห่งการเรียนรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย และกำลังจะมีโครงการ Zero accident society ด้วยการรณรงค์และสนับสนุนให้พื้นที่ชุมชนเป็นพื้นที่ขับเคลื่อนปลอดภัย โดยเริ่มต้นจากชุมชนเล็กๆ ในพื้นที่ที่มี dealer ดำเนินการอยู่เป็นฐานที่สำคัญ นอกจากนี้จะมีโครงการที่จะผลักดันการบรรจุหลักสูตรการขับเคลื่อนปลอดภัยเข้าไปเป็นหนึ่งในหลักสูตรที่สำคัญในสถานศึกษาเพื่อปลูกฝังองค์ความรู้และจิตสำนึกในการขับเคลื่อนปลอดภัยตั้งแต่วัยเด็ก



05

ความสำเร็จและความท้าทาย

จุดแข็งของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์ขับเคลื่อนความปลอดภัยฮอนด้า คือ การที่บริษัทเป็นองค์กรที่มีความรู้ความชำนาญด้านการขับเคลื่อนจักรยานยนต์ โดยได้รับการถ่ายทอดมาจากบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่น ทำให้สามารถออกแบบหลักสูตรการขับเคลื่อนปลอดภัยที่มีมาตรฐาน

มุมมองด้านจุดแข็งของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย มองว่า ประเทศไทยมีหน่วยงานที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนหลากหลายหน่วยงาน ซึ่งมีแผนการทำงานที่ต่อเนื่อง โดยที่ทุกภาคส่วนล้วนมีความพยายามที่จะทำให้การดำเนินงานดังกล่าวเกิดผลสำเร็จ

ด้านความท้าทายต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ทางศูนย์ขับเคลื่อนปลอดภัยฮอนด้าระบุว่า ความท้าทายที่สำคัญ คือ การสร้างวินัยจราจรและทัศนคติในเรื่องของการขับเคลื่อนปลอดภัยเป็นเรื่องที่ยากและอาศัยระยะเวลา ดังนั้น ทางเลือกหนึ่งที่สำคัญ คือ การเริ่มปลูกฝังวินัยจราจรตั้งแต่เด็กเล็ก

06

ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- 01 การปลูกฝังวินัยจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน
- 02 การรณรงค์สื่อสารเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนให้แก่ผู้ใช้รถเพื่อเป็นการช่วยเหลือคน โดยเน้นการสื่อสารเชิงคุณภาพในเรื่องสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
- 03 การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

01

บทบาทด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยเป็นสถาบันที่ทำงานในการสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมแก่เด็กและเยาวชน โดยมีภารกิจหลัก คือ การรณรงค์ให้เด็กสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง พร้อมทั้งสร้างมาตรฐานคุณภาพของหมวกนิรภัยให้สูงขึ้นเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้งนี้สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยมีบทบาทด้านความปลอดภัยทางถนน 3 ประเด็น ได้แก่ 1) เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเด็ก เนื่องจากในปัจจุบันพ่อแม่สนับสนุนให้เด็กขับรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเองมากขึ้น 2) สร้างความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เนื่องจากในปัจจุบันการให้ความรู้ในสถานศึกษายังมีอยู่น้อยมาก และ 3) ผลักดันให้รถจักรยานยนต์มีมาตรฐานความปลอดภัยมากขึ้น เช่น ติดตั้งระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ทุกรุ่น

02

แผนงานและการดำเนินงาน

ในช่วง 3 - 5 ปีที่ผ่านมา สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยได้เรียกร้องให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ติดตั้งระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ทุกคัน พร้อมทั้งเสริมสร้างความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ โดยได้ดำเนินกิจกรรมในหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ 1) กิจกรรมรักออกแบบได้ ที่ให้คูร์ออกแบบหมวกนิรภัยคู่กันในวันวาเลนไทน์ 2) รณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนโดยมี influencer ที่เป็น net idol มาประชาสัมพันธ์การสวมหมวกนิรภัยผ่านสื่อต่างๆ 3) ร่วมมือกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการสร้างเกมจำลองการเรียนรู้การขับเคลื่อนปลอดภัย 4) จัดบรรยาย/สัมมนาให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและการมีใบขับขี่ที่ถูกต้องแก่เด็กและเยาวชนระดับมัธยมต้น มัธยมปลาย และอาชีวะในสถานศึกษา กว่า 100 แห่ง และ 5) จัดกิจกรรมทำสื่อความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กระดับอาชีวะ

03

ความสอดคล้องของการดำเนินงานกับแผนแม่บทฉบับที่ 4

ไม่รู้จักแผนแม่บทฉบับที่ 4 มาก่อน แต่ในเบื้องต้นสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยมีการทำงานใกล้เคียงกับการรณรงค์เรื่องของความปลอดภัย

04

ความร่วมมือทางด้านความปลอดภัยทางถนนและบทบาทการทำงานต่อไปในอนาคต

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยร่วมมือกับภาคีเครือข่ายต่างๆ เช่น ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสถาบันการศึกษาต่างๆ เป็นต้น โดยในอนาคตสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยยังมีความต้องการที่จะร่วมงานกับหน่วยงานอื่นๆ เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้หลากหลายมิติมากยิ่งขึ้น เช่น สภาเด็กและเยาวชน เนื่องจากมีเครือข่ายทั่วประเทศและหลายระดับเท่ากับนำจุดแข็งของหน่วยงานอื่นๆ และจุดแข็งของสถาบันยุวทัศน์ไปเสริมกันเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

05

ความสำเร็จและความท้าทาย

สำหรับจุดแข็งของความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย คือ ประเด็นทางด้านกฎหมาย ซึ่งกฎหมายในประเทศไทยถือว่ามีประสิทธิภาพอยู่ในระดับดี แต่ทว่ามีจุดอ่อนในเรื่องของการบังคับใช้ที่ค่อนข้างมีความผ่อนหนักผ่อนเบา อีกทั้งประชาชนไทยยังขาดความรับผิดชอบต่อสังคมอีกด้วย ในส่วนของสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยมีจุดแข็งในด้านของการผลิตสื่อ โดยในปัจจุบันมีการจัดทำแบบทดสอบความปลอดภัยทางถนนรูปแบบออนไลน์ ซึ่งในระยะเวลาประมาณ 1 เดือนที่ผ่านมา มีผู้เข้าร่วมตอบแบบทดสอบมากกว่า 7,000 คน

ในส่วนของความท้าทายต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน คือ พฤติกรรมของคนไทยมีความเสี่ยงจากการขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนน อีกทั้งยังมีพฤติกรรมที่เคารพต่อกฎจราจรค่อนข้างต่ำ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็ว การฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การขับเคลื่อนทางเท้า การข้ามถนนในทางข้าม และการเร่งทำรอบของรถรับ-ส่งอาหาร เป็นต้น

06

ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- 01 ให้ความสำคัญกับสถาบันครอบครัว เช่น ผู้ปกครองขับเคลื่อนจักรยานยนต์ไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียน แต่ผู้ปกครองหรือบุตรหลานไม่สวมหมวกนิรภัย จึงควรให้ความสำคัญในการให้ครอบครัวหันมาดูแลซึ่งกันและกัน โดยอาศัยความรักและความเอาใจใส่ของคนในครอบครัว
- 02 ด้านการศึกษา โดยมีการให้ความรู้กับเด็กและเยาวชนในสถานศึกษามากกว่านี้ โดยลดการเรียนรู้อันด้านวิชาการและเพิ่มทักษะด้านการใช้ชีวิต เช่น ทักษะการใช้รถใช้ถนน
- 03 ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม โดยให้รับผิดชอบต่อผู้อื่นให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนควรมีความรับผิดชอบต่อตนเอง สังคม และผู้อื่น เช่น เมื่อดื่มสุราไม่ควรขับซึ่รถ ไม่ใช้ความเร็วสูงในเขตพื้นที่ชุมชน เป็นต้น โดยบทบาทของสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยในอีก 5 ปีข้างหน้าจะรณรงค์ในเรื่องสิ่งแวดล้อม การใช้พลังงานทดแทนในการเดินทาง และการเพิ่มป้ายจราจรในจุดอับสายตามากขึ้น เช่น โค้งอันตรายแต่ไม่มีป้ายเตือน การส่งเสริมการใช้รถสาธารณะซึ่งจะช่วยลดปริมาณรถบนถนนและลดอุบัติเหตุได้ อีกทั้งอยากให้เครือข่ายเด็กและเยาวชนอื่นๆ ในพื้นที่ต่างๆ เข้ามามีบทบาทในการทำกิจกรรมการรณรงค์ในพื้นที่ตนเองมากยิ่งขึ้น



## กองบังคับการตำรวจทางหลวง

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

กองบังคับการตำรวจทางหลวงมีหน้าที่ความรับผิดชอบดูแลความปลอดภัยบนทางหลวง โดยประสานงานกับกรมทางหลวง อีกทั้งยังเป็นผู้ให้ความรู้ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงโดยการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นเครื่องมือที่ทำให้สังคมสงบสุข ถ้าผู้กระทำความผิดไม่ทราบข้อกฎหมาย ตำรวจทางหลวงต้องให้ความรู้ แต่ถ้าผู้กระทำความผิดด้วยเจตนา ตำรวจต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและปรับทัศนคติกับผู้ที่กระทำความผิดบนท้องถนน

02  
ยุทธศาสตร์

- การพัฒนาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ให้มีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย การแก้ไขกฎหมาย เช่น ศาลจราจร การตัดคะแนนความประพฤติ
- การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เช่น การปรับปรุงทางกายภาพร่วมกับกรมทางหลวง โดยนำข้อมูลในแต่ละจุดเสี่ยงมาวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาคาบัติเหตุทางถนน

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- การพัฒนาบุคลากร การปรับทัศนคติในการคัดกรองผู้ที่เจตนากระทำความผิดและไม่เจตนากระทำความผิด และการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่เจตนากระทำความผิด
- การพัฒนาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย โดยนำข้อมูลการวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่ได้รับจากกรมทางหลวงมาติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว พร้อมจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการใบสั่งภายในกองบังคับการตำรวจทางหลวง เพื่อให้บริหารจัดการใบสั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การพัฒนาระบบการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การแก้ไขกฎหมาย การตัดคะแนนความประพฤติ และศาลจราจร
- จัดตั้งคณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยเป็นการร่วมมือกันระหว่างตำรวจทางหลวงกับกรมทางหลวง

สำหรับโครงการที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เยาวชน และ  
ความเร็วของกองบังคับการตำรวจทางหลวงมีความหลากหลาย  
เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน ดังนี้

- โครงการด้านผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ โดยตำรวจทางหลวงมุ่งเน้นไปยังโครงการ “เปลี่ยนไฟฟ้าย”
- โครงการด้านเยาวชน โดยตำรวจทางหลวงจัดทำโครงการ “ครูสองข้างทาง” ซึ่งเป็นการให้ความรู้ในสถานศึกษาที่อยู่ในเส้นทางข้างทางหลวง
- โครงการด้านการป้องกันอุบัติเหตุในเส้นทางหลวง โดยอบรมให้ความรู้อาสาสมัครจราจร และให้เป็นผู้ดูแลความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการรับสมัครและอบรมออนไลน์
- โครงการด้านความเร็วในการขับขี่ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญอย่างมากบนถนนหลวงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ โดยได้จัดทำโครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบริเวณจุดเสี่ยงบนทางหลวงทั่วประเทศ จำนวน 316 ตัว ปัจจุบันติดตั้งแล้วประมาณ 30 ตัว

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของโครงการของกอบังคับการตำรวจทางหลวงยังไม่ถูกกำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรม แต่ใช้วิธีการประชุมติดตามการดำเนินโครงการพร้อมทั้งคอยสังเกตจุดบกพร่อง แล้วปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยเป้าหมายของการดำเนินโครงการ บางส่วนที่สามารถกำหนดได้ เช่น 1) การแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างน้อยเดือนละ 5 จุด ซึ่งเป็นส่วนที่ตำรวจทางหลวงสามารถดำเนินการได้ และ 2) การอบรมให้ความรู้แก่เรียนอย่างน้อยสัปดาห์ตำรวจทางหลวงละ 1 ครั้งต่อเดือน

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

การดำเนินโครงการที่ผ่านมาประสบความสำเร็จที่เกิดขึ้นอยู่ 3 ประเด็น 1) ระบบการบริหารจัดการใบสั่ง ในระบบ PTM ที่สร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ตำรวจจราจร สามารถอำนวยความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายและเก็บสถิติต่างๆ ได้ 2) การนำระบบอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย โดยไม่ได้ใช้งบประมาณปกติของหน่วยงาน แต่ได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน และ 3) ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบ PTM ให้มีประสิทธิภาพพร้อมกับกรมการขนส่งทางบก

ในส่วนของความท้าทาย คือ การทำให้กรมการขนส่งทางบกมีความเห็นสอดคล้องกับตำรวจทางหลวงในการดำเนินการตามมาตรา 141/1 ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบ PTM

## 06 การจัดหาทรัพยากร

ด้านทรัพยากร งบประมาณของกองบังคับการตำรวจทางหลวงยังไม่ได้รับการสนับสนุนจากส่วนราชการ หรือหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร ถึงแม้ว่าทางกองบังคับการตำรวจทางหลวงเคยทำโครงการของงบประมาณไปยังหน่วยงานภาครัฐแต่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนแต่อย่างใด โดยส่วนใหญ่ทางตำรวจทางหลวงได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแทน ในส่วนของอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงมีไม่เพียงพอ (2,138 อัตรา) เมื่อเทียบกับระยะทางหลวงที่รับผิดชอบประมาณ 19,000 กิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วน 2 นาย ต่อ 190 กิโลเมตร แต่ได้แก้ปัญหาโดยสร้างเครือข่ายอาสาจราจรทางหลวงให้มาช่วยงาน ได้แก่ กลุ่มมูลนิธิกัศิพและประชาชนในพื้นที่

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท**  
**ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

จะต้องเป็นแผนแม่บทที่สามารถปฏิบัติได้จริง โดยมีกระบวนการไปในทิศทางเดียวกัน พร้อมทั้งต้องมีการประเมินผล มีมาตรการลงโทษและการให้รางวัล ยิ่งไปกว่านั้นการออกแผนแม่บทควรมียุทธศาสตร์ที่หนักแน่น จัดลำดับความสำคัญ และปฏิบัติให้ได้ผลอย่างจริงจัง โดยเน้นหนักด้านการบังคับใช้กฎหมายเป็นอันดับแรก

## สำนักงานอัยการสูงสุด

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานอัยการสูงสุดมีหน้าที่หลักในการอำนวยความสะดวก ธุรกรรมทางอาญาให้แก่ประชาชน รักษาผลประโยชน์ของ ภาครัฐ และคุ้มครองสิทธิและช่วยเหลือด้านกฎหมายให้แก่ ประชาชน โดยสำนักงานอัยการสูงสุดไม่ได้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง กับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 โดยตรง จึงไม่มี เป้าหมายการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุ แต่มีหน้าที่ ในการพิจารณาคดีต่างๆ รวมไปถึงคดีด้านจราจร โดย สำนักงานอัยการสูงสุดอาศัยการพิสูจน์หลักฐานที่เป็น วิทยาศาสตร์จากการใช้ข้อมูลจากกองพิสูจน์หลักฐาน การตรวจสอบประวัติ และกระบวนการทางการแพทย์ ซึ่งเป็นการร่วมมือกันกับหน่วยงานอื่น

หน้าที่ความรับผิดชอบตาม พ.ร.บ.องค์รียการ พ.ศ. 2553 พนักงานอัยการมีหน้าที่ ดังนี้ 1) การอำนวยความสะดวกทางอาญาให้แก่ประชาชน โดยจะพิจารณาพยานหลักฐานจากสำนวน ซึ่งนำหนักพยานต่างๆ รวมถึงการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ นำมาใช้ประกอบในการพิจารณา โดยในส่วนขอคดีจราจรทางบกได้สั่งการให้พนักงานอัยการใช้ดุลยพินิจในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดโดยเคร่งครัด เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบ และให้ประชาชนทั่วไปทราบว่าการกระทำแบบนี้เป็นความผิดตามกฎหมาย 2) การรักษามลประโยชน์ของรัฐ และ 3) การคุ้มครองสิทธิ์ และให้การช่วยเหลือประชาชน

## 02 ยุทธศาสตร์

การดำเนินงานของสำนักงานอัยการสูงสุดไม่มียุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน แต่มีการดำเนินการจะดำเนินการใน 2 ส่วน คือ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบ และเพื่อให้ผู้ที่ไม่ได้กระทำความผิด หรือประชาชนทั่วไปมีความเกรงกลัว และหลีกเลี่ยงต่อการกระทำความผิด

## 03 แผนงานและการดำเนินงาน

สำนักงานอัยการสูงสุดมีแผนงานการเผยแพร่ความรู้ด้านกฎหมายต่างๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่รัฐ ประชาชน และกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีหนังสือแจ้งหน่วยงานในสังกัดทั่วประเทศให้ดำเนินการดังกล่าว ส่วนวิธีดำเนินการ เนื้อหาการให้ความรู้ และกลุ่มเป้าหมายนั้นแต่ละพื้นที่เป็นผู้พิจารณาเอง โดยที่ผ่านมามีโครงการ ดังนี้ 1) การเผยแพร่ความรู้ด้านกฎหมายให้ประชาชนและกลุ่มเป้าหมาย เช่น นักเรียนนักศึกษา และ 2) โครงการเผยแพร่กฎหมายแต่ละด้านในพื้นที่

โดยสรุป สำนักงานอัยการสูงสุดไม่มีโครงการและกิจกรรมที่เน้นด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง ส่วนการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรไม่มีการดำเนินการเป็นการเฉพาะ ขึ้นกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ ซึ่งต้องขอความร่วมมือตำรวจจราจรในพื้นที่เป็นผู้บรรยาย

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

สำนักงานอัยการสูงสุดมีการดำเนินงานใน 2 ประเด็น คือ การคุ้มครองทางกฎหมาย และการให้คำปรึกษา เผยแพร่ข้อกฎหมาย สำหรับโครงการเผยแพร่และให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย ไม่สามารถกำหนดเป้าหมายได้อย่างชัดเจน แต่มีการติดตามในระบบรายงานและประมวลผลนำเสนอผู้บริหาร ในส่วนของการคุ้มครองทางกฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุดสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดพิจารณาดำเนินการเองตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีการทบทวนแผนในแต่ละปีงบประมาณ กรณีที่ไม่เป็นตามแผน หน่วยงานต้องชี้แจงและอาจมีการปรับแผนแต่ละปีต่อไป

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

- การคุ้มครองสิทธิและการช่วยเหลือด้านกฎหมาย โดยประชาชนจำนวนมากเชื่อมั่นในการมาขอรับบริการให้คำปรึกษาจากสำนักงานฯ ทุกแห่ง
- การเผยแพร่ข้อกฎหมาย โดยได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานในพื้นที่ รวมทั้งประชาชนยินดีให้ความร่วมมือเข้าร่วมกิจกรรมนี้ โดยเฉพาะการให้บริการยื่นคำร้องโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายกับประชาชน

## 06 การจัดหาทรัพยากร

สำนักงานอัยการสูงสุดมีข้อจำกัดทางทรัพยากรเงิน ทำให้ต้องจัดสรรงบประมาณให้เป็นไปตามคำของบประมาณ ดังนั้นการดำเนินโครงการจะต้องดำเนินการไปตามวงเงินงบประมาณที่ได้รับ แต่ในส่วนของทรัพยากรมนุษย์ในการอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายต่างๆ ซึ่งพนักงานอัยการมีความเชี่ยวชาญทางกฎหมายดังกล่าวอยู่แล้ว แต่ถ้าหากเป็นกฎจราจรโดยเฉพาะ สำนักงานฯ สามารถประสานขอความร่วมมือตำรวจในพื้นที่ได้

## 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ควรมุ่งเน้นการให้ความรู้ด้านกฎหมายแก่ประชาชนไม่เฉพาะด้านกฎหมายจราจร พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีในการตรวจจับการกระทำผิดบริเวณจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนถนนมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายให้กับเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน ยิ่งไปกว่านั้นต้องมีปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนให้มีความปลอดภัย เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

## สำนักงานคณะกรรมการควบคุม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบอยู่ 3 ประเด็น ได้แก่ 1) กำหนดมาตรการต่างๆ ในการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น สถานที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เวลาขาย คุณสมบัติผู้ซื้อ เป็นต้น เพื่อจำกัดการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชน 2) กำหนดมาตรการการการบำบัดรักษาหรือฟื้นฟูสภาพผู้ติดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในส่วนของการผลักดันการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ 3) การจับและปรับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

## 02 ยุทธศาสตร์

สำนักงานฯ คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์คุ้นเคยกับแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 4 เป็นอย่างดี และมีการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 4 ที่เกี่ยวกับการลดปัจจัยเสี่ยงโดยการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งสำนักงานฯ อยู่ภายใต้สำนักโรคไม่ติดต่อ ซึ่งมีหน้าที่หลักในการกำหนดยุทธศาสตร์

## 03 แผนงานและการดำเนินงาน

การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ได้แก่ 1) การบูรณาการร่วมกับหลายภาคส่วน เช่น ตำรวจ กรมคุมประพฤติ สรรพสามิต ในการตรวจสอบการกระทำผิดตามกฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล ร่วมกับกรมคุมประพฤติ ในเรื่องการลดอัตราคนเมาแล้วขับบนท้องถนนในช่วงเทศกาล ร่วมกับราชวิทยาลัยจิตแพทย์ ในการพัฒนาและจัดทำคู่มือการประเมินภาวะการเมาสุราเบื้องต้น เพื่อให้อาสาสมัครที่ประจำตามด่านชุมชนในช่วงเทศกาลนำไปใช้ประเมินภาวะการเมาสุราของผู้ขับขี

แทนการใช้เครื่องเป่าแอลกอฮอล์ในช่วงสถานการณ์โควิด-19 เป็นต้น 2) มีการทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุเกี่ยวกับเมาสุรา 3) การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น นำกฎหมายห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กลับมาบังคับใช้ เป็นต้น และ 4) มีการดำเนินโครงการการเจาะเลือดเพื่อตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขีที่ประสบอุบัติเหตุ โดยขอรับงบประมาณสนับสนุนค่าตรวจเลือดจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

ลดความรุนแรงและจำนวนของอุบัติเหตุจากการเมาสุรา โดยมีตัวชี้วัด คือ ร้อยละของผู้ขับขีและผู้โดยสารที่เกิดอุบัติเหตุจากเมาสุราลดลง แต่ตัวเลขของตัวชี้วัดจะให้แต่ละจังหวัดกำหนดเอง โดยในอดีตที่ผ่านมาสำนักงานฯ เคยกำหนดไว้ให้ลดลงปีละร้อยละ 5–10

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นของโครงการของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณสำหรับเจาะเลือดผู้ขับขีที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) อีกทั้งได้รับงบประมาณสำหรับจัดหาเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ 3,000 เครื่อง ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติผ่านทางคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในส่วนของความท้าทาย คือ การหางบประมาณมาดำเนินการบริหารจัดการด้านการจราจร

|   |
|---|
| <div> <div>06</div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div> </div>  |
| <p>งบประมาณที่สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้รับมาจากงบประมาณแผ่นดินและการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) แต่ไม่เพียงพอ โดยทางสำนักงานฯ มีงบประมาณภาษีสุราที่ให้กับกระทรวงมหาดไทยร้อยละ 10 ซึ่งถ้าสามารถนำงบประมาณส่วนนี้มาใช้ได้ก็จะสามารถช่วยแบ่งเบาภาระด้านงบประมาณได้มากพอสมควร</p> |
| <div> <div>07</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> </div>  |
| <p>ข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ การนำมาตรการ Drink Don’t Drive และ Drive Don’t Drink กลับมาใช้อีกครั้ง พร้อมทั้งสร้างค่านิยมและความรับผิดชอบต่อสังคมเกี่ยวกับการดื่มสุรา คือ ดื่มได้ แต่ถ้าเมื่อต้องขับรถ ต้องไม่ดื่ม</p>  |

|   |
|---|
| <div> <div>08</div> <div>การดำเนินงานและการดำเนินงาน</div> </div>   |
| <p>โครงการของสภาเด็กและเยาวชนส่วนใหญ่เป็นการจัดกิจกรรมในระดับพื้นที่แต่ละจังหวัด โดยรูปแบบของกิจกรรมพิจารณาจากเรื่องที่มีผลกระทบต่อเด็กและเยาวชนในแต่ละพื้นที่ สำหรับโครงการ/กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการไปแล้ว ได้แก่ 1) การอบรมการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัย พร้อมทั้งบูรณาการการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ในการประกวดการจัดทำสื่อรณรงค์ 2) จัดตั้งกลุ่มสภาเด็กและส่งข้อมูลตัวเลขสถิติอุบัติเหตุทางถนนของเด็กและเยาวชนรายวันให้สภาเด็กและเยาวชนเพื่อนำไปหาแนวทางแก้ไขต่อไปในอนาคต</p> |
| <div> <div>09</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div> </div>  |
| <p>ข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ การนำมาตรการ Drink Don’t Drive และ Drive Don’t Drink กลับมาใช้อีกครั้ง พร้อมทั้งสร้างค่านิยมและความรับผิดชอบต่อสังคมเกี่ยวกับการดื่มสุรา คือ ดื่มได้ แต่ถ้าเมื่อต้องขับรถ ต้องไม่ดื่ม</p>  |

|  |
|--|
| <div> <div>10</div> <div>บทสรุป</div> </div>   |
| <p>ข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ การนำมาตรการ Drink Don’t Drive และ Drive Don’t Drink กลับมาใช้อีกครั้ง พร้อมทั้งสร้างค่านิยมและความรับผิดชอบต่อสังคมเกี่ยวกับการดื่มสุรา คือ ดื่มได้ แต่ถ้าเมื่อต้องขับรถ ต้องไม่ดื่ม</p> |

|   |
|---|
| <div> <div>02</div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div> </div>   |
| <p>โครงการของสภาเด็กและเยาวชนส่วนใหญ่เป็นการจัดกิจกรรมในระดับพื้นที่แต่ละจังหวัด โดยรูปแบบของกิจกรรมพิจารณาจากเรื่องที่มีผลกระทบต่อเด็กและเยาวชนในแต่ละพื้นที่ สำหรับโครงการ/กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการไปแล้ว ได้แก่ 1) การอบรมการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัย พร้อมทั้งบูรณาการการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ในการประกวดการจัดทำสื่อรณรงค์ 2) จัดตั้งกลุ่มสภาเด็กและส่งข้อมูลตัวเลขสถิติอุบัติเหตุทางถนนของเด็กและเยาวชนรายวันให้สภาเด็กและเยาวชนเพื่อนำไปหาแนวทางแก้ไขต่อไปในอนาคต</p> |
| <div> <div>03</div> <div>ความสอดคล้องของการดำเนินงานกับแผนแม่บทฉบับที่ 4</div> </div>   |
| <p>การดำเนินงานของสภาเด็กและเยาวชนมียุทธศาสตร์ไม่ค่อยสอดคล้องกับแผนแม่บทฉบับที่ 4 โดยการทำงานส่วนใหญ่คำนึงถึงปัญหาของเด็กเป็นสำคัญ เพื่อนำมาวางแผนทำกิจกรรมที่มุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหของเด็กที่เกิดขึ้น</p>  |
| <div> <div>04</div> <div>ความร่วมมือทางด้านความปลอดภัยทางถนนและบทบาทการทำงานต่อไปในอนาคต</div> </div>   |
| <p>ในอนาคตมูลนิธิเด็กและเยาวชนจะมีความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ในด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อขอรับการสนับสนุนทางด้านองค์ความรู้และงบประมาณ</p>   |
| <p>สำหรับความช่วยเหลือทางด้านงบประมาณ มูลนิธิเด็กและเยาวชนมีความประสงค์ที่จะร่วมงานกับสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) ส่วนความช่วยเหลือ ด้านองค์ความรู้ เช่น การแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยที่มีส่วนสำคัญมาก ดังนั้นหากเปิดโอกาสให้สภาเด็กและเยาวชนเข้ามามีส่วนร่วมจะทำให้สามารถสร้างแผนงานและทำงานได้สำเร็จมากยิ่งขึ้น</p>   |

|   |
|---|
| <div> <div>05</div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div> </div>   |
| <p>จุดแข็งของมูลนิธิเด็กและเยาวชน คือ ความสามารถในการเข้าถึงเด็กและเยาวชนได้มากกว่าหน่วยงานอื่นในระดับพื้นที่ อีกทั้งยังสามารถเป็นตัวกลางเชื่อมโยงระหว่างส่วนกลางและระดับภูมิภาค โดยนำข้อมูลจากระดับพื้นที่มาเสนอในระดับนโยบาย ซึ่งรัฐบาลได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน</p>   |
| <p>ความท้าทายต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่มาจาก 2 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทักษคติและพฤติกรรมของคนไทย เช่น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่มีหมวกนิรภัยไว้ป้องกันการถูกกุมจับมากกว่าการป้องกันอุบัติเหตุ 2) ลักษณะทางกายภาพของถนน ซึ่งมีลักษณะที่ไม่เหมาะสม เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น เช่น ทางม้าลายและจุดกลับรถที่ไม่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถตามท้องถนน ในบางพื้นที่ในแหล่งชุมชนไม่มีจุดกลับรถ ทำให้เกิดการขับรถย้อนศรหรือจุดลักผ่านจนเกิดอุบัติเหตุได้</p> |
| <div> <div>06</div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570</div> </div>  |
| <p>01 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรให้ความสำคัญกับเด็กและเยาวชนมากขึ้น ควรเข้ามาร่วมมือกับภาควิชาการในการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อปลูกฝังวินัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็กและเยาวชน</p>  |
| <p>02 ระบบบริการขนส่งสาธารณะต่างๆ ควรมีความสะดวกปลอดภัย มีการบริการที่ดี มีกำหนดเวลาเดินทางที่ตรงเวลา เพื่อให้ประชาชนหันไปนิยมใช้รถสาธารณะมากขึ้นซึ่งจะลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนลงได้มาก พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบบริการสาธารณะมากยิ่งขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นควรมีนาวัตกรรมและเทคโนโลยีมาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพเพื่อดึงดูดในคนรุ่นใหม่หันมาใช้มากยิ่งขึ้น</p>   |
| <p>03 สร้างการสื่อสารที่เหมาะสม โดยเฉพาะแอปพลิเคชันใหม่ๆ ที่สามารถใช้เป็นช่องทางทางสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ ที่เข้าถึงกลุ่มคนได้มากยิ่งขึ้น เช่น TikTok หรือ Instagram อีกทั้งการสื่อสารในช่องทางดังกล่าวเป็นการสื่อสารแบบ 2 ทาง ที่สามารถสะท้อนความคิดเห็นกลับมาทางหน่วยงานที่สามารถนำไปสู่การพัฒนาปรับปรุงหน่วยงานได้อีกด้วย</p>   |

|  |
|--|
| <div> <div>07</div> <div>บทสรุป</div> </div>   |
| <p>ข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ การนำมาตรการ Drink Don’t Drive และ Drive Don’t Drink กลับมาใช้อีกครั้ง พร้อมทั้งสร้างค่านิยมและความรับผิดชอบต่อสังคมเกี่ยวกับการดื่มสุรา คือ ดื่มได้ แต่ถ้าเมื่อต้องขับรถ ต้องไม่ดื่ม</p>   |
| <div> <div>08</div> <div>กรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน</div> </div>   |
| <div> <div>01</div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div> </div>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>การคุ้มครองแรงงาน สวัสดิการ แรงงานสัมพันธ์ และมาตรฐานแรงงาน</li> <li>กำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยแรงงานในการทำงาน โดยให้สถานประกอบการวางระบบความปลอดภัยในการทำงานให้แก่พนักงานลูกจ้างโดยบังคับใช้เป็นกฎหมาย</li> <li>ดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน เช่น การขนส่งต่างๆ หากเป็นการทำงานให้กับนายจ้าง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเป็นงานของกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน เป็นต้น</li> </ul> |
| <div> <div>02</div> <div>ยุทธศาสตร์</div> </div>   |
| <p>มุ่งเน้นด้านความปลอดภัย แต่ไม่ได้เฉพาะเจาะจงในด้านของความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในด้านความปลอดภัย และการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการมีส่วนร่วมกับหลายภาคส่วนในการสร้างความปลอดภัยในการใช้ท้องถนนให้มีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น</p>  |
| <div> <div>03</div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div> </div>  |
| <p>มุ่งเน้นไปยังภารกิจการตรวจกำกับสถานประกอบการให้ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัย โดยให้วางระบบและสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยในการทำงานในทุกด้านให้กับพนักงานลูกจ้าง อีกทั้งยังมีกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ กิจกรรมสถานศึกษาปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชนโดยเสริมสร้างความรู้ด้านความปลอดภัยทางท้องถนนแก่เยาวชนในสถานศึกษา</p>   |



## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมายของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางท้องถนนของกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน คือ ลดอัตราการเสียชีวิต อุบัติเหตุ และหยุดงานเกิน 3 วันจากการทำงานของลูกจ้างลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี ในส่วนของโครงการตรวจสอบความปลอดภัยในสถานประกอบการจะมีตัวชี้วัดเป็นจำนวนในการตรวจสอบสถานประกอบการ

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จจากการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางท้องถนนของกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงานมีอยู่ 3 ประเด็น ได้แก่ 1) การบังคับใช้กฎหมาย โดยกรมฯ ส่งเจ้าหน้าที่เข้าตรวจสอบกำกับในสถานประกอบการบ่อยๆ ทำให้สถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการทำงานมีแนวโน้มลดลง แต่ยังคงมีจำนวนมากอยู่ 2) การออกข้อบังคับใหม่ๆ ด้านความปลอดภัยเพิ่มขึ้น เพื่อบังคับให้ลูกจ้างต้องสวมอุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บในการทำงาน หากพบว่านายจ้างไม่ได้ควบคุมให้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย จะให้เวลาในการปรับปรุงแก้ไข ขณะเดียวกันก็มีการส่งเสริมการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการทำงานควบคู่กันไปด้วย และ 3) การประกวดสถานประกอบการดีเด่น ได้กำหนดเงื่อนไขความปลอดภัยนอกเวลางานที่นอกเหนือจากกฎหมาย ซึ่งรวมเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของพนักงาน เช่น รถรับส่งพนักงานต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยตามที่กำหนด เช่น คนขับ เข็มขัดนิรภัย

ในส่วนของความท้าทายเป็นเรื่องความร่วมมือของสถานประกอบการในการสร้างความปลอดภัยในการทำงานและการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของลูกจ้าง ซึ่งความท้าทายหลักมาจากประเด็นของนายจ้างมากกว่าลูกจ้าง เนื่องจากถ้านายจ้างเล็งเห็นถึงความปลอดภัยมากพอจะสามารถสร้างกฎระเบียบที่ชัดเจนให้ลูกจ้างปฏิบัติตามได้

## 06 การจัดหาทรัพยากร

ทรัพยากรเงินของกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงานเป็นข้อจำกัดในการดำเนินงานอย่างยิ่ง นอกจากงบประมาณปกติของหน่วยงานที่ไม่ค่อยเพียงพอต่อการทำงานแล้ว กรมฯ ยังได้รับการสนับสนุนงบประมาณบางส่วนจากกองทุนเงินทดแทนด้วย

ในส่วนของทรัพยากรมนุษย์ ค่อนข้างมีความพร้อมด้านความรู้จากการพัฒนาอบรมความรู้เพิ่มเติมให้แก่พนักงานตรวจความปลอดภัยอยู่เสมอ แต่ทว่ายังมีข้อจำกัดในด้านของปริมาณกำลังคน โดยพนักงานของกรมฯ ยังมีไม่เพียงพอต่อการทำงาน ซึ่งอาจจะสามารถแก้ไขโดยอาศัยความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) ร่วมด้วย

## 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัย ISO 39000 ที่ควรกำหนดให้สถานประกอบการสร้างมาตรฐานความปลอดภัย แต่การที่จะดำเนินการได้ต้องมีงบประมาณสนับสนุนให้ด้วย โดยเริ่มในสถานประกอบการที่มีความพร้อมก่อน
- 02 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสถานประกอบการและกลุ่มแรงงาน
- 03 กำหนดบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอที่จะทำให้สามารถป้องกันผู้ฝ่าฝืนได้ เช่น การเมาแล้วขับ
- 04 การดูแลแรงงานประเภทใหม่ๆ เช่น พนักงานขับรถรับส่งอาหาร rider ที่ไม่มีนายจ้างคุ้มครองดูแลเรื่องความปลอดภัย

## กองแผนงานความมั่นคง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีบทบาทด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย 2 ประเด็น คือ 1) การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และ 2) ดูแลความปลอดภัยทางถนนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในส่วนของภารกิจหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ การบังคับใช้กฎหมาย ส่วนงานด้านอื่นๆ จะเป็นไปตามภารกิจของภาคีเครือข่าย เช่น เมื่อกรมทางหลวงกำหนดความเร็วการใช้ท้องถนน ทางตำรวจจะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายความเร็วดังกล่าว เป็นต้น อีกทั้งยังมีส่วนที่ไปหนุนเสริมการทำงานให้แก่หน่วยงานอื่นๆ เช่น การฝึกอบรม การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรแก่ประชาชนทั่วไป หน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมในการขับรถที่ถูกต้อง

### 02 ยุทธศาสตร์

เมื่อพิจารณาบทบาทหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้านความปลอดภัยบนท้องถนน พบว่า สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 อย่างยิ่ง เนื่องจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับทุกฝ่าย ทุกภาคส่วน พร้อมทั้งพัฒนาระบบต่างๆ ให้ทันสมัยสอดคล้องกับการทำงานในยุคปัจจุบันยิ่งขึ้น โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ 4 ประเด็น ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 และ ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชากรเพื่อถนนปลอดภัย

03

แผนงานและการดำเนินงาน

มีโครงการหลายประเภทซึ่งมุ่งเน้นด้านการรักษาความปลอดภัยทางท้องถนน เช่น 1) การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุและข้อมูลผู้เสียชีวิต เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำเข้าสู่ที่ประชุมคณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมายและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาทั้งในระยะสั้นและระยะยาว 2) ระบบบริหารใบสั่ง PTM และระบบตัดคะแนนความประพฤติ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าปรับให้เป็นมาตรฐานสากล 3) ปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายและแก้ไขกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัยเมาแล้วขับ พยายามให้มีการเพิ่มโทษ เมื่อมีการกระทำความผิดซ้ำจะไม่ให้มีการรอลงอาญา และ 4) การอบรมความปลอดภัยทางถนน

04

เป้าหมายและตัวชี้วัด

สะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนน คือ สถิติจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ในส่วนของการวัดผลการดำเนินงานจะอยู่ในรูปแบบของการประชุมคณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมายและการแก้ไขปัญหา พร้อมทั้งมีการติดตามผลการปฏิบัติงานเป็นประจำทุกเดือนในประเด็นของหน่วยงานนั้นๆ ว่าสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่รับผิดชอบได้ดีหรือไม่

05

ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงปี 2563 พบว่ามีสถิติอุบัติเหตุและการเสียชีวิตที่ลดลง แต่อย่างไรก็ตามยังไม่มีนัยสำคัญต่อความสำเร็จมากนัก แต่สิ่งที่ชี้ชัดได้ คือ การผลักดันกฎหมายและการสร้างมาตรฐานการจ่ายค่าปรับ อีกทั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติสามารถแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายได้หลายรูปแบบเพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นความร่วมมือของการปรับปรุงพัฒนากฎหมายและนำเทคโนโลยีเข้ามาผสมผสานในการทำงาน เช่น การปรับปรุงระบบการชำระค่าปรับผ่านระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจร PTM

ในส่วนของความท้าทาย คือ ที่ผ่านมามีหลายหน่วยงานร่วมมือกันแต่ยังขาดการบูรณาการ เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยบนท้องถนนสั่งการไปแล้วแต่หน่วยงานไม่ได้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง ยิ่งไปกว่านั้น คือการสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ประชาชนในการบังคับใช้กฎหมาย พร้อมทั้งการแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยกำหนดให้มีการทดสอบวัดผลความรู้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นระยะ

06

การจัดหาทรัพยากร

การทำงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีงบประมาณที่ยังไม่เพียงพอต่อการดำเนินงาน แต่ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้พยายามแสวงหาการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆ ทั้งทางด้านงบประมาณและทรัพยากรอื่นๆ พร้อมทั้งการนำเงินค่าปรับที่ได้จากผู้กระทำผิดมาตั้งเป็นกองทุนจราจรเพื่อนำมาเป็นค่าใช้จ่ายในกิจการของงานจราจร

ในส่วนของทรัพยากรบุคคล สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังขาดบุคลากรทางด้านงานจราจร เนื่องจากเป็นหน้าที่ที่ต้องรับความเสี่ยงจากสภาพอากาศฝุ่นควันจากการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งทำให้ตำรวจไม่อยากทำหน้าที่งานจราจรหากไม่มีแรงจูงใจที่ดีพร้อมทั้งมีการเพิ่มทักษะให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีการอบรมทดสอบความรู้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อคัดเลือกเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติงานจราจร

07

ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

มีอยู่หลากหลายประเด็นที่เจาะกลุ่มเป้าหมายตั้งแต่เด็กจนถึงผู้ใหญ่ เช่น การปลูกฝังความรู้ด้านการจราจร เพื่อสร้างพฤติกรรมที่ดี โดยอาจกำหนดเป็นหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในชั้นเรียนที่เหมาะสมของนักเรียน พร้อมทั้งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและสร้างมาตรการลงโทษทางสังคม (social sanction) ยิ่งไปกว่านั้นควรสร้างมาตรฐานของการได้มาซึ่งใบขับขี่ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถมีพฤติกรรมที่เหมาะสม เคารพต่อกฎจราจร เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่อาจจะเกิดขึ้นได้

ในด้านความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนควรได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วนมากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันการร่วมมือยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และอาจเกิดจากการที่ผู้บริหารระดับสูงไม่ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร

กรมการขนส่งทางบก

01

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่ดูแลเรื่ององค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางบนถนนให้เกิดความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นความปลอดภัยของยานพาหนะ ผู้ขับขี่ และระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การอนุญาตให้บุคคลใช้ยานพาหนะบนท้องถนน โดยกรมขนส่งทางบกกำกับดูแล 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

- 01 ยานพาหนะ โดยจะต้องมีการตรวจสภาพรถให้มีอุปกรณ์ส่วนควบและสภาพที่ปลอดภัยที่ออกไปใช้ในถนน เริ่มตั้งแต่รถที่ผลิตออกจำหน่ายจะต้องผ่านการทดสอบว่ามีมาตรฐานความปลอดภัยก่อนนำออกจำหน่าย ในส่วนของรถใช้แล้ว กรมการขนส่งทางบกจะมีหน้าที่ในการตรวจให้มีสภาพที่ปลอดภัยในการนำไปใช้ในท้องถนน
- 02 ผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องมีการคัดกรองอย่างมีมาตรฐาน โดยมีกระบวนการคัดกรอง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านกายภาพ คือ ความสามารถทางด้านร่างกาย เช่น การทดสอบสายตา ด้านการทดสอบภาคทฤษฎี ในเรื่องความรู้เข้าใจในกฎหมายกฎระเบียบ และสิ่งที่ควรปฏิบัติ มารยาทในการขับขี่ และด้านการทดสอบภาคปฏิบัติในเรื่องทักษะการควบคุมรถหรือการใช้รถ
- 03 ระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งประเภทขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า จะต้องมีความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด มีเงื่อนไขของผู้ประกอบการที่จะต้องดูแลทั้งรถและคนให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง โดยมีกองตรวจการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการในกลุ่มดังกล่าว

นอกจากนี้ ยังมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีรายได้จากการประมูลทะเบียนเลขสวย โดยสามารถนำเงินออกไปใช้ในการดูแลผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน ช่วยในด้านการวิจัยความปลอดภัยทางถนน ช่วยสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้กับหน่วยงานภายในและภายนอกกรมฯ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

02

ยุทธศาสตร์

การทำงานของกรมการขนส่งมีความเชื่อมโยงกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ทั้งหมด มีการให้ความรู้ และความรับผิดชอบต่อสังคมด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เครื่องมือในยุคใหม่ เช่น การพัฒนาระบบข้อมูล GPS ให้สมบูรณ์ขึ้น ซึ่งสามารถนำไปเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต เช่น หากพบความผิดปกติหรือแถมเหลือน้อยอาจต้องจ่ายค่าประกันภัยเพิ่มขึ้น เป็นต้น

03

แผนงานและการดำเนินงาน

- โครงการของกรมการขนส่งทางบกด้านความปลอดภัยบนท้องถนนช่วง 3-5 ปีที่ผ่านมา มี 4 โครงการหลัก ได้แก่
- 1) การพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยให้โรงเรียนสอนขับรถที่มีความพร้อมของสถานที่สอนขับรถและบุคลากรเข้ามามีบทบาทในการอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด ช่วยให้เกิดอาชีพครูผู้สอนขับรถ โดยกรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่ควบคุมมาตรฐานและคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถ
  - 2) การพัฒนาหลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ โดยนำเนื้อหาการรับรู้อันตรายขณะขับขี่ (Hazard Perception) มาใส่ในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบขับขี่
  - 3) การติดตั้งระบบ GPS เพื่อติดตามพฤติกรรมการขับขี่ในรถขนส่งสาธารณะ รถขนาดใหญ่ รถโดยสาร รถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไป ซึ่งมีกลไกในการควบคุมทั้งเรื่องการใช้ความเร็วขณะขับขี่ การระบุด่วนผู้ขับขี่ด้วยเครื่องรูดบัตร และระยะเวลาในการขับขี่



ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมด้านผู้ขับขีจักรยานยนต์เยาวชน และความเร็ว กรมการขนส่งทางบกมีการดำเนินการดังนี้

#### ด้านเยาวชน

มีโครงการสนามจราจรเยาวชน ซึ่งเป็นการสื่อสารและให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่นักเรียนระดับประถมศึกษาทั่วประเทศ มีการฝึกภาคปฏิบัติโดยให้ขีจักรยานในสนามจราจรจำลอง

#### ด้านจักรยานยนต์

มีโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ เป็นการอบรมภาคทฤษฎีและฝึกทักษะการขับขีรถจักรยานยนต์ แล้วส่งไปสอบเพื่อทำใบขับขี่ที่สำนักงานขนส่งฯ โดยกลุ่มเป้าหมายคือนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและระดับอาชีวศึกษา

#### ด้านความเร็ว

นอกจากระบบ GPS แล้ว ยังมีโครงการตรวจจับความเร็วของรถขนส่งขนาดใหญ่ โครงการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งรวมเรื่องการใช้ความเร็วอยู่ด้วย เป็นต้น

#### 04

#### เป้าหมายและตัวชี้วัด

อยู่ในรูปแบบของการรายงาน ติดตามประเมินผล เป็นประจำทุกเดือน ทั้งภายในหน่วยงานและหน่วยงานที่ได้รับมอบเงินกองทุนฯ โดยทุกโครงการจะมีตัวชี้วัดของโครงการ และมีการประเมินผลเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายก็จะต้องมีการชี้แจงเหตุผลเพื่อปรับปรุงต่อไปในอนาคต

#### 05

#### ความสำเร็จและความท้าทาย

ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน กรมการขนส่งทางบกมีจุดแข็ง 3 ประการ ได้แก่ 1) การเป็นหน่วยงานที่ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับใบขับขี่และตัวรถ 2) มีความพร้อมของเครือข่ายที่เข้มแข็ง มีบุคลากรที่มีศักยภาพที่จะสามารถเข้าไปดำเนินการในสถานศึกษา 3) มีความพร้อมด้านเงินสนับสนุนการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ความสำเร็จของกรมการขนส่งทางบก คือ สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง เนื่องจากการดำเนินมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกัปัญหาอุบัติเหตุรถโดยสาร เช่น การลดความสูงของรถโดยสาร และการทดสอบการทรงตัวของรถโดยสาร ซึ่งเป็นการปรับปรุงมาตรฐานตัวรถให้มีความปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงการติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารทุกคัน ยกเว้น รถสองแถว

ส่วนความท้าทายในการทำงานด้านนี้ คือ การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่จะทำให้คนห่วงใยตัวเองมากขึ้น การยกระดับมาตรฐานผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ซึ่งมีจำนวนมากอาจต้องทุ่มทรัพยากรเป็นจำนวนมากเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จ การให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่เยาวชนซึ่งกรมฯ ไม่สามารถทำเพียงลำพัง ต้องร่วมมือกับหน่วยงานอื่น เช่น โรงเรียน และความท้าทายในเรื่องประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว

#### 06

#### การจัดหาทรัพยากร

กรมการขนส่งทางบกไม่มีปัญหาทางด้านทรัพยากรเงิน แต่มีปัญหาด้านทรัพยากรมนุษย์ที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน เช่น บุคลากรที่มีความชำนาญเป็นพิเศษที่ไม่ใช่ข้าราชการที่สามารถสอนการขับรถได้อย่างมืออาชีพ พร้อมทั้งมีสถานฝึกการสอนการขับขีในระดับสูง เพื่อที่ในอนาคตจะมีการปรับปรุงองค์กรแยกออกจากระบบราชการให้เป็นศูนย์ฝึกสอนขับรถมืออาชีพพระดับประเทศ

#### 07

#### ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

การสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยในสังคมไทย พร้อมทั้งให้สถานประกอบการภายใต้กฎหมายแรงงาน กำหนดเกณฑ์ความปลอดภัยทางถนน โดยให้องค์กรในทุกระดับทุกรูปแบบมีความตระหนักหรือมีนโยบายเรื่องความปลอดภัยทางถนน เช่น นอกจากมีเจ้าหน้าที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยภายในสถานประกอบการแล้ว ควรมีการดูแลพนักงานให้เกิดความปลอดภัยขณะเดินทางด้วย และการจัดทำคู่มืออบรมผู้ขอรับใบขับขี่ ที่สามารถอธิบายผลกระทบหากผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามวิธีการขับขีที่ปลอดภัย และรวมเนื้อหา hazard perception และบรรจุแบบฝึกหัดไว้ในการเล่นทุกวันด้วย

## สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

#### 01

#### หน้าที่ความรับผิดชอบ

จัดทำร่างกฎหมายและให้ความเห็นต่อร่างกฎหมายจราจรทางบก และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น กฎหมายขนส่งทางบก กฎหมายรถยนต์ กฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายทางหลวง เป็นต้น รวมไปถึงการร่างกฎหมายใหม่ การออกกฎกระทรวง และการแก้ไขกฎหมายต่างๆ ที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน โดยต้องมีการออกแบบกลไกทางกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง บริบทของสังคม และถูกต้องตามหลักกฎหมายสากล

#### 02

#### ยุทธศาสตร์

การดำเนินงานของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามี ยุทธศาสตร์และความสอดคล้องของการดำเนินงานกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ใน ยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่องการปฏิรูปด้านความปลอดภัยทางถนน และปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไม่ได้เกี่ยวข้องกับประเด็นความปลอดภัยทางถนนโดยตรง แต่อยู่ในบริบทของการเสนอกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาต้องพิจารณาทุกปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เป็นจริงในประเด็นของกฎหมายด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

#### 03

#### แผนงานและการดำเนินงาน

- แก้ไขกฎหมายจราจรเกี่ยวกับบทลงโทษเมาแล้วขับ โดยเปลี่ยนจากโทษปรับเป็นการตัดคะแนนความประพฤติ แทน เนื่องจากสามารถสะท้อนพฤติกรรมการขับขี และทำให้มีผลต่อการต่อใบอนุญาตการขับขีด้วย ซึ่งต้องมีการบูรณาการข้อมูลร่วมกันระหว่างตำรวจกับกรมขนส่งทางบก

- การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งรถในท้องถนน โดยได้ขยายฐานความผิดไปยังร้านแต่งรถให้มีความผิดร่วมด้วย พร้อมทั้งแก้ไขกฎกระทรวง ด้านการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 เป็นต้น

#### 04

#### เป้าหมายและตัวชี้วัด

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาไม่มีเป้าหมายและตัวชี้วัดการดำเนินงาน เนื่องจากรูปแบบของการดำเนินงานอยู่ในภาคส่วนของการร่างกฎหมาย ออกแบบกฎหมาย และร่างกฎหมายเป็นหลัก

#### 05

#### ความสำเร็จและความท้าทาย

จุดแข็งของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา คือ การที่มีบุคลากรบุคลากรที่มีความรู้ทางด้านกฎหมาย จนนำไปสู่ความสำเร็จ คือ การร่างกฎหมายที่มีความทันสมัยสอดคล้องกับบริบททางสังคมในปัจจุบัน ซึ่งในรอบ 3-5 ปีที่ผ่านมาการเมาแล้วขับลดลงอย่างเห็นได้ชัด ผู้ขับขีและผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และการคาดเข็มขัดนิรภัย โดยเป็นการวางกลไกให้มีเสียงเตือนเมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นการผลักดันของกรมการขนส่งทางบก ในการกำหนดให้ผู้ผลิตรถสร้างระบบเตือนด้วยเสียงหากไม่คาดเข็มขัด เป็นต้น

ในส่วนของความท้าทาย เป็นเรื่องของความยากในการพิจารณากฎหมาย ทำอย่างไรให้มีการแก้กฎหมายที่สอดคล้องกับบริบทของสังคมในปัจจุบัน โดยให้กฎหมายมีความสมดุลกัน เช่น 1) หลักการบังคับใช้กฎหมาย กับ สิทธิเสรีภาพของประชาชน 2) ประโยชน์ระหว่างสิ่งที่กฎหมายประสงค์ กับ ประโยชน์ที่ขัดแย้งกัน และ 3) ความสมดุลของอำนาจหน้าที่ มีหลายหน่วยงานร่วมมือกัน ยิ่งไปกว่านั้น คือ การที่ภาคประชาชนและสังคมไม่มีความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งถึงแม้ว่าจะมีกฎหมายที่ดีเพียงใด ถ้าประชาชนไม่เคารพและตระหนักถึงผลที่จะเกิดขึ้น กฎหมายก็จะแทบไม่มีประโยชน์ต่อสังคมเลย



06  
การจัดหาทรัพยากร

สำหรับประเด็นของทรัพยากรเงินที่มีจำกัดนั้น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาสามารถจัดสรรงบประมาณให้ใช้จ่ายอย่างเหมาะสมได้ แต่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกายังขาดนักวิชาการที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากการแก้ไขกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนต้องมีหน่วยงานที่สามารถให้ข้อมูลและต้องคำนึงถึงผลกระทบที่ตามมาในมิติอื่นๆ ด้วย ดังนั้นผู้ที่ร่างกฎหมายใดๆ ต้องเข้าใจประเด็นดังกล่าวอย่างถ่องแท้เพื่อให้กฎหมายออกมาในทิศทางที่ถูกต้องและมีประสิทธิผลมากที่สุด

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรค่อนข้างจะมีอยู่ครบถ้วน ในประเทศไทยมีองค์กรหลายภาคส่วนที่มาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยแต่ละองค์กรมีเป้าหมายที่จะลดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน แต่ทว่าในแต่ละองค์กรต่างมียุทธศาสตร์และหน้าที่การทำงานเป็นของตนเอง ซึ่งการทำงานยังแยกส่วนกันอยู่ เช่น เรื่องของผู้ขับขี่ดูแลโดยกรมการขนส่งทางบก ตำรวจดูแลเรื่องกฎจราจร และเรื่องถนนดูแลโดยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และท้องถิ่น ซึ่งการประสานงานกันของแต่ละหน่วยยังไม่ดีพอ อีกทั้งในแต่ละหน่วยงานยังมีกำแพงกันกันอยู่พอสมควร เช่น การแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลกันระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับตำรวจยังไม่สามารถประสานตกลงกันได้ เป็นต้น ซึ่งงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนนทุกประเด็นไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ถนน กฎระเบียบจราจร ควรจะเป็นเรื่องเดียวกัน เพราะฉะนั้นแล้วแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 ควรบูรณาการร่วมกันเพื่อสามารถแก้ไขปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

กองบัญชาการตำรวจนครบาล

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งการแก้ไขปัญหาการจราจร การอำนวยความสะดวกแก่บุคคลสำคัญ การถวายความปลอดภัยและรวมถึงการดูแลรักษาความสงบเรียบร้อย

02  
ยุทธศาสตร์

กองบัญชาการตำรวจนครบาลดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในด้านของยุทธศาสตร์การพัฒนา การบริหารงานความปลอดภัยทางถนน และส่งเสริมการอำนวยความสะดวกประชาชน โดยเน้นด้านการบังคับใช้กฎหมาย และการประสานงานความร่วมมือกับส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

การดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนของกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ผ่านมา มี 4 ด้านหลักๆ ได้แก่ 1) รับผิดชอบด้านโครงการพระราชดำริ โดยจัดยานพาหนะและกำลังพล ทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกการจราจร และ 2) ทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) รับผิดชอบทั้งพื้นที่ถนนทางราบและถนนทางยกระดับ 3) จัดกิจกรรมต่างๆ ตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น จัดกิจกรรมการฝึกอบรมบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรแก่นักเรียน ผู้ขับขี่ และฝึกอบรมอาสาจราจรในพื้นที่ และ 4) การบังคับใช้กฎหมาย โดยเน้นไปที่การขับรถในขณะเมาสุรา การแข่งรถในท้องถนน เป็นต้น

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

เนื่องจากการดำเนินงานของกองบัญชาการตำรวจนครบาลมุ่งเน้นไปที่การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพราะฉะนั้นตัวชี้วัดที่เหมาะสม คือ สถิติอัตราการเกิดอุบัติเหตุและระยะเวลาการเดินทางไปถึงสถานที่เกิดเหตุภายในเวลาไม่เกิน 5 นาที

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จของกองบัญชาการตำรวจนครบาลด้านความปลอดภัยบนท้องถนน คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความรู้ความสามารถ มีความชำนาญในพื้นที่ และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างดี แต่มีความท้าทาย คือ ข้อจำกัดของเจ้าหน้าที่เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีจำนวนน้อย ซึ่งไม่สอดคล้องกับปริมาณถนนในพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่มีจำนวนมาก

06  
การจัดหาทรัพยากร

ปัญหาด้านทรัพยากรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล คือ การมีงบประมาณที่ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะส่วนของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากหน้าที่หลักคือการดำเนินการด้านการจราจร ซึ่งต้องใช้ยานพาหนะในการเดินทางตามสถานที่ต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร

ในส่วนของด้านทรัพยากรบุคคลมีข้อกีด คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการโยกย้ายเปลี่ยนตำแหน่งบ่อยครั้ง ทำให้การทำงานขาดความต่อเนื่อง คนที่ย้ายมาดำรงตำแหน่งใหม่ต้องใช้เวลาในการเรียนรู้งานด้านจราจรและความปลอดภัยทางถนน

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยเสนอให้มีกฎหมายที่สามารถทำให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายและมีความเคารพกฎหมายมากขึ้น หรือให้มีกฎหมายที่สามารถควบคุมการขับขี่ของผู้ใช้รถได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเพียงพอ เช่น การติดตั้งไฟแสงสว่างที่เพียงพอ ติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณจราจร ป้ายสะท้อนแสงป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ชัดเจน เป็นต้น



# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่  
05

## การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

### สมาชิกรัฐสภา กรรมการบูรณาการ กู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา

#### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- วุฒิสภา มีกรรมวิธีการ ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบริหารของรัฐ
- สมาชิกวุฒิสภาตระหนักด้าน post-crash care แต่ไม่รู้ว่าจะพัฒนาตามแผนแม่บทไปแล้วแค่ไหน
- คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา ศึกษา เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาหรือข้อขัดข้องในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บฉุกเฉินและผู้ประสบอุบัติเหตุ แนวทางการปรับปรุงเพื่อยกระดับมาตรฐานการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บฉุกเฉินและการป้องกันอุบัติเหตุให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และแนวทางการลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนบูรณาการ ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชนและประชาชนในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา ให้เป็นรูปธรรม

#### 02 ยุทธศาสตร์

- คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนนมีระเบียบให้ประธานมีอำนาจในการตั้งกรรมการได้ โดยประธานทำหน้าที่ประสานหน่วยงานของรัฐ เป็นการใช้การทำงานโดยกลไกของประธาน
- ทำหน้าที่แลกเปลี่ยน หนุนเสริม ซึ่งไม่ใช่กลไกของวุฒิสภา
- เป็นการบริหารงานด้วยนิติบัญญัติ คอยเชื่อมโยงประสาน พัฒนาข้อเสนอ ตรวจสอบการทำงาน มีคุณประโยชน์ หลายเรื่องเป็น action ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของคนทำงานด้วยกันจากหลายฝ่าย และยังมีลักษณะของกัลยาณมิตร ทำให้ช่วยฝ่ายรัฐบาล ซึ่งไม่มีโครงสร้างในลักษณะนี้

#### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

-

#### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

- ควรทำพื้นที่ให้เล็กลง เป็น micro management unit อุบัติเหตุเกิดที่ใดควรให้หน่วยปฏิบัติการเข้าถึงได้เร็ว อุบัติเหตุเกิดที่ถนนรองมาก ต้องมององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มากขึ้น แต่ท้องถิ่นของประเทศไทยมีหลาย scale ควรเป็น scale เล็ก
- ต้องพัฒนารถและอุปกรณ์ trauma center และ ER ให้คุณภาพดีขึ้น

#### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 เขียนดี แต่ถ้าข้อมูลมากจะทำให้คนไม่อ่าน ทำให้ต้องสกัดแล้วเสนอขึ้นไป
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ควรเขียน situational analysis ว่าปัจจุบันมีอะไรบ้างแล้ว ถ้าปริมาณครอบคลุมแล้ว จะได้ไปพัฒนาคุณภาพให้สมบูรณ์ ควรมีการประเมินด้านความเสมอภาคและการเข้าถึงบริการ เพื่อมาตั้งเป้าหมายที่ท้าทาย
- ระบบ โครงสร้าง และวิธีปฏิบัติของประเทศไทยไม่เหมือนต่างประเทศซึ่งเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ในประเทศไทยดีขึ้นตามลำดับแต่มาตรฐานยังหย่อนยานอยู่ การบังคับใช้กฎหมายยังไม่ค่อยได้ แต่กระบวนการต้อง benchmark กับประเทศที่พัฒนาแล้ว
- ระบบ EMS ของประเทศไทยอาสาสมัครมีความสำคัญ สูงมาก เป็น volunteer-based system จึงควร empower อาสาสมัครให้มีความสามารถ การผลิตบุคลากรวิชาชีพยากกว่ามาก แต่มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนา
- ระดับพื้นที่ต้องมองภาพรวม แต่การจัดการต้องทำในพื้นที่ขนาดเล็กที่ควรบริหารโดยท้องถิ่น ความท้าทายคือ ความร่วมมือของท้องถิ่น
- ระบบไม่ควรเป็น single system ควรมีการถอดบทเรียน และจัดการความรู้ pluralistic model ที่เป็นอยู่ เพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- คุณภาพการบริการ การเข้าถึงบริการ output outcome ควรทำ research system

06  
การจัดหาทรัพยากร

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 จะต้องศึกษาสถานการณ์และช่องว่างในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- 02 จะต้องตั้งเป้าหมายที่ชัดเจนในการพัฒนา
- 03 จะต้องมีการพัฒนาบุคลากรทุกประเภท ทุกระดับอย่างเป็นระบบและยั่งยืน
- 04 จะต้องสนับสนุนการค้นคว้าวิจัยและพัฒนางานวิชาการ
- 05 จะต้องมีการระบบการกำกับติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ
- 06 น่าจะมีการฟอร์มกลไกลักษณะนี้ในหรือนอกสภา และน่าจะมีกลไกในการ inform สมาชิก



สภากาชาดไทย กรรมการบูรณาการ  
กู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน  
วุฒิสภา

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

สภากาชาดไทยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการบริการทางการแพทย์และสุขภาพอนามัย ให้บริการรักษาพยาบาลให้แก่ประชาชนและผู้ด้อยโอกาส ให้บริการชีวิตและยาปราศจากเชื้อที่มีปริมาณเพียงพอต่อความต้องการของผู้ป่วยและปลอดภัยตามมาตรฐานสากล อีกทั้งผลิตบุคลากรพยาบาลเฉพาะทาง

02  
ยุทธศาสตร์

- กาชาดสากลพยายามผลักดันประเทศไทยในด้าน road safety

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- อบรมเจ้าหน้าที่เป็น role model คนขับรถทุกคนต้องมีความรู้เรื่อง first aid, CPR และ การใช้เครื่อง AED ให้สอบใบขับขี่โดยมีการอบรมกับกรมการขนส่งทางบก และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)
- ขยายไปที่โรงเรียน โดยต้องจัดการต้นน้ำที่กระทรวงศึกษาธิการ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ

- มีสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
- มี Emergency number
- มีโครงสร้างที่แข็งแรง
- มีผู้เชี่ยวชาญทั้งภาครัฐและเอกชน
- มีอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และอาสาชาด ที่มีการอบรมกลุ่มละล้านกว่าคน

ความท้าทาย

- คนจำนวนมากยังไม่มีคุณภาพ ถ้าคนดี มีวินัย มีความรับผิดชอบ ก็จะไม่เกิดปัญหา
- การทำงานระหว่างหน่วยงานยังไม่บูรณาการ

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 จะต้องมีการมี lead agency ในเรื่อง post-crash care
- 02 จะต้องมีการระบบการแจ้งเหตุที่มีประสิทธิภาพ
- 03 หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินต้องมีมาตรฐานระดับสูง
- 04 จะต้องมีการพัฒนาให้มีศูนย์อุบัติเหตุที่กระจายอย่างทั่วถึง
- 05 มีระเบียบปฏิบัติที่ลดความซ้ำซ้อน
- 06 มีระบบการบันทึกข้อมูลที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำมาใช้วิเคราะห์และพัฒนา
- 07 มีการวางแผนผลิต กระจาย และธำรงรักษา บุคลากรที่สำคัญ เช่น trauma surgeon, rehabilitation specialist
- 08 จะต้องมีการมีระบบให้รถทุกคันในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุต้องมี first aid kit
- 09 ตำรวจ นักเรียน ประชาชน ต้องมีความรู้ในเรื่องการปฐมพยาบาล CPR AED
- 10 จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ที่กระตุ้นให้ประชาชนอยากจะทำจากใจ

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

- จัดทำแผนหลักเกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉินเสนอต่อคณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
- จัดทำมาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉินเสนอต่อ กพฉ. รวมทั้งกำหนดเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติการฉุกเฉินตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่ กพฉ. กำหนด
- จัดให้มีระบบปฏิบัติการฉุกเฉิน รวมถึงการบริหารจัดการและการพัฒนาระบบสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติการฉุกเฉิน
- ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนา รวมทั้งเผยแพร่ความรู้ทางการแพทย์ฉุกเฉิน
- จัดให้มีการศึกษาและฝึกอบรมการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉิน
- ประสานงาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติการฉุกเฉิน
- เป็นศูนย์กลางประสานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉิน
- เรียกเก็บค่าบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินและการดำเนินการกิจการของสถาบัน

02  
ยุทธศาสตร์

-



03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินมีส่วนร่วมในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ก่อนข้างน้อยเข้าร่วมในลักษณะ event
- ประเทศไทยมีศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ 80 แห่ง หน่วยปฏิบัติการประมาณ 8,000 หน่วย เป็นท้องถิ่น 5,000 หน่วย ส่วนใหญ่เป็นระดับ Basic Life Support (BLS) ที่มีมาตรฐานผู้ปฏิบัติการทุกประเภททุกระดับ มีเกณฑ์มาตรฐาน และมีการรับรองมาตรฐาน หน่วยปฏิบัติการ
- มีกฎหมายรองรับ มีการอภิบาลระบบ และการปรับปรุงกฎหมาย
- มีกองทุนการแพทย์ฉุกเฉิน
- มีเครือข่ายวิชาชีพ โรงพยาบาล องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น มูลนิธิ ภาคประชาชน
- การบริการการแพทย์ฉุกเฉินเป็นหน้าที่ของท้องถิ่นตั้งแต่ปี 2560 มีหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานของท้องถิ่น โดยแผนกระจายอำนาจกำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดตั้งกองสาธารณสุขขึ้น
- มีการพัฒนาด้านต่างๆ เช่น
  - พัฒนาระบบ EMS ในแผนการพัฒนาด้านสาธารณสุขในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
  - พัฒนาศักยภาพการปฏิบัติการทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ
  - พัฒนาศูนย์รับเรื่องและจ่ายงานฉุกเฉินการแพทย์ให้เป็นดิจิทัล เชื่อมระบบแพทย์อำนวยการ
- การจัดบริการการใช้สิทธิรักษาพยาบาล (UCEP) ใช้พรบ. สถานพยาบาล มาตรา 33/1 พรบ.ควบคุมโรค พรบ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- มีการสื่อสารสาธารณะ เช่น การ CPR AED เพื่อเพิ่มการเข้าถึงจากประชาชนทุกกลุ่ม ทุกพื้นที่ และผู้พิการ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

-

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 จะต้อง integrate แผนหลักของ สพฉ. เข้ากับแผนแม่บท
- 02 จะต้องส่งเสริมการพัฒนาให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) มีบทบาทในด้านการแพทย์ฉุกเฉินมากขึ้น
- 03 จะต้องพัฒนาระบบให้ประชาชนเข้าถึงบริการแพทย์ฉุกเฉินได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- 04 จะต้องพัฒนาระบบการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 05 จะต้องมียุทธศาสตร์การลดความแออัดในห้องฉุกเฉิน
- 06 จะต้องมีการบูรณาการระบบข้อมูลการเจ็บป่วยฉุกเฉินของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 07 จะต้องมีระบบการกำกับติดตามหน่วยปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐาน
- 08 จะต้องมีแผนการพัฒนาศูนย์รวมถึงการสร้างโรงเรียนสำหรับผู้นำในเรื่องการแพทย์ฉุกเฉิน

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ก่อตั้งใน พ.ศ. 2540 โดยใช้ชื่อบุคคลเอกชน ภายใต้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีบทบาท
- ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้มอบหมาย
  - ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

02  
ยุทธศาสตร์

เป็นการประกันบุคคลที่ 3 แก่ผู้ขับขี่รถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้ช่วยเหลือผู้เสียหายโดยรวดเร็ว แต่ไม่คุ้มครองทรัพย์สิน ต่อมาคุ้มครองทั้งความเสียหายหรือผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายผิด เพื่อเป็นการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขกัน

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- ได้เอาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางการดำเนินงาน
- โครงการที่ผ่านมาเป็นการดูแลเรื่องการเยียวยาการพัฒนา innovation ระบบข้อมูล e claim และศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุที่เชื่อมและแชร์ข้อมูล
- โครงการ MIS for sustainable road safety
- สนับสนุนให้หน่วยกู้ชีพมีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีคุณภาพในการเข้าถึงและดูแลผู้ประสบภัย เช่น spinal board

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

- 10 กว่าปีที่ผ่านมารูปแบบอุบัติเหตุเปลี่ยนไป การดูข้อมูลย้อนหลังไม่พอ ต้องมองไปข้างหน้า

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- พัฒนาศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุให้เป็นข้อมูลสาธารณะ เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถใช้ข้อมูลได้ โดยมีการเริ่มเก็บข้อมูลตั้งแต่ พ.ศ. 2554 และส่งให้ตำรวจใน พ.ศ. 2558 โดยมีการใช้ข้อมูลอย่างเป็นระบบ
- จะต้องพัฒนาระบบการเชื่อมต่อข้อมูล digital e-claim ครบวงจรจากทุกหน่วยงาน และวิเคราะห์ สังเคราะห์ ข้อมูลภาพใหญ่ด้วย big dataเพื่อการใช้ประโยชน์ทั้งในองค์กร ระหว่างองค์กร (เช่น กู้ชีพ กู้ภัย สพฉ.) และสาธารณะ
- หัวใจ คือ ไม่อยากให้ทำงานเป็น event แต่ไม่มีความสำเร็จ ปรารถนาในการบริหารงานคือ ยึดศาสตร์พระราชาศาสตร์พระศาสดา ศาสตร์ธุรกิจ คือ ไม่หวังสิ่งตอบแทน ปิดทองหลังพระ ธรรมชาติบาล และมีการทำงานเป็นระบบ
- ตอนแรกไม่มี mindset เรื่องการลดอุบัติเหตุ ต่อมากำหนดให้ บ.กลาง มีบทบาทในการบริหารความเสี่ยงด้วย ทั้งลด หลีกเลี่ยง ป้องกัน เตรียมพร้อม รับมือ และจะต้องสร้างหลักประกันสู่ประชาชนที่ประสบภัยให้ทั่วถึง
- จุดอ่อนของประเทศไทย คือ ไม่มีองค์กรประกอบในการร่วมกันทำงานเป็นทีม

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

|  |
|--|
| <p><b>07</b></p> <p><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b></p>  |
| <p>01 แผนงานในแผนหลักทุกแผนจะต้องมีผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน</p> <p>02 จะต้องสร้างกลไกการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>03 จะต้องส่งเสริมให้มีกระบวนการคุณภาพ (PDCA) และมีความยั่งยืน</p> |

|   |
|---|
| <p><b>ที่ปรึกษากรมการแพทย์</b></p> <p><b>กระทรวงสาธารณสุข</b></p>   |
| <p><b>01</b></p> <p><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b></p> <p>พัฒนาวิชาการด้านการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์ฝ่ายกาย โดยมีการศึกษา วิจัย พัฒนา และถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีทางการแพทย์ที่เหมาะสม การเพิ่มพูนความรู้และทักษะการปฏิบัติงานแก่บุคลากรทางการแพทย์เฉพาะทางที่มีคุณภาพ ให้บริการทางการแพทย์เฉพาะด้านหรือในระดับตติยภูมิที่ยุ่ยากซับซ้อนอย่างได้มาตรฐานเพื่อให้ผู้รับบริการพึงพอใจ</p> |
| <p><b>02</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์</b></p> <p>-</p>  |
| <p><b>03</b></p> <p><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b></p> <p>กรมการแพทย์ มีศูนย์นเรนทร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537</p>   |

|   |
|---|
| <p><b>04</b></p> <p><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b></p> <p>-</p>  |
| <p><b>05</b></p> <p><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b></p> <p><b>จุดแข็ง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีเครือข่ายมาก ประชาชนให้ความร่วมมือหลบรพยบาล</li> <li>มีหน่วยวิชาการ มีการอบรมแพทย์ด้านเวชศาสตร์ฉุกเฉิน (Emergency physician – EP) ศัลยศาสตร์ (Trauma and neuro surgeon) ที่มีความรู้และทำงานได้จริง</li> <li>มี ward trauma ที่มีคุณภาพ</li> </ul> <p><b>จุดอ่อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ช่วงสถานการณ์ COVID-19 มีความเสี่ยงและทำให้ทำงานได้ยากลำบาก</li> <li>การปรับเพิ่มอัตรากำลัง เช่น EP</li> <li>อยากให้มีการจัดตั้ง Trauma &amp; Emergency Administration Unit (TEA Unit) ซึ่งเป็นมาตรฐานในการดูแลผู้ป่วยแต่ยังทำได้ไม่เท่าที่ควร</li> </ul> |
| <p><b>06</b></p> <p><b>การจัดหาทรัพยากร</b></p> <p>-</p>  |

|  |
|--|
| <p><b>07</b></p> <p><b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b></p>  |
| <p>01 ควรมีการพิจารณาแนวทางการเปลี่ยนแผนสู่การปฏิบัติให้ได้จริง</p> <p>02 จะมีต้องผลักดันให้เกิด TEA unit และ function ในทุกจังหวัด</p> <p>03 จะต้องมีการกำกับติดตามตัวชี้วัดที่เฉพาะเจาะจง</p> <p>04 จะต้องวางแผนเพิ่มปริมาณหน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินขั้นสูง (Advanced life Support: ALS) ให้มากขึ้นและครอบคลุม</p> <p>05 จะต้องมีแผนการผลิต การกระจาย การบริหาร การธำรงรักษาบุคลากร ได้แก่ EP พยาบาล นักปฏิบัติการฉุกเฉินการแพทย์ (Paramedic) แพทย์เวชศาสตร์ฟื้นฟู และจิตแพทย์</p> <p>06 จะต้องมีการกำหนดมาตรฐานทุกการให้บริการ</p> <p>07 การติด internet บนรถ ambulance</p> <p>08 จะต้องวางแผนการร่วมมือกับต่างประเทศ</p> <p>09 จะต้องวางแผนให้ภาคประชาชน ประชาสังคม เข้ามามีส่วนร่วมทั้งการบริการและการพัฒนา</p> <p>10 พัฒนาศึกษาการในระดับประเทศ นานาชาติ และภูมิภาคในเรื่องนวัตกรรมด้านอุบัติเหตุ</p> |

|   |
|---|
| <p><b>คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น</b></p> <p><b>/ สมาคมแพทย์อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย</b></p>  |
| <p><b>01</b></p> <p><b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาแพทย์และบุคลากรทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ มี fellow trauma ปีละ 1 คน</li> <li>ตั้งหน่วย trauma care</li> </ul> |
| <p><b>02</b></p> <p><b>ยุทธศาสตร์</b></p> <p>-</p>  |

|  |
|--|
| <p><b>03</b></p> <p><b>แผนงานและการดำเนินงาน</b></p> <p>-</p>  |
| <p><b>04</b></p> <p><b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b></p> <p>ตั้งหน่วย trauma ที่ทำงานวิจัยมากขึ้น ทำหัตถการใหม่ ๆ เช่น Emergency Room – Resuscitative Endovascular Balloon Occlusion of the Aorta (ER-REBOA) ในผู้ป่วย trauma</p>   |
| <p><b>05</b></p> <p><b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b></p> <p><b>ความสำเร็จ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ระบบถนนดีขึ้น รถดีขึ้น อุบัติเหตุรุนแรงขึ้น แต่ case traffic accident ลดลง เสียชีวิตลดลง domestic accident เยอะขึ้น</li> </ul> <p><b>ความท้าทาย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องผลักดันสนับสนุนให้มี specialist ทาง trauma มากขึ้น มี incentive เช่น 1) ให้เกียรติและศักดิ์ศรี 2) สนับสนุนสิ่งแวดล้อมในการทำงานให้สามารถทำงานได้สะดวก</li> <li>ต้องมีอาจารย์แพทย์ที่กิดไม่ปล่อย attitude ดี มีจิตวิญญาณของการเป็นอาจารย์ ต้องสอน ไม่ใช่ใช้ให้ resident มาทำงานแทน</li> <li>ชวนพยาบาลมาทำงาน เขียนหนังสือด้วยกัน</li> <li>ศัลยแพทย์ทั่วไป (General surgeon) ของโรงพยาบาลใกล้เคียงดูแล case neuro ไม่ได้ ต้องส่งต่อ แต่ส่งมาที่โรงพยาบาลศรีนครินทร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ไม่ส่งผู้ป่วยตามระบบเขต โดยให้แพทย์สื่อสารโดยตรง</li> </ul> |
| <p><b>06</b></p> <p><b>การจัดหาทรัพยากร</b></p> <p>-</p>   |

|  |
|--|
| <b>07</b>  |
| <b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>01 จะต้องส่งเสริมสนับสนุนให้มีการผลิต กระจาย และชำระรักษาบุคลากรที่สำคัญแต่ยังขาดแคลน เช่น trauma surgeon ผ่านกลไกสำคัญ เช่น รัฐสภา หรือสังคม</p> <p>02 รัฐบาลและผู้บริหารระดับสูง จะต้องเข้าใจ ให้นโยบาย และสนับสนุนอย่างจริงจังในการพัฒนาบุคลากรที่ขาดแคลน แต่มีความสำคัญนี้ อาทิ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรจัดเป็นสาขาขาดแคลนอย่างรุนแรง</li> <li>• สนับสนุนให้คนมา train ปัจจุบันมีกรอบ มีทุน แต่ไม่มีคนมาเรียน</li> <li>• สมาคมแพทย์อุบัติเหตุต้องผลักดันผ่านคณะอนุกรรมการฝึกอบรมและสอบความรู้ความชำนาญในการประกอบวิชาชีพเวชกรรม (อฝส.) Trauma</li> </ul> <p>03 แผนต้องมีเจ้าภาพในการนำไปปฏิบัติ มี accountability</p> |

|   |
|---|
|   |
| <b>กองสาธารณสุขฉุกเฉิน</b>  |
| <b>สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข</b>   |
|   |
| <b>01</b>   |
| <b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| รับผิดชอบด้านการแพทย์ฉุกเฉินของกระทรวงสาธารณสุข ครอบคลุมในกรอบ chain of survival งานความปลอดภัยทางถนนเป็นงานในโครงสร้างของกองสาธารณสุขฉุกเฉิน |
|   |
| <b>02</b>   |
| <b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| -   |

|   |
|---|
| <b>03</b>   |
| <b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้ป่วยส่วนใหญ่เสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ 60% ขณะเคลื่อนย้าย 20% ห้องฉุกเฉิน 10% ต้องลดการเสียชีวิตใน 2 ส่วนหลัง</li> <li>• ห้องฉุกเฉินพัฒนาได้ดีพอสมควรแล้ว น่าจะมีการพัฒนาในระหว่างการนำส่ง</li> </ul>  |
|   |
| <b>04</b>   |
| <b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| -   |
|   |
| <b>05</b>   |
| <b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>  |
| <p><b>จุดอ่อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ยังมีความไม่ชัดเจนระดับนโยบายว่า การแจ้งเหตุ การสั่งการ ควรเป็นอย่างไร ควรอยู่กับใคร องค์กรการบริหาร ส่วนจังหวัดรับผิดชอบศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการหรือไม่ โดยต้องมีความเชี่ยวชาญ โครงสร้างที่รองรับระบบที่สนับสนุน และแรงจูงใจ</li> <li>• มีหน่วยงานรับผิดชอบในเรื่อง Pre-hospital services มาก แต่ขาดหน่วยงานหลักในการประสานการดำเนินงาน ต้องมี authority</li> <li>• บุคลากร ยังไม่มีการวิเคราะห์ให้เหมาะสมตามพื้นที่ กรอบอัตรากำลังบุคลากรยังจำกัด</li> <li>• ระบบข้อมูล ITEMS และ IS ยังไม่ real time ยังไม่เชื่อมกัน การแชร์ข้อมูลยังจำกัด</li> </ul> |
|   |
| <b>06</b>   |
| <b>การจัดหาทรัพยากร</b>   |
| -   |

|  |
|--|
| <b>07</b>  |
| <b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>  |
| <p>01 ควรจะพิจารณาให้มีหน่วยงานหลักในการเป็นองค์กรนำในการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน</p> <p>02 จะต้องเร่งรัดให้เกิดระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเบอร์เดียว รวมถึงการพัฒนาระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น</p> <p>03 จะต้องมึนโยบายที่ชัดเจนถึงทิศทางการพัฒนาศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการระดับจังหวัด</p> <p>04 จะต้องส่งเสริมสนับสนุนให้องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น</p> <p>05 จะต้องมียุทธศาสตร์ ออกแบบ และวางแผนการดำเนินการให้ทีมกู้ชีพเข้าถึงจุดเกิดเหตุในเวลาอันรวดเร็ว (response time) รวมถึงความเท่าเทียมกันในการเข้าถึงการบริการ</p> <p>06 จะต้องมีการพัฒนาระบบความปลอดภัยของรถพยาบาลทุกประเภท ทุกระดับ</p> <p>07 จะต้องวางแผน ลงทุน เพิ่มทีมระดับ Advanced Life Support (ALS) ให้มากขึ้น</p> <p>08 จะต้องมีแผนการผลิต การกระจาย การชำระรักษาบุคลากรที่สำคัญ เช่น Paramedic</p> <p>09 จะต้องพัฒนาระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพเพื่อใช้ในการพัฒนา การกำกับติดตาม และการวิจัย</p> |

|   |
|---|
|   |
| <b>กองยุทธศาสตร์และแผนงาน</b>   |
| <b>สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข</b>   |
|   |
| <b>01</b>   |
| <b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความปลอดภัยทางถนนเป็นงานหนึ่งของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน</li> <li>• ใช้ข้อมูล SDGs แผน 20 ปี แผนแม่บทต่างๆ และแผนยุทธศาสตร์สาธารณสุข ในการทำแผนของสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข แต่ไม่ได้ implement โดยเป็นหน้าที่ของกรม กองจะนำไป implement</li> </ul> |

|   |
|---|
| <b>02</b>   |
| <b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| <p>เมื่อเกิดอุบัติเหตุ การดูแลต้องรวดเร็ว ได้มาตรฐาน ระบบส่งต่อมีประสิทธิภาพ ER ได้มาตรฐานสากล</p>  |
|   |
| <b>03</b>   |
| <b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• มีแบ่งงานกันในกระทรวงสาธารณสุขที่ชัดเจน มีผู้บริหารระดับรองปลัดดูแลชัดเจน</li> <li>• จะมีการทบทวนตัวชี้วัดทุกปี จัดเป็นประชุมเชิงปฏิบัติการ มี input ให้ผู้เข้าประชุมปรับแก้ตัวชี้วัดด้วยตัวเอง ตัวอย่าง: จำนวนผู้ป่วยวิกฤตฉุกเฉินที่มาด้วย EMS ไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี</li> <li>• ข้อมูลระดับประเทศ ใช้ข้อมูลตาย 3 ฐาน ไม่ได้ใช้ข้อมูลสาธารณสุขอย่างเดียว สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน กรมการแพทย์ กองบริหารสาธารณสุข ควรบูรณาการกัน</li> </ul> |
|   |
| <b>04</b>   |
| <b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Road safety ควรจะถูกกำหนดเป็นประเด็นและตัวชี้วัดของการตรวจราชการของสาธารณสุข</li> <li>• อัตราการเสียชีวิตใน ER ใน 24 ชั่วโมง เป็นตัวชี้วัดที่เก็บรวมทั้ง admit จากอุบัติเหตุและเหตุอื่น ข้อมูลจึงไม่ชัดเจนและไม่เฉพาะเจาะจง</li> <li>• ร้อยละของประชากร ที่เข้าถึง EMS เป็นปริมาณจำนวนครั้ง จึงไม่เห็นด้านคุณภาพ</li> <li>• ร้อยละของโรงพยาบาลศูนย์ที่ผ่านเกณฑ์ ER คุณภาพ ซึ่งกองบริหารการสาธารณสุขดูแล</li> </ul>   |



05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- จุดแข็ง**
- เป็นหน่วยงานหลักของกระทรวงสาธารณสุขที่มีโครงสร้างและบุคลากรที่มีทักษะด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ การเปลี่ยนผู้บริหารสูงสุดของกระทรวง ไม่มีผลต่อการทำแผนเพราะทำอย่างเป็นระบบแล้ว
  - กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (กยผ.) มีช่องว่างด้านการสื่อสารบ้าง ซึ่งก็ได้พยายามปิดช่องว่าง
  - ในเชิงนโยบายควรสร้างความเข้มแข็งของ 5 เสาหลัก โดยดึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาบูรณาการกัน อย่างจริงจัง ต้องมีการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกระทรวงให้มีเป้าหมายเดียวกัน และมีบทบาทที่เป็นรูปธรรมมากกว่านี้ ต้องมีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในด้านการส่งข้อมูลที่เป็นจริงและเอาข้อมูลไปพัฒนา
  - แผนของกรมควบคุมโรคดีแล้ว แต่ขาดความเข้มแข็งของเครือข่าย ควรบูรณาการ เสริมสร้างความเข้มแข็งของทุกภาคส่วนให้เป็นรูปธรรมมากกว่านี้ งานน่าจะสำเร็จมากขึ้น
  - แต่ละพื้นที่มีสถานการณ์แตกต่างกัน ควรเอากลไก พขอ. (คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ) มามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

06  
การจัดหาทรัพยากร

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ควรจะต้องจัดทำมาตรฐานในการให้บริการในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- 02 ควรจะมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนในการตรวจราชการ
- 03 ควรจะต้องมีการบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในกระทรวงและระหว่างกระทรวงอย่างเป็นรูปธรรม
- 04 ควรจะต้องมีการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับติดตาม

กองบริหารการสาธารณสุข  
สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

- จัดทำและเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรฐานของระบบบริการสุขภาพ ระบบบริการเฉพาะ และระบบสนับสนุนบริการ
- ส่งเสริม สนับสนุน การพัฒนาระบบบริการสุขภาพ ระบบบริการเฉพาะ และระบบสนับสนุนบริการให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพ
- จัดทำและเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรฐานของระบบบริหารจัดการทรัพยากรในระบบบริการสุขภาพของหน่วยงานด้านสาธารณสุขในสังกัดที่เกี่ยวข้อง
- ส่งเสริม พัฒนารูปแบบ และกลไกเกี่ยวกับระบบบริการสุขภาพให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์
- ส่งเสริมและประสานความร่วมมือด้านการจัดระบบบริการสุขภาพกับหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการบริการหรือหน่วยบริการสุขภาพของชุมชน ท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร และภาคเอกชน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

02  
ยุทธศาสตร์

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- Service plan: Trauma & Emergency Administration Unit (TEA Unit) ศูนย์บริหารจัดการรถพยาบาล (Ambulance Operation Center: AOC) พัฒนาแนวทางปฏิบัติ trauma care
- มีการพัฒนานโยบาย optimal service 1 ใน 5 เรื่อง burn, surgery, neuro intervention, AOC, ER

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

- ER คุณภาพ
- กรมแพทย์รับผิดชอบตัวชี้วัดบางตัว

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- จุดอ่อน**
- การระบาดของ COVID-19 ทำให้ TEA Unit ย้ายไปกรมการแพทย์
  - มาตรการการกำกับติดตามยังไม่เข้มแข็ง
  - ไม่มีนโยบายและการกำหนดในโครงสร้าง
  - ผู้ประสานงานรับผิดชอบภารกิจหลายด้าน

