

## เป้าหมายที่

# 1

ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการ  
พหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ  
ที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนด  
กรอบเวลา



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงมหาดไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ภาพรวมด้านความร่วมมือหลายภาคส่วน)
- กระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ตามความรับผิดชอบเฉพาะด้านของหน่วยงาน)

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

สถานะที่สอดคล้องกับเป้าหมายนี้ ได้แก่ การพัฒนาแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561-2564<sup>3</sup> โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่มีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่เลขานุการ โดยตั้งเป้าลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 18 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2564 แผนแม่บทกำหนดให้มีเป้าหมายหลัก ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัดโดยยึดหลักแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนและอาศัยการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนตามแนวทางประชารัฐ

การจัดทำเอกสารเพื่อใช้เป็นแนวทางระดับนโยบายดังกล่าวเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่าการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญจากรัฐบาลไทย นอกจากนี้ แผนแม่บทยังมีลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

- ยึดหลักวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเป็นศูนย์ (Towards Zero) และกำหนดยุทธศาสตร์หลัก 4 ด้าน ตลอดจนเป้าหมายและตัวชี้วัดต่าง ๆ ที่มีกรอบเวลาชัดเจน

- กำหนดแนวทางในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติเป็น 4 ระยะ
- ระบุแนวทางสำหรับการดำเนินงาน การติดตามตรวจสอบและการประเมินผล
- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่ทำหน้าที่วิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐเพื่อสร้างข้อมูลเชิงประจักษ์

### ความท้าทายและอุปสรรค

แม้ว่าจะได้มีการพัฒนาแผนแม่บทไว้แล้ว แต่ยังมีข้อจำกัดต่าง ๆ ดังนี้

- แม้ว่าแผนแม่บทระบุแนวทางในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติเป็น 4 ระยะ แต่ยังไม่มีการกำหนดแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนสำหรับการดำเนินแผนงานหรือโครงการที่ริเริ่มใหม่ แผนแม่บทระบุแต่เพียงขั้นตอนการพิจารณาเห็นชอบภายในหน่วยงานภาครัฐระดับสูงเท่านั้น
- แม้ยุทธศาสตร์ที่ระบุในแผนแม่บทตั้งเป้าหมายไว้สูง แต่ขาดเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจนสำหรับแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่อาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน

ด้วยข้อจำกัดดังกล่าว การศึกษาชิ้นนี้ได้ระบุอุปสรรคต่อการบรรลุความสำเร็จ ดังนี้

- กระทรวงที่มีหน้าที่รับผิดชอบเฉพาะด้านยังขาดแผนปฏิบัติการบูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงที่มีเป้าหมายที่ชัดเจนและมีกรอบระยะเวลา
- หน่วยงานภาครัฐไม่มีบทบาทที่กำหนดไว้ชัดเจนในยุทธศาสตร์ ส่งผลให้แผนงานและกิจกรรมขาดความเชื่อมโยง
- ขาดยุทธศาสตร์ในการปรับปรุงวิธีการเก็บข้อมูลและระบบข้อมูลที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

### ข้อคิดเห็นทั่วไป

สืบเนื่องจากความร่วมมือระหว่างสหภาพยุโรปและสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) ได้มีกิจกรรมทบทวน วิเคราะห์ช่องว่าง และกิจกรรมเสริมสร้างขีดความสามารถภายในภูมิภาคอาเซียนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน ในปี 2562 ได้มีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของสหภาพยุโรปและประเทศสมาชิกอาเซียนขึ้น และมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยหน่วยงานสำคัญของภาครัฐที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่ง และองค์กรภาคประชาสังคม ได้มีการใช้เครื่องมือ Enhanced Regional EU-ASEAN Dialogue Instrument (E-READI) เพื่อวิเคราะห์ช่องว่างในทุกมิติของการจัดการความปลอดภัยทางถนน การดำเนินแผนงาน และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รายงานจากการประชุมปฏิบัติการเหล่านี้ได้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหลายเป้าหมายในชุด 12 เป้าหมาย

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายที่ 1 รายงาน E-READI พบว่า ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2562 แผนแม่บท พ.ศ. 2561-2564 บรรลุเป้าหมายแล้วร้อยละ 25<sup>4</sup> รายงานฉบับนี้ยังระบุช่องว่าง 17 ประการสำหรับภูมิภาคอาเซียนในด้านนโยบายและการบริหารจัดการเชิงสถาบัน ซึ่งช่องว่างที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเป้าหมายระดับการดำเนินงาน และปรับปรุงกระบวนการตัดสินใจ การประสานงาน และจุดเน้นของนโยบาย

แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนได้ตั้งเป้าลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 18 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2564 อย่างไรก็ตาม มีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้หากประเทศไทยยังคงมีการดำเนินการตามปกติ ในที่ประชุมปรึกษาหารือเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคีหลักด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย หน่วยงานต่าง ๆ ได้ยืนยันความสำคัญของเป้าหมายนี้และความจำเป็นที่ยังยวดยิ่งที่จะต้องมิกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเพื่อจัดให้มีองค์กรนำที่มีบทบาทชัดเจนและโปร่งใส และรับผิดชอบด้านการจัดสรรงบประมาณ

<sup>4</sup> ประเทศที่มีส่วนร่วมในโครงการ E-READI ได้ประเมินสัดส่วนของแผนปฏิบัติการที่ได้รับการดำเนินการแล้ว โดยประเทศไทยรายงานว่าการดำเนินการแล้วร้อยละ 25 (หน้า 111)

<sup>3</sup> [http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file\\_attach/196/5e8f159b2f84c.pdf](http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5e8f159b2f84c.pdf)

อย่างเป็นระบบ การจัดทำแผนปฏิบัติการอย่างบูรณาการ และการกำกับติดตามการดำเนินงานของทุกภาคส่วน  
อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีความท้าทายในการดำเนินงานอย่างบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่ามีความคืบหน้าในเชิงสถาบันในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา อาทิ 1) การปรับโครงสร้างและยกระดับศูนย์ปลอดภัยคมนาคมของกระทรวงคมนาคมมาอยู่ภายใต้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อทำหน้าที่กำกับนโยบายแผนด้านความปลอดภัยทางถนน และติดตามการทำงานจากทุกหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม และ 2) การเปิดหลักสูตรอบรมแพทย์เฉพาะทางด้านเวชศาสตร์การจราจรขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทยโดยกรมควบคุมโรค ทั้งสองความคิดริเริ่มนี้จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

**ข้อเสนอแนะและสถานะ**

การจัดทำเอกสารแผนแม่บทที่ใช้เป็นแนวทางระดับนโยบาย นับเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลไทยให้ความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ดี การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และขาดแผนปฏิบัติการบูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนและเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา ความเป็นไปได้ที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ในปี 2563 จัดว่าอยู่ในเกณฑ์ต่ำ-ปานกลาง

**สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 1: ต่ำ-ปานกลาง**

ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงสถานะในอนาคตสำหรับเป้าหมายนี้ ได้แก่

- จัดตั้งองค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนโดยมีกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนรองรับ เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพและมีอำนาจหน้าที่และภาระรับผิดชอบหลักในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน สิ่งนี้เป็นความจำเป็นที่สำคัญยิ่งยวด
- จัดให้มีระบบการบริหารงบประมาณจากส่วนกลางและเพียงพอต่อการบรรลุเป้าหมายต่าง ๆ
- มีการทบทวนการบรรลุเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ





## เป้าหมายที่ 2

ภายในปี 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่น ๆ ภายในกระทรวงคมนาคม ที่รับผิดชอบด้านวิชาการ

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

สถานะที่สอดคล้องกับเป้าหมายนี้ ได้แก่ การที่ประเทศไทยเข้าสู่กระบวนการเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติ 3 ตราสาร (จากทั้งสิ้น 6 ตราสารสำคัญ) โดยอยู่ในระดับการลงนาม (signature) 2 ตราสาร ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 (Convention on Road Traffic, 1968) และ อนุสัญญาว่าด้วยป้ายจราจรและสัญญาณจราจร ค.ศ. 1968 (Convention on Road Signs and Signals, 1968) ส่วนอีกหนึ่งตราสารได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนควบที่ติดตั้งและ/หรือใช้ในยานยนต์ และเงื่อนไขสำหรับการยอมรับร่วมกันในการให้ความเห็นชอบตามข้อกำหนด ค.ศ. 1958 (Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted

on the Basis of these United Nations Regulations, 1958) อยู่ในระดับการให้ภาคยานุวัติ (accession)<sup>5</sup>

ความก้าวหน้าที่สำคัญคือ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2563 คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบการให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 (Convention on Road Traffic, 1968) โดยตั้งข้อสงวน 2 ข้อ ได้แก่ การไม่ผูกพันกับการยอมรับอำนาจของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ และการถือว่า “Mopeds” หมายถึง รถจักรยานยนต์ ตามที่ไทยเคยมีแถลงการณ์ไว้ในขณะที่ไทยได้ลงนามอนุสัญญาฯ เมื่อ พ.ศ. 2511 และมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการยื่นสัตยาบันสารอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ต่อเลขาธิการองค์การสหประชาชาติต่อไป

นอกจากนั้น ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าหลายองค์กรและหน่วยงานของไทยมีความพยายามที่จะนำมาตราฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในระดับสากลมาใช้ โดยคาดว่าจะนำมาใช้ได้จริงภายในปี 2573