06  
การจัดหาทรัพยากร



07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 กระทรวงสาธารณสุขควรกำหนดนโยบายให้โรงพยาบาลระดับ A S M1 ต้องจัดทำ TEA Unit
- 02 ควรวางแผนสนับสนุนทรัพยากรตามนโยบาย
- 03 ควรวางแผน การผลิต การกระจาย การพัฒนา การธำรงรักษา บุคลากรทุกประเภท ทุกระดับ
- 04 ควรมีมาตรการการกำกับติดตามการดำเนินงานตามนโยบาย
- 05 ควรวางแผนการบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง

| <div>สำนักสิทธิประโยชน์</div> <div>สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน</div>  |
|---|
| <div></div>   |
| <div><b>01</b></div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>ปฏิบัติราชการให้เกิดผลสัมฤทธิ์และเป็นไปตามเป้าหมายแนวทาง และแผนการปฏิบัติราชการของกระทรวง</li><li>ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม กฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</li><li>บริหารกองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน</li><li>คุ้มครอง ดูแลผู้ประกันตนและลูกจ้างให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่กฎหมายกำหนด</li><li>พัฒนาระบบ รูปแบบ มาตรการ วิธีการด้านประกันสังคม และเงินทดแทน รวมทั้งประสานแผนการปฏิบัติงานของสำนักงาน</li></ul>   |
| <div></div>   |
| <div><b>02</b></div> <div>ยุทธศาสตร์</div>  |
| <div>-</div>  |
| <div></div>   |
| <div><b>03</b></div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>ดูแลลูกจ้างในระบบทุกคน ทุกกรณี รวมแรงงานต่างชาติดังขึ้นทะเบียน</li><li>การประสบอันตรายจากการทำงานบนถนนมีกองทุนเงินทดแทน ถ้าไม่ใช่เกิดจากการทำงานเบี่ยงจากกองทุนประกันสังคม</li><li>ถ้าพิการ พิ้นฟูสมรรถภาพและหาอาชีพใหม่จากศูนย์ฟื้นฟู 5 ศูนย์</li><li>นายจ้างอาจปฏิเสธการจ่าย ถ้าเกิดจากการประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรง ลูกจ้างสามารถฟ้องศาล อุทธรณ์ หากไม่ได้ดูแลกรณี นายจ้างต้องแจ้งภายใน 15 วัน ยกเว้นโรคจากการทำงานต้องให้แพทย์วินิจฉัยและยืนยันเรื่องได้ใน 2 ปี ถ้าเป็นอุบัติเหตุต้องแจ้งทันที สัดส่วนการจ่ายให้ผู้ประกันตนด้านอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าที่เกิดจากการทำงาน</li></ul> |

|   |
|---|
| <div><b>04</b></div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div>  |
| <div>ด้านบริการ สิทธิประโยชน์ ด้านการให้ข้อมูลด้านเสถียรภาพ ความโปร่งใส</div>   |
| <div></div>   |
| <div><b>05</b></div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div>   |
| <div>จุดแข็ง</div> <ul style="list-style-type: none"><li>มีเสถียรภาพ</li><li>ลูกจ้างเพิ่มขึ้น</li><li>เพิ่มสิทธิประโยชน์</li><li>มีระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ สามารถตรวจสอบได้</li></ul>  |
| <div>จุดอ่อน</div> <ul style="list-style-type: none"><li>บางส่วนไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบว่า มีแรงงานที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียนหรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้าง</li></ul>  |
| <div></div>   |
| <div><b>06</b></div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div>  |
| <div>-</div>  |
| <div></div>   |
| <div><b>07</b></div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div>  |
| <div>01 ควรมีการพัฒนาระบบข้อมูลทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับงานประกันสังคมให้เป็นระบบ digital และเชื่อมโยงกันได้ทั้งหมด</div> <div>02 ควรจะมีการสร้างความรู้ความเข้าใจและความร่วมมือในงานประกันสังคมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ป้องกันบรรเทาสาธารณภัย ผู้ประกอบการ ลูกจ้าง</div> <div>03 ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน</div> |

| <div>กองพัฒนาและส่งเสริมการบริหร</div> <div>งานท้องถิ่น กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย</div>  |
|--|
| <div></div>  |
| <div><b>01</b></div> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>พัฒนาระบบ รูปแบบ และโครงสร้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li><li>ส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดทำประสาน และบูรณาการแผนพัฒนาท้องถิ่น</li><li>ส่งเสริม สนับสนุน และประสานการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม</li><li>ศึกษา วิจัย จัดทำ และพัฒนามาตรฐานการบริการสาธารณะและตัวชี้วัดประสิทธิภาพการบริหารงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด</li><li>ดำเนินการวางระบบในการติดตามและประเมินผลการดำเนินการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นไปตามแผนพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและเกณฑ์ชี้วัดที่กำหนด</li><li>ส่งเสริม สนับสนุน และเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนให้มีส่วนร่วมในการบริหารงานและตรวจสอบการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li><li>ประสาน รวบรวม วิเคราะห์ และดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำงบประมาณเงินอุดหนุน ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อประกอบการจัดทำคำของบประมาณรายจ่ายประจำปีของกรม</li></ul> |
| <div></div>  |
| <div><b>02</b></div> <div>ยุทธศาสตร์</div>   |
| <div>-</div>   |
| <div></div>  |
| <div><b>03</b></div> <div>แผนงานและการดำเนินงาน</div>  |
| <div>-</div>   |

|   |
|---|
| <div><b>04</b></div> <div>เป้าหมายและตัวชี้วัด</div>  |
| <div>-</div>  |
| <div></div>   |
| <div><b>05</b></div> <div>ความสำเร็จและความท้าทาย</div>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>ไม่มีงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน ให้ท้องถิ่นดูแลกันเอง</li><li>รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ เคยมีนโยบายตั้งบ 1 แสนบาทในการดูแลอุบัติเหตุ แต่อาจไม่เป็นไปตามนโยบายทุกแห่ง</li><li>กรมกำหนดเป็นภาคบังคับได้ แต่ไม่สามารถทำได้ทุกที่ เน้นการป้องกันมากกว่า</li><li>ท้องถิ่นที่ใช้จ่ายเงินในการดำเนินงาน EMS บางท้องถิ่นทำได้ กฎหมายเขียนไว้กว้าง ๆ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) อาจตีความไม่เหมือนกัน</li></ul>  |
| <div></div>   |
| <div><b>06</b></div> <div>การจัดหาทรัพยากร</div>  |
| <div>-</div>  |
| <div></div>   |
| <div><b>07</b></div> <div>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</div>  |
| <div>01 กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นร่วมกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข ควรมีบทบาทร่วมกันในการกำหนดนโยบาย บทบาท มาตรฐาน แนวทางปฏิบัติ และการกำกับติดตามการดำเนินงานการบริหารจัดการด้านงบประมาณขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น</div> <div>02 ควรมีระบบข้อมูลในระดับกรมเพื่อใช้ในการกำกับติดตามการดำเนินงานของท้องถิ่น</div> <div>03 อาจกำหนดเป็นกฎหมาย นโยบาย สามารถจัดทำข้อสั่งการของอธิบดีให้ทุกพื้นที่มีรต EMS ได้ กำกับติดตามและประเมินผลโดยผู้ตรวจราชการ (Local Performance Assessment: LPA)</div> |



กลุ่มวางแผนและพัฒนาคุ้มครอง  
สิทธิประโยชน์ สำนักงานคณะกรรมการ  
กำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ  
ประกันภัย (คปภ.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการและไม่เป็น  
รัฐวิสาหกิจ มีฐานะเป็นนิติบุคคลทำหน้าที่ ดำเนินงานตาม  
นโยบายที่กำหนด โดยคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ  
ประกอบธุรกิจประกันภัย มีหน้าที่กำกับและพัฒนาธุรกิจ  
ประกันภัยและคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการ  
ประกันภัยหลังเกิดเหตุ

02  
ยุทธศาสตร์

-

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- การประกันภัยรถภาคบังคับ
- ช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางรถ
- ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเป็นธรรม

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

- ส่งเสริม ดูแล เยียวยาผู้ประกันภัย
- ดูแลเริ่มตั้งแต่การร้องเรียนความเป็นธรรมโดยไม่มี  
ค่าเสียหายใด ๆ
- กระบวนการอนุญาตตุลาการเพื่อชี้ขาดผู้ประสบภัยจาก  
รถเรียกร้องบริษัทประกันภัยบุคคลที่ 3 ขอค่าเสียหายได้  
เช่น เลี้ยวชนแล้วหลบหนีถ้าทำผิดจะไล่เบี้ยเรียกคืน
- ใช้สิทธิผ่าน e-claim
- คปภ. มีในทุกจังหวัดและใช้ระเบียบเดียวกัน

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- มีการรายงานผ่าน platform เมื่อระบบได้รับข้อมูลแล้ว  
จะส่ง email ไปบริษัทประกันภัยอัตโนมัติ เมื่อทราบว่า  
ผู้เสียหายประกันไว้กับบริษัทใดก็ประสานการพิจารณา  
ค่าสินไหมทดแทนและติดตามการชดใช้ค่าสินไหม  
ทดแทน
- มีปัญหาการไม่ทำประกันภัยแล้วมาใช้สิทธิ คปภ.

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ควรจะต้องเร่งรัดมาตรการต่าง ๆ ในการจัดการให้เจ้าของ  
รถทุกประเภทจัดทำประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครอง  
ผู้ประสบภัยจากรถ
- 02 ควรจะต้องมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการเอาผิด  
เจ้าของรถที่ไม่ทำ พ.ร.บ.ฯ
- 03 ควรจะส่งเสริมให้องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นมีบทบาท  
ในการประชาสัมพันธ์เชิญชวนลูกบ้านให้ทำ พ.ร.บ.ฯ
- 04 ควรจะมีระบบข้อมูลที่ติดตามผลการดำเนินงาน

ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน  
กรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ)  
สำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

- บริหารจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเขต  
กรุงเทพมหานคร
- เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ ให้คำปรึกษาแนะนำ  
ด้านปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน
- เป็นศูนย์กลางประสานงานและพัฒนาเครือข่ายเพื่อ  
สนับสนุนการปฏิบัติการทางการแพทย์ฉุกเฉินทั้งใน  
สถานการณ์ปกติและกรณีเกิดสาธารณภัย
- รวบรวมและจัดทำสถิติข้อมูล
- พัฒนาระบบสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ
- ศึกษา วิจัย พัฒนางานในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

02  
ยุทธศาสตร์

-

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- กรุงเทพมหานครมีอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาหลักของ  
กรุงเทพมหานคร แต่เป็นกรณีผู้ป่วยสีเขียวเป็นหลัก  
มีสีแดงน้อย มีโรงพยาบาลภาครัฐและเอกชนจำนวนมาก  
ผู้ป่วยสีเขียวได้รับการบริการค่อนข้างรวดเร็ว  
กรุงเทพมหานครจึงไม่ทำ trauma center เพราะมี  
โรงพยาบาลที่มีศักยภาพอยู่แล้ว
- Pre-hospital care มีอาสาสมัครกู้ชีพของมูลนิธิก่อนมี  
ระบบ EMS จึงต้องให้เข้ามาในระบบ ต้องพัฒนาอาสา  
สมัครกู้ชีพของ ให้มีกรอบการทำงานที่เหมือนกัน มีร  
ดับ ALS BLS FR ที่มีการตรวจขึ้นทะเบียน ALS ทุก 1 ปี  
BLS FR ทุก 2 ปี การประสานงานกับ ER ต่างๆ แมโซน  
ทำได้หมด โดยมีศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน  
แต่ไม่มีระดับเขต อำเภอ
- ลาดกระบังโมเดลมีการถอดบทเรียนปัญหาจราจรซึ่งไม่ใช่  
สาเหตุการเสียชีวิตเป็นลำดับแรก มีทีมของสำนักงาน  
ตำรวจแห่งชาติเป็นทีมวิชาการ ศึกษาผู้ป่วยที่เสียชีวิต  
โดย บ.กลาง ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน  
เอราวัณ มาประชุมกันทุกเดือน จัดการความรู้จากงาน  
ที่ทำไปเป็นบทเรียนให้แกจังหวัดอื่น
- 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลมีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ โดย  
เก็บข้อมูลกับมูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง และ ที่ห้อง ER ของ 97  
โรงพยาบาล สังกัดสำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร  
ส่งข้อมูลให้ บ.กลาง แต่ก็ยังได้ข้อมูลไม่ครบ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-





05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

จุดแข็ง

- มีการประสานการทำงานอย่างดีกับศูนย์เฮอร์วีน

จุดอ่อน

- เจ้าหน้าที่เป็นอาสาสมัคร ซึ่งมีข้อจำกัดในการปฏิบัติงาน การฝึกอบรมยังน้อย อาจยังไม่มีความรู้เพียงพอ ไม่รู้หน้าที่ของตัวเอง
- ความไม่พร้อมของรถในการปฏิบัติงาน ในต่างจังหวัดมีความขาดแคลนด้านอุปกรณ์อยู่มาก
- สถิติข้อมูลมีความแตกต่างกัน ขาดการบูรณาการ ข้อมูลขาดหายไป
- ผู้ป่วยไม่รู้สิทธิ์ของตัวเอง

06  
การจัดหาทรัพยากร

- เจ้าหน้าที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐได้รับงบสนับสนุนจากภาคประชาชนเป็นส่วนใหญ่ ไม่ได้เบิกค่าออกปฏิบัติการ

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ควรจะวางแผนการจัดระบบให้หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินทุกหน่วยขึ้นทะเบียนด้วยความสมัครใจ เพื่อให้เกิดเอกภาพในการดำเนินงานด้วยมาตรฐานเดียวกัน
- 02 ควรจะมีการบูรณาการข้อมูลของเครือข่ายทุกเครือข่ายเพื่อจะได้ข้อมูลที่ครบถ้วน
- 03 ควรจะมีแผนการพัฒนาบุคลากรที่พอเพียงและต่อเนื่องให้กับมูลนิธิ
- 04 ควร มีระเบียบปฏิบัติที่เป็น มาตรฐานเหมาะสม (ความเข้าใจ บริบท คุณธรรม) ทั้งด้านกระบวนการพัฒนาบุคลากร การสนับสนุนด้านอุปกรณ์
- 05 ควรจะมีกระบวนการทำความเข้าใจ ให้เกียรติ ให้การยอมรับ ระหว่างภาคี หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง
- 06 ควรจะพัฒนาระบบการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงาน

เทศบาลนครขอนแก่น

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

การสาธารณสุข การอนามัยครอบครัว การรักษาพยาบาล และบรรเทาสาธารณภัย

02  
ยุทธศาสตร์

- เน้นการป้องกัน เช่น การปรับโครงสร้างด้านกายภาพ เช่น ทางข้ามหน้าโรงเรียน หรือการสร้างจิตสำนึก
- การดูแลหลังเกิดเหตุ มีหน่วยกู้ชีพอาสาสมัครของมูลนิธิออกเหตุ ทำงานประสานงาน มีเครือข่ายที่ประสานการทำงานร่วมกัน

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- โครงการ City RTI
- เมื่อได้รับข้อมูล จะเข้าไปดูแลหลังเกิดเหตุ หาสาเหตุเพื่อวางแผนแก้ไข เช่น การจำกัดความเร็ว
- มีคณะกรรมการและคณะทำงานเป็นองค์กรนำในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและมีทีมผู้เชี่ยวชาญมาช่วยกันทำแผนงานป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งในเรื่องเครื่องมือสนับสนุนในการบังคับใช้กฎหมาย และการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง
- มีระบบข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ปัญหา ติดตามแก้ไขปัญหา เช่น ฐานข้อมูลจุดเกิดเหตุ ใช้วิเคราะห์หาจุดเสี่ยงกลุ่มเสี่ยง เพื่อจัดการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงทันทีด้วยพหุภาคี โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน หากต้องแก้ระยะยาว ใช้การนำเข้าที่ประชุมหารือและวางแผน มีความร่วมมือระหว่างเทศบาลในอำเภอเมืองอย่างเข้มแข็ง

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- ความสำเร็จจากการแก้ปัญหาหนึ่ง ต่อยอดทำให้เกิดความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาอื่นๆ ต่อ
- ปัญหา คือ มีพันธกิจเร่งด่วนในการจัดการกับการระบาดของโควิด-19

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ต้องนำเทคโนโลยีมาช่วยทั้งการจัดการข้อมูล การสื่อสาร และสนับสนุนยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย
- 02 ต้องส่งเสริมให้มีการทำงานบูรณาการร่วมกันของเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพ
- 03 กระบวนการงบประมาณต้องเปิดช่องให้องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นมีอำนาจในการใช้งบประมาณเพื่อแก้ปัญหาในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น สาธารณภัย



# เครือโรงพยาบาลกรุงเทพ

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- เครือโรงพยาบาลกรุงเทพ มีนโยบายการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ โดยศูนย์อุบัติเหตุและออร์โธปิดิกส์

## 02 ยุทธศาสตร์

โรงพยาบาลกรุงเทพ เน้น ER ก่อน แล้วจะเน้น pre-hospital และ inter facility น่าจะจัดตั้งเป็น regional จะดีกว่าเป็นศูนย์ใหญ่ ต้องทำให้โรงพยาบาลมีมาตรฐานและมีคุณภาพในการดูแลผู้ป่วย trauma แบบเอาจริงเอาจัง

## 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- ประเทศไทยมีข้อดีที่มีหน่วยงานมาทำ post-crash เยอะ แต่ถ้าไม่ประสานให้ดี จะเกิดปัญหาได้ ต้องจัดระบบให้ดี
- ควรทำรายจังหวัด และอาจมีศูนย์ย่อยในจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ เพราะคนไข้ อุบัติเหตุต้องการดูแลอย่างรวดเร็ว
- ควรมีฐานข้อมูล ศักยภาพ ทรัพยากร มีแผนที่ และแนวทางการส่งต่อ (criteria for transfer) ที่ต้อง update ฐานข้อมูลสม่ำเสมอ ทำ surge capacity ทั้ง trauma และ non-trauma emergency ของจังหวัด
- ควรสื่อสารประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึงให้ประชาชนรู้ว่า จะใช้เบอร์ไหนในการแจ้งเหตุฉุกเฉิน

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

- เป้าหมาย ต้องการให้โรงพยาบาลทุกแห่ง มีมาตรฐานระดับสากล มีศักยภาพ
- การที่มีโรงพยาบาลในทุกภาค ก็เอื้ออำนวยต่อการสร้างเครือข่าย
- ต้องสร้างทัศนคติ ให้คนทำงานว่าผู้ป่วยเป็นคนไทย ต้องช่วยกันดูแลผู้บาดเจ็บ ไม่คิดว่าต้องได้เงิน
- มีหน้าที่ต้องดูแลให้ปลอดภัยก่อนจะ refer
- เป้าหมาย คือ โรงพยาบาลผ่านมาตรฐานจากราชวิทยาลัย ศัลยแพทย์
- ต้องฝึกบุคลากร มีเครื่องมือ ทำให้เป็น trauma center จริง ๆ ตามมาตรฐานราชวิทยาลัยศัลยแพทย์
- พัฒนาความรู้
- หวังว่ามาตรฐานที่เรากำหนดจะเป็นมาตรฐานสากลในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ
- มีกระบวนการพัฒนาของผู้ปฏิบัติงานที่ดีขึ้นเป็นลำดับ เป็นความภาคภูมิใจของประเทศและต่างประเทศด้วย

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

- ภาคเอกชนต้องการใช้ความรู้ความสามารถที่มีไปเสริมภาครัฐ แต่ค่อนข้างจะมีอุปสรรค ส่วนหนึ่งเพราะภาคเอกชนต้องแบกรับค่าใช้จ่ายทำให้อาจถูกมองว่าเป็นภาคธุรกิจ อีกส่วนหนึ่งอาจเนื่องจากเคยมีปัญหาการนำส่งผู้ป่วยให้โรงพยาบาลเอกชนแล้วได้เงินตอบแทน
- ไม่มีกรอบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ควรมี working group คอยกันว่าจะมีมาตรการอย่างไรที่จะให้ภาคเอกชนไปเสริมภาครัฐ ที่ผ่านมาจะเป็นการประสานส่วนตัว แต่ละจังหวัดไม่เหมือนกัน
- กระทรวงสาธารณสุขไม่มีสถิติผู้บาดเจ็บทางถนนที่ไปรักษาที่เอกชน ควรรวมข้อมูลเข้าด้วยกัน

## 06 การจัดหาทรัพยากร

- ภาคเอกชนอยากใช้ศักยภาพไปช่วยเหลือภาครัฐเท่าที่จะทำได้ เช่น การถ่ายทอดความรู้จากที่มี expert มีเครื่องมือที่ทันสมัยกว่า มีการประสานการทำงานร่วมกับภาครัฐ มีการซ้อมแผนร่วมกัน
- การสื่อสารและแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลควรเป็นแบบเดียว และเป็น electronic

## 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- ควรมีการกำหนดกรอบความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน แล้วให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น ควรมีคณะกรรมการร่วมพิจารณาแสวงหาโอกาสที่จะสร้างความร่วมมือในมิติต่างๆ
- มาตรฐานและแนวทางการรักษาพยาบาลของโรงพยาบาลทุกแห่งต้องได้รับ accreditation
- การส่งต่อผู้ป่วย การติดต่อสื่อสาร
- การบูรณาการระบบข้อมูล ระบบรายงาน
- การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การ share ทรัพยากร

# โรงพยาบาลราชวิถี

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- มุ่งมั่นสู่การเป็นผู้นำทางวิชาการ เพื่อเป็นศูนย์การแพทย์ชั้นนำระดับนานาชาติ
- ให้บริการดูแลรักษา สร้างเสริมสุขภาพ ตามมาตรฐานวิชาชีพในระดับตติยภูมิและสูงกว่า รวมทั้งระบบรับส่งต่อที่มีคุณภาพ
- บุคลากรทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข และมีประสิทธิภาพด้วยระบบบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่
- มีระบบเวชศาสตร์ฉุกเฉิน Emergency Medical Service (EMS) ซึ่งมีความสามารถในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ป่วยฉุกเฉินและผู้บาดเจ็บที่มีความพร้อมสูง อันประกอบด้วยระบบการรักษา พยาบาลก่อนถึงโรงพยาบาล และระบบห้องฉุกเฉิน การให้การรักษายาบาลก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre-Hospital Care) ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์บัญชาการกู้ชีพเรนทร ซึ่งเป็นหน่วยเคลื่อนที่เร็ว ประกอบด้วย แพทย์ พยาบาล และหน่วยกู้ชีพออกไปให้บริการ ณ จุดเกิดเหตุเพื่อให้ผู้ป่วยประสบเหตุ ได้รับการรักษายาบาลอย่างถูกวิธีและทันเวลา พร้อมทั้งมีระบบนำส่งสถานพยาบาลอย่างรวดเร็วเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

## 02 ยุทธศาสตร์

- การบูรณาการแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ยังน้อยอยู่ ควรบูรณาการกัน
- Post-crash care ดีขึ้นตามลำดับแต่ควรดีกว่านี้

## 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- ระบบการแจ้งเหตุและการส่งการ ถ้ามีความพร้อมควรแยกโซนให้ชัดเจนเพื่อให้ทำงานได้คล่องตัว สามารถใช้ศักยภาพของตนเองให้เต็มที่ ควรให้การโทรแจ้งเหตุฉุกเฉินแล้วไปติดที่ศูนย์รับแจ้งเหตุและการส่งการพื้นที่นั้น
- Pre-hospital care ในกรุงเทพมหานคร ยังไม่เป็นระบบ หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินนอกเหตุพร้อมกันเยอะ มีฝึกมีฝ่าย ทีม ALS ควรพัฒนาให้ทำงานได้ 24 ชั่วโมง ปัจจุบันยังใช้ทีม BLS FR ออกแทนอยู่
- In-hospital care ควรมีกระบวนการในการจัดการที่ดี ในต่างจังหวัดค่อนข้างดี ในกรุงเทพมหานครควรพัฒนาเป็น trauma center level 1
- Inter-hospital care ในกรุงเทพมหานครยังช่วยกันดี ระหว่างโรงพยาบาลเอกชนและโรงพยาบาลสังกัดอื่น แต่ต้องพัฒนาระบบส่งต่อที่มีประสิทธิภาพ
- ควรผลิตศัลยแพทย์เฉพาะทางด้าน neuro ortho CVT มากขึ้น
- หน่วยงานของกระทรวงสาธารณสุขควรคุยกันให้ชัดเจน (กรมสนับสนุนบริการ กรมการแพทย์ กรมควบคุมโรค)
- ควรนำข้อมูล IS ไปวิเคราะห์ case ที่ไม่ควรเสียชีวิต แต่เสียชีวิตควรนำมาวิเคราะห์ให้เป็น lesson learned เพื่อปรับปรุงแก้ไข

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

-



05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- ปัญหา คือ เรื่องของข้อมูล ที่ควรเป็นระบบและรวดเร็ว (real time) และบูรณาการกันมากขึ้น
- สถานการณ์อุบัติเหตุในสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 เป็นอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ควรมีการบูรณาการระบบข้อมูลที่มีอยู่หลายแหล่ง
- 02 ควรมีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สะท้อนคุณภาพการบริการและกำกับตัวชี้วัด
- 03 ควรมีการจัดทำแผนการพัฒนาและแนวทางปฏิบัติการทุกรายละเอียด เช่น ระบบการแจ้งเหตุสั่งการ การ Zoning ป้องกันการออกเหตุซ้ำซ้อน มาตรฐานบุคลากร มาตรฐานรถพยาบาล ระบบการนำทางของรถพยาบาล การส่งต่อผู้ป่วย
- 04 ควรผลักดันหมายเลขฉุกเฉินเบอร์เดียวให้เกิดขึ้นจริง
- 05 ควรมีแผนการผลิตและกระจายบุคลากรทุกประเภททุกระดับ
- 06 ควรมีระบบการรับรองคุณภาพศูนย์อุบัติเหตุทั้งภาครัฐเอกชน
- 07 ควรมีแผนยกระดับการรักษาพยาบาลการบาดเจ็บที่ยุ่ยากซับซ้อนให้ทำได้ในทุกภูมิภาค เช่น acetabular fracture, vascular injury
- 08 ควรมีการวิเคราะห์สาเหตุการเสียชีวิตที่ป้องกันได้และนำมาป้องกันแก้ไข
- 09 ควรมีการวางแผนงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาที่เหมาะสม

โรงพยาบาลชลบุรี

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

โรงพยาบาลศูนย์ ระดับ A

02  
ยุทธศาสตร์

- Burden ของประเทศไทย คือ การบาดเจ็บที่ศีรษะ ควรหาเจ้าภาพที่ดูแลบาดเจ็บที่ศีรษะให้ชัดเจน การดูแลพร้อมกันที่ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลในกระทรวงสาธารณสุขยังไม่เข้มข้นนัก ควรพัฒนา Trauma activated team

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

การมี ER to OR เช่น โรงพยาบาลชลบุรีที่มีมากกว่า 30 รายต่อปี สามารถลดการเสียชีวิตได้มาก

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

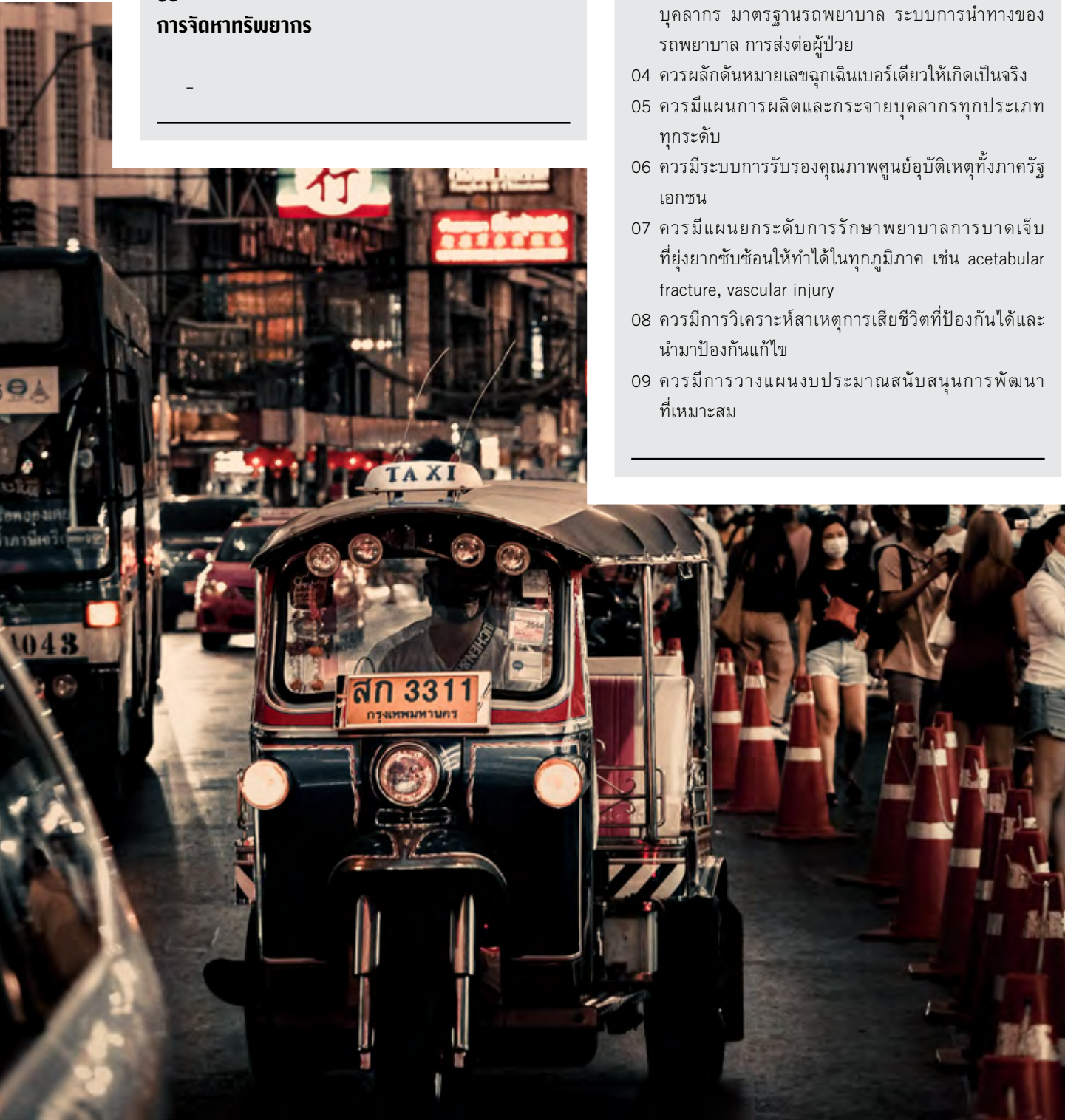
-

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- เขตสุขภาพที่ 6 ผู้ป่วยสีแดงเข้าสู่ระบบสาธารณสุขส่วนอื่นอาจเข้าสู่ระบบโรงพยาบาลสังกัดอื่น
- ควรพัฒนาโรงพยาบาล Level A ให้เทียบเท่า trauma center ระดับ 1, 2 โดยแยก trauma กับ non trauma
- โรงพยาบาลที่มี trauma ICU ในการดูแลผู้ป่วย trauma สีแดง อัตราตายจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญอย่างมาก
- Trauma & Emergency Administration Unit (TEA Unit) ในโรงพยาบาล ระดับ A S M1 ดีมาก แต่มีปัญหาที่ career path ของพยาบาลไม่ชัดเจน ทำให้ต้องแก้ไขเฉพาะหน้าโดยใช้กรอบ ER หรือกลุ่มอื่น ในระยะยาวควรมีในโครงสร้าง
- ปัจจัยความสำเร็จ คือ ประสาทศัลยแพทย์ ความร่วมมือของพยาบาล ER CT EP Paramedic ALS full time แบบมืออาชีพ
- การ set ฐานข้อมูลและการนำข้อมูลมาใช้ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล โดยใช้ big data การบริหารจัดการระบบฐานข้อมูลที่เป็นระบบ หากฝ่ายบริหาร support การพัฒนางานอุบัติเหตุและบาดเจ็บจะเป็นไปได้ด้วยดี โดยต้องนำเสนอสิ่งที่จับต้องได้ให้ผู้บริหารเห็น ทั้ง formal กับ informal ในเชิงการดูแลผู้ป่วย emergency โดย trauma emergency director ต้องคุยกับศูนย์คุณภาพเป็นเนื้อเดียวกัน เพราะใช้ข้อมูลเหมือนกัน ดึงผู้บริหารระดับสูงเข้ามาให้ต่อเนื่อง และจำเป็นต้องจัดอบรม trauma emergency director เพื่อทำความเข้าใจ concept ให้ตรงกัน และทำ knowledge sharing และการยกระดับ TNC TMD
- การมีคณะกรรมการ ATLS ในทุกคณะอนุกรรมการฝึกอบรมและสอบความรู้ความชำนาญในการประกอบวิชาชีพเวชกรรม (อฝส.) จะเป็นตัวขับเคลื่อนการอบรมและผ่านเข้าไปใน service plan ศัลยกรรมและอุบัติเหตุ

06  
การจัดหาทรัพยากร

-



**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท**  
**ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 จะต้องยกระดับการเข้าถึงบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- 02 จะต้องผลักดันให้มี TEA unit ในโรงพยาบาล ระดับ A S M1
- 03 จะต้องมีการพัฒนาระบบการดูแลผู้ป่วยหนัก ยุ่งยาก ซับซ้อน และเป็นปัญหา เช่น ผู้ป่วยอุบัติเหตุที่บาดเจ็บ ที่ศีรษะ fast track ต่างๆ
- 04 จะต้องสร้าง trauma director, trauma coordinator ในโรงพยาบาลที่มี TEA unit ให้มีทัศนคติ มีความเข้าใจ ในบทบาทหน้าที่ ตลอดจนมีแรงจูงใจและมีความก้าวหน้า ที่ชัดเจน
- 05 จะต้อง มี trauma unit และ trauma ICU ในโรงพยาบาล ระดับ A
- 06 จะต้องส่งเสริมให้แพทย์เวชศาสตร์จราจร เข้ามา มีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ ฉุกเฉิน
- 07 จะต้องมีการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อใช้ในการกำกับ ติดตามประเมินผล

**ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด  
โรงพยาบาลขอนแก่น**

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- โรงพยาบาลศูนย์ ระดับ A
- มีศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด

02  
ยุทธศาสตร์

- เป็นหนึ่งใน the Haddon Matrix
- มีระบบ EMS และ Post-crash care ที่ดี รวมถึงการ transfer ด้วย

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

## 05

### ความสำเร็จและความท้าทาย

- **เครือข่าย**
  - การ training FR ช่วง COVID-19 ห้างขึ้น
  - อยากรให้ทีมกู้ชีพกระจายทุกพื้นที่ของจังหวัด
  - หน่วย EMS บางหน่วยอาจไม่พร้อมออกเหตุ ไม่ทำตามข้อกำหนด

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- **เครือข่าย**
  - การ training FR ช่วง COVID-19 ห้างขึ้น
  - อยากให้ทีมกู้ชีพกระจายทุกพื้นที่ของจังหวัด
  - หน่วย EMS บางหน่วยอาจไม่พร้อมออกเหตุ ไม่ทำตามข้อกำหนด
- **ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS)**
  - มี Trauma and Emergency Conference (TEC) และ EMS day ของจังหวัด
  - มี AED กระจายตามจุดต่าง ๆ
  - ER มีนโยบายเรื่อง social distancing มีระบบ fast track head injury ก่อนข้างชัดเจน
  - ด้านคุณภาพการดูแล มีการ review case ที่เสียชีวิต ทั้งที่ ER ที่ Ward และระหว่างการ refer มี guideline ในการ refer
  - เขตสุขภาพที่ 7 มีระบบรับ refer ของเขต ทั้งในโรงพยาบาลรัฐ มหาวิทยาลัย และเอกชน
  - มีปัญหาจุดอับสัญญาณเสาวิทยุ ถึงมีทีมกระจายในพื้นที่แต่ไม่พร้อมที่จะออกเหตุ และบุคลากรกับอุปกรณ์ยังไม่พร้อม
  - ควรเน้นการใช้ application ในงาน EMS มากขึ้น
  - มีระบบ telemedicine ที่จะพยายามขยายให้ครบทุกโรงพยาบาล
  - เพิ่ม Line Application ในการ consult ผู้เชี่ยวชาญ มี online offline MD
  - ควรให้มีทีมแพทย์อยู่ที่ ER 24 ชั่วโมง

- **ด้านบุคลากร**
  - มี EP 11 คน มีระบบแพทย์อำนวยการปฏิบัติการฉุกเฉิน consults ที่ ER มี line ชัดเจน
  - ความยั่งยืนของแพทย์ trauma surgeon ดูแลตั้งแต่ ER ถึง definitive care มีน้อย ศัลยแพทย์ทั่วไปเน้นผ่าตัดผ่านกล้องมากขึ้น อาจจะเกี่ยวกับค่าตอบแทน
  - ราชวิทยาลัยศัลยแพทย์ควรทำให้ trauma surgeon กับ general surgeon ถูกมองเห็นบทบาทและผลงานรวมถึงค่าตอบแทน
  - ศัลยแพทย์ไม่คอยทำงานวิจัยจึงไม่ได้แสดงศักยภาพเท่าที่ควร
  - มีการอบรม TNC มา 5 ปี แต่ช่วง COVID-19 ห่วงชั้นช่วยได้มากทั้งการประสานงาน การดูแล case fast track ทำให้แพทย์ดูแลผู้ป่วยได้ง่ายขึ้น พยาบาลที่ไม่ได้อบรม TNC ควรอบรมด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กับ trauma

- **Trauma care**

- เราอาจดึงศักยภาพมาใช้ไม่เต็มที่ โดยเฉพาะใน ward ที่ไม่เกี่ยวข้องกับ trauma นัก
- มีพยาบาล TNM TNC ที่ ER และ ward trauma ด้วย
- งาน inclusive trauma care ต้องเริ่มตั้งแต่งาน prevention

- **Trauma and Emergency Admin Unit**

- เป็นหน่วยงานที่เน้นข้อมูลเป็นหลักแต่บูรณาการงาน  
 อื่นด้วย พยายามให้มีในทุกโรงพยาบาลระดับ A, S,  
 M1 ซึ่งยังไม่ครบทุกโรงพยาบาล บางแห่งที่ยังเกิด  
 TEA unit ไม่ได้ แต่อย่างน้อยที่สุดให้มีสถานที่ก่อน  
 แล้วค่อยพัฒนาให้สามารถเอาข้อมูลไปใช้ต่อไป  
 ถ้าจะยังยืนต้องทำให้ทุกคนเห็นความสำคัญ

- มี WHO Collaborating Center ด้าน prevention ซึ่งต้อง  
มีผลงานเพื่อให้ recognize และ approve ต่อ เป็นการเสริม  
งาน trauma

## 06 การจัดหาทรัพยากร

---

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท**  
**ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 ควรมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาสนับสนุนการบริการให้มากขึ้น
- 02 ควรมีแผนยกระดับของระบบการสื่อสารสั่งการ
- 03 ควรวางแผนสนับสนุนให้มีการจัดตั้งหน่วยกู้ชีพให้กระจายครอบคลุมทุกตำบล
- 04 ควรมีแผนการยกระดับการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในทุกระดับ ทุกประเภท
- 05 ควรมีแผนโครงสร้างบุคลากร การกระจายบุคลากร แรงจูงใจ และความก้าวหน้า
- 06 ควรมีการยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการ การส่งต่อ และการประสานงานระหว่างเครือข่าย
- 07 ควรมีการตั้งเป้าหมายและแผนการให้ความรู้แก่ประชาชนด้านการปฐมพยาบาลและการช่วยฟื้นคืนชีพ
- 08 ควรพิจารณาระบบที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนา TEA unit ให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

**กลุ่มงานเวชศาสตร์ฉุกเฉิน โรงพยาบาล  
เจ้าพระยาอภัยมราช จังหวัดสุพรรณบุรี**

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

โรงพยาบาลศูนย์ ระดับ A

## 02 ยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ

- บทบาทในเรื่องการพัฒนาบุคลากร
  - จัดทำแนวทางเวชปฏิบัติ (CPG) ระดับ จังหวัด เขต ประเทศ
  - Training แพทย์ ที่มงาน

- ทำความเข้าใจ Know how เพื่อลดความเสี่ยง ลดอัตราการตาย
- คนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ควรมีข้อมูลนำเข้า ทำ risk management

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- มีการทำแผนพัฒนา แพทย์ พยาบาล บุคลากร TEA Unit ทำเป็นศูนย์รับส่งต่อผู้ป่วย head injury, vascular injury มีการพัฒนาระบบข้อมูลเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ การเพิ่มศักยภาพโรงพยาบาลชุมชน

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานด้าน post-crash care

- เป้าหมาย เป็นศูนย์แพทย์
- มีตัวชี้วัดผลการดำเนินการ preventable loss, risk management การลดอัตราการเสียชีวิต แต่ยังมีปัญหา การเข้าถึงข้อมูล

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- เน้น tertiary prevention มีระบบ quality management โรงพยาบาลชุมชนใช้ระบบ ECS คุณภาพตาม service plan
- ความท้าทายด้านการจัดการและพัฒนาบุคลากร ยังขาด แพทย์เฉพาะทาง การกำหนดประเภทบุคลากรที่ต้องการ ตามแผนงาน ECS ที่จะทำ การพัฒนาตาม guide line
- ปัญหาการนำเข้าข้อมูล ถ้าไม่มี TEA unit จะลำบากมาก
- การเข้าถึงหน่วยงานอื่น ๆ นอกสาธารณสุขยังมีความ ยากลำบาก
- ผู้บริหาร อปท. ยังไม่ได้สนับสนุนความก้าวหน้า (career path) ของเจ้าหน้าที่ด้าน pre-hospital care รวมถึงค่าตอบแทน (incentive) ที่เป็นมาตรฐาน

06  
การจัดหาทรัพยากร

-

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 ควรจะพัฒนามาตรฐานกลางในทุกองค์ประกอบของระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- 02 ส่วนกลางควรมีนโยบายที่ชัดเจน ในบทบาทหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- 03 จะต้องส่งเสริมให้มีการบูรณาการภาคีที่ร่วมดำเนินการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่ยั่งยืน
- 04 จะต้องมีการประเมินผลการดำเนินงานและพัฒนาในส่วนขาด
- 05 จะต้องมีการมีระบบการธำรงรักษานักวิชาการทุกประเภท โดยเฉพาะสาขาขาดแคลน เช่น Neurovascular
- 06 จะต้องพัฒนาระบบการส่งต่อ ลดขั้นตอน ไร้รอยต่อ ไม่จำกัดเขตสุขภาพ

# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่

06

การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน  
รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน  
(Community engagement including  
public communication and community participation)



**สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัด  
แห่งประเทศไทย**

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

เป็นศูนย์ประสานงานด้านต่างๆ ขององค์การบริหาร  
ส่วนจังหวัด (อบจ.) 76 จังหวัด ด้านความปลอดภัยทางถนน  
ทำหน้าที่ 1) เชื่อมประสานระดับจังหวัด และ 2) ทำงาน  
ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ในระดับ  
จังหวัด เช่น ในช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ อบจ.จะร่วมเป็น  
คณะกรรมการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อบูรณาการ  
การทำงานร่วมกัน โดย อบจ. ได้รับมอบหมายหน้าที่การดูแล  
ถนนที่ อบจ. ก่อสร้าง เช่น การปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพ  
ที่ใช้งานได้ดี รวมทั้งไฟถนน ไฟสัญญาณและป้ายเตือน ตีเส้น  
ช่องทางจราจรให้ชัดเจน และการทำหนังสือแจ้งผู้รับเหมาล่วงหน้า  
45 วันก่อนช่วงเทศกาลในการปรับปรุงถนนเพื่อ  
แก้ไขจุดเสี่ยง และมีทำงานตามแผนของกรมป้องกันและ  
บรรเทาสาธารณภัยที่แจ้งลงมายังแต่ละจังหวัด โดย อบจ.  
มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อปรับปรุงถนนโดยมีการทำงาน  
ตลอดทั้งปี แต่ในช่วงเทศกาล จะส่งช่างและรถน้ำและรถยนต์  
ของอบจ. เข้าไปร่วมช่วยเหลือกรณีเกิดอุบัติเหตุและการซ่อม  
ถนน และช่วยบริการที่ด้านร่วมกับเจ้าหน้าที่สาธารณสุขและ  
ช่างเทคนิคเป็นพิเศษ

02  
ยุทธศาสตร์

ปัจจุบันมีทรัพยากรที่เอื้อต่อการทำงานความปลอดภัยทางถนน คือ 1) มีเครื่องจักรกล รถยนต์ เพื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินจะใช้ได้ทันที 2) มีบุคลากรเข้าเวร/ทำงานด้านต่างๆ ช่วงเทศกาล และ 3) มีงบประมาณจากภาษีที่สามารถใช้ในการทำงาน โดยต้องทำแผนงาน นำเข้างบประมาณ และผ่านการอนุมัติจากสมาชิกสภาเทศบาลก่อนจึงจะนำงบประมาณนี้ไปใช้ได้

### 03 ข้อเสนอแนะต่อแผนแม่บท

**ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570**

- 01 การการณรงค์ปลูกฝังจิตสำนึกให้เด็กและเยาวชนรู้จักกฎจราจร โดยการส่งเสริมให้เข้าสู่หลักสูตรการเรียนการสอนอย่างจริงจัง โดยมีการจัดตั้งเป็นรายวิชา
- 02 การดำเนินการกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะเด็กและเยาวชน รวมทั้งการตรวจสอบความพร้อมต่อการใช้งานของรถก่อนที่จะนำมาขับขี่บนท้องถนน
- 03 ตั้งศูนย์ฝึกอบรม โดยเชิญหน่วยงานท้องถิ่นและเชี่ยวชาญมาอบรมได้ แต่ต้องแก้ไขข้อจำกัดของระเบียบ/กฎหมายในการใช้งบประมาณเพิ่มเพื่อให้ดำเนินงานได้อย่างทั่วถึงยิ่งขึ้น
- 04 จัดสรรงบประมาณให้ท้องถิ่นอย่างเพียงพอ และพัฒนาให้เจ้าหน้าที่มีทักษะการดำเนินงานตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีการทำงานเชื่อมโยงกลไกระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล

## สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

เป็นศูนย์กลางในการประสานการดำเนินงานของเทศบาล  
มีบทบาทในการประสานงบประมาณที่ขาดไปให้นำมาใช้ใน  
การทำงานด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยในชีวิตและ  
ทรัพย์สิน

## 02

### ข้อเสนอแนะต่อแผนแม่บท

## ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- 01 ควรมีกระบวนการจัดการชุมชนต้นแบบปลอดภัยดีเหตุ  
เช่น การควบคุมความเร็วในเขตเทศบาล ศูนย์พัฒนา  
เด็กเล็ก โรงเรียน โดยเน้นเด็กและเยาวชน เพื่อสร้างโมเดล  
จากจิตสำนึกให้เกิดขึ้น และนำมาสื่อสาร ประชาสัมพันธ์  
เพื่อสร้างแรงจูงใจในการดำเนินงาน

- 02 แต่ละท้องถิ่นต้องมีแผนความปลอดภัยทางถนนของ  
ตัวเองที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้
- 03 การพิจารณาใช้เงินกองทุนท้องถิ่นของสำนักงาน  
หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) เพื่อจัดการ  
ความปลอดภัยทางถนน
- 04 ให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนแม่บทและ  
แผนระดับพื้นที่

## มุลนิธิเมาไม่ขับ

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

มูลนิธิเมาไม่ขับเน้นการรณรงค์เรื่องการเมาแล้วขับ และสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเมาขับซึ่งเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2539 แต่ยังไม่มีการบังคับใช้ จึงจัดตั้งมูลนิธิขึ้นเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ตั้งแต่ปี 2540 - 2541 มูลนิธิมีบทบาทในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายผ่านสื่อมวลชน รวมทั้งสนับสนุนการดำเนินงานของตำรวจในการดำเนินงานตามกฎหมาย เช่น การตั้งด่าน

02  
ยุทธศาสตร์

มียุทธศาสตร์การให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม เพราะ  
ตำรวจจราจรมีจำนวนน้อย เช่น การชวนประชาชนมาเป็น  
อาสาจราจร มีการกำหนดหมายถึงผู้สมัครรถยนต์เพื่อให้แถม  
กล้องหน้ากล้องหลัง และช่วยเป็นหูเป็นตาให้ตำรวจ

## แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สอจร. เป็นแผนงานของสำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ทำหน้าที่สนับสนุนการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุระดับจังหวัด ทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงในศูนย์ถันของจังหวัด ให้เทคนิค วิชาการ และการประสานงานในการชี้แนะ การบูรณาการ การร้อยเรียงเครือข่ายในระดับจังหวัดให้เป็นเอกภาพมากขึ้นในระดับพื้นที่

02  
ยุทธศาสตร์

**ยุทธศาสตร์หลัก** คือ การเสริมสร้างศักยภาพของภาคีเครือข่าย มีวัฒนธรรมการทำงานตามหลักการ 5 ส. สหสาขาวิชาชีพ สุดเสียง สุดคุ้ม สารสนเทศที่เป่าและจุดเสียง และการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายที่ทำงานทุกคนให้มี mindset วิวิธิด และมีวิธีการ 5 ข. คือ เสนอข้อมูล ขวนคนมาทำงาน เชื่อมภาคีเครือข่าย ข้นควมรู้ และเช็ดผลการทำงาน

**ยุทธศาสตร์ที่ 2** มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ถูกต้อง มีการจัดทำมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยดำเนินการร่วมกับพื้นที่ เช่น โรงเรียน โรงงาน องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) เป็นต้น

**ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนาระบบข้อมูล มีการจัดทำสถานการณ์การสูญเสีย การเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงสถานการณ์การสวมหมวกนิรภัย และการบังคับใช้กฎหมาย โดยการจัดทำ National status report ฉบับที่ 5 ในระดับประเทศและระดับจังหวัดเพื่อให้ทุกจังหวัดได้ใช้ประโยชน์ในการทำงาน

**ยุทธศาสตร์ที่ 4** การผลักดันให้เกิดนโยบายสาธารณะ  
ซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐรับช่วงนโยบายไปดำเนินการต่อ  
เช่น นโยบายรถโรงเรียนของจังหวัดเชียงราย โดยกรมการ  
ขนส่งทางบก ทางลัดของจังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัด  
ประจวบคีรีขันธ์ โดยกระทรวงคมนาคม หรือทางลัดผ่านทาง  
ข้ามทางรถไฟ โดยกระทรวงคมนาคมร่วมกับท้องถิ่น

รวมถึงมีการสื่อสารสาธารณะเชิงรุกผ่านทางโซเชียลมีเดีย การทำมาตรการองค์กร และงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น (Community-Based Research: CBR) ของภาคีเครือข่าย

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

การดำเนินงานส่วนที่เป็น ประเด็นสำคัญจากการดำเนินงานทั้ง 8 ระยะ

- การขับเคลื่อนงานเพื่อจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุที่มาจาก รถจักรยานยนต์ 80%
- เน้นการดำเนินงานร่วมกับพื้นที่ในระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้านร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ เช่น งานวิจัยเพื่อท้องถิ่น (CBR)
- การสร้างเครือข่ายการดำเนินงานที่เข้มแข็ง มี focal point และ change agents ของเครือข่าย เพื่อให้เกิดการผลักดันการดำเนินงานที่ยั่งยืน

### 04 ความสำเร็จและความท้าทาย

#### ความสำเร็จ

- การสร้างภาคีเครือข่ายที่เข้มแข็ง
- การทำ National status report
- การนำข้อมูลไปใช้ในการทำงานกับผู้ว่าราชการจังหวัด ดำรวจ จนหน่วยงานหลักนำไปใช้ประโยชน์ ทำให้ทุกจังหวัดรู้จัก สอจร. และอยู่ในกรมการภาคีภาครัฐ
- การขับเคลื่อนการสื่อสารสาธารณะ ทำให้เกิดการสร้างภาคีสื่อที่ให้ความสนใจเรื่องอุบัติเหตุทางถนน รับเป็นภาระหน้าที่ที่มีการประชาสัมพันธ์ทุกวัน เป็นแนวโน้มที่ดีที่ทำให้ชุมชน สังคมโดยรวมมีความตระหนักเพิ่มขึ้น มีการขับเคลื่อนเพิ่มมากขึ้น

### 05 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

หัวใจสำคัญในการทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ได้แก่

- 01 การมีกระบวนการถอดบทเรียนจุดแข็งจุดอ่อนจากการดำเนินงานในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 เช่น ขาดการมีส่วนร่วมในการทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

- 02 แผนควรครอบคลุมประเด็นด้านการดูแลความปลอดภัย ภาคีเครือข่าย การสร้างมาตรการองค์กร และสร้างการมีส่วนร่วม

- 03 การประกาศใช้แผนแม่บทไม่ให้ความล่าช้า ดังเช่นการประกาศใช้แผนแม่บทปี 2561 - 2564 ในปี 2563

- 04 แก้ปัญหาในการนำแผนไปใช้ในทางปฏิบัติ และการขาดการกำกับติดตามในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 โดยมีการสร้างแรงจูงใจในการทำให้นโยบายเกิดขึ้นจริง โดยการกำหนดการกำกับติดตามการดำเนินงานตามแผนให้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยเริ่มจากการสร้าง KPI ที่ชัดเจนให้กับหน่วยงานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมถึงมี KPI ระหว่างทางซึ่งต้องมีการออกแบบร่วมกับนักวิชาการ เช่น อัตราการสวมหมวก การใช้ความเร็วในการขับขี่ การเมาแล้วขับ มีการสนับสนุนงบประมาณและเทคนิคในการกำกับติดตามการดำเนินงานตามแผน

- 05 มีภาคีในการทำงานแต่ละองคัพพ ควรระบุเจ้าภาพในทุกระดับ เพิ่มบทบาทการรับผิดชอบของภาครัฐ เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยฯ รวมถึงมีการกำกับติดตามและการตรวจสอบการดำเนินงานของภาครัฐ

- 06 มียุทธศาสตร์ในการเสริมสมรรถภาพด้านวิชาการให้แก่ภาคีเครือข่าย

- 07 มีการสร้างบุคคลที่เป็น change agents หลักในพื้นที่/ท้องถิ่น เพื่อเป็นหลักประกันสำคัญของความยั่งยืน มีการสร้าง focal point เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการดำเนินงานและสร้างคนขึ้นมารองรับ

- 08 ควรเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

- 09 ให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยมากกว่า ผลประโยชน์ทับซ้อนกับภาคเอกชน เช่น การวางมาตรฐานความปลอดภัยรถจักรยานยนต์

- 10 มีการจัดตั้งสถาบันที่มีโครงสร้างองค์กรที่เข้มแข็ง โดยอาจเป็นสถาบัน กรม กอง ที่ใหญ่พอ มีอำนาจในการกำกับติดตาม มีการให้คุณให้โทษ เช่น National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ในอเมริกา หรือสถาบันด้านนี้ของออสเตรเลีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย เวียดนาม เป็นต้น

- 11 มีหน่วยงานที่ทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ มีการคัดเลือกคนเข้ามาทำงานเป็นคนที่มีความเชี่ยวชาญมาทำงานที่ซับซ้อนได้

## สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้าและเครือข่ายองค์กรงดเหล้าเป็น NGOs ที่ทำงานเรื่องการดำเนินงานตามแผนงานควบคุมแอลกอฮอล์

### 02 ยุทธศาสตร์

มีการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์แผนงานเพื่อควบคุมแอลกอฮอล์ซึ่งบรรจุอยู่ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข กรอบการดำเนินงานประกอบด้วย การลดการแพร่กระจายแอลกอฮอล์ การลดอุบัติเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์ และการรณรงค์สาธารณะ

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- การดำเนินงานร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์อย่างต่อเนื่องโดยการขับเคลื่อนนโยบายผ่านปภ. ไปยังพื้นที่ทุกจังหวัดให้เป็นเขตปลอดแอลกอฮอล์ ดำเนินงานร่วมกับเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและในระดับจังหวัดผ่านปภ. แต่ละจังหวัด โดยรวมแผนการลดการบริโภคแอลกอฮอล์เข้ากับแผนความปลอดภัยทางถนน
- การตั้งกองทุนเพื่อการช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุหรือความรุนแรงในครอบครัวที่เกิดจากแอลกอฮอล์ รวมถึงการสื่อสารกรณีตัวอย่างดังกล่าวเพื่อลดเครดิตฝั่งธุรกิจแอลกอฮอล์
- การให้สนับสนุนการดำเนินงานจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพแก่ตำรวจในช่วงเทศกาลแทนบริษัทแอลกอฮอล์ ทำให้สามารถลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากแอลกอฮอล์

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

มีการกำหนดเป้าหมายระดับชาติ เช่น การลดอัตราการดื่มแอลกอฮอล์ของประชากร ความชุกในการดื่มแอลกอฮอล์ของประชากรอายุ 15 - 19 ปี จำนวนโครงการที่ดำเนินการ รวมถึงการขยายการดำเนินงานของพื้นที่ต้นแบบ การประเมินผลโดยทีมประเมินภายใน โดยใช้ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ และข้อมูลที่เก็บตามการดำเนินงานของโครงการเฉพาะ เช่น การดำเนินงานในเยาวชนหรือการใช้ข้อมูลร้องเรียนในการติดตามการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมาย

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

#### จุดแข็ง

- ความสำเร็จในการรณรงค์งดเหล้า คือ มีการสร้างเครือข่ายสมาชิกโครงการงดเหล้าที่เป็นที่รู้จักและไว้วางใจในระดับระดับชุมชน ตำบล และอำเภอ มีแผนงานการเฝ้าระวังด้านการตลาดเรื่องแอลกอฮอล์เพื่อทำเรื่องร้องเรียนให้มีกลไกภาครัฐเข้ามามีสนับสนุนการดำเนินงาน
- มีการประเมินผลด้วยการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลและกู้ภัย ซึ่งจะได้ข้อมูลที่รวดเร็วกว่าข้อมูลบูรณาการการตาย 3 ฐาน

#### สิ่งท้าทาย

- การเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด หรือมีการเลือกตั้งใหม่ ภาคธุรกิจก็ขอเข้ามาเป็นสปอนเซอร์ ซึ่งจำเป็นต้องมีการแสดงจุดยืนเดิม
- การลดทอนกฎหมายที่ออกมาใหม่ กฎหมายโลก รวมถึงนโยบายการค้าเสรีที่ลดการกีดกันการค้า ทำให้ต้องมีการผ่อนปรนกฎหมายแอลกอฮอล์ภายในประเทศ
- การป้องกันนักดื่มหน้าใหม่ ที่การรักษาจุดยืน กระแสสิทธิมนุษยชนและสิทธิเสรีภาพที่ทำให้การทำงานกับคนรุ่นใหม่ยากขึ้น
- การทำงานในช่วงเทศกาล



บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

- อสมท. ทำหน้าที่ส่งต่อข้อมูลให้แก่ประชาชนทั่วไป ทั้งทางโทรทัศน์ วิทยุ และดิจิทัล มีบทบาทให้ความช่วยเหลือในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เป็นช่องทางหนึ่งในการนำเสนอให้ประชาชนทั่วไปรับทราบข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งเรื่องการณรงค์ด้านอุบัติเหตุทางถนน
- อสมท. ร่วมดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งกับรัฐและเอกชน เช่น การร่วมมือกับโตโยต้าเรื่องถนนสีขาว และกับฮอนด้าเรื่องหมวกกันน็อค
- ดำเนินงานร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในประเด็นเมาไม่ขับ ในช่วง 7 วันอันตราย

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยเดิมมีการทำงานเรื่องสื่อปลอดภัยสร้างสรรค์ภายใต้กระทรวงวัฒนธรรม แต่ในปัจจุบันกำลังอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายตามระเบียบของมหาไถยในการจัดตั้งมูลนิธิ ทำหน้าที่

- สร้างกระแสรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน สร้างพฤติกรรมของคนในเชิงบวกได้
- ขับเคลื่อนเชิงนโยบาย
- สนับสนุนการสำรวจข้อมูลความปลอดภัยทางถนน
- การรณรงค์เรื่องหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งด้านหลัง ปัจจุบันมีการดำเนินการใน 3 เรื่องหลัก คือ บุหรี่ การพนันออนไลน์ และอุบัติเหตุ และมีแผนการดำเนินงานเรื่องแอลกอฮอล์

02  
แผนงานและการดำเนินงาน

- มีกิจกรรม คือ การทำงานร่วมกับภาคเอกชน เช่น บริษัท MG ประเทศไทย เพื่อจัดทำสนามฝึกขับขี่ปลอดภัยให้เด็ก ได้รับรู้เรื่องการขับขี่รถยนต์อย่างถูกต้อง มีการทำหน้าที่สื่อสารร่วมกับค่ายเพลงได้หมดถ้าสดชื่น เพื่อให้เกิดการสอดแทรกแคมเปญในวิดีโอคลิป MV เพลง

03  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- ความสำเร็จ
- การทำงานกับภาคนโยบายที่มีการดำเนินงานเชื่อมโยงกับกลุ่มนักการเมือง ซึ่งจัดเป็นจุดแข็งของยุวทัศน์ที่เชื่อมโยงกับนโยบายได้

- ความท้าทาย
- หน่วยงานภาครัฐขาดความเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชน ทำให้ขาดการพิจารณาถึงประเด็นของเด็กและเยาวชนในการออกแบบความปลอดภัยของยานยนต์ หรือการออกแบบแผนความปลอดภัยทางถนนโดยทั่วไป
  - ยังขาดการบูรณาการกันในการทำงาน

04  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- 01 จัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชนในการจัดทำแผนฯ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ
- 02 ควรให้เด็กและเยาวชนช่วยดำเนินการในพื้นที่ เพราะเป็นคนที่มีความเข้าใจในปัญหาจริงๆ ซึ่งจุดเน้นของความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่การซ่อมสร้าง แต่ต้องเป็นทั้งระบบที่การสัญจรทางบก น้ำ อากาศ รัง ต้องไปด้วยกัน

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกองทุน จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ. 2544 โดยมีหน้าที่ริเริ่ม ผลักดัน กระตุ้น สนับสนุน และร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ในสังคม ในการขับเคลื่อนกระบวนการสร้างเสริมสุขภาพ เพื่อให้คนไทยมีสุขภาพดีครบ 4 ด้าน คือ กาย จิต ปัญญา และสังคม และร่วมสร้างประเทศไทยให้น่าอยู่

สสส. จัดเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ให้การสนับสนุนให้ภาคส่วนต่างๆ สามารถทำงานร่วมกันได้เป็นอย่างดี และสนับสนุนการเกิดองค์ร่อย่อยที่มาดำเนินการในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเติมเต็มในส่วนที่ภาครัฐที่มีภารกิจตรงยังไม่ได้ทำ หรือยังต้องการหนุนเสริมจากภาคส่วนอื่นๆ และมีแผนการทำงานของหน่วยงานที่สอดคล้องกับแผนแม่บท

02  
แผนงานและการดำเนินงาน

แผนความปลอดภัยทางถนน มียุทธศาสตร์การทำงานคล้ายกับเรื่องเหล้าบุหรี่ มียุทธศาสตร์แบบไตรพลัง (สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา) คือ

- การดำเนินงานด้านวิชาการ มีการจัดตั้งศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน เพื่อขับเคลื่อนเชิงนโยบาย การสื่อสารความรู้ตอบสถานการณ์ที่มีสื่อสนใจเป็นการสนับสนุนหลัก และมีมูลนิธิไทยโรดส์เป็นกลุ่มวิศวกรที่ทำงานสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงเรื่องหมวกกันน็อค ตั้งแต่ปี 2553 – 2562 โดยปัจจุบันกำลังค้นหาวิธีการใหม่ในการสำรวจโดยไม่ต้องใช้งบประมาณสูงในการดำเนินงาน และมีการดำเนินงานวิชาการอื่นที่เกี่ยวข้อง
- การดำเนินงานร่วมกับภาคประชาสังคม มีการดำเนินงานผ่านเครือข่ายด้านการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งปัจจุบันมีการขยายเครือข่ายการทำงานกับหมออนามัย เพื่อกระจายนโยบายจากบนลงล่างได้อย่างแท้จริง มีการดำเนินงานร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับ รวมถึงการทำเรื่อง social sanctions รณรงค์เรื่องกล้องหนารถ





- การดำเนินการร่วมกับมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคและเครือข่ายองค์กรเพื่อผู้บริโภค เริ่มจากรถตู้เป็นเครือข่ายเฝ้าระวังและขยายมาทำต่อในรถโรงเรียน รถโดยสารสาธารณะระบบขนส่งมวลชน
- งานสื่อสารอื่นๆ ที่สนับสนุนเครือข่ายในการดึงความรู้และสื่อสารงานในพื้นที่ เพื่อกระตุ้นงานด้านอุบัติเหตุให้ภาคเอกชนและภาคนโยบายตื่นตัวในการทำงานแก้ไขเรื่องอุบัติเหตุ ทำงานเชื่อมประสานความรู้
- งานด้านนโยบาย เน้นการทำงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่มีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กระทรวงสาธารณสุขที่มีกรมควบคุมโรคเป็นหลัก และตำรวจ โดย สสส. ทำหน้าที่สนับสนุนงบประมาณ มี สอจร. เป็นกลไกที่ช่วยบูรณาการเชื่อมร้อยการทำงานในพื้นที่

### 03 เป้าหมายและตัวชี้วัด

- สสส. จะมีการทำแผนหลัก 3 ปี ต้องทำแผนประจำปีและมีตัวชี้วัด คือ ลดการตาย
- สสส. นำแผนแม่บทฯ ไปใช้ในศึกษาก่อนการเขียนแผนที่ยึดหลักการคือ 5 เสาหลัก และมองแผนทศวรรษ 10 ปี มากกว่าแผนแม่บทฯ

## สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ มีการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์เป็นภารกิจหลัก มีการประชาสัมพันธ์เชิงกว้างร่วมกับเครือข่ายสื่อมวลชน มีการดึงข้อมูลมาจากศูนย์วิชาการของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) การทำงานมีความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารคณะ 1 และทีมงานที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์ของ สสส.