### ความท้าทายและอุปสรรค

2 ใน 3 ของตราสารสำคัญที่ประเทศไทยยังไม่ได้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีนั้นเกี่ยวข้องกับมาตรฐาน กฎระเบียบ และการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ ซึ่งนับเป็นความท้าทายสำหรับประเทศไทย เมื่อพิจารณาถึงยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่มีการใช้อยู่ในปัจจุบัน และจำนวนยานพาหนะที่ไม่ได้มีการจดทะเบียน

ปัจจุบันยังไม่ได้มีการพิจารณาข้อตกลง ค.ศ. 1998 ว่าด้วย “การกำหนดข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลกสำหรับยานพาหนะที่มีล้อ อุปกรณ์และชิ้นส่วน” (Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts)

### ข้อเสนอแนะและสถานะ

เป็นที่น่ายินดีที่หน่วยงานที่รับผิดชอบเป้าหมายนี้ได้มีความพยายามที่จะดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องตามตราสารกฎหมาย 3 ตราสารของสหประชาชาติ การเห็นชอบต่อการให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 สะท้อนให้เห็นว่ากระทรวงคมนาคมและรัฐบาลตระหนักว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญในระดับนานาชาติ และมีความมุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในการบรรลุความสำเร็จของประชาคมโลก

### สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 2: สูง

แม้จะมีความก้าวหน้าในระดับที่สูง แต่การศึกษายังพบความท้าทายบางประการ ประเทศไทยจึงยังควรเพิ่มความพยายามเพื่อฟันฝ่าอุปสรรคเหล่านี้ อาทิ

- ดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดจำนวนยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียน
- สร้างเสริมการบูรณาการระหว่างกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินงานกับกระทรวงและภาคีต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานตามกฎข้อบังคับด้านความปลอดภัยทางถนน
- พิจารณาพัฒนาและดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลง ค.ศ. 1998 ว่าด้วย “การกำหนดข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลกสำหรับยานพาหนะที่มีล้อ อุปกรณ์และชิ้นส่วน”

<sup>5</sup> อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน – สถานะภาคีอนุสัญญา อ่านรายละเอียดทางออนไลน์ [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/road\\_Safety/Documents/UN\\_RS\\_Conventions\\_combined.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/road_Safety/Documents/UN_RS_Conventions_combined.pdf)

## เป้าหมายที่

# 3

ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้นถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กระทรวงมหาดไทย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

กรมทางหลวงชนบทรายงานว่ามีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit – RSA) ในทุกขั้นตอนการดำเนินงาน ตั้งแต่การออกแบบ ก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และก่อนและหลังเปิดใช้งาน กรมทางหลวงชนบทยังได้พัฒนาแนวทางฝึกอบรมผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล (อาทิ VicRoads ออสเตรเลีย)

สำหรับกรมทางหลวงรายงานว่าได้ดำเนินการตามมาตรฐานสากลที่มีการยอมรับ เช่น AASHTO และ ASTM เป็นต้น

ขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลจากกระทรวงมหาดไทยเกี่ยวกับเป้าหมายนี้

### ความท้าทายและอุปสรรค

พบข้อท้าทายหลายประการเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายที่ 3 ดังนี้

- กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทยรับผิดชอบการก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการดูแลความปลอดภัยของถนน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นล้วนเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการก่อสร้างถนนใหม่ ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้ต่างทำงานอย่างเป็นเอกเทศ อนึ่ง ถนนส่วนใหญ่ในประเทศไทยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นภายใต้กระทรวงมหาดไทย การบริหารจัดการที่เป็นเอกเทศต่อกันอาจเป็นอุปสรรคต่อความร่วมมือในการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้
- ยังขาดความชัดเจนเกี่ยวกับตัวชี้วัดหลักสำหรับเป้าหมายนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความไม่แน่ใจเกี่ยวกับเนื้อหาของเป้าหมายนี้ในส่วนของมาตรฐานเฉพาะทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้นถนนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน และไม่แน่ใจว่าประเทศไทยมีมาตรฐานดังกล่าวอยู่แล้วหรือไม่
- แม้ว่าเป้าหมายนี้จะดูเหมือนง่าย แต่มีความยากลำบากในการวัดผล และยังไม่มิตัวชี้วัดที่ชัดเจนหรือวัดได้สำหรับเป้าหมายนี้
- ขาดการสนับสนุนและการนำจากรัฐบาลในระดับสูง และยังขาดการจัดสรรงบประมาณเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้

### ข้อคิดเห็นทั่วไป

นอกเหนือจากความท้าทายดังกล่าวมาแล้ว หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์ยังระบุว่ามีประเด็นหลายประการในการสร้างเสริมความปลอดภัยของถนนด้วยการใช้วิธีการประเมินถนนระดับ 3 ดาวของ iRAP และยังคงมีความท้าทายในการใช้เครื่องมือประเมินเพื่อให้มั่นใจว่าถนนที่สร้างใหม่ได้มาตรฐานระดับ 3 ดาวเป็นอย่างน้อย

สำหรับข้อท้าทายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนามาตรการและตัวชี้วัดที่เหมาะสมเพื่อประเมินสถานะการบรรลุเป้าหมายนี้ ยังมีแหล่งข้อมูลไม่มากพอที่จะเข้าใจและวัดระดับของความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

### ข้อเสนอแนะและสถานะ

การบรรลุเป้าหมายนี้ยังคงมีข้อท้าทายอยู่มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เนื่องจากขาดตัวชี้วัดที่เหมาะสมและขาดการวัดค่า baseline การขาดความชัดเจน และขาดการนำ

### สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 3: ต่ำ-ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

- เสริมสร้างภาวะผู้นำและกำหนดให้การพัฒนาถนนใหม่ต้องได้มาตรฐาน 3 ดาว เป็นวาระสำคัญ (พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณที่สอดคล้อง)
- นำระบบต่าง ๆ ที่ปัจจุบันใช้กับถนนสายที่มีอยู่แล้วมาใช้กับถนนสายใหม่และถนนที่อยู่ในแผนการก่อสร้างด้วย
- พัฒนายุทธศาสตร์ที่ใช้ระบบเป็นพื้นฐานเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้
- นำเอามาตรการความปลอดภัยที่เป็นไปตามหลักวิชาการ (และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่) มาใช้ในการออกแบบถนนใหม่
- ประสานการบริหารจัดการของหน่วยงานรับผิดชอบต่าง ๆ และติดตามตรวจสอบความก้าวหน้า
- จัดทำข้อมูลพื้นฐาน (baseline) เพื่อเสริมสร้างการวัดระดับความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน



## เป้าหมายที่

# 4

ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้นถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กระทรวงมหาดไทย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

พบความสำเร็จในการบรรลุการประเมินถนน 3 ดาวของ iRAP ในถนนสายที่มีอยู่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนของทางหลวงชนบท ได้แก่

- การนำระบบที่มีประสิทธิภาพมาใช้ในการระบุถนนที่มีความเสี่ยงสูง
- มีการดำเนินการโดยใช้วิธีที่ผสมผสานทั้งการป้องกันและการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมุ่งเป้าบรรลุการประเมินระดับ 3 ดาวของ iRAP

กรมทางหลวงชนบทมีการจัดรับผิดชอบถนนทางหลวงชนบทที่มีความยาว 48,000 กิโลเมตร (หรือประมาณร้อยละ 7 ของถนนทั้งหมดในประเทศไทย) กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดเป้าหมายภายในองค์กรที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงชนบททั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยลดจาก 2.19 ต่อแสนประชากรในปี 2561 เป็น 1.53 ต่อแสนประชากรภายใน 5 ปี และลดเหลือ 0.33 ต่อแสนประชากรภายในปี 2580 นอกจากนี้ กรมทางหลวงชนบทมีการดำเนินงานหลายแผนงานเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ อาทิ

- การนำหลักการวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System principles) มาใช้
- การใช้ระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการค้นหาถนนที่มีสภาพใช้การไม่ดีและระบุมาตรการแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ (เช่น ระบบ ARMS และถ่ายโอนไป TRAMS, iRAP, ระบบการบริหารจัดการ, การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และมาตรการป้องกัน 5 ขั้นตอน)
- การอบรมเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- การใช้ยุทธศาสตร์เชิงป้องกันตามแนวปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศ

กรมทางหลวงได้พัฒนายุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของถนนทางหลวง (ระยะทาง 52,000 กิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 7.5 ของถนนทั้งหมดในประเทศไทย) และได้นำเทคนิคการตรวจสอบความปลอดภัยสากลหรือ iRAP มาใช้ในโครงข่ายกรมทางหลวง ซึ่งในระยะแรกได้ดำเนินการไปแล้วไม่น้อยกว่า 3,000 กิโลเมตร กรมทางหลวงได้กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงไว้ในแผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวงปี 2560-2564 โดยลดจาก 8.58 ต่อประชากรแสนคนในปี 2560 เป็น 5.63 ต่อประชากรแสนคนในปี 2564

กรมทางหลวงได้กำหนดกลยุทธ์ 2 แนวทาง คือ แนวทางป้องกัน และ แนวทางแก้ไข โดยแนวทางป้องกัน ได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวง (Road safety audit) รวมถึงการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนทางหลวงต่าง ๆ ส่วนแนวทางแก้ไข ได้แก่ การปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวง (Blackspot treatment) ที่ได้จากการนำตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุจากฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางหลวงที่เรียกว่าระบบ HAIMS (Highway Accident Information Management System) นอกจากนี้ กรมทางหลวง มีแผนเพิ่มขีดความสามารถในการนำเครื่องมือมาช่วยวิเคราะห์อุบัติเหตุ รวมถึงการเพิ่มความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายในด้านอื่น ๆ และการเพิ่มศักยภาพของระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุ

### ความท้าทายและอุปสรรค

มีความท้าทายและอุปสรรคหลายด้านในการที่จะดำเนินการเพื่อบรรลุตามเป้าหมายที่ 4 ได้แก่

- แม้ว่าแนวทางที่กรมทางหลวงชนบทดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้มีแนวโน้มที่ดี ได้แก่ การดำเนินการตามหลักการที่เป็นที่ยอมรับว่าเป็นแนวปฏิบัติที่ดี มีการตั้งเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต และการเสริมสร้างศักยภาพของผู้ตรวจสอบความปลอดภัยบนถนน แต่ยังคงมีความท้าทายและอุปสรรคในการบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ การไม่มีการประเมินประสิทธิภาพของโครงการ และการวัดประสิทธิภาพในเชิงปริมาณทำได้ยากเนื่องจากขาดข้อมูลฐาน (baseline data) นอกจากนี้ ปัจจุบันยังไม่มี การตั้งเป้าหมายเฉพาะสำหรับมาตรการป้องกันและมาตรการแก้ไขที่ได้ดำเนินการไป
- สำหรับกรมทางหลวง อาจยังไม่ได้ดำเนินแผนงานอย่างจริงจังเพื่อบรรลุเป้าหมายนั้นบนทางหลวงในความรับผิดชอบ แม้ว่าจะมีการจัดทำยุทธศาสตร์ขึ้นมาเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการเรื่องมาตรการความปลอดภัย แต่ดูเหมือนว่ายังไม่มีระบบที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ ไม่มีแผนดำเนินงานและแผนปฏิบัติงานที่วัดได้ และไม่มีระบบติดตามกระบวนการ
- การขาดแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนและระบบติดตามผล เป็นอุปสรรคในการนำแนวปฏิบัติที่ดีไปใช้รวมถึงการประเมินผล
- นอกจากทางหลวงและทางหลวงชนบทแล้ว ถนนจำนวนมากของประเทศไทยเป็นถนนในท้องถิ่น (ประกอบด้วยถนนระยะทาง 598,000 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 85 ของเครือข่ายถนนทั้งหมด) ซึ่งยังไม่มี การสำรวจเพื่อทราบสถานะของการปรับปรุงถนนเหล่านี้ รวมทั้งสถานะของทางด่วน (225 กิโลเมตร) ในการบรรลุการประเมินระดับ 3 ดาวของ iRAP

ข้อคิดเห็นทั่วไป

- ปัจจุบันยังมีปัญหาหลายประการในการเสริมสร้างความปลอดภัยของถนนโดยใช้การประเมินระดับ 3 ดาวของ iRAP และยังมีเครื่องมืออื่น ๆ ที่อาจนำมาพิจารณาเพื่อใช้
- ยังมีความท้าทายในการวัดสถานะในการบรรลุเป้าหมายนี้ โดยหลัก ๆ เนื่องจากขาดแหล่งข้อมูลที่จะทำความเข้าใจและวัดสถานะปัจจุบันของความปลอดภัยบนถนน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อความพยายามที่จะพัฒนามาตรการที่เหมาะสมและตัวชี้วัดที่จะใช้ประเมินสถานะในการบรรลุเป้าหมายนี้
- ขาดการนำ นโยบาย และทรัพยากรที่จะขยายการปรับปรุงถนน
- ปัจจุบันวิศวกรจราจรจำนวนมากของกรมทางหลวงชนบทได้รับการฝึกอบรมเรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยบนถนน จำเป็นต้องดำเนินการอบรมต่อไปและควรขยายการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรในหน่วยงานอื่น ๆ ด้วย
- กรมทางหลวงชนบทตั้งข้อสังเกตว่า การมุ่งจัดสรรทรัพยากรเพื่อปรับปรุงสภาพถนนที่มีการใช้งานมากที่สุด (โดยเฉพาะถนนสายหลัก) อาจส่งผลให้การลงทุนในการพัฒนาถนนในเขตชนบทลดน้อยลง และเนื่องจากการเสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนสายรองในพื้นที่ชนบท การมุ่งจัดสรรทรัพยากรเช่นนี้จึงเท่ากับเป็นการใช้ทรัพยากรเบี่ยงเบนไปจากประเด็นปัญหาสำคัญ<sup>6</sup>

ข้อเสนอแนะและสถานะ

ประเทศไทยมีความก้าวหน้าในด้านการปรับปรุงความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่ให้บรรลุมาตรฐานการประเมินระดับ 3 ดาวของ iRAP แม้ว่ามีความพยายามในการสร้างความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท แต่ก็ยังนับเป็นสัดส่วนที่น้อยมากสำหรับเครือข่ายถนนทั้งหมดของประเทศไทย ในขณะที่ยังมีการดำเนินงานเพียงเล็กน้อยในการปรับปรุงเครือข่ายถนนอื่น ๆ (เช่น ถนนท้องถิ่น ทางหลวง และทางด่วน)

<sup>6</sup> การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช, 2562

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 4: ต่ำ-ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

- เสริมสร้างภาวะผู้นำและกำหนดให้การพัฒนาถนนสายเดิมให้ได้มาตรฐาน 3 ดาว เป็นวาระสำคัญ (พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณที่สอดคล้อง)
- ขยายขอบเขตการปรับปรุงความปลอดภัยบนถนนให้ครอบคลุมเครือข่ายถนนทั้งหมด ได้แก่ ทางหลวง ชนบท ถนนท้องถิ่น ทางหลวง และทางด่วน
- พัฒนาแผนที่ใช้ระบบเป็นพื้นฐานเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ เนื่องจากระบบการคมนาคมขนส่งมีความซับซ้อน จึงควรใช้แนวทางเชิงระบบที่สนับสนุนทุกองค์ประกอบของระบบและความเชื่อมโยงของแต่ละองค์ประกอบ อาทิ มีแผนการกระจายการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนของถนนแต่ละประเภทอย่างเหมาะสม โดยพิจารณาลำดับความสำคัญของการคมนาคมขนส่งของถนนแต่ละประเภท การรายงานการบาดเจ็บสาหัส และสถานะความปลอดภัยทางถนนที่คาดหวัง
- จัดทำข้อมูลพื้นฐาน (baseline) เพื่อให้สามารถวัดระดับความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน
- ศึกษาประโยชน์ของการใช้เครื่องมืออื่น ๆ นอกเหนือจาก iRAP ในการประเมินความปลอดภัยทางถนน
- นำมาตรการด้านความปลอดภัยที่มีข้อมูลเชิงประจักษ์รองรับ (และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่) มาใช้ในการออกแบบมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน
- ประสานการดำเนินการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ และกำกับติดตามความก้าวหน้า ซึ่งรวมถึงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ แผนปฏิบัติการ และระบบการกำกับติดตามอย่างต่อเนื่อง



## เป้าหมายที่

# 5

ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

กรมการขนส่งทางบกรับผิดชอบงานด้านการจดทะเบียนยานพาหนะ กฎระเบียบและมาตรฐานต่าง ๆ ด้านยานพาหนะ กรมการขนส่งทางบกมีความพยายามที่จะผลักดันการรับรองมาตรฐานยานพาหนะตามข้อกำหนดของสหประชาชาติ (UN harmonized regulation) ให้เกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ โดยประเด็นที่ให้ความสำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ การปกป้องคนเดินเท้า การปรับปรุงมาตรฐานสำหรับรถบรรทุกและรถยนต์ และระบบป้องกันการล็อกของล้อ (Antilock Braking System – ABS) ในรถจักรยานยนต์

### ความท้าทายและอุปสรรค

แม้ว่าประเทศไทยจะมีความก้าวหน้าด้านแผนงานและการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงให้กฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะในประเทศไทยสอดคล้องกับข้อกำหนดของสหประชาชาติ แต่ความพยายามดังกล่าวยังคงมีช่องว่าง ได้แก่ การขาดมาตรฐานระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว (Electronic Stability Control – ESC) การหลบหลีกการ

ชนด้านหน้า (Frontal Impact Avoidance – FIA) ระบบต่าง ๆ เพื่อปกป้องคนเดินเท้า และระบบป้องกันการล็อกของล้อ (Antilock Braking System – ABS) ในรถจักรยานยนต์

ข้อท้าทายด้านยานพาหนะที่สำคัญ 2 ประการในประเทศไทย ได้แก่ ข้อบังคับสำหรับผู้ผลิตและการจดทะเบียนยานพาหนะ<sup>7</sup> แม้จะมีการดำเนินงานรับรองมาตรฐานและกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะที่เข้มงวดขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้จะไม่มีผลต่อยานพาหนะที่ใช้งานอยู่ในประเทศ เว้นแต่จะมีการใช้มาตรการเสริมอื่น ๆ เช่น ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด การรวบรวมฐานข้อมูลระดับประเทศให้เป็นฐานเดียว และระบบการกำกับติดตามผลอย่างต่อเนื่อง