### 02 แผนงานและการดำเนินงาน

- การทำงานเน้นเรื่องการลดความเร็ว ความเสี่ยง ตั้ม่ไม่ซับซ้อนนิรภัย และมีการทำงานกับภาคีเครือข่ายเกือบทุกประเด็น
- การรณรงค์สื่อสารโดยดำเนินการเรื่องการสื่อสารยุทธศาสตร์ และขยายภาคีช่องทางการสื่อสารกับภาคีได้มากขึ้น โดยใช้ mass media ผ่านสื่อทีวีและวิทยุสำหรับท้องถิ่น
  - งานแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงและจุดเสี่ยงร่วมกับภาคีเครือข่ายผ่านการรณรงค์ เช่น เซลล์ ธนชาติประกันภัย
  - จัดทำหลักสูตรความปลอดภัยในการเรียนการสอนร่วมกับซีฟ็อล การฝึกอบรมเรื่องจิตสำนึกความปลอดภัยสำหรับกลุ่มระดับอาชีวะเป็นคณะอนุกรรมการผลักดันหลักสูตรความปลอดภัยทุกหลักสูตร เริ่มทำจากกลุ่มเครื่องยนต์เล็ก 3 ชั่วโมง
  - การทำงานกับเครือข่ายหมออนามัย หนุนเสริมการทำงานในระดับพื้นที่ให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูล ระดับบน ทำเรื่อง D-RTI (District Road Traffic Injury) ประเมินหมออนามัย แพทย์ พยาบาลในการสอบสวนเคส ประเมินติดตามใน รพ.สต. มีทีมหมออนามัยมีส่วนช่วยในการพัฒนา ฝึกอบรม ติดตาม และวิเคราะห์ข้อมูลระดับพื้นที่ โดยการใช้ Haddon Matrix เมื่อวิเคราะห์แล้วจะส่งต่อไปยังศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด อำเภอท้องถิ่น โดยเน้นการทำงานเชิงพื้นที่ร่วมกับภาคส่วนต่างๆ

### 03 เป้าหมายและตัวชี้วัด

มีการติดตามประเมินผล 2 รูปแบบ คือ 1. การประเมินจากผู้รับสื่อ มีแบบฟอร์มตอบรับ และแบบประเมินความพึงพอใจ ประสิทธิภาพการใช้งาน และรับฟังความเห็น และ 2. ช่วงเทศกาลปีใหม่สงกรานต์จะมีทีม สคอ. ออกไปทำงานในพื้นที่ภาคเหนือ ภาคอีสาน ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ พบปะภาคีเครือข่ายช่วงเทศกาล เป็นการประเมินสื่อที่ส่งไปให้และสื่อที่ท้องถิ่นผลิตเองว่ามีความพร้อมและสมบูรณ์เพียงใด

ประเด็นการสื่อสาร มีการตั้งวงกับผู้ใหญ่ เด็กและเยาวชน และภาคีเครือข่าย หา key message ช่วยให้เกิดการกระตุ้นความสนใจ สร้างความเข้าใจและความเห็นร่วม แต่ยังไม่สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้เนื่องจากยังมีข้อจำกัดอื่นด้วย เช่น หากสื่อสารแรงเกินไปก็จะมีปัญหาเรื่องจริยธรรมหรือหากตรงเกินไปก็ไปทับซ้อนบทบาทของหน่วยงานอื่น

อีกทั้ง สคอ. มีงบประมาณและเจ้าหน้าที่จำนวนจำกัด จึงทำงานได้ตามศักยภาพที่มีและอาศัยการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายเสริมด้วย

### 04 การจัดหาทรัพยากร

ภายใน สคอ. มีการพัฒนาองค์กร ได้แก่ 1) มีการส่งเจ้าหน้าที่เข้าฝึกอบรมพัฒนากับกิจกรรมที่ สสส. และภาคีเครือข่ายจัด เช่น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด 2) การพัฒนาความรู้พนักงาน ทำให้บุคลากรมีความรู้ และเลือกรับเจ้าหน้าที่ให้ตรงกับงาน

### 05 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

- 01 ผลักดันพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 02 ส่งต่อกิจกรรมแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ให้มีความชัดเจน ครอบคลุม รวดเร็ว เช่น บทบาทของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ที่มีความชัดเจน
- 03 การใช้กลไก ศปถ. ในการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการความเสี่ยง เพื่อนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอและงบประมาณการแก้ไขเข้าสู่ท้องถิ่น และนำเสนอการสนับสนุนงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการความเสี่ยง

## สำนักข่าวอิศรา

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักข่าวอิศราเป็นสื่อมวลชนที่ทำหน้าที่ผลิตและติดตามข่าวเรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นองค์กรเล็กๆ เน้นกระบวนการทำงาน ไม่มีการกระจายลงพื้นที่ต่างจังหวัด มีการอบรม การให้คำปรึกษา ทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยง และการแลกเปลี่ยนข้อมูลประเด็นต่างๆ ในพื้นที่ให้แก่ผู้ที่เข้ารับการฝึกอบรม มีการเปิดเว็บไซต์ และรวมสำนักข่าวหลายศูนย์ มีศูนย์ข่าวสาธารณะ ศูนย์ข่าวภาคใต้ และศูนย์ข่าวที่ดำเนินการโดยเฉพาะ

### 02 แผนงานและการดำเนินงาน

- สำหรับกิจกรรมการทำงานที่เกี่ยวข้อง คือ สำนักข่าวอิศรา มีฝ่ายนโยบายสาธารณะ ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน จัดเป็นลำดับแรกในการทำข่าว ติดตามข่าว และสื่อสาร
- มีการฝึกอบรมการทำข่าวเชิงสืบสวนให้กับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการทำงานความปลอดภัยทางถนน เพื่ออบรมให้กับนักข่าวท้องถิ่นในการทำข่าวในพื้นที่
- ฝึกอบรมร่วมกับเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ทำเรื่องการสืบสวน การคิดประเด็นข่าว การเขียนเนื้อหา การตั้งข้อสังเกต การถ่ายรูป การนำเสนอ ให้นักข่าวกลับไปทำข่าวในพื้นที่
- ระดับจังหวัดมีการใช้เครื่องมือสื่อสารออนไลน์ มีการสืบสวน และใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลออนไลน์มาช่วยในการทำงานและการวิเคราะห์ข่าวร่วมด้วย
- เน้นการสื่อทางเว็บไซต์ มี Facebook ในสายส่งข่าวเพื่อการสื่อสารสู่สาธารณะมากขึ้น โดยเน้นเรื่องการรักษาผลประโยชน์สาธารณะเป็นหลัก

- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เครือข่ายความปลอดภัยทางถนน เป็นผู้ให้ข้อมูล รวมทั้งข้อมูลจากงานวิจัยด้วย
- มีการจัดกิจกรรมฝึกอบรมระหว่างสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กับสำนักข่าวอิศรา ทำให้มีการรายงานข้อเท็จจริงจากอุบัติเหตุที่น่าสนใจมากขึ้น มีการนำข้อมูลงานวิจัยมาใช้ ทำให้การนำเสนอข่าวในช่วงหลายปีที่ผ่านมามีความเข้าใจมากขึ้นและสามารถนำเสนอในหลายมุมมากขึ้น

- การทำให้ประชาชนและผู้บริหารเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุ เช่น การสวมหมวกนิรภัย
- การจัดการเรื่องรถจักรยานยนต์ ซึ่งต้องให้ความสำคัญกับการค้นหาความรู้เพื่อแก้ปัญหาตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ
- กฎหมายและการบังคับใช้เรื่องการควบคุมความเร็วที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ

- ข้อเสนอในการขับเคลื่อนเชิงโครงสร้างที่ต้องมีกลไก คือ
- 01 การกำหนดความเร็วในเขตเมืองและต่างจังหวัดอย่างชัดเจน
  - 02 การให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมาย
  - 03 การพัฒนาข้อมูลสถิติอุบัติเหตุและการเข้าถึงข้อมูลควรมีศูนย์รวมข้อมูลตรงกลาง (one stop service) ให้สามารถนำข้อมูลไปใช้งานได้

จส.100 เป็นคลื่นวิทยุที่รับการแจ้งปัญหาเรื่องอุบัติเหตุและจราจรเพื่อนำไปสู่การช่วยเหลือ เป็นการสื่อสารสองทาง (two-way communication) ที่ในปัจจุบันมีสื่อสังคมออนไลน์เข้ามาเกี่ยวข้อง และมีส่วนในการผลักดันกฎหมายและรณรงค์เรื่องอุบัติเหตุโดยการสื่อสารข้อมูล

- การจัดกิจกรรมรณรงค์
- การจัดทำ application และรายการวิทยุเพื่อช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุและจราจร

มีการร่วมทำงานกับเครือข่าย เช่น อาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัย มูลนิธิร่วมกตัญญู มูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง และหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาคราชการและภาคเอกชน เช่น บก.02 ตำรวจโครงการพระราชดำริ หน่วยดับเพลิง กทม. และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

- ช่องรายการข่าว เพจออนไลน์ ซึ่งมีการรายงานข่าวเรื่องอุบัติเหตุ
- เดิมหน่วยงานจะเน้นการแถลงข่าว การส่งข่าวแจก ต่อมา มีการปรับเปลี่ยนเป็นการเพิ่มเติมข้อมูลสำหรับการทำ social media มากขึ้น โดยเน้นจากผู้สื่อข่าวไปสู่ influencer เพิ่มกลุ่มเป้าหมายที่ไม่ได้สนใจเรื่องนี้ให้มาสนใจโดยตรง

- เรื่องข้อมูลเป็นปัญหามาก ในแง่ที่เมื่อนักข่าวสนใจตัวเองและไปขอข้อมูล หน่วยงานก็ตอบข้อมูลให้ไม่ได้ ทำให้เสียโอกาสในการทำข่าว
- ข้อมูลเชิงวิชาการจากแต่ละหน่วยงานไม่ตรงกัน ทำให้เกิดปัญหาในการหาข้อมูล เพราะการทำข่าวต้องรวดเร็วและชัดเจน หากการใช้ข้อมูลยากนักข่าวก็อาจจะไม่ใช้ข้อมูลเลย ข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขตัวเลขจะไม่ค่อยตรง ดูเป็นข้อมูลเพื่อประมาณการมากกว่า
- หน่วยงานรัฐเข้าถึงยาก เมื่อเทียบกับเครือข่าย เช่น สอจร. มูลนิธิไทยโรดส์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology – AIT)
- ขาดเครือข่ายนักข่าวสายความปลอดภัยทางถนนโดยตรง ซึ่งควรสนับสนุนการสร้างเครือข่ายสื่อดังกล่าวต่อไป

- เป็นสื่อใหม่ที่เกิดขึ้นโดยนักข่าวอาวุโส เน้นเผยแพร่ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เว็บไซต์ Facebook YouTube และ text ใน Blog คนทำงานมาจากสื่ออื่นๆ เช่น วอยซ์ทีวี ทีวีไทยและไทยรัฐ โดยเคยทำเรื่องความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว เมื่อมาก่อตั้ง The opener ก็ยังเกาะติดเรื่องนี้เหมือนเดิม

- ทำการสื่อสารเรื่องความปลอดภัย โดยใช้ข้อมูลจากสอจร. การรณรงค์เมาไม่ขับ งานวิจัยที่เผยแพร่ในเว็บไซต์ของหน่วยงานต่างๆ ที่น่าสนใจ
- กิจกรรมการทำงาน เช่น รณรงค์เรื่องหมวกนิรภัย การใช้หมวกนิรภัยที่ชุมชนท้องถิ่น
- มีการประมวลข่าวเป็นสื่ออื่นๆ หรือ text ที่มีการรายงานข่าวอย่างสม่ำเสมอ

- 01 การออกกฎหมายที่ส่งผลกระทบกับผู้ใช้รถใช้ถนนและระบบสาธารณสุขปโภคควรมีการรับฟังความคิดเห็นจากเครือข่ายภาคประชาชนด้วย
- 02 มีการบูรณาการทำงานและมีหน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดการแบบรวมศูนย์
- 03 การสนับสนุนสื่อ เช่น การตั้งกองทุนช่วยสื่อด้านการจัดอบรม ทั้งด้านการค้นหาข้อมูล การเข้าถึงข้อมูล และการตรวจสอบข้อมูล และด้านสถิติ
- 04 มีช่องทางสื่อที่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย เช่น เด็กและเยาวชน
- 05 มีข้อมูลและการสื่อสารที่เข้าใจง่าย
- 06 ใช้สื่อในการทำความเข้าใจและสร้างทัศนคติที่ดีของผู้ใช้รถใช้ถนน

# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่

07

การจัดการข้อมูล ติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย (Data management, monitoring and evaluation, and research)

## กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานมีหน้าที่เป็นตัวแทนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บทหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ และไม่มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนอกเหนือจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

### 02 ยุทธศาสตร์

- หน่วยงานมีการดำเนินงานผ่านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และแผนยุทธศาสตร์ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 2560 – 2564 ซึ่งมี 3 ยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ได้แก่ 1) การเพิ่มศักยภาพการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย 2) บูรณาการจัดการความเสี่ยงระหว่างหน่วยงาน 3) การสร้างความเข้มแข็งของประชาชน

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- การดำเนินงานจะเป็นไปตามระเบียบของสำนักนายกรัฐมนตรี เนื่องจากเป็นฝ่ายเลขานุการของศูนย์ฯ และดำเนินการร่วมกับคณะนโยบายความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน เพื่อร่วมกันกำหนดมาตรการและแผนงานแผนกลยุทธ์นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน
- ขับเคลื่อนกลไกการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ผ่านศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น

- บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะช่วงเทศกาล
- การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้างความตระหนักรู้ และสร้างจิตสำนึกให้ประชาชน
- การบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิต 3 ฐาน
- การสนับสนุนเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์ เพื่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น เครื่องวัดความเร็ว

- มีการประเมินการดำเนินงานตามแผนประจำปีและการประเมินแผนงานเฉพาะ มีการใช้สถิติพฤติกรรมเสี่ยงจากการวิเคราะห์ฐานข้อมูลการเสียชีวิต 3 ฐาน และเครือข่ายในการประเมินการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
- มีการดำเนินงานเฉพาะประเด็นที่สำคัญ เช่น โครงการบูรณาการเพื่อสร้างความรู้และวัฒนธรรมจราจรในสถานศึกษา อบรมการขับที่ปลอดภัยในสถานศึกษาระดับมัธยม และจัดหาเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์เพื่อตรวจจับแอลกอฮอล์ หรือใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด
- จุดแข็ง คือ การผนึกกำลังทุกภาคส่วนเพื่อลดอุบัติเหตุความท้าทาย ได้แก่ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ และการบูรณาการฐานข้อมูลซึ่งยังมีช่องว่างในการพัฒนา

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

ใช้เป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 คือ อัตราตายต่อประชากรปี 2564 ไม่เกิน 18 ต่อแสนประชากร ตัวชี้วัดอื่นที่ใช้เป็นการดำเนินงานตามเป้าหมาย เช่น 1) ตัวชี้วัดลดอันดับประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและผ่านเกณฑ์ การประเมินด้านความปลอดภัยทางถนน โดย WHO 2) กลไกการบริหารจัดการทางถนนร่วมกันระหว่างภาครัฐในระดับประเทศและท้องถิ่น 3) ตัวชี้วัดแผนบูรณาการการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในระดับกระทรวง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และกรมประชาสัมพันธ์ การติดตามตัวชี้วัดจะดำเนินการเมื่อสิ้นสุดแผนในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 เพื่อนำไปพัฒนาแผนแม่บทฉบับถัดไป



05

ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ ได้แก่

- การสร้างกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกในทุกระดับ โดยความร่วมมือกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
- การจัดทำแผนที่มีการบูรณาการระหว่างกระทรวง และมีการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้คณะรัฐมนตรี เพื่อให้มอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการต่อไป

ความท้าทาย ได้แก่

- ด้านการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถและความเสี่ยงภายใต้วิถีใหม่ เช่น จักรยานยนต์ delivery

06

การจัดหาทรัพยากร

- หน่วยงานได้รับงบประมาณสนับสนุนเพิ่มเติมจากภาคีเครือข่าย เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ในการดำเนินงานในระดับพื้นที่
- จำนวนเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานจำกัดเพียงพอ แต่ยังคงเสริมทักษะ เช่น การวิเคราะห์ข้อมูล การประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง เพื่อใช้ประโยชน์ข้อมูลในทางนโยบาย
- ขาดกำลังคนในการดำเนินงานในพื้นที่ เนื่องจากมีพันธกิจอื่นในการดำเนินงานนอกจากด้านความปลอดภัยทางถนน จึงยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดเจ้าหน้าที่ด้านนี้ในระดับอำเภอหรือท้องถิ่น

07

ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 จักรยานยนต์
- 02 ความเร็ว
- 03 การดื่มแล้วขับ

ซึ่งกรมฯ สามารถสนับสนุนทุกด้านที่ทำได้ ทั้งการบริหารจัดการ เครื่องมือ การให้ความรู้ รวมถึงการทำแผนหลักและแผนปฏิบัติการ

คำแนะนำ

- 01 กำหนดกรอบการดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรฐานโลก
- 02 ใช้กลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ เน้นให้เกิดความเข้มแข็งของกลไกในระดับพื้นที่
- 03 ต้องมีการบริหารจัดการเพื่อยกระดับการจัดการปัจจัยเสี่ยงทั้ง 3 ด้าน
- 04 บูรณาการข้อมูลตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ
- 05 จัดให้มีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

01

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีพันธกิจเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 คือ ทำหน้าที่ประสานงานเชิงนโยบายและสนับสนุนข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน ตามบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (คณะอนุฯ 6) มีบทบาทสำคัญ 2 ด้าน ได้แก่

- ด้านนโยบายและแผนด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน ทำหน้าที่ประสานกับหน่วยงานภายนอก และสนับสนุนข้อมูลเพื่อใช้ดำเนินการ เช่น ข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน ข้อมูลระดับแอลกอฮอล์
- ด้านมาตรการด้านการป้องกันการบาดเจ็บทางถนน เป็นการนำตัวอย่างมาตรการป้องกันอุบัติเหตุลงไปในพื้นที่ เช่น ประเด็นวัยรุ่นขับขี่มอเตอร์ไซด์

นอกเหนือจากงานในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 หน่วยงานมีบทบาทสนับสนุนข้อมูลตรวจแอลกอฮอล์ในผู้เกิดอุบัติเหตุเพื่อการขับเคลื่อนการดำเนินการตาม พรบ. ควบคุมโรค

02

ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์การป้องกันการบาดเจ็บทางถนนสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 โดยหน่วยงานพยายามวางกรอบการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย คือ ลดอุบัติเหตุในปี 2573
- มีการดำเนินงานล้อตามยุทธศาสตร์ของแหล่งทุน เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน

03

แผนงานและการดำเนินงาน

- โครงการที่ดำเนินการ
  - การจัดทำข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน
  - การดำเนินงานตามปัจจัยเสี่ยง เช่น การตรวจจับแอลกอฮอล์
  - การรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุในประเทศให้แก่ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
  - กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกรม เช่น การเฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัยในกระทรวงสาธารณสุข

- มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มวัยรุ่นที่ขี่รถจักรยานยนต์โดยตรง ซึ่งเป็นโครงการที่ริเริ่มจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในกลุ่มเสี่ยงดังกล่าว และข้อมูลจะถูกถ่ายทอดให้กลุ่มมาตรการป้องกันการบาดเจ็บเพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดของกรมควบคุมโรค
- มีการดำเนินงานร่วมกับเครือข่ายในการใช้มาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุในวัยรุ่น เช่น ร่วมกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) และหน่วยงานระดับพื้นที่โดยการอบรมครู ก. ร่วมกัน และมีการสนับสนุนสื่อและอุปกรณ์เพื่อการดำเนินงานในพื้นที่ รวมถึงการสนับสนุนข้อมูลการตรวจแอลกอฮอล์ให้แก่เครือข่าย
- ไม่พบข้อจำกัดในการดำเนินงานร่วมกับเครือข่าย

04

เป้าหมายและตัวชี้วัด

- ใช้การลดอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นตัวชี้วัดความคืบหน้าในการดำเนินงาน
- กำหนดตัวชี้วัดตามพันธกิจซึ่งมีหลายด้าน เช่น ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทฯ ตัวชี้วัดตามที่กรมหรือกระทรวงกำหนด ตัวชี้วัดโครงการฯ ที่ดำเนินการ รวมไปถึงมีการนำ 12 เป้าหมายโลก มาใช้เป็นตัวกำหนดตัวชี้วัดในการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ในฐานะคณะอนุฯ 6
- การทบทวนตัวชี้วัดเป็นระยะ รวมทั้งมีการสะท้อนข้อมูลกลับให้เครือข่ายเพื่อปรับปรุงการดำเนินงาน

05

ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จเชิงกระบวนการจาก 1) การบูรณาการข้อมูล 2) ความร่วมมือระหว่างเครือข่าย 3) การติดตามประเมินผลที่ดีขึ้น

ความท้าทาย คือ การทำให้ผู้บริหารเห็นความสำคัญของงานด้านความปลอดภัยทางถนน

06

การจัดการทรัพยากร

- ได้รับงบประมาณสนับสนุนเพียงพอทั้งจากงบประมาณแผ่นดินและบสนับสนุนจากองค์กรไม่แสวงหากำไร เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
- บุคลากรมีทักษะในการดำเนินงานด้านสาธารณสุขเพียงพอ

|   |
|---|
| <b>07</b>   |
| <b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>   |
| <p><b>ประเด็นสำคัญ</b> 1) การบังคับใช้กฎหมาย 2) มาตรฐานรถ โดยเฉพาะมอเตอร์ไซค์ 3) มาตรฐานถนน ซึ่งหน่วยงานสามารถสนับสนุนข้อมูลที่มีสำหรับใช้ประเมินการดำเนินการตามกฎหมาย ยานพาหนะ ถนน</p> |
| <p><b>ข้อเสนอแนะ</b> คือ ควรมีการจัดแบ่งให้มิงงบประมาณเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนนออกมาให้เป็นรูปธรรมชัดเจน</p>   |

## สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง

|   |
|---|
| <b>01</b>   |
| <b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการ แนวทาง และผลงานของคณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย</li> <li>ศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนนและแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์</li> <li>จัดทำฐานข้อมูล Highway Accident Information Management System (HAIMS) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และมีการดำเนินงานควบคู่กับกรมทางหลวงชนบทเพื่อการบรรลุเป้าหมายโลกด้านความปลอดภัยทางถนน 12 เป้าหมาย</li></ul> |

|   |
|---|
| <b>02</b>   |
| <b>ยุทธศาสตร์</b>   |
| <p>ยุทธศาสตร์การดำเนินงานสอดคล้องกับยุทธศาสตร์หลักที่ 3 ประเทศไทยขนส่งปลอดภัย 4.0</p> |

|   |
|---|
| <b>03</b>   |
| <b>แผนงานและการดำเนินงาน</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินการตามพันธกิจหลักของหน่วยงานได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินงานตามแผนพื้นฐานด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน และแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เช่น การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operation Center: HTOC)</li> <li>การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน</li> <li>การศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การวิจัยเพื่อสนับสนุนการปรับระดับความเร็วบนทางหลวง จัดทำข้อมูลการจำแนกลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ (road hierarchy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง ซึ่งจัดว่าเป็น blueprint ของการจัดการความปลอดภัย</li></ul> </li> <li>การดำเนินงานใน 3 ประเด็นหลัก หน่วยงานไม่มีการดำเนินงานใน 3 ประเด็นหลักโดยตรง แต่มีการดำเนินงานในประเด็นดังกล่าวร่วมกับเครือข่ายคณะกรรมการด้านการสัญจร ผ่านโครงการ road hierarchy</li></ul> <p>ข้อค้นพบจากการทำงานเป็นเครือข่าย คือ รูปแบบการดำเนินงานร่วมกับเครือข่ายสนับสนุนให้เห็นแง่มุมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่รอบด้าน อย่างไรก็ตามการดำเนินงานโดยการส่งตัวแทนจากแต่ละองค์กรส่งผลให้เกิดการสื่อสารสองต่อ และอาจเกิดความไม่ต่อเนื่องในการดำเนินงานหากมีการโยกย้ายบุคลากร นอกจากนี้ยังพบข้อจำกัดด้านภาระงานของเครือข่ายในระดับพื้นที่</p> |
|   |
| <b>04</b>   |
| <b>เป้าหมายและตัวชี้วัด</b>   |
| <p>มีการติดตามการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการราชการ</p>  |

|   |
|---|
| <b>05</b>   |
| <b>ความสำเร็จและความท้าทาย</b>  |
| <p><b>ความสำเร็จ</b> ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การใช้เทคโนโลยีในการรายงานข้อมูลความปลอดภัยทางถนนผ่านระบบ HAIMS รวมถึงการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (HTOC)</li> <li>การรวมข้อมูล 3 ฐาน ซึ่งในปัจจุบันมีความพยายามที่จะพัฒนาการใช้ฐานข้อมูลในระดับพื้นที่</li> <li>การเปิดรับและให้อิโจากจากผู้บริหารหน่วยงานในการนำองค์ความรู้ใหม่และเทคโนโลยีเข้ามามีการประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ รวมไปถึงการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน</li></ul> <p><b>ความท้าทาย</b> ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความท้าทายจากลักษณะโครงสร้างของถนน เช่น ความไม่สามารถเชื่อมถนนในพื้นที่นอกเขตทางได้</li> <li>การดำเนินงานร่วมกับเครือข่ายในระดับปฏิบัติการในประเด็นแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ยังขึ้นกับกลุ่มบุคคล การโยกย้ายบุคลากรจะส่งผลกระทบต่อต่อเนื่องในการดำเนินงานได้</li> <li>การขาดทักษะในการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งส่งผลให้มีความท้าทายในการใช้ข้อมูลทางนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>การขาดความต่อเนื่องด้านงบประมาณที่จำเป็น ทั้งการจ้างบุคลากร รวมถึงงบบำรุงรักษาเทคโนโลยี</li></ul> |
|   |
| <b>06</b>   |
| <b>การจัดหาทรัพยากร</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ความท้าทายด้านงบประมาณ ในปัจจุบันต้องอาศัยเงินกู้เพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัย</li> <li>ขาดกำลังคนที่มีทักษะด้านการวิเคราะห์ข้อมูลเช่น data analysts, data scientist</li></ul>   |

|   |
|---|
| <b>07</b>   |
| <b>ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570</b>   |
| <p>01 กำหนดยุทธศาสตร์และกลไกที่สามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง เพื่อให้เห็นผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น</p> <p>02 เพิ่มการตระหนักรู้เรื่องความสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนให้เท่าเทียมกับปัญหา COVID-19</p> <p>03 ควรให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้วิธีใหม่ เช่น มาตรการทางสังคม (social sanction) เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงทางถนน เช่น การตัดสิทธิ์สมัครงานการขึ้นค่าประกัน ซึ่งต้องดำเนินการควบคู่กับการจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งสำนักอำนวยการความปลอดภัยสามารถสนับสนุนข้อมูลเพื่อขับเคลื่อนแผนดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่าย</p> <p>04 การจัดตั้งศาลจราจรควบคู่กับการใช้ social media ในการตรวจจับ/แก้ปัญหาการทำผิดจราจร</p> <p>05 สนับสนุนการจัดตั้งกองทุนค่าปรับการทำผิดกฎจราจรเพื่อใช้สนับสนุนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในประเทศ</p> |

## สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท

|   |
|---|
| <b>01</b>   |
| <b>หน้าที่ความรับผิดชอบ</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>มีบทบาทในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพฐานข้อมูลโดยการปฏิรูปการเก็บข้อมูล ในปัจจุบันทางกรมทางหลวงชนบทได้พัฒนาระบบฐานข้อมูล ARMS ซึ่งเชื่อมต่อกับระบบ HAIMS ของกรมทางหลวง</li> <li>มีบทบาทในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน เพื่อถ่ายทอดความรู้และวินัยจราจรให้นักเรียนในโรงเรียนที่อยู่ในถนนของทางหลวงชนบท</li> <li>เครือข่ายในการดำเนินงาน ได้แก่ ตำรวจ กลุ่มกู้ชีพ หน่วยงานกู้ภัย และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด</li></ul> |



02  
ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การดำเนินงานล้ามาจากแผนแม่บทของกระทรวงคมนาคม หากยุทธศาสตร์ของกระทรวงฯ สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 จะสรุปทางอ้อมได้ว่ามีความสอดคล้องการดำเนินงาน

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- เป็นการดำเนินการตามพันธกิจหลักของหน่วยงานได้แก่
  - โครงการปรับปรุงสภาพทางหลวงชนบท เช่น การติดป้ายจราจร การทำระบบกระตุ้นเตือนที่ถนน
  - การดำเนินการจัดการและอำนวยความสะดวกทางถนนให้กับชุมชน ที่ได้รับรางวัลระดับโลก

- หน่วยงานมีการประเมินผลการดำเนินงานประจำ เช่น การประเมินคุณภาพวัสดุจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ การประเมินประสิทธิภาพของการใช้อุปกรณ์เชิงวิศวกรรมในพื้นที่ และมีการใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุและความพึงพอใจของประชาชนในการประเมินการดำเนินงานตามแผนงาน
- มีบทบาทในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน การดำเนินการทางอ้อม ได้แก่ การดูแลถนนเพิ่มความปลอดภัย เช่น การวาด bike box บนถนน การติดป้ายเตือนความเร็ว

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

- มีการถ่ายทอดตัวชี้วัดอัตราการตายต่อแสนประชากรในระดับกระทรวงลงสู่กรมฯ
- การใช้ star rating เป็นตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน โดยมีการพัฒนาตัวชี้วัด 3 ดาว ในถนนของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นระบบที่เฉพาะเจาะจงกับสภาพถนนของกรมทางหลวงชนบท
- การใช้ระบบ ARMS เพื่อวิเคราะห์ hot spot พื้นที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนของกรมทางหลวงชนบท เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายตลอดเวลา

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ ได้แก่

- การดำเนินการสนับสนุนความปลอดภัยทางถนนร่วมกับพื้นที่
- การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในระดับพื้นที่เรื่ององค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน (road safety auditor)

ความท้าทาย ได้แก่

- การมองเรื่องอุบัติเหตุให้เป็นเรื่องของระบบ (Safe system approach) มากกว่าแค่เรื่องของบุคคล
- การสื่อสารการทำงานของกรมให้เป็นที่เข้าใจต่อสาธารณชน เนื่องจากต้องมีการพึ่งพาชุมชนในการทำงาน