### ข้อคิดเห็นทั่วไป

ในประเทศไทย การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนล้วนเห็นพ้องต้องกันว่าความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้ควรเป็นเป้าหมายที่ประเทศไทยให้ความสำคัญเป็นลำดับสูงสุด เมื่อพิจารณาตามเสาหลักด้านยานพาหนะปลอดภัยและวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยก็เป็นที่ยืนยันว่า การจัดทำกฎระเบียบและมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และเทคโนโลยียานพาหนะที่สามารถช่วยลดความเร็ว เช่น ระบบเทคโนโลยีการปรับความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Adaptation – ISA) และช่วยการห้ามล้อฉุกเฉิน เช่น ระบบป้องกันการล็อกของล้อ (Antilock Braking System – ABS) ในรถจักรยานยนต์ ควรได้รับความสำคัญเป็นลำดับต้น ๆ เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งมีอัตราสูง

การศึกษายังพบด้วยว่ามีความจำเป็นที่จะต้องประสานความพยายามกับหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกระทรวงพาณิชย์ซึ่งมีความรับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการขายอะไหล่และเครื่องประดับรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน และกระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งมีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

### ข้อเสนอแนะและสถานะ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับเป้าหมายนี้ อย่างไรก็ตาม เห็นได้ชัดว่าหน่วยงานราชการและองค์กรภาคีอื่น ๆ มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้เช่นกัน ในขณะที่มีความพยายามในการวางแผนเพื่อส่งเสริมมาตรฐานและกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะ แต่ยังคงมีอุปสรรคในการบรรลุเป้าหมายนี้ดังที่ระบุไว้ข้างต้น

### สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 5: ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

- จัดทำนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดให้มีการติดตั้งระบบป้องกันการล็อกของล้อ (ABS) ในรถจักรยานยนต์ทุกคัน
- จำเป็นต้องประสานความพยายามของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาครัฐและองค์กรภาคีอื่น ๆ รวมถึงจัดทำนโยบายที่มีความชัดเจน พัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานที่เข้มงวด มียุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จัดทำฐานข้อมูลระดับประเทศที่เป็นฐานเดียวกัน และมีระบบการกำกับติดตามผลอย่างต่อเนื่อง
- จัดทำแผนปฏิบัติการโดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ เช่น คุณภาพการออกแบบถนนควรมีความสัมพันธ์กับคุณภาพการออกแบบหรือมาตรฐานของยานพาหนะ ยกตัวอย่างเช่น ยานพาหนะ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์) มีข้อจำกัดในเรื่องการป้องกันแม้จะมีเทคโนโลยีเพื่อป้องกันและเพื่อหลีกเลี่ยงการชนขึ้นสูง ดังนั้น การออกแบบโครงสร้างถนนที่เหมาะสมและการจำกัดความเร็วจึงมีส่วนสำคัญ นอกจากนั้น ควรพิจารณานำโปรแกรมการประเมินรถใหม่ (New Car Assessment Programme – NCAP) มาใช้ในการจัดระดับความปลอดภัยของยานพาหนะสำหรับนั่งโดยสาร

<sup>7</sup> การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช, 2562



## เป้าหมายที่

# 6

ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่จับเ  
เกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่ง และ  
ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการจับเ  
ความเร็วลง



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกระบุว่าในเขตเมืองการใช้ความเร็วสูงบนถนนที่ใช้ร่วมกับผู้ใช้จักรยานและคนเดินเท้า ทำให้มีความเสี่ยงสูงกว่า ดังนั้น ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองจึงไม่ควรเกิน 50 กม. ต่อชั่วโมง คนเดินเท้าที่ถูกยานพาหนะชนด้วยความเร็ว 65 กม. ต่อชั่วโมง มีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตสูงขึ้น 5 เท่าเมื่อเทียบกับการถูกชนด้วยรถที่เดินทางด้วยความเร็ว 50 กม. ต่อชั่วโมง หน่วยงานท้องถิ่นควรมีอำนาจในทางกฎหมายที่จะลดความเร็วสูงสุดในเขตเมือง โดยใช้มาตรการต่าง ๆ ที่ประยุกต์เข้ากับเงื่อนไขในประเทศ เช่น ลดความเร็วสูงสุดในบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยให้เหลือเพียง 30 กม. ต่อชั่วโมง<sup>8</sup>

รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 ตระหนักถึงความพยายามของประเทศไทยในการลดอัตราความเร็วสูงสุด ข้อมูลจากกระทรวงมหาดไทย ณ เดือนมิถุนายน 2563 พบว่า 56 จังหวัดทั่วประเทศ ได้ลดความเร็วสูงสุดบนถนนในเขตเมืองบางสายแล้ว นอกจากนี้ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ยังระบุว่าความเร็วเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญปัจจัยหนึ่ง

หลายหน่วยงานของรัฐมีบทบาทรับผิดชอบเป้าหมายนี้ ปัจจุบันกฎหมายกำหนดความเร็วสูงสุดสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ไว้ที่ 80กม./ชม. ในเขตเมือง และ 90กม./ชม. ในเขตชนบท กฎหมายอนุญาตให้เจ้าพนักงานจราจรจังหวัด (ผู้บังคับการตำรวจภูธร) มีอำนาจกำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชน โดยมีคณะกรรมการจัดการจราจรระดับจังหวัดเป็นกลไกในการหารือและเห็นชอบร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เช่น หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนน (เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น) หน่วยงานตำรวจ องค์การส่วนท้องถิ่น และสมาชิกอื่น ๆ ในคณะอนุกรรมการ ทั้งนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดประกาศอัตราความเร็วของถนนสายนั้นแล้ว หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนนสายนั้น ๆ มีหน้าที่ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติตามได้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่หลักในการกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางและบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็ว โดยมีแผนงานเพื่อลดการใช้ความเร็วเกินความเร็วตามป้ายกำหนด ได้แก่

- มีปืนเลเซอร์จำนวน 800 ชุด และกล้องบันทึกภาพที่ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ จำนวน 1,000 ชุด
- เริ่มใช้ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และรวมเอาข้อหาการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนดไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ
- มีแผนกำหนดอัตราจำกัดความเร็วที่เหมาะสมให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีในระดับนานาชาติ
- ขยายการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการจำกัดความเร็วให้ครอบคลุมถนนทุกประเภท

กรมการขนส่งทางบกมีบทบาทรับผิดชอบต่อการบรรลุเป้าหมายนี้เช่นกัน โดยมีหน้าที่กำกับดูแลให้ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกทุกหน้กข้อที่ไม่เกินอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยใช้ระบบติดตามข้อมูลการเดินทาง (GPS Tracking) และมีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะหากผู้ขับขี่ถูกลงโทษข้อหาใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปภายใน 6 เดือน อย่างไรก็ตาม การจะบังคับใช้กฎหมายนี้ได้ต้องมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก

มูลนิธิไทยโรดส์ได้ทำการติดตามสถานการณ์ปัญหาการใช้ความเร็วและแนวโน้มจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ มูลนิธิและหน่วยงานภาคีจึงได้จัดทำ “พิมพ์เขียวแนวทางการจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย” ในปี 2560 โดยมุ่งหวังให้ทุกภาคส่วนเกิดความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเร็ว และใช้พิมพ์เขียวนี้เป็นแนวคิดพื้นฐานสำหรับการดำเนินนโยบายการบริหารจัดการความเร็วทั้งในระดับประเทศและระดับองค์กร และนำไปใช้กำหนดกรอบแผนปฏิบัติการสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### ความท้าทายและอุปสรรค

รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 รายงานว่าประเทศไทยประเมินตนเองเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วไว้ที่ 5 จากคะแนนเต็ม 10 อุปสรรคบางประการในการบรรลุเป้าหมายนี้ ได้แก่

- แนวปฏิบัติในปัจจุบันเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายโดยการเรียกเก็บค่าปรับกรณีใช้ความเร็วเกินอัตราความเร็วที่กำหนด (เช่น ผู้บังคับใช้กฎหมายใช้ดุลยพินิจในการผ่อนปรนยืดหยุ่น)
- นอกจากแผนงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีการจัดกิจกรรมให้ความรู้แก่ประชาชนและกิจกรรมรณรงค์ต่าง ๆ ด้วย อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย แต่การประเมินผลสำเร็จในเชิงปริมาณทำได้ยากและมีแนวโน้มที่จะมีประโยชน์น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- ปัญหาสำคัญคือการขาดการป้องปรามการกระทำความผิด ประชาชนคิดว่ามีโอกาสดอนจับน้อย และแม้โดนจับ ผลที่ตามมาก็มีเพียงเล็กน้อย (ปัจจุบันมีอัตราโทษปรับเพียงไม่เกิน 1,000 บาท เท่านั้น)
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2561-2564 ระบุว่าความเร็วเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงหลัก แต่ไม่มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงนี้

<sup>8</sup> The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.