06  
การจัดหาทรัพยากร

- มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ จึงมีความจำเป็นต้องปรับแผนระยะยาวให้ เป็นแผนระยะสั้นเพื่อให้เหมาะสมกับงบประมาณที่ได้รับ
- บุคลากรในส่วนกลางมีทักษะเพียงพอ แต่ยังข้อจำกัดของบุคลากรในพื้นที่ ทั้งด้านภาระงานและองค์ความรู้ในการทำงาน

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ประเด็นหลัก 1) การบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างภาคีเครือข่ายเพื่อลดความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน 2) การให้ความสำคัญกับมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ การขับรถเร็ว และการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนและทำได้จริง เช่น การจำกัดสิทธิ์การรักษาพยาบาลหากทำการทำผิดกฎหมาย การพิจารณาเพิ่มโทษของการทำผิดซ้ำ 3) การปฏิรูปหน่วยงานที่รับผิดชอบและดูแลถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนการเข้าถึงข้อมูลและการจัดการเรื่องนโยบายที่เกี่ยวข้องกับถนน โดยหน่วยงานสามารถสนับสนุนด้านวิชาการให้กับท้องถิ่นได้

ข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน

- มีการกำหนดนโยบายที่เข้มงวดและมีผลกระทบในวงกว้าง
- มีการกำหนดเป้าหมายให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศ
- การวางยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานให้สามารถปฏิบัติการได้จริง

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร  
กระทรวงคมนาคม

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีพันธกิจในการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม ผ่านระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Transport Accident Management Systems – TRAMS) ซึ่งเป็นฐานข้อมูลทั้งทางบก/น้ำ/อากาศ ซึ่งรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่โครงข่ายถนนที่กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบ บทบาทหน้าที่ไม่ได้ ตรงตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 โดยตรง และไม่มีพันธกิจในการดำเนินงานอื่น

02  
ยุทธศาสตร์

ไม่มียุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง หน่วยงานดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมซึ่งมีบทบาทในการดำเนินงานสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564<sup>4</sup>

<sup>4</sup> จัดเป็นความสอดคล้องทางอ้อมเช่นเดียวกัน



03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- การปรับปรุงระบบ TRAMS ให้ครอบคลุมทุกหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม ปรับโครงสร้างฐานข้อมูลให้สามารถถ่ายโอนข้อมูลอุบัติเหตุ และเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยหน่วยงานมีการวัดการดำเนินงานโดยตกลงความถี่ในการส่งข้อมูล และตรวจสอบคุณภาพข้อมูลก่อนนำเข้าฐานข้อมูล
- ฐานข้อมูลได้ถูกออกแบบให้สามารถสนับสนุนการประเมินการดำเนินงานในทั้ง 3 ประเด็นหลัก (เยาวชน ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และการขับขี่ด้วยความเร็ว) และมีการรับฟังความเห็นเครือข่าย (กรมควบคุมโรค ตำรวจ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) เพื่อคัดเลือกข้อมูลนำเข้าให้สามารถประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงทางถนน

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

ใช้การสื่อสารระหว่างหน่วยงานเพื่อสะท้อนกลับคุณภาพของข้อมูล ตัวชี้วัดเฉพาะของกระทรวงฯ คือการมีระบบข้อมูลสมบูรณ์และเพียงพอต่อการประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับหน่วยงานภายใต้สังกัดของกระทรวงคมนาคม

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จ คือ การพัฒนาระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม (TRAMS) ที่สามารถรองรับการเชื่อมโยงกับหน่วยงาน ซึ่งจุดแข็งของ TRAMS คือ มีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุในทุกมิติ แต่ยังมีความท้าทายในการพยายามบูรณาการฐานข้อมูลให้สมบูรณ์ ทั้งการจัดเก็บข้อมูล การประเมินผล และความยั่งยืนของฐานข้อมูล

06  
การจัดหาทรัพยากร

งบประมาณที่ได้รับในระดับต้นยังจัดว่าเพียงพอสำหรับการจัดทำระบบและการดูแลรักษา ทางด้านกำลังคนมีทักษะในการดำเนินงานเพียงพอแต่ยังต้องการจำนวนกำลังคนเพิ่มขึ้น

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

การใช้ข้อมูลจากการบูรณาการฐานข้อมูลเพื่อระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ทางหน่วยงานสามารถใช้ระบบ TRAMS สนับสนุนการดำเนินงานของเครือข่ายในการกำกับติดตามการดำเนินงาน ควรวางเป้าหมาย/ตัวชี้วัดร่วมระหว่างหน่วยงาน เพื่อการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีบทบาทในการจัดทำฐานข้อมูล CRIMES ซึ่งรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (centralized system) จากการดำเนินงานโดยสำนักงานตำรวจทั่วประเทศ และมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อมูล 3 ฐาน ร่วมกับกรมควบคุมโรคและภาคีเครือข่าย

02  
ยุทธศาสตร์

ไม่มียุทธศาสตร์เฉพาะของหน่วยงาน การดำเนินงานจะลือตามยุทธศาสตร์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- รวบรวมสถิติอุบัติเหตุเพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินงานของผู้บริหารทั้งช่วงปกติและ 7 วันอันตราย ตัวชี้วัดการดำเนินงาน ได้แก่ การตรวจสอบคุณภาพข้อมูลทั้งก่อนนำเข้าและการบำรุงรักษาฐานข้อมูลให้ดำเนินงานได้ตามปกติ
- ไม่มีการดำเนินงานเฉพาะประเด็น อย่างไรก็ตามฐานข้อมูลจะถูกออกแบบมาเพื่อใช้ดำเนินการในกรณีดังกล่าวได้ เนื่องจากมีการเก็บข้อมูลผู้ต้องหาและผู้เสียหายควบคู่กับข้อมูลสภาพแวดล้อมและปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

ใช้คุณภาพข้อมูลนำเข้าเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการจัดทำฐานข้อมูล

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- ความสำเร็จที่สำคัญได้แก่การจัดทำฐานข้อมูล CRIMES ซึ่งพัฒนามาตั้งแต่ปี 2538 ปัจจุบันข้อมูลมีความสมบูรณ์แม่นยำและมีการซ่อมข้อมูลย้อนหลังตั้งแต่ปี 2550 จุดแข็งของฐานข้อมูล คือ เป็นข้อมูลที่มีความแม่นยำสูง ความท้าทายในการดำเนินงาน ได้แก่ การสร้างแรงจูงใจในการให้บุคลากรนำเข้าข้อมูลลงในฐานข้อมูลให้ครบถ้วน ทำให้เห็นประโยชน์ของการมีเทคโนโลยีและข้อมูลเพื่อใช้วิเคราะห์ในการสนับสนุนการดำเนินงานและเบิกจ่ายสำนวน

06  
การจัดหาทรัพยากร

มีทรัพยากรจำกัดทั้งด้านงบประมาณและกำลังคนด้านเทคโนโลยี และเนื่องจากลักษณะงานอาจมีการโยกย้ายบุคลากรทำให้ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินงานต้องมีการฝึกอบรมใหม่บ่อยครั้ง

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ประเด็นสำคัญ 4 ประการ คือ 1) การร่วมกันวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุโดยใช้ฐานข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด 3) การปรับปรุงสภาพแวดล้อม เช่น สภาพถนน และ 4) การพัฒนาเทคโนโลยีในระบบการแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยชีวิตผู้ป่วย

ยุทธศาสตร์ในการบรรลุเป้าหมายรวมถึงการกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่ต้องจัดให้เป็นวาระเร่งด่วน โดยการใช้ social media เป็นตัวช่วย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีบทบาทในการสนับสนุนข้อมูลเพื่อแสดงจุดเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตทางถนน

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานไม่มีบทบาทในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การจัดทำข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น ข้อมูลประชากร ข้อมูลรายได้ประชากร ข้อมูลประชากรกลุ่มเปราะบาง ข้อมูลการครอบครองยานพาหนะในแต่ละครัวเรือน ข้อมูลผู้เปราะบาง และข้อมูลปัจจัยเสี่ยงทางสุขภาพ เช่น ข้อมูลสถิติการดื่มสุราของประชากรไทย

02  
ยุทธศาสตร์

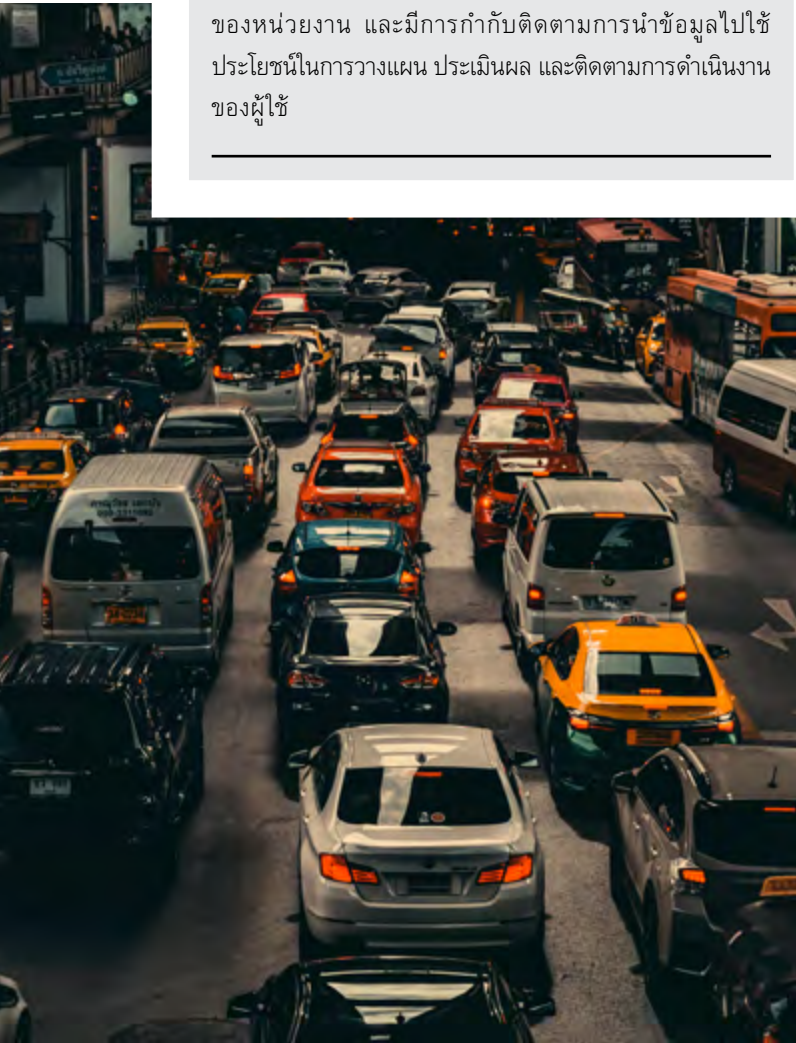
สำนักงานสถิติแห่งชาติมีพันธกิจหลักในการจัดทำข้อมูลเพื่อดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ด้านการพัฒนาทุนมนุษย์ โดยพันธกิจจะเกี่ยวข้องกับการจัดทำข้อมูลไม่มีแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- ดำเนินงานตามพันธกิจด้านการสนับสนุนข้อมูล และริเริ่มโครงการ Government data catalog เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดทำข้อมูลเปิด รวมถึงการทำข้อมูลปัจจัยเสี่ยงเฉพาะร่วมกับหน่วยงานภายนอก เช่น สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ (IHPP) สถาบันนโยบายสาธารณะและการพัฒนา (IPPD)
- มีการประเมินการนำข้อมูลไปใช้จากการขอข้อมูล/ดาวโหลดข้อมูล มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้ข้อมูลในบางแบบสำรวจจะมีการสอบถามถึงการใช้ประโยชน์ข้อมูลโดยตรง เช่น การประเมิน ICT ครีวเรือน
- ไม่มีการดำเนินงานเฉพาะประเด็นโดยตรง

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

หน่วยงานมีการใช้ตัวชี้วัดจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) ในการประเมินการดำเนินงานของหน่วยงาน และมีการกำกับติดตามการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการวางแผน ประเมินผล และติดตามการดำเนินงานของผู้ใช้



05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จได้แก่ การจัดทำ Government data catalogue และแผนแม่บทสถิติซึ่งจะช่วยในการจัดการข้อมูลในระดับประเทศ นำไปสู่ open data และการจัดการสถิติได้ดีขึ้น และช่วยให้ทราบช่องว่างในการดำเนินงานของหน่วยงานและประเด็นที่ต้องผลักดันต่อ โดยจุดแข็งของข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ คือ เป็นข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือสูง จากระเบียบวิธีการทางสถิติที่ใช้ และการควบคุมคุณภาพการเก็บข้อมูลอย่างเข้มงวด ความท้าทาย คือ แนวโน้มความต้องการปฏิรูประบบการเก็บข้อมูลของเครือข่าย การดำเนินงานด้าน big data ซึ่งหน่วยงานยังขาดทักษะและความเชี่ยวชาญในการดำเนินงานดังกล่าว

06  
การจัดหาทรัพยากร

งบประมาณสำหรับแผนการจัดทำข้อมูลมีเพียงพอ อย่างไรก็ตามยังไม่มีการจัดสรรงบประมาณหมวดทรัพยากรและเทคโนโลยีโดยตรง ยังขาดงบประมาณเพื่อพัฒนาด้าน big data ทั้งทางด้านการพัฒนาทักษะของบุคลากรและเทคโนโลยี

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) ด้านวิศวกรรมทางกายภาพของถนน 2) ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรสำนักงานสถิติแห่งชาติจะมีบทบาทในการสนับสนุนข้อมูลเพื่อสะท้อนการดำเนินงานด้านการกำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มประชากรเพื่อนำไปสู่การจัดทำมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมต่อไป

คำแนะนำในการดำเนินงาน คือ จัดให้มีการบูรณาการข้อมูลและแผนดำเนินงานจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อให้ครอบคลุมปัญหาอุบัติเหตุในทุกระดับและควรกำหนดให้ทุกหน่วยมีเป้าหมายในการดำเนินการร่วม

สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (สพร.)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานมีบทบาทในการสนับสนุนให้เกิดระบบเชื่อมโยงข้อมูลและจัดทำข้อมูลเปิดให้หน่วยงานราชการ หน่วยงานไม่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง

02  
ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ของหน่วยงานไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง ยุทธศาสตร์ของสพร. เป็นไปตาม พรบ.การบริหารงานและให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. 2562

03  
แผนงานและการดำเนินงาน

- การดำเนินงานเป็นการวางกรอบการทำ data governance ของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการทำข้อมูลเปิดในประเทศโดยมีลักษณะดังนี้ 1) เป็นข้อมูลรูปแบบดิจิทัลที่คนใช้ประโยชน์ได้ 2) ลดความซ้ำซ้อนของการจัดทำข้อมูลภาครัฐและสนับสนุนการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน 3) รับผิดชอบการพัฒนามาตรฐานข้อมูล
- โครงการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่จัดแสดงในเว็บไซต์ สพร. คือ ข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน โดยมีการสนับสนุนการวิเคราะห์ประเด็นเยาวชนและจักรยานยนต์ จากข้อมูลใบมรณบัตรและยานพาหนะ

04  
เป้าหมายและตัวชี้วัด

ไม่มีตัวชี้วัดเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนโดยตรง

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

- ความสำเร็จในการบูรณาการเพื่อจัดทำข้อมูล 3 ฐาน และทำให้เป็นข้อมูลเปิดได้
- ความท้าทาย 1) การทำให้ระบบการลงข้อมูลเป็นอัตโนมัติลดภาระงานผู้ปฏิบัติ สนับสนุนการใช้ sensor เพื่อการนำเข้าข้อมูลให้มากที่สุด 2) ยังมีช่องว่างในการเข้าถึงข้อมูล เช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด 3) การพัฒนาระบบข้อมูลให้เป็นไปตาม พรบ.กฎหมายการบริหารงานและให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล

06  
การจัดหาทรัพยากร

ในปัจจุบันบุคลากรในประเทศที่มีทักษะจัดทำฐานข้อมูลเปิด รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (PDPA) ยังมีอยู่อย่างจำกัด การวางแผนการทำฐานข้อมูลในระยะถัดไปยังต้องอาศัย สพร. เป็นที่ปรึกษา

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- ใช้องค์ความรู้และข้อค้นพบที่ได้จากการทำข้อมูล 3 ฐานในการสนับสนุนข้อมูลเปิดด้านอุบัติเหตุ ดังนี้
- 01 ทำมาตรฐานข้อมูล (data standard) เพื่อสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูล มีมาตรฐานในการคีย์ข้อมูล
- 02 พัฒนา case ID ของอุบัติเหตุระหว่าง stakeholder
- 03 พัฒนฐานข้อมูลให้เป็น real time และอัตโนมัติมากขึ้น
- 04 พัฒนานโยบายและข้อกำหนดในการแลกเปลี่ยนข้อมูล (data policy) ให้เหมาะสม
- 05 จัดให้มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบกลาง ลดการคีย์ข้อมูลที่ซ้ำซ้อน
- 06 ข้อนแนะนำเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุ เช่น การใช้วิธีการใหม่ๆ ในการแก้ปัญหา เช่น การตัดสิทธิ์ในการเบิกค่าบริการจากประกันสังคม การตัดสิทธิ์ในการต่อใบขับขี่ในกรณีไม่ใส่หมวกนิรภัย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม  
วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (สกสว.)

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

สกสว. สังกัดภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี แต่เดิมรับบทบาทในการเป็นหน่วยงานผู้สนับสนุนงานวิจัย ในปี พ.ศ. 2563 หน่วยงานปรับบทบาท สกสว. จากการควบคุมกำกับ และดูแลนักวิจัยโดยตรง กลายเป็นการขับเคลื่อนการทำงาน โดยใช้งบประมาณทั้งหมดที่ผ่านกองทุน แนวทางการดำเนินงานอ้างอิงจากแผนที่สำคัญของชาติมาใช้กำหนดแผนงานสำคัญของกองทุน ซึ่งจะมีหน่วยบริหารและจัดการทุน (Program Management Unit, PMU) ทำหน้าที่เชื่อมโยงการทำงานของนักวิจัย และมีการกำหนดเป็น flagship และการดำเนินงาน

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

หน่วยงานเป็นหน่วยสนับสนุนภาควิชาการไม่ได้มีแผนยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง การดำเนินงานที่ผ่านมาจะช่วยสนับสนุนด้านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน และแนวทางการจัดการปัญหาที่ได้จากการศึกษาวิจัยที่ให้ทุนสนับสนุนเพื่อการใช้ประโยชน์ทางนโยบาย

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน<sup>5</sup>**

บทบาทที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน มี 2 ด้าน ได้แก่

- 01 การจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายจากงานวิจัยเรื่องอุบัติเหตุทางถนน
- 02 การติดตามข้อมูลและการศึกษาวิจัย

สำหรับแผนโครงการวิจัยและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ที่ได้รับการสนับสนุนภายใต้หน่วยบริหารและจัดการทุนของสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ในปี 2563 ได้แก่ แผนงานวิจัยตอบสนองนโยบาย/เป้าหมายรัฐแผนงานวิจัยท้าทายไทย เรื่องถนนปลอดภัย

แผนการวิจัยในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนได้แก่ การปรับเรื่องวิจัย (flagship) ให้เข้ากับบริบทการทำงานของ สกสว. เช่น ใน flagship ที่ 14 จะเน้นการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นความพยายามส่งเสริมและจัดสรรงบประมาณเพื่อลดการตายจากอุบัติเหตุ

ในประเด็นการวิจัยมุ่งเป้าเพื่อลดอัตราเสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงหลัก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ต้มแล้วขับ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด และการสนับสนุนนวัตกรรมภายใต้งานวิจัยท้าทายไทยเรื่องถนนปลอดภัย เช่น

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์: งานวิจัยและพัฒนา simulator ที่สามารถฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ งานวิจัยและพัฒนาารถจักรยานยนต์ที่สามารถประเมินทักษะคนขับได้
- ยาวาชน: งานวิจัยบอร์ดเกมส์ city road เพื่อให้เด็กๆ สามารถเข้าใจเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนได้ง่ายขึ้น
- ความเร็ว: งานวิจัยเครื่องไทยประดิษฐ์ตรวจจับความเร็ว

**04**  
**เป้าหมายและตัวชี้วัด**

การกำหนดเป้าหมายเพื่อวัดความคืบหน้าในการดำเนินงานอาศัยการนำผลวิจัยที่ได้จากการสนับสนุนของ สกสว. ไปใช้ขับเคลื่อนในเชิงนโยบายอย่างเป็นรูปธรรม โดยตัวชี้วัดและความถี่ในการรายงานตัวชี้วัดจะขึ้นกับแผนงานที่ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยและมีการปรับแผนการดำเนินงานตามความเหมาะสม

**05**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

- ผลงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ ที่ได้ให้การสนับสนุน ถูกนำไปเสนอในเวทีระดับนโยบาย เช่น การประชุมคณะกรรมการคมนาคม การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDGs ด้านสาธารณสุข โดยการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในตัวชี้วัด SDGs ด้านสาธารณสุขที่ต้องเร่งรัดให้บรรลุเป้าหมาย
- ประเด็นด้านการทำงานกับภาคีเครือข่าย
  - ทางหน่วยงานพยายามส่งเสริมเรื่องความปลอดภัยและความรับผิดชอบต่อสังคม โดยเน้นการสนับสนุนวิชาการ เช่น การทำโครงการ responsible tourism และมีการใช้ innovation สนับสนุนความปลอดภัยในการท่องเที่ยว
  - จุดแข็งของการสนับสนุนและทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ตามบทบาทหน้าที่ของ สกสว. คือ การสนับสนุนให้ทุนวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำผลวิจัยไปขับเคลื่อนในเชิงนโยบายต่อไป มีการดำเนินงานร่วมกับเครือข่าย เช่น กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นอนุกรรมการด้านความปลอดภัยในหลายคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน
  - ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่าย
    - หน่วยงานสามารถสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินโครงการวิจัยภายใต้ภาคีเครือข่าย เช่น แผนท่องเที่ยวไทยไร้คาร์บอน ซึ่งเป็นการรวมตัวของหลายองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อริเริ่มการดำเนินงานร่วมกันทำให้เกิดผลเชิงประจักษ์ได้

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

- ความท้าทายหลักมาจากด้านงบประมาณ การสนับสนุนงานด้านอุบัติเหตุทางถนนจะทำได้ในด้านการให้ข้อเสนอเชิงนโยบายโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากงานวิจัย
- พยายามบริหารกองทุนโดยมุ่งเน้นการสนับสนุนการศึกษาวิจัยต่างๆ ด้านความปลอดภัยทางถนน และผลักดันผลการศึกษาเพื่อให้นำไปใช้งานทางด้านนโยบายให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การดำเนินงานด้านวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยซึ่งจะมอบหมายให้กระทรวงศึกษาธิการดำเนินการเนื่องจากเป็นหน่วยงานที่ดูแลด้านเด็กและเยาวชน

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

01 ประเด็นวิจัยที่สกสว. และหน่วยสนับสนุนการจัดการทุนวิจัยยินดีที่จะสนับสนุน ได้แก่

- ระบบฐานข้อมูลเพื่อวางระบบการติดตามประเมินผลและบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ
- ระบบขนส่งสาธารณะที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้
- การวิจัยมุ่งเป้าเพื่อลดอัตราเสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ต้มแล้วขับ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด
- การวิจัยเพื่อสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่คนในสังคม

02 งบประมาณจะอยู่ที่ท้องถิ่นมาก ดังนั้นการจัดตั้งภาคีเครือข่ายในการดำเนินงานควรมีหน่วยงานดังกล่าวเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งทางหน่วยงานเองกำลังมีแนวคิดที่จะจัดทำแผนงานวิจัยนี้ขึ้นมา

ในการยกร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 หากมีการระบุประเด็นด้านวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม ควรมีการระบุชื่อกองทุนวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (ววน.) ซึ่งหากมีการระบุชื่อกองทุนดังกล่าว องค์กรพหุที่ใช้งบประมาณผ่านกองทุน ววน. ก็จะสามารถ ทำให้การดำเนินงานคล่องตัวขึ้น

**ข้อจำกัดที่สำคัญ**

- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 ได้มีการเสนอให้มีการจัดตั้งหน่วยงานด้านวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ซึ่งเป็นตัวชี้วัดหลักในยุทธศาสตร์ที่ 1 แต่ไม่เกิดขึ้น ในมุมมองของหน่วยบริหารจัดการงานวิจัยของประเทศ ในช่วงที่ยังอยู่ในบทบาทเก่า คือ การเป็น funding agency ได้มีการพูดคุยถึงประเด็นดังกล่าวร่วมกันกับนักวิชาการที่หลากหลายแต่ยังไม่เห็นผล เนื่องจากบริบทของการจัดตั้งจะมีหลายขั้นตอน และขาดงบประมาณที่จะสนับสนุน อาจนำไปเป็นงานที่ฝากไว้ที่งานฝั่งภาควิจัย เพื่อที่หน่วยงานจะได้สนับสนุนเงินวิจัยในด้านวิจัยและนวัตกรรม

<sup>5</sup> งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี 2555-2561 (ช่วงก่อนเปลี่ยนโครงสร้าง) เช่น 1) การยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากล และเกิดการจัดตั้งภาคีเครือข่ายโครงการความปลอดภัยสถานเอกอัครราชทูตต่างประเทศเพื่อขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับกระทรวงคมนาคมและองค์การอนามัยโลก 2) การจัดทำข้อเสนอแนะทางนโยบายเพื่อการจัดการความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาต้นแบบแนวทางการบริหารจัดการตามกรอบ 5 เสถียร



แนวทางการดำเนินงานในระยะถัดไป

- เพื่อสนับสนุนแนวทางการจัดตั้งหน่วยงานดังกล่าว แนะนำให้บรรจุแนวทางการจัดตั้งดังกล่าวเข้าสู่แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 เพื่อที่ สกสว. จะได้เข้าไปเป็นภาคีที่สำคัญ โดยการสนับสนุนงบประมาณในรูปแบบ block grant หรืออาจดำเนินงานในรูปแบบภาคีร่วมกันในกรณีที่ได้ทุนจากต่างประเทศและ สกสว. จัดเงินทุนสมทบ หากผลการดำเนินงานวิจัยได้ถูกนำเสนอให้แก่ฝ่ายนิติบัญญัติหรือกรมการจราจรจะเกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)

01  
หน้าที่ความรับผิดชอบ

TDRI เป็นสถาบันอิสระ ในรูปแบบองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร มีบทบาทหน้าที่หลัก คือ การทำงานด้านนโยบาย เศรษฐกิจและนโยบายสาธารณะอื่นๆ โดยรับทุนสนับสนุนวิจัยจากองค์กรทั้งในและต่างประเทศ มีบทบาทในการประเมินแผนงานความปลอดภัยทางถนนให้ สสส. และมีผลงานวิจัยประเมินมาตรการความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เช่น การประเมินความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะ การประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน หน่วยงานมีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ในส่วนของการทบทวนวรรณกรรมและการประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

นอกจากนี้ทางสถาบันยังได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน 3 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 1) อนุฯ ด้านบริหารจัดการ 3) ด้านยานพาหนะปลอดภัย และ 6) ด้านการประเมินและติดตามประเมินผล

02  
ประเด็นด้านความสำคัญทางถนน

- ประเด็นสำคัญด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เจ้าของทุนวิจัยให้การสนับสนุน
  - การลงทุนของภาครัฐในการแก้ไขอุบัติเหตุ ในปัจจุบันทราบถึงต้นทุนความเสียหายจากอุบัติเหตุ ค่าถามต่อไปคือ แนวทางการลงทุนโดยภาครัฐที่เหมาะสมสัดส่วนงบประมาณที่ต้องลงทุน
  - การวิเคราะห์เชิงลึกเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีความปลอดภัย รวมถึงประสิทธิผลของการใช้มาตรการจูงใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มประชากรไทย

03  
ลำดับความสำคัญที่สอดคล้องกับเป้าหมายและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564

ไม่สามารถตอบคำถามเรื่องความสอดคล้องกับเป้าหมายได้ เนื่องจากรูปแบบของการทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561–2564 เป็นการบูรณาการแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของไทย การจัดทำแผนแบบ one-way ดังกล่าวทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกันระหว่างตัวชี้วัดในระดับหน่วยงานและระดับประเทศ และยากต่อการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย

04  
แผนงานและการดำเนินงาน

- โครงการการใช้ GPS เพื่อติดตามความเร็วของรถสาธารณะ ซึ่งส่งผลต่อมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถสาธารณะ และตอบโจทย์การควบคุมความเร็ว โดยใช้กำลังคนผู้บังคับใช้กฎหมายน้อย
- ผลักดันการใช้ตัวเลขข้อมูลการเสียชีวิตจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ให้เป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ
- งานวิจัยด้านความปลอดภัยระบบขนส่งสาธารณะ ดำเนินการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก โดยกองทุน กปถ.
- การประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน
- การขับเคลื่อนงานเรื่องระบบขนส่งสาธารณะ ผลักดันให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

จุดแข็ง

- มีหน่วยงานของกระทรวงสาธารณสุขที่สามารถผลักดันเรื่องการบูรณาการ 3 ฐานข้อมูล ให้เป็นรูปธรรมและเป็นที่ยอมรับ และทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตื่นตัวในเรื่องของการใช้ข้อมูล
- ความก้าวหน้าในการกระจายอำนาจในการบริหารจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ความท้าทาย

- การจัดสรรเงินทุนวิจัยหรืองบประมาณสำหรับการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ
- การกำหนดตัวชี้วัดสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด
- การแก้ปัญหาในเชิงโครงสร้างถนน
- การแก้ปัญหาโครงสร้างข้อมูล ซึ่งส่งผลต่อการเชื่อมโยงข้อมูลไปสั่งและใบขับขี่

06  
การร่วมงานกับแต่ละหน่วยงาน

การยอมรับของหน่วยงานภาครัฐต่อข้อเสนอแนะจากผลงานวิจัยและมุมมองของนักวิชาการเพื่อนำไปดำเนินการต่อนั้นยังคงมีข้อจำกัด อันเนื่องมาจากข้อเสนอแนะบางส่วนอาจจะไม่สอดคล้องกับนโยบายในการดำเนินงานของหน่วยงาน

การทำให้เกิดการนำผลงานวิจัยไปใช้ในทางปฏิบัติ นอกเหนือจากลักษณะของงานวิจัยที่แสดงถึงข้อบกพร่องของการดำเนินงาน ทีมวิจัยควรเข้าไปร่วมกับหน่วยงานในการผลักดันข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปสู่การแก้ไขเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการแสดงให้เห็นว่าสิ่งที่ได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงและแก้ไขไปนั้นมีความถูกต้องและเป็นที่ยอมรับ

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 3 ประเด็นสำคัญที่อยากให้เห็นในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 ได้แก่
  - 01 การแก้ไขปัญหาเชิงระบบและโครงสร้าง เช่น ระบบข้อมูลของทะเบียนรถและผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ไม่ตรงกัน การไม่ต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ ฯลฯ
  - 02 การปรับเปลี่ยนระบบโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพให้เหมาะกับรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย เช่น การจำแนกช่องจราจรสำหรับรถประเภทต่างๆ เลนจักรยาน เลนรถจักรยานยนต์ เป็นต้น
  - 03 การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ การบังคับใช้กฎหมาย การวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ในอนาคต และตลอดจนการกำหนดแนวทางและวิธีการที่จะนำไปปฏิบัติ รวมไปถึงการจัดให้มีเจ้าภาพกลางในการดำเนินงาน