- ขาดการประสานสอดคล้องของการดำเนินงาน ในขณะที่มีการกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในระดับประเทศ กฎหมายยังอนุญาตให้เจ้าพนักงานจราจร (ตำรวจ) ในระดับจังหวัดสามารถกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในพื้นที่ของตน ซึ่งอาจเกิดความไม่สอดคล้องกันในแต่ละพื้นที่ ผู้ขับขี่ที่เดินทางจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งอาจต้องสังเกตอัตราความเร็วสูงสุดที่แตกต่างกันบนถนนที่มีลักษณะการใช้งานและสภาพคล้ายกัน ด้วยเหตุนี้ การกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดจึงอาจไม่น่าเชื่อถือในสายตาของผู้ใช้ถนน (ที่อาจไม่ทราบหรือไม่ได้สนใจว่าหน่วยงานใดเป็นผู้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว) และอาจส่งผลให้การปฏิบัติตามอัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ในมีระดับต่ำกว่าที่ควร
- เนื่องจากปัจจุบันยังมีจุดอ่อนเรื่องการบังคับใช้กฎหมายและการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว จึงทำให้ผลกระทบจากการใช้ความเร็วบนท้องถนนในประเทศไทยยังไม่เป็นที่เข้าใจอย่างถ่องแท้ จากข้อมูลที่เก็บโดยกรมทางหลวงพบว่าร้อยละ 70-80 ของอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนถนนทางหลวงเกี่ยวข้องกับความเร็ว<sup>9</sup> และสถานการณ์กำลังเลวร้ายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม รายงาน E-READI ระบุว่าผู้แทนจากประเทศไทยให้ความเห็นว่าการขับรถเร็วเกี่ยวข้องกับร้อยละ 41 ของการเสียชีวิต

การที่จะลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขี่เกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่ง และลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง จำเป็นต้องเข้าใจสถานการณ์การขับรถเร็วในปัจจุบัน และทัศนคติและการรับรู้ที่เป็นสาเหตุของการขับรถเร็วก่อน<sup>10</sup> แม้มีอุปสรรคนานัปการ ประเทศไทยยังมีเวลาอีกหนึ่งทศวรรษที่จะดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้

### ข้อคิดเห็นทั่วไป

นอกจากการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วบนถนนแล้ว เมื่อเร็ว ๆ มานี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังได้ประกาศที่จะใช้มาตรการตัดคะแนนความประพฤติ ซึ่งมาตรการนี้มีแนวโน้มว่าจะมีประสิทธิผลในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมใช้ความเร็ว โดยระบบตัดคะแนนความประพฤติจะใช้ควบคู่กับโทษปรับ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีความเห็นด้วยว่า การให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่สาธารณชนจะช่วยหนุนเสริมประสิทธิผลของการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายจำกัดอัตราความเร็วสูงสุดในปัจจุบันได้ด้วย

### ข้อเสนอแนะและสถานะ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบเป้าหมายนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ริเริ่มหลายโครงการที่มีแนวโน้มประสบความสำเร็จ และมูลนิธิไทยโรดส์ได้เก็บข้อมูลเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับสถานการณ์การใช้ความเร็ว อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อท้าทายที่จะบรรลุเป้าหมายนี้

#### สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 6: ปานกลาง

แม้ว่าในปัจจุบันจะมีความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อจัดการและบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วในการขับขี่ แต่ก็เห็นได้ชัดว่า มีผู้ขับขี่สัดส่วนสูงมากที่ไม่ปฏิบัติตามอัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ จึงมีข้อเสนอแนะแนวทางเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- เพิ่มการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายทั่วประเทศเพื่อควบคุมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ (ได้แก่ การจัดให้มีปืนและกล้องตรวจจับความเร็วมากขึ้นและการบำรุงรักษาอุปกรณ์เหล่านี้ การลดการใช้ดุลยพินิจในการผ่อนปรนยืดหยุ่น และการเพิ่มมาตรการป้องปรามการกระทำความผิด) การบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วจำเป็นต้องดำเนินการในระดับมากพอที่ผู้ใช้ถนนจะคาดได้ว่าจะมีมาตรการดังกล่าว ณ จุดใดจุดหนึ่งในทุก ๆ การเดินทาง และไม่ใช่เพียงเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุด
- พัฒนาและดำเนินโครงการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักและเพิ่มมาตรการป้องปรามการกระทำความผิด
- อัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ยังค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เขตเมือง การกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดควรสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีที่นานาชาติยอมรับ คุณลักษณะของถนน และรูปแบบการใช้ถนนร่วมกันของผู้ใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ
- เพิ่มการดำเนินการโดยมุ่งกำหนดและกำกับดูแลความเร็วสูงสุดของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกหนัก
- เพิ่มการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์การใช้ความเร็วบนถนนในประเทศไทยได้ดียิ่งขึ้น



<sup>9</sup> มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560.

<sup>10</sup> Kanitpong Kunnawee, et al. Speed Management strategies and drivers' attitudes in Thailand. 2013.

## เป้าหมายที่ 7

ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานคุณภาพอย่างถูกต้องสามารถลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตได้กว่าร้อยละ 40 และความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงได้เกือบร้อยละ 70<sup>11</sup> สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีส่วนรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายนี้และได้ดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์เพิ่มความตระหนักหลายโครงการ โดยมุ่งเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย การใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานขั้นต่ำ และการใช้อย่างถูกต้อง การดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ประกอบด้วย

- ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการปรับผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
- การรวมข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ

นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ดำเนินโครงการรณรงค์สร้างความตระหนักเพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในประชากรกลุ่มต่าง ๆ รวมถึงการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน

การศึกษาชี้ให้เห็นว่าการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยการจัดให้มีข้อมูลเผยแพร่สาธารณะ การจัดเวทีประชุมและปรึกษาสาธารณะ และกระบวนการตัดสินใจที่เกิดจากการมีส่วนร่วม มีแนวโน้มที่ไม่เพียงแต่จะเพิ่มความตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย แต่ยังเพิ่มอัตราการใช้หมวกนิรภัยได้ประมาณร้อยละ 10.<sup>12</sup>

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ได้จัดทำมาตรฐานสำหรับการผลิตและการนำเข้าหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ (มอก. 369-2557) โดยใช้มาตรฐานของสหประชาชาติ UNECE R22 เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับหมวกนิรภัยแบบเต็มใบปิดหน้า แบบเปิดหน้า และแบบครึ่งใบ หมวกนิรภัยทุกประเภทจะต้องได้มาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับเปลือกหมวก รองในป้องกัน อุปกรณ์ยึดเหนี่ยว และแผ่นบังลม สมอ. ยังได้ทำการทดสอบหมวกนิรภัยโดยสอดคล้องกับการทดสอบของ National Highway Safety Administration (NHTSA) ภายใต้กระทรวงคมนาคมของสหรัฐอเมริกา และให้ใช้เครื่องหมาย มอก. บนหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน

### ความท้าทายและอุปสรรค

ในประเทศไทย อัตราการสวมหมวกนิรภัยยังอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

- หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องตั้งข้อสังเกตว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างคงที่ตั้งแต่เริ่มมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยในปี 2522
- รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 รายงานว่าประเทศไทยประเมินตนเองเรื่องการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่ 6 จากคะแนนเต็ม 10
- มูลนิธิไทยโรดส์ได้จัดทำการศึกษาเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำทุกปี รวมถึงในกลุ่มเด็กนักเรียน รายงานของมูลนิธิชี้ให้เห็นว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างคงที่ในช่วงปี 2553-2561 โดยข้อมูลปี 2561 ระบุว่ายังมีเพียงร้อยละ 52 ของผู้ขับขี่ และร้อยละ 22 ของผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัย รายงานฉบับเดียวกันยังระบุว่า การสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 32 ในปี 2553 เหลือเพียงร้อยละ 22 ในปี 2561 และอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารที่เป็นเด็กค่อนข้างคงที่โดยอยู่ที่ร้อยละ 8 ในปี 2561
- ข้อมูลการเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระทรวงสาธารณสุข พบว่าการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร) ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในระหว่าง 10 ปีที่ผ่านมา (2553-2562) อยู่ในระดับคงที่คือประมาณร้อยละ 16

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องตั้งข้อสังเกตว่าการสวมหมวกนิรภัย 100% เป็นเป้าหมายที่จะทำได้ยากภายในระยะเวลาอันสั้น เนื่องจากมีข้อท้าทายดังนี้

- การเก็บข้อมูลมีความยุ่งยาก โดยเฉพาะในต่างจังหวัด
- แม้ว่ากฎหมายและระบบกฎหมายจะมุ่งเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย แต่ปัญหาที่สำคัญคือการรับรู้ของประชาชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติพยายามแก้ไขปัญหานี้ แต่พบความลำบากหลายประการในการที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ได้เพียงลำพัง
- แม้ว่าจะมีการเก็บข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัย แต่ยังไม่ได้มีการแปลงข้อมูลเหล่านี้ไปสู่ภาคปฏิบัติหรือนำไปใช้ประเมินประสิทธิผลของการดำเนินงานเท่าที่ควร
- แม้ว่าการบังคับใช้กฎหมายกับพฤติกรรมนี้สามารถทำได้ค่อนข้างง่าย (โดยใช้การสังเกตเป็นหลัก และไม่ต้องใช้อุปกรณ์พิเศษใด ๆ) แต่มีข้อท้าทายในการปฏิบัติ เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอและขาดการนำเทคโนโลยีมาใช้ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การติดตั้งกล้องตรวจจับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ยังขาดการประเมินประสิทธิผลของโครงการรณรงค์เพิ่มความตระหนักรู้และแจกหมวกนิรภัย
- ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานและองค์กรอิสระต่าง ๆ ที่ดำเนินการเรื่องนี้ โดยมีลักษณะต่างคนต่างทำ
- ขาดทรัพยากรและบุคลากรที่จำเป็น

<sup>11</sup> The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

<sup>12</sup> Ratanavaraha Vatanavongs, Jomnonkwo Sajakaj. Community participation and behavioural changes of helmet use in Thailand. 2013



## ข้อคิดเห็นทั่วไป

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องรับทราบว่าจุดเน้นอยู่ที่การดำเนินงานเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพได้มาตรฐานขั้นต่ำ และได้ตั้งข้อสังเกตว่าประเทศไทยควรพิจารณามาตรการเสริมอื่น ๆ ด้วย ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย เพิ่มโทษปรับ และตักเตือนความประพฤติให้มากขึ้น ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพิ่มทรัพยากร และจัดหาผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดีขึ้น (เช่น หมวกนิรภัยขนาดเล็กสำหรับเด็ก หมวกนิรภัยแบบเต็มใบปิดหน้า เป็นต้น)

แม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ริเริ่มดำเนินงานโดยอนุญาตให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หาหมวกนิรภัยมาใส่เพื่อสามารถขับขี่ต่อไปได้แทนที่จะให้ใบสั่ง ยังไม่มีข้อมูลเรื่องประสิทธิผลของการดำเนินงานดังกล่าว

## ข้อเสนอแนะและสถานะ

เนื่องจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีส่วนที่สูงมากจากจำนวนผู้บาดเจ็บบนถนนทั้งหมดในประเทศไทย และมีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนว่า การสวมหมวกนิรภัยมีประสิทธิผลอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้จึงเป็นเป้าหมายที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก

อัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างต่ำในปัจจุบันเป็นสิ่งที่น่ากังวล แม้ว่าจะมีโครงการและแผนงานจำนวนมากพยายามแก้ไขปัญหานี้

## สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 7: ปานกลาง

เพื่อปรับปรุงอัตราการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างยั่งยืน มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

- จัดให้มีการประสานงานกันอย่างจริงจังมากขึ้นระหว่างหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแล หน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย และหน่วยงานที่ทำหน้าที่รณรงค์ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย
- ดำเนินแผนงานเพื่อส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย โดยมุ่งเน้นไปที่มาตรการป้องปรามการกระทำความผิด และการตรวจตราตนเองในชุมชน
- ให้ความสำคัญเป็นลำดับต้น ๆ กับการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย โดยจัดสรรทรัพยากรและบุคลากรอย่างเหมาะสม
- ปรับปรุงแผนงานด้านการรณรงค์และให้ความรู้แก่สาธารณชนทั้งในระดับส่วนกลางและระดับชุมชนพื้นที่ เพื่อเน้นให้เกิดการรับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยสามารถช่วยชีวิตได้
- เก็บข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่องเพื่อประเมินความก้าวหน้าและประสิทธิผลของแผนงานและโครงการ



## เป้าหมายที่

# 8

ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก การคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าได้ถึงร้อยละ 50 และผู้โดยสารที่นั่งด้านหลังได้ถึงร้อยละ 25 นอกจากนี้ เด็กที่นั่งในเบาะโดยสารด้านหลังปลอดภัยกว่าการนั่งในเบาะโดยสารด้านหน้า และประเทศต่าง ๆ ควรมีกฎหมายห้ามไม่ให้เด็กนั่งเบาะโดยสารด้านหน้าหากเด็กอายุต่ำกว่ากำหนด (โดยปกติจะอยู่ระหว่าง 10-12 ปี) หรือส่วนสูงที่กำหนด (โดยปกติจะอยู่ระหว่าง 135-150 ซม.)<sup>14</sup>

ในปี 2538 ประเทศไทยได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับรถต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ต่อมาในปี 2560 ได้ขยายการบังคับใช้กฎหมายกับผู้โดยสารทุกที่นั่ง โดยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าและด้านหลังจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดข้อบังคับทางกฎหมายเกี่ยวกับระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีบทบาทรับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย และได้ดำเนินการมาตรการหลายด้านเพื่อบังคับใช้และส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย ได้แก่

- ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการปรับผู้ขับขี่ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- การรวมเอาข้อหาไม่คาดเข็มขัดนิรภัยไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ
- โครงการให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่สาธารณชนเพื่อส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย

กรมการขนส่งทางบกมีความรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายนี้ด้วยเช่นกัน โดยเน้นในส่วนของการกำหนดมาตรฐานการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ดังนี้

- จัดทำข้อกำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ และการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานต่าง ๆ
- มีกระบวนการในการตรวจสอบเข็มขัดนิรภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐาน

### ความท้าทายและอุปสรรค

แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย แต่อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้ายังอยู่ในระดับปานกลาง และผู้โดยสารที่นั่งเบาะหลังอยู่ในระดับต่ำ โครงการสำรวจโดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย Road Safety Watch ในปี 2554 พบว่ามีเพียงร้อยละ 54 ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าที่คาดเข็มขัดนิรภัย การสำรวจในปี 2560 พบว่ามีเพียงร้อยละ 3 ของผู้โดยสารที่นั่งเบาะหลังของรถแท็กซี่ที่คาดเข็มขัดนิรภัย และการสำรวจในปี 2561 พบว่าร้อยละ 20 ยังไม่ทราบว่ามีความหมายบังคับการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่นั่งเบาะหลัง<sup>15</sup>

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 ประเทศไทยประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัยที่ 6 จากคะแนนเต็ม 10

แม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีมาตรการบังคับใช้กฎหมาย แต่ยังคงมีความท้าทายดังต่อไปนี้

- การตัดสินใจของผู้โดยสาร (ขาดความตระหนัก) และข้อจำกัดในการเข้าถึงประชากรบางกลุ่มโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงว่าจะมีการใช้หมวกต่ำ
- ยานพาหนะสัดส่วนจำนวนมากยังไม่มี การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในท้องโดยสารด้านหลัง
- ขาดการตรวจจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- เป็นประเด็นที่ไม่ได้รับความสำคัญ จึงไม่มีแผนงานและโครงการที่มุ่งเน้นการคาดเข็มขัดนิรภัยอย่างชัดเจน
- ขาดทรัพยากรและบุคลากรที่จำเป็น

ประเด็นเรื่องการใช้ระบบเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก มีความท้าทายและอุปสรรคหลายประการดังต่อไปนี้

- ปัจจุบันยังไม่มีข้อบังคับทางกฎหมายว่าด้วยการติดตั้งระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก
- ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กหรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องสำหรับยานพาหนะ
- ข้อบังคับทางกฎหมายให้เด็กต้องคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นเป็นไปไม่ได้ในทางปฏิบัติ ไม่ปลอดภัยและไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง
- ไม่มีมาตรฐานผลิตภัณฑ์ระดับชาติของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- ปัจจุบันไม่มีข้อกำหนดทางกฎหมายที่บังคับให้เด็กต้องนั่งอยู่ในเบาะนั่งนิรภัยในรถ ดังนั้น การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจึงเป็นมาตรการความปลอดภัยด้วยความสมัครใจ ซึ่งขึ้นอยู่กับทัศนคติของพ่อแม่ผู้ปกครอง
- ไม่มีแผนงานและโครงการริเริ่มที่มุ่งเน้นประเด็นนี้อย่างชัดเจน
- ประชาชนยังไม่ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของการใช้เบาะที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

<sup>15</sup> รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.

<sup>14</sup> The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.



## ข้อเสนอแนะและสถานะ

มีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ยืนยันว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กมีประสิทธิภาพอย่างมากในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดการชน อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวจะได้ผลก็ต่อเมื่อมีการนำไปใช้และใช้อย่างถูกต้อง ประเทศไทยนับว่ามีความก้าวหน้าในการเพิ่มการคาดเข็มขัดนิรภัยจากการที่มีการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายร่วมกับการรณรงค์สร้างความตระหนัก อย่างไรก็ตาม ความก้าวหน้าในด้านการใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กยังนับว่าไม่ดี

### สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 8:

- **การคาดเข็มขัดนิรภัย: ปานกลาง**
- **การใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก: ต่ำ**

ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายนี้ในด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย มีดังต่อไปนี้

- พิจารณาปรับปรุงวิธีการตรวจจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- เพิ่มการรณรงค์กับสาธารณชนเพื่อเพิ่มความตระหนักต่อประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัยและส่งเสริมให้คาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายนี้ในด้านการใช้อุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก มีดังต่อไปนี้

- พิจารณาออกกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรฐานในการติดตั้ง เพื่อส่งเสริมการใช้อุปกรณ์การรัดตรึงสำหรับเด็กทั้งที่เป็นการผลิตในประเทศและที่เป็นการนำเข้า
- พิจารณาออกกฎหมายเพื่อกำหนดให้มีการใช้อุปกรณ์การรัดตรึงสำหรับเด็กที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดี (อาทิ ข้อกำหนดของสหประชาชาติ UN Regulation 44)
- พิจารณาออกกฎหมายเพื่อกำหนดให้มีการใช้ระบบอุปกรณ์การรัดตรึงสำหรับเด็กในยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์



## เป้าหมายที่

# 9

ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่ง และ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ความเสี่ยงต่อพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการขับขี่ที่เกิดจากแอลกอฮอล์นั้นเริ่มตั้งแต่การบริโภคในปริมาณต่ำมาก และความเสี่ยงจะเพิ่มขึ้นอย่างทวีคูณเมื่อบริโภคแอลกอฮอล์ในปริมาณที่มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/เดซิลิตร ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยและผู้ขับขี่มือใหม่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบนถนนเมื่ออยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์มากกว่าผู้ขับขี่ที่อายุมากและมีประสบการณ์ในการขับขี่<sup>16</sup>

ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติระหว่างปี 2550-2560 ชี้ว่าสัดส่วนคดีจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแล้วขับลดลงอย่างมาก โดยในปี 2560 พบว่ามีเพียงร้อยละ 1 ของคดีจราจรทั้งหมดที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแล้วขับ<sup>17</sup>

<sup>16</sup> The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

<sup>17</sup> อ้างในรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.

สำหรับการเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระทรวงสาธารณสุข พบแนวโน้มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย โดยลดจากร้อยละ 33 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 27 ในปี 2562 โดยในจำนวนนี้ประมาณ 1 ใน 5 เป็นวัยรุ่นอายุต่ำกว่า 20 ปี<sup>18</sup>

สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับผิดชอบเกี่ยวกับเป้าหมายนี้ และการลดการดื่มแล้วขับเป็นประเด็นที่มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ โดยมีแผนงานและโครงการริเริ่มดังต่อไปนี้

- การใช้ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการรวมข้อหาดื่มแล้วขับไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ
- การริเริ่มกฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์สำหรับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกินร้อยละ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้ที่มีอายุไม่เกิน 20 ปีและมีมือใหม่หัดขับ และ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป
- การมีกฎหมายและมาตรการอื่น ๆ ได้แก่ ห้ามผู้โดยสารดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสาร ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้บุคคลอายุต่ำกว่า 20 ปี และห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะรถจอดอยู่บนถนน
- ตำรวจมีอำนาจเรียกให้บุคคลหยุดและตรวจแอลกอฮอล์ด้วยเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจได้ทุกเมื่อ
- มีการตั้งด่านตรวจในจังหวัดต่าง ๆ และสถานีตำรวจ (1,500 สถานีทั่วประเทศ) มีเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจสถานีละ 2 เครื่อง
- มีการสุ่มตรวจระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ประมาณ 1 ล้านครั้งต่อปี และประมาณร้อยละ 10 พบปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- โครงการเจาะเลือดเพื่อตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่ไม่สามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์ได้ด้วยวิธีเป่าทางลมหายใจ ซึ่งเป็นความร่วมมือของกรมควบคุมโรค กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา
- มาตรการบางอย่างมีแนวโน้มว่าจะประสบความสำเร็จ หากได้รับงบประมาณและความร่วมมือจากประชาชนมากพอ

กรมการขนส่งทางบกมีภาระรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายนี้เช่นกัน โดยการออกข้อกำหนดสำหรับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์ หากพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่ว่าจะปริมาณเท่าใดจะมีความผิดตามกฎหมาย นอกจากนั้น กรมการขนส่งทางบกยังมีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะหากผู้ขับขี่ถูกตัดสินลงโทษข้อหาขับรถในขณะเมาสุราตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปภายใน 6 เดือน อย่างไรก็ตาม การจะบังคับใช้กฎหมายนี้ได้ต้องมีประสิทธิภาพยังจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก

### ความท้าทายและอุปสรรค

ข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับการดื่มหรือเมาสุราและการใช้สารเสพติดในขณะขับขี่ในประเทศไทยยังคงมีความท้าทายอยู่มาก และจำเป็นต้องพิจารณาอย่างระมัดระวัง

แม้ว่าข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติและการเฝ้าระวังการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์จะชี้ว่าจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์จะมีแนวโน้มลดลง แต่จากการสัมภาษณ์พบว่ายังมีข้อกังวลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการตรวจแอลกอฮอล์ในปัจจุบัน และการขาดการบำรุงรักษาอุปกรณ์ในการตรวจลมหายใจ ซึ่งส่งผลให้ข้อมูลส่วนใหญ่ของผู้ที่ดื่มสุราขณะขับขี่ไม่ได้มีการเก็บบันทึกไว้<sup>19</sup>

<sup>18</sup> การเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (<http://ict-pher.moph.go.th/>)

<sup>19</sup> การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช. 2562.



จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 ประเทศไทยประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มแล้วขับที่ 6 จากคะแนนเต็ม 10 ในขณะที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินมาตรการหลายด้านเพื่อแก้ปัญหาดื่มแล้วขับ จากการสัมภาษณ์พบว่า การบังคับใช้กฎหมายยังไม่ดีเท่าที่ควร โดยไม่เพียงเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาที่พบกับการบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป แต่ยังเป็นเพราะการบังคับใช้กฎหมายในกรณีนี้จำเป็นต้องมีงบประมาณสนับสนุนค่าใช้จ่ายของอุปกรณ์พิเศษ ขาดงบประมาณที่เพียงพอในการจัดหาอุปกรณ์ดังกล่าว และขาดบุคลากรที่จำเป็น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการดื่มหรือเสพสารเสพติดในขณะขับชี้ให้ได้ผลจำเป็นต้องมีอุปกรณ์เฉพาะและบุคลากรที่ได้รับการฝึกอบรมมาอย่างดี ซึ่งทั้งสองสิ่งนี้ยังเป็นข้อท้าทายสำหรับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ได้ให้ความสนใจต่อประเด็นผู้ขับขี่ที่ใช้สารเสพติดขณะขับซึ่งมีมากขึ้น เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องนี้จึงทำให้ยังไม่ทราบสถานการณ์ปัญหาที่แท้จริง และยังไม่มีแผนงานหรือโครงการใด ๆ เพื่อลดการใช้สารเสพติดในขณะขับ

ข้อคิดเห็นทั่วไป

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องได้ตั้งข้อสังเกตว่า การตลาดของบริษัทผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนรวมถึงการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ผ่านมประเทศไทยได้เพิ่มความเข้มงวดในการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการติดตามและเฝ้าระวังกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย แม้ว่ากฎหมายด้านการตลาดและโฆษณาแอลกอฮอล์จะมีความเข้มงวด แต่การเผยแพร่และโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ผ่านสื่อยังคงแพร่หลาย ส่งผลให้ประชาชนเข้าถึงแอลกอฮอล์ได้สูง<sup>20</sup> เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายกรณีดื่มสุราขณะขับซึ่งมีความเชื่อมโยงกับกฎหมายควบคุมการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ดังนั้นการดำเนินงานทั้งสองด้านควรทำควบคู่กันไป

<sup>20</sup> Kaewpramkusol et al., 2018. A qualitative exploration of the Thai alcohol policy in regulating alcohol industry's marketing strategies and commercial activities.

ข้อเสนอแนะและสถานะ

การที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ได้จำเป็นต้องอาศัยการปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและการกำหนดบทลงโทษที่เข้มข้นมากขึ้น

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 9: ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงและส่งเสริมมาตรการเพื่อลดการดื่มและใช้สารเสพติดในขณะขับซึ่งมีดังต่อไปนี้

- ปรับปรุงคุณภาพของข้อมูลเพื่อให้สามารถเข้าใจสภาพปัญหาได้ดียิ่งขึ้น (ทั้งกรณีการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้สารเสพติดของผู้ขับขี่)
- พิจารณาดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบบูรณาการเพื่อวัดปริมาณแอลกอฮอล์และสารเสพติดของผู้ขับขี่โดยใช้วิธีตรวจลมหายใจแบบสุ่ม (Random Breath Testing – RBT)
- ส่งเสริมการใช้กลไกควบคุมความประพฤติ เพื่อป้องกันการเป็นผู้กระทำผิดซ้ำ
- พิจารณาเพิ่มบทลงโทษ รวมถึงการเพิ่มค่าปรับ การเพิกถอนใบขับขี่ และริเริ่มแผนงานที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดต้องติดตั้งเครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ในรถยนต์ (alcohol ignition interlock)
- เน้นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษ และการรณรงค์สร้างความตระหนัก โดยการจัดสรรงบประมาณ ทรัพยากร และอุปกรณ์สำหรับตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ให้มากขึ้น
- ยกระดับแผนงานรณรงค์สร้างความตระหนักและให้ความรู้แก่ประชาชนเพื่อเป็นการเพิ่มมาตรการป้องปรามการกระทำความผิด
- พิจารณาดำเนินแผนงานบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการดื่มแล้วขับไปพร้อมกับ การเพิ่มความเข้มข้นการบังคับใช้กฎหมายควบคุมการตลาดและการขายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์



## เป้าหมายที่ 10

ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติ  
ที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับ



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถไม่ว่าจะถือด้วยมือหรือไม่ต้องถือ (hands-free) จะเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ถึง 4 เท่า การส่งข้อความขณะขับรถเพิ่มความเสี่ยงในการชนราว 23 เท่า ในขณะที่ยังไม่มีข้อมูลเชิงประจักษ์มากพอที่จะกำหนดแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดในการออกกฎหมายเพื่อจำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับ<sup>21</sup>

การศึกษาเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับโดยมูลนิธิไทยโรดส์ในปี 2561 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา โดยเป็นผู้ขับที่รุดร่ามากที่สุด ร้อยละ 63 ตามด้วยผู้ขับที่รุดร่าร้อยละ 60 และผู้ขับที่รุดร่าจกยานยนต์ร้อยละ 38 สำหรับวัตถุประสงค์ของการใช้โทรศัพท์ขณะขับส่วนใหญ่เหมือนกัน คือใช้พูดคุยประมาณร้อยละ 80-90 ตามด้วยการใช้ส่งข้อความหรือเล่นโมบายแอปพลิเคชัน ประมาณร้อยละ 25 ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการใช้โทรศัพท์เพื่อฟังเพลงเป็นสัดส่วนสูงกว่าผู้ใช้รถประเภทอื่น<sup>22</sup>

พระราชบัญญัติการจราจรทางบกฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2551 ได้กำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์ในขณะขับรถ รวมถึงการส่งข้อความ แต่มีข้อยกเว้นให้ใช้ได้หากมีการใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยไม่ต้องถือโทรศัพท์ เช่น อุปกรณ์หูฟังบลูทูธ (hands-free)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีบทบาทรับผิดชอบหลักเกี่ยวกับเป้าหมายนี้ โดยมีแผนงานและโครงการริเริ่มทั้งที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและที่มีแผนจะดำเนินการ ได้แก่

- การใช้ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการรวมเอาข้อหาไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ
- การให้ความรู้แก่ประชาชนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซึ่งรวมถึงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่

กรมการขนส่งทางบกมีส่วนรับผิดชอบเป้าหมายนี้ด้วยเช่นกัน โดยกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ระบุไม่ให้ผู้ขับรถขนส่งสาธารณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ไม่ว่าเพื่อการใด ๆ ในขณะขับรถ เว้นแต่เป็นการสนทนาที่ใช้อุปกรณ์เสริมโดยผู้ขับรถต้องไม่ถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่ หากฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกินห้าพันบาท

### ความท้าทายและอุปสรรค

การสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ปี 2561 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมากถึงร้อยละ 84 รายงานว่าไม่เคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมผู้ขับขี่ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา แม้ว่าการห้ามใช้โทรศัพท์จะเป็นข้อหาที่รวมอยู่ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ แต่เป็นประเด็นที่ไม่ได้รับความสำคัญ การบังคับใช้กฎหมายจึงไม่ได้รับความสำคัญเช่นเดียวกัน และบทลงโทษยังค่อนข้างน้อย ดังนั้น การป้องปรามประชาชนไม่ให้กระทำความผิดในประเด็นนี้จึงอยู่ในระดับต่ำ และการรับรู้ของประชาชนในเรื่องนี้มีน้อย ด้วยเหตุนี้ มาตรการนี้จึงอาจมีประสิทธิภาพน้อยลง

### ข้อเสนอแนะและสถานะ

เพื่อบรรลุเป้าหมายนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับ ซึ่งกรณีของประเทศไทยมีกฎหมายนี้อยู่แล้ว

### สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 10: ปานกลาง-สูง

อย่างไรก็ตาม เห็นได้ชัดว่าการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อโทรติดต่อ ยังอยู่ในระดับสูง การแก้ไขปัญหานี้จำเป็นต้องมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด พร้อม ๆ กับการเปลี่ยนการรับรู้ของประชาชน โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

- เพิ่มการรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง เพื่อสร้างความตระหนักต่อความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับ (ทั้งการโทรและส่งข้อความ)
- บังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและเข้มงวดยิ่งขึ้นเพื่อเป็นการป้องปรามประชาชนไม่ให้กระทำความผิด
- ปรับปรุงบทลงโทษผู้ละเมิดกฎหมายให้เข้มข้นยิ่งขึ้น
- พิจารณาแนวทางหรือเทคโนโลยีในการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

<sup>21</sup> The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

<sup>22</sup> รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย



# เป้าหมายที่ 11

ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาจับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้



## หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- กระทรวงแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

## ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

กองทุน่วงอย่าขับระบุว่า ในภาพรวมระดับสากลการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากความเหนื่อยล้ามีสัดส่วนอย่างน้อยร้อยละ 20 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด กองทุน่วงอย่าขับยังได้คาดประมาณด้วยว่า อุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุเกี่ยวข้องกับความเหนื่อยล้าอาจสูงถึงร้อยละ 30 นอกจากนี้ การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่กองทุนจัดทำยังสะท้อนให้เห็นว่า ร้อยละ 28 – 53 ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ (รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์) รายงานว่าเคยหลับในขณะขับขี่ยานพาหนะ และสาเหตุสำคัญเกิดจากการนอนหลับไม่เพียงพอ<sup>23</sup>

ในปี 2541 กระทรวงแรงงานได้ออกกฎกระทรวงกำหนดให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกให้ได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง หากทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง หลังจากที่ถูกจ้างขับรถมาแล้ว 4 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนติดต่อกันอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และในวันถัดไปห้ามให้ลูกจ้างเริ่มทำงานก่อนครบเวลา 10 ชั่วโมง หลังสิ้นสุดการทำงานของวันที่ล่วงมาแล้ว กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานมีหน้าที่ติดตามตรวจสอบสภาพการทำงานตามกฎหมายกำหนดนี้ อย่างไรก็ตาม ทีมวิจัยไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงาน

กรมการขนส่งทางบกตระหนักถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาความเหนื่อยล้าของพนักงานขับรถ ในปี 2556 กรมการขนส่งทางบก ได้เริ่มใช้ข้อกำหนดในการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง (Global Positioning System – GPS) กับรถบรรทุกวัดอุณหภูมิเพื่อตรวจสอบพฤติกรรมของผู้ขับขี่ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ความเร็วและความเหนื่อยล้า) และต่อมาได้ขยายข้อกำหนดติดตั้งอุปกรณ์นี้ครอบคลุมรถประเภทอื่น ๆ อาทิ รถบรรทุกหนัก รถบัสโดยสาร รถตู้เช่าเหมา รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด และรถแท็กซี่

จากการสัมภาษณ์พบว่ากรมการขนส่งทางบกตั้งเป้าจำนวนรถที่ติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางไว้ที่ประมาณ 486,000 คัน ภายในปี 2562 และประมาณว่ามีประมาณ 377,000 คัน ที่ติดตั้งแล้วเสร็จเมื่อสิ้นปี 2561

นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวว่า กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจบังคับใช้ข้อกำหนดเหล่านี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากเครื่องบันทึกการเดินทางจะถูกนำไปใช้ภายในกรมการขนส่งทางบก หากมีการฝ่าฝืนข้อบังคับ ผู้ประกอบการจะได้รับหนังสือเชิญให้มาประชุมกับเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบ แม้ว่าจะมีความคืบหน้าดังกล่าว แต่ยังคงมีข้อท้าทายบางประการในการดำเนินนโยบายนี้

กรมการขนส่งทางบกตระหนักถึงความสำคัญของการทำงานร่วมกันกับกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานในการปกป้องผู้ขับขี่ในขณะขับรถที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และตระหนักถึงประโยชน์ของการผนวกกฎระเบียบของการขับรถที่เกี่ยวข้องกับการทำงานไว้ในมาตรฐานเพื่อส่งเสริมอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในทุกภาคส่วน

ผลการสัมภาษณ์ยังเผยด้วยว่ากรมการขนส่งทางบกวางแผนที่จะนำระบบการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของ VicRoads (หน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งในรัฐวิกตอเรีย ออสเตรเลีย) มาใช้<sup>24</sup> การพัฒนากฎระเบียบดังกล่าวรวมทั้งการบังคับใช้จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และความยินยอมพร้อมใจจากผู้ประกอบการ

กระทรวงสาธารณสุขมีส่วนสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายที่ 11 ด้วยเช่นกัน ในปี 2562 กระทรวงสาธารณสุขได้ร่วมกับมูลนิธิสถาบันเวชศาสตร์ป้องกันศึกษาและชมรมเวชศาสตร์การจราจรประเทศไทย จัดโครงการเวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine) และการประเมินสมรรถภาพทางกายของผู้ขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ซึ่งรวมถึงการจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการประเมินผู้ขับขี่แก่บุคลากรสาธารณสุขและผู้เกี่ยวข้องกับเวชศาสตร์การจราจร

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกมีแผนที่จะดำเนินงานร่วมกับแพทยสภาในการยกระดับการออกใบรับรองแพทย์สำหรับการขับขี่ยานยนต์และร่วมมือกับหน่วยงานเวชศาสตร์การจราจรเพื่อกำหนดรูปแบบและวิธีการในการประเมินสมรรถภาพทางร่างกายของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่

## ความท้าทายและอุปสรรค

ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมทางหลวงบ่งชี้ตรงกันว่าอุบัติเหตุทางถนนจากการหลับในมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติชี้ว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการหลับในเพิ่มขึ้นถึงสามเท่าในระหว่างปี 2551-2560 และข้อมูลจากกรมทางหลวงระบุว่าแม้ว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงจากการหลับในคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 4 ของอุบัติเหตุบนทางหลวงทั้งหมด แต่จำนวนอุบัติเหตุจำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุหลับในบนทางหลวงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระหว่างปี 2551-2560 อุบัติเหตุจากการหลับในบนทางหลวงมักพบมากในกลุ่มรถปิคอัพ 4 ล้อ และส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางวันและบนถนนช่วงทางตรง<sup>25</sup>

แม้ว่ากรมการขนส่งทางบกได้ตั้งเป้าติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางของรถจำนวนประมาณ 486,000 คัน ภายในปี 2561 และได้ดำเนินงานร่วมกับผู้ประกอบการเพื่อติดตามตรวจสอบการติดตั้