บทบาทของ TDRI ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

- การมีส่วนร่วมในการติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อการจัดทำตัวชี้วัดที่เหมาะสม ทั้งในระดับประเทศและในระดับจังหวัด



| มูลนิธิไทยโรดส์  |
|--|
|  |
| <b>01</b> <div>หน้าที่ความรับผิดชอบ</div>  |
| <p>มูลนิธิไทยโรดส์มีพันธกิจในการพัฒนางานวิจัยเพื่อการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการจัดการความรู้และระบบข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ด้านวิชาการและเพื่อใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศ</p> |
|  |
| <b>02</b> <div>ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความสำคัญ</div>  |
| <p>การออกแบบการติดตามและประเมินผลมาตรการความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ process indicator ที่มีประสิทธิภาพและตรงประเด็น ถูกต้องตามหลักวิชาการ และสะท้อนถึงผลการดำเนินงานรายประเด็น</p>   |
|  |
| <b>03</b> <div>ความสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564</div>   |
| <p>ในปัจจุบันยังไม่พบการระบุถึงการวัดและประเมินผลที่ดีในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 นอกเหนือจากการใช้สถิติด้านการเจ็บป่วยหรือเสียชีวิต และยังไม่พบการกำหนดตัวชี้วัดร่วมระหว่างหน่วยงาน</p>  |

#### 04

#### แผนงานและการดำเนินงาน

- โครงการติดตามสถานการณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชากรไทย ซึ่งเป็นโครงการระยะยาวที่ดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 โดยทำการสำรวจข้อมูลทั้งในระดับประเทศและในระดับพื้นที่ ดำเนินการควบคู่กับเครือข่าย road safety watch ซึ่งเป็นทีมงานจากมหาวิทยาลัย
- การพัฒนาฐานข้อมูลการเก็บตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และทำการสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อการใช้ประโยชน์ในหลายรูปแบบ
- การติดตามสถานการณ์รายประเด็น เช่น ความเร็วรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยทำการสำรวจสถานการณ์เพื่อนำมาเป็นข้อมูลสะท้อนกลับให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประเมินผลลัพธ์มาตรการ เช่น มาตรการการใช้ GPS ในการติดตามความเร็วของยานพาหนะสาธารณะ

#### 05

#### ความสำเร็จและความท้าทาย

#### จุดแข็งในการดำเนินงาน ได้แก่

- การมีข้อมูลเปิดเพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ข้อมูลการตาย 3 ฐาน ทำให้หลายภาคส่วนเข้าถึงข้อมูลมีการใช้ข้อมูลสนับสนุนการแก้ปัญหาได้ตรงจุดมากขึ้น
- การนำเข้าข้อมูลสู่ฐานข้อมูลทำได้เร็วมากขึ้น ทำให้ติดตามสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุได้ทันเวลา

#### ความท้าทายในการดำเนินการ ได้แก่

- ต้องมีการพัฒนารูปแบบการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่โดยเฉพาะในระดับจังหวัด และการออกแบบการเก็บข้อมูลให้สะท้อนสถานการณ์จริงในพื้นที่ เนื่องจากความแตกต่างของรูปแบบอุบัติเหตุ และมาตรการที่ใช้แก้ไขลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่
- การพัฒนาทักษะในการใช้ข้อมูลให้แก่พื้นที่เพื่อนำไปใช้ในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่

#### 06

#### ความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทำให้เห็นโอกาสในการผลักดันศักยภาพทางวิชาการของหน่วยงานภาคีเครือข่าย เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งของภาคีฯ ในหลายโอกาสเครือข่ายจะกำหนดประเด็นที่ต้องการความสนับสนุนให้โดยตรง

#### 07

#### ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 3 ประเด็นสำคัญ ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงในแผนแม่บทฉบับถัดไป ได้แก่
  - 01 ประเด็นด้านพฤติกรรมการใช้ความเร็วที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงและจากโครงสร้างถนน
  - 02 เพิ่มการใช้เทคโนโลยีในการติดตามการใช้กฎหมายเพื่อแก้ปัญหาด้านการขาดกำลังคนโดยเฉพาะฝั่งผู้บังคับใช้กฎหมาย โดยพิจารณาการ outsource ด้านเทคโนโลยี หรืออาจพัฒนาแนวทางสนับสนุนให้ภาคเอกชนมาร่วมลงทุน
  - 03 พัฒนาระบบติดตามผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพร่วมกันระหว่างหน่วยงานตั้งแต่เริ่มโครงการ

#### บทบาทของหน่วยงานในการสนับสนุนการดำเนินงานในแผนแม่บท ฉบับที่ 5

สามารถให้การสนับสนุนการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในด้านนโยบาย เช่น ด้านการพัฒนาตัวชี้วัดร่วมระหว่างหน่วยงาน

#### 08

#### บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

#### 01

#### หน้าที่ความรับผิดชอบ

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัย จำกัด เป็นบริษัทประกันภัยภาคเอกชนซึ่งมีบทบาทในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย และมีส่วนร่วมในการจัดทำข้อมูล 3 ฐานด้านการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีการรณรงค์เพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายในการลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนน มีการศึกษาเชิงวิชาการตามขีดความสามารถเพื่อใช้ข้อมูลมาวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน

พันธกิจหลักมี 4 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาระบบบริการสินไหม การขยายหลักประกันภัยเข้าสู่ประชาชน การมุ่งมั่นรณรงค์ลดอุบัติเหตุ และการเป็นองค์กรที่เป็นธรรมกับาล

#### 02

#### ประเด็นสำคัญด้านบทบาททางถนนที่มีความสำคัญต่อการให้ทุน/ดำเนินงาน

หน่วยงานทำงานอยู่เบื้องหลังกรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยหน่วยงานได้ศึกษาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และได้นำดัชนีชี้วัดของแผนแม่บทฯ มาใช้ โดยเน้นที่การบริหารข้อมูลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน จึงมีดำเนินการในหลายภาคส่วนโดยใช้ประเด็นขับเคลื่อนหลายด้าน เช่น

- จัดทำข้อมูลเปิด Thai RSC ซึ่งเป็นข้อมูลอุบัติเหตุในระบบประกันภัยของบริษัทตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมา
- การบริหารข้อมูลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน (Management Information System – MIS) เป็นการสนับสนุนโครงการภาครัฐ การดำเนินงานดังกล่าวตรงกับแผนแม่บทฯ ด้านการจัดการบริหารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน
- การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนซึ่งให้ความสำคัญกับการดำเนินการกับประชากรหลายกลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มเยาวชน โดยการสร้างชมรมปลอดภัยในสถานศึกษา 2) กลุ่มวัยทำงาน เน้นกิจกรรมใส่หมวกนิรภัยในสถานที่ราชการ โดยดำเนินโครงการร่วมกับเครือข่ายตำรวจในภาคกลาง และดำเนินงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)

# สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่  
08

การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน  
(Safe mobility and active travel)

เมื่อขยายงานเข้าสู่ระดับภูมิภาค 3) โครงการขับเคลื่อน  
เรื่องการสวมหมวกนิรภัยซึ่งมีการดำเนินโครงการ  
อย่างต่อเนื่องมากกว่า 10 ปี 4) โครงการ “วงเวียนช่วยชีวิต”  
เพื่อสนับสนุนงบประมาณให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น  
ในการตั้งวงเวียนเพื่อลดอุบัติเหตุ 5) โครงการสุขภาพบูร  
ณาการ เพื่อสนับสนุนรางวัลให้สถานีตำรวจที่แก้ไข  
อุบัติเหตุทางถนนได้ และ 6) โครงการสนับสนุน  
งบประมาณการดำเนินแก่หน่วยงานกู้ชีพ กู้ภัยต่างๆ

### 03 ประเด็นที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทาง ถนน พ.ศ. 2561 - 2564

การดำเนินงานของหน่วยงานจะสอดคล้องกับแผนแม่บท  
ทั้งทางด้าน 1) การจัดทำฐานข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน  
2) การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนโดยใช้  
บทบาทภาครัฐ และ 3) การบริหารข้อมูลเพื่อลดอุบัติเหตุ  
อย่างยั่งยืน (Management information system for  
sustainable road safety) เพื่อสนับสนุนการวิเคราะห์  
และนำเสนอข้อมูลอย่างครบวงจร เช่น โครงการตำบลขับขี่  
ปลอดภัย

### 04 โครงการและกิจกรรมในช่วง 3-5 ปีที่ผ่านมา

รายละเอียดตามข้อ 2

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

#### จุดแข็งในการดำเนินงาน

- การมีข้อมูลอุบัติเหตุจากระบบประกันภัยซึ่งเป็นวัตถุดิบ  
ที่สำคัญในการดำเนินงาน
- การทำงานกับภาคีเครือข่ายในทุกด้าน มีพันธมิตรที่ดี  
ทั้งฝั่งสาธารณสุข ขนส่ง โรงเรียน ที่ทุกคนได้ประโยชน์  
จากการทำงานร่วมกัน
- ผู้บริหารให้การสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

#### ความท้าทายในการดำเนินงาน

- ความท้าทายในการทำงานกับหลายภาคส่วน ต้องกำหนด  
เป้าหมายร่วมกับเครือข่ายให้ชัดเจนและวัดผลได้ เพื่อที่  
จะได้จัดสรรทรัพยากรตามไปสนับสนุนได้ชัดเจน

- ความท้าทายด้านเป้าหมายการดำเนินงานซึ่งอาจจะไม่  
เป็นไปในทางเดียวกันระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะ  
ในกลุ่มหน่วยงานที่อยากขยายเครือข่าย เช่น กระทรวง  
แรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ รวมถึงหน่วยงานสากล

### 06 ความร่วมมือในการทำงานกับภาคี

เนื่องจากภาคีมีหลายกลุ่มซึ่งมีความสนใจและเป้าหมาย  
ในการดำเนินงานที่ไม่เหมือนกัน จำเป็นต้องเรียนรู้บทบาท  
จุดแข็ง และเป้าหมายการดำเนินงานของภาคีแต่ละด้าน  
ก่อนที่จะเข้า approach เพื่อจะเสริมงานกันได้

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

ประเด็นสำคัญ 3 ประการในการลดการเสียชีวิตและ  
บาดเจ็บรุนแรงในประเทศไทย

- 01 การสวมหมวกกันน็อค
- 02 การสร้างความตระหนักรู้เรื่องความปลอดภัย  
ของคนไทย
- 03 สนับสนุนการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
กับความปลอดภัยทางถนน

ข้อเสนอสำหรับแผนแม่บทที่ 5

- 01 ต้องเขียนแผนแม่บทและกำหนดยุทธศาสตร์ให้ชัดเจน  
ยุทธศาสตร์ต้องมีไม่มากเกินไปเพื่อที่จะสามารถ  
กำหนดสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญได้ เหมือนการเขียน  
แผนปฏิบัติการ
- 02 ในปัจจุบันเราทราบปัญหาอย่างชัดเจนอยู่แล้ว  
ควรทำการกำหนดบทบาทหน้าที่ให้ชัดเจนว่าใคร  
ต้องทำอะไรเพื่อเปิดพื้นที่ให้หน่วยงานอื่นเข้ามา  
สนับสนุนได้ง่ายขึ้น
- 03 เปิดพื้นที่ให้ภาคเอกชนและองค์กรที่อยากมีส่วนร่วม  
แก้ปัญหาให้ชัดเจนกว่าการกำหนดบทบาทไว้ใน  
ภาครัฐปลอดภัย ซึ่งภาคเอกชนจะน่าจะเติมเต็ม  
ทรัพยากรที่ยังขาดของภาครัฐได้มากเนื่องจากมี  
ความคล่องตัวมากกว่า



## กองมาตรฐานความปลอดภัยและบำรุงทาง กรมการขนส่งทางราง

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

หน่วยงานรับผิดชอบงานด้านโครงสร้างพื้นฐานและ  
อนตติสัญญาน พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลจุดเกิดอุบัติเหตุ  
บริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยร่วมมือกับหน่วยงานด้านปกครอง  
ในการรวบรวมข้อมูล ซึ่งอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูล  
และจัดทำฐานข้อมูลที่มีความเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ  
และมีแผนที่จะร่วมมือกับ Google map และ Longdo map  
เพื่อเชื่อมโยงจุดเกิดอุบัติเหตุ

02  
ยุทธศาสตร์

หน่วยงานจัดตั้งได้ 2 ปี ถือเป็นหน่วยงานใหม่ จึงยังไม่ได้ดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 หากแต่ดำเนินงานตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมเป็นหลัก ทั้งนี้หน่วยงานมีแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย คือ แผนปฏิบัติการราชการของกรมการขนส่งทาง ซึ่งเน้นด้านมาตรฐานและการลดอุบัติเหตุ

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- 04 อยู่ระหว่างการพัฒนาแผนแม่บทเกี่ยวกับความปลอดภัยทางราง โดยผลสุดท้ายจะจัดทำออกมาเป็นแผนปฏิบัติการ
- 05 อยู่ระหว่างการพัฒนาฐานข้อมูลและจัดทำตัวชี้วัดที่สะท้อนเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับจุดเชื่อมต่อของถนนและระบบราง ซึ่งครอบคลุมการเกิดอุบัติเหตุทุกกรณีโดยจะเน้นที่จำนวนอุบัติเหตุ
- 06 จัดให้มีโครงการศึกษาอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟ มีขอบเขตการศึกษาครอบคลุมพื้นที่เสี่ยงพิเศษ 35 จุด โดยพิจารณาจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง 10 ปี และวิเคราะห์ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งตัวรถ คน และราง ซึ่งปัจจุบันมีการวิเคราะห์เกี่ยวกับคนค่อนข้างน้อย เนื่องจากไม่ได้มีการรวบรวมข้อมูล (เช่น เพศ อายุ ฯลฯ)

เอาไว้ เป็นการเน้นรวบรวมข้อมูลยานพาหนะที่ประสบเหตุ  
มากกว่า ซึ่งในอนาคตมีแผนการพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อให้  
วิเคราะห์ได้ดีขึ้น

07 จัดให้มีโครงการศึกษาและพัฒนามาตรฐานการใช้งานของกลุ่มเปราะบาง คือ ผู้พิการ ซึ่งปัจจุบันกำลังออกเป็นมาตรฐานและจะสามารถใช้เป็นข้อบังคับได้ภายหลังจากประกาศใช้กฎหมายการขนส่งทางราง

08 อยู่ในช่วงการพัฒนาและศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยน  
มาตรฐานของระบบรางใหม่ เช่น ระยะเวลาหยุดจากรถ  
ถึงตัวราง ระยะเวลาเปิดประตู โดยทบทวนจาก 3 กฎหมาย  
หลัก ได้แก่กฎหมายจราจร กฎหมายรถไฟ และระเบียบ  
ข้อบังคับของพนักงานขับรถไฟ

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

หน่วยงานมีการพัฒนามาตรฐาน คู่มือในการดำเนินงาน และการจัดทำฐานข้อมูล เพื่อใช้เป็นมาตรฐานของหน่วยงาน รวมถึงติดตามความคืบหน้าของการทำงานด้วยตัวชี้วัด จำนวนมาตรฐานที่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงเป็นหลัก โดยตัวชี้วัดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านถนนมีเพียงร้อยละ 20 ของทั้งหมด ทั้งนี้ ร้อยละความสำเร็จตามแผนดำเนินการ ของหน่วยงานและความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาตามข้อร้องเรียนของประชาชนค่อนข้างสูง

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

ความสำเร็จของหน่วยงาน คือ การดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยได้ตามเป้าหมาย แต่จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงน่าจะเกี่ยวข้องกับสถานการณ์โควิด-19 ในขณะที่ความท้าทายที่สำคัญ คือ การเป็นองค์กรที่จัดตั้งใหม่ ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐาน ทั้งด้านการวิจัยให้ความรู้ กำหนดมาตรฐาน และกำหนดกฎหมาย

## 06 การจัดหาทรัพยากร

ใช้งบประมาณส่วนใหญ่ในด้านการพัฒนาและปรับปรุง  
โครงสร้างพื้นฐาน โดยยังขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ  
ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

07  
ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บท  
ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

01 ควรเน้นเรื่องอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟและถนน  
02 ผลักดันให้เกิดการบูรณาการขึ้นจริง เนื่องจากที่ผ่านมายัง  
ไม่มีความชัดเจนในทางปฏิบัติ  
03 ควรมีหน่วยงานเฉพาะที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเพื่อความ  
คล่องตัวในการดำเนินงาน

**คณะสถาปัตยกรรมและผังเมือง  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า  
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง**

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

สำนักวิจัยนวัตกรรมเมืองอัจฉริยะมีบทบาทที่เกี่ยวข้อง  
ในการส่งเสริมเกี่ยวกับการเดิน จักรยาน หรือระบบที่เกี่ยวข้อง  
กับระบบขนส่งแบบ active โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีการดำเนินงาน  
เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย  
การพัฒนาและส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ เช่น การออกแบบ  
ทางเท้า การใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยส่งเสริม  
และช่วยเหลือนคนในการเดินทางที่ปลอดภัย ฯลฯ

02  
ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทฉบับนี้ไม่ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในด้านการ  
สัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางด้วยการเดินหรือจักรยาน  
เอาไว้ หน่วยงานจึงยังไม่ได้ดำเนินงานตามแผนแม่บท

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

มีโครงการและกิจกรรมที่เกี่ยวกับการเดินทางที่ปลอดภัย โดยที่ผ่านมาจะเกี่ยวข้องกับการเดินและจักรยาน เช่น การส่งเสริมการใช้จักรยานและการพัฒนาชุมชนจักรยาน ในอนาคตหน่วยงานคาดว่าจะมีส่วนสนับสนุนความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องให้แก่ประชาชนทั่วไปเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน และเปิดช่องทางในการให้คนและองค์กรภายนอกเข้ามามี ส่วนร่วมและให้ความคิดเห็น

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

—

05  
ความสำเร็จและความท้าทาย

### ความสำเร็จ ได้แก่

- มีแผนการทำงานที่ดี
- มีความพยายามในการแก้ไขปัญหา โดยกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อนให้เห็นถึงสัดส่วนหรือจำนวนที่ลดลง
- สามารถสะท้อนปัญหาจากประชาชนผ่านสื่อ ในการชี้ปัญหาและจุดบกพร่องที่ต้องแก้ไข

### ความท้าทาย ได้แก่

- มีการนำองค์ความรู้มาใช้ในการพัฒนา เช่น มาตรฐานทางจรรยาของไทย ฯลฯ
- การลงทุนเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาของหน่วยงานรัฐ
- การออกแบบสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ
- การขาดการผลักดันนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

## 06 การจัดหาทรัพยากร

หน่วยงานได้รับทุนสนับสนุนการศึกษาและวิจัย รวมถึง  
ดำเนินงานร่วมกับองค์กร NGOs อาทิ ชมรมจักรยาน  
สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุน  
การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นต้น



**ความท้าทาย** ได้แก่

- มีแหล่งทุนที่จำกัดเนื่องจากการดำเนินงานมีความเกี่ยวข้องกับเชิงเทคนิค การออกแบบเชิงวิศวกรรมเมื่อมีแหล่งทุนจำกัดทำให้แผนที่วางไว้ไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นเชิงรูปธรรมได้
- ความร่วมมือของภาคส่วน ซึ่งแม้ที่ผ่านมาเครือข่ายมีความร่วมมือที่ดีมาก แต่ลักษณะของการขับเคลื่อนเป็นเพียงคนกลุ่มหนึ่งเท่านั้น และการนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมยังมีข้อจำกัด

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

หน่วยงานได้รับแหล่งทุนเริ่มต้นมาจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ต่อมาเริ่มมีการได้รับทุนจากแหล่งอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเดินทาง และสิ่งแวดล้อม เช่น สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กรมควบคุมมลพิษ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 หน่วยงานจึงมีแผนขอรับการสนับสนุนแหล่งทุนจากต่างประเทศทดแทน

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 มาตรการลดและควบคุมความเร็ว
- 02 มาตรการป้องกันความประมาทในการขับขี่ โดยเฉพาะกรณีเมาแล้วขับ
- 03 การออกแบบเชิงวิศวกรรมเพื่อลดความเสี่ยง เช่น ทางสำหรับจักรยานยนต์ที่แยกกับรถอื่นๆ ฯลฯ

**ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย**

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

มุ่งเน้นการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินและการใช้จักรยาน โดยในอนาคตอยากร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกลุ่มهابเร่ รถเข็น/ชาเล้ง เนื่องจากปัจจุบันกลุ่มคนเหล่านี้ไม่ได้มีกลุ่มสมาคมหรือตัวแทนที่จะประสานและร่วมดำเนินการ

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

ชมรมไม่ได้เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 โดยตรง แต่ยังไม่มีความหรือองค์กรที่มาดูเรื่องความปลอดภัยในการเดินและจักรยาน โดยเฉพาะเช่นกัน

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

- โครงการที่ชวนให้คนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
- สร้างชุมชนจักรยาน
- กิจกรรมการเปลี่ยน mindset ในการเดินทางด้วยจักรยาน

**04**  
**เป้าหมายและตัวชี้วัด**

-

**05**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

ความท้าทายด้านแนวคิดการออกแบบที่ส่วนใหญ่เน้นที่คนขับรถมากกว่ากลุ่มเปราะบาง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

เริ่มต้นจากการใช้เงินทุนส่วนตัว แต่ปัจจุบันได้รับสนับสนุนเงินทุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแหล่งทุนต่างประเทศ

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 การส่งเสริมวินัยคนให้เคารพกฎหมาย เคารพผู้ขับขี่คนอื่น
- 02 การเปลี่ยน mindset ของการออกแบบที่เข้าใจถึงผู้ใช้งานทุกคน โดยเฉพาะกลุ่มผู้เปราะบาง
- 03 การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้เปราะบาง

**มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย (Thailand Walking and Cycling Institute Foundation)**

**01**  
**หน้าที่ความรับผิดชอบ**

มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะการเดินและจักรยานที่เน้นกลุ่มผู้เปราะบาง โดยหน่วยงานที่เคยร่วมดำเนินกิจกรรมและโครงการส่วนใหญ่เป็นระดับท้องถิ่น เช่น เทศบาล และหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน ฯลฯ

**02**  
**ยุทธศาสตร์**

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มีความไม่ชัดเจนของนโยบายและทิศทางในการดำเนินงานเกี่ยวกับการเดินและจักรยาน

**03**  
**แผนงานและการดำเนินงาน**

หน่วยงานดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินและจักรยาน โดยส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมและปลอดภัย สำหรับการเดินและการใช้จักรยาน

**04**  
**เป้าหมายและตัวชี้วัด**

-

**05**  
**ความสำเร็จและความท้าทาย**

- **จุดแข็ง** ได้แก่ การมีเครือข่ายองค์กรจำนวนมากและมีความหลากหลาย ทั้งเอกชน หน่วยงานรัฐ และองค์กรต่างๆ

- **ความท้าทาย** ได้แก่ การสร้างองค์กรหลักที่ทำเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ ทั้งการกำหนดแผน การดำเนินงานตามแผน การประเมินและการติดตามผล

**06**  
**การจัดหาทรัพยากร**

เริ่มต้นจากการใช้เงินทุนส่วนตัว แต่ปัจจุบันได้รับสนับสนุนเงินทุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแหล่งทุนจากต่างประเทศ

**07**  
**ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570**

- 01 การมีหน่วยงานหลักในการดำเนินงานที่มีอำนาจ สามารถดำเนินงานตลอดจนประเมินผลได้
- 02 การนำไปสู่การปฏิบัติ (implementation)
- 03 การสร้างความเข้าใจด้านอุบัติเหตุและวิธีการแก้ไขปัญหาในทุกองค์กร



## สมาคมคนพิการแห่งประเทศไทย

### 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- ทำงานร่วมกับมูลนิธิเมาไม่ขับ และเครือข่ายคนพิการทั่วประเทศที่มีสาเหตุความพิการมาจากการประสบอุบัติเหตุทางถนน
- รณรงค์ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน โดยนำประสบการณ์ตรงไปถ่ายทอดให้คนในสังคมเกิดการตระหนักรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- ขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะและนโยบายระดับประเทศ

### 02 ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 มีความชัดเจน แต่ในการนำไปปฏิบัติไม่ได้ทำอย่างเต็มที่มากนัก เนื่องจากขาดการผลักดันอย่างเข้มแข็งจากทุกหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบ อีกทั้งยังไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้จริง และยังไม่สัมฤทธิ์ผลด้านการสร้างความตระหนักรู้และจิตสำนึก

### 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- การจ้างงานคนพิการให้ช่วยรณรงค์ทำงานให้ความรู้ด้านความปลอดภัยต่างๆ
- การขับเคลื่อนเชิงนโยบายเมาไม่ขับ
- การรณรงค์อย่างต่อเนื่อง
- การเป็นวิทยากรให้ความรู้และสร้างความตระหนัก
- การให้กำลังใจผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน
- การสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย การตัดสินคดีในศาล
- การช่วยเหลือคนพิการ มีงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) สนับสนุนกายอุปกรณ์
- การประชาสัมพันธ์การเล่นกีฬาของคนพิการสร้างความรู้ให้เยาวชน
- การให้ความรู้กับสมาชิกคนพิการด้าน EMS

- การที่คนพิการจะเปลี่ยนฐานะมาเป็นผู้ขับขี่ โดยผลักดันการทำใบขับขี่ของคนพิการตั้งแต่ปี 2542 โดยมีมาตรฐานและความปลอดภัยทางวิศวกรรมรับรองกายอุปกรณ์ที่ติดตั้งกับรถยนต์ รวมถึงระบุให้สามารถขับรถได้เฉพาะรถที่ติดตั้งกายอุปกรณ์เท่านั้น และมีเกณฑ์การสอบเดียวกันกับคนทั่วไป
- การรับรองอุปกรณ์พกพาสำหรับติดตั้งรถยนต์
- การกำหนดโลโก้ติดรูปคนพิการที่เป็นคนขับขี่

### 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

-

### 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

- จุดแข็ง** ได้แก่ มีการสร้างกระแสสังคมผ่านช่องทางต่างๆ ให้ความตระหนักรู้ได้ดีขึ้นเมื่อเทียบกับหลายปีที่ผ่านมา
- ความท้าทาย** ได้แก่
  - การสร้างจิตสำนึกในเด็กและเยาวชน การสร้างหลักสูตรในการเรียนการสอน
  - การระบุในแผนและนโยบาย แต่ยังไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ
  - การมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นจากการดื่มสุราของบริษัทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
  - การยกระดับระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทย
  - การสนับสนุนสิทธิของเด็กในการมีหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานไว้ใช้เวลาผู้ปกครองขับขี่จักรยานยนต์
  - ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services: EMS) การกู้ชีพกู้ภัยที่มีประสิทธิภาพ มีเครื่องมือและการอบรมที่เป็นมาตรฐาน เพื่อป้องกันสาเหตุของความพิการจากการเคลื่อนย้ายที่ไม่มีประสิทธิภาพ

- มาตรการตรวจจับความเร็วที่อาศัยการเชื่อมโยงระบบการทำงานของตำรวจและกรมการขนส่งทางบก เช่น ถ้าไม่มีการชำระค่าปรับจะไม่สามารถต่อใบขับขี่ได้ ฯลฯ
- การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนยังไม่ครอบคลุมคนทุกกลุ่มโดยเฉพาะผู้พิการ

### 06 การจัดหาทรัพยากร

งบประมาณการดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากมูลนิธิเมาไม่ขับ ซึ่งได้รับงบประมาณจาก สสส. รองลงมาคือจากสมาคมคนพิการฯ ซึ่งได้รับงบประมาณจากกองทุนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ และอีกส่วนหนึ่งมาจากการจ้างงานคนพิการตามมาตรา 33 และ 35

### 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ มีกฎหมายที่มีความเข้มงวดต่อผู้ขับรถโดยประมาท เช่น แบ่งรายได้ทุกเดือนของผู้ขับรถโดยประมาทให้แก่ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจนทำให้พิการตลอดชีวิต ฯลฯ
- 02 ระบบ EMS ต้องมีคุณภาพ เพราะการเคลื่อนย้ายที่ไม่ถูกวิธีทำให้คนพิการได้
- 03 การใช้บทเรียนเพื่อช่วยสร้างความตระหนักให้แก่สังคม



# องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

## 01 หน้าที่ความรับผิดชอบ

ให้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งตัวรถ อุปกรณ์เพิ่มเติม เช่น GPS และสุขอนามัยและความสะอาด รวมถึงการลดมลพิษ

## 02 ยุทธศาสตร์

ขสมก. เชื่อมโยงกับหน่วยงานอื่นๆ และมีข้อกำหนดเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทฯ ส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ มาตรฐานอายุรถ วิธีการใช้งานรถ ฯลฯ

## 03 แผนงานและการดำเนินงาน

- การติดตั้งระบบ GPS แต่ยังไม่เชื่อมโยงกับป้ายอัจฉริยะ
- แผนการจัดหารถใหม่
- แผนที่จะดำเนินการในอนาคต เช่น บัตรโดยสารระบบเดียว เป็นต้น

## 04 เป้าหมายและตัวชี้วัด

มีการกำหนดตัวชี้วัดความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุทางถนน เช่น จำนวนอุบัติเหตุน้อยกว่า 8 ครั้งใน 1 ล้านกิโลเมตร เป็นต้น

## 05 ความสำเร็จและความท้าทาย

- จุดแข็ง ได้แก่ หน่วยงานมีมาตรฐานการทำงานและการควบคุมจรรยาบรรณกับผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงมีแผนการจัดหารถใหม่ให้บริการ และมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการให้บริการ เช่น GPS และกล้อง CCTV
- ความท้าทาย ได้แก่ การเดินทางในแผนฟื้นฟูฯ ขสมก. ที่จะต้องมีการปรับเปลี่ยนจำนวนคนและรถ เพื่อให้สามารถประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสามารถให้ความสำคัญกับความปลอดภัยได้มากขึ้น รวมถึงความท้าทายในการร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ รวมถึงภาคประชาสังคม

## 06 การจัดหาทรัพยากร

หน่วยงานอยู่ในกระบวนการเดินทางตามแผนฟื้นฟูฯ ขสมก. เพื่อให้การบริหารจัดการทรัพยากรเพื่อให้บริการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนทักษะของพนักงานขับรถของ ขสมก. ด้านความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดี

## 07 ประเด็นสำคัญที่เป็นข้อเสนอในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

- 01 การจัดทำช่องทางสำหรับรถโดยสารประจำทาง (bus lane) เพื่อสนับสนุนความสะดวกในการสัญจรด้วยรถโดยสารลดการใช้รถส่วนบุคคล และลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- 02 นโยบายเปลี่ยนรถโดยสารใหม่ที่มีอุปกรณ์ช่วยด้านความปลอดภัย
- 03 แผนแม่บทฯ ควรมีความต่อเนื่อง
- 04 สร้างวาระแห่งชาติด้านความปลอดภัยทางถนน



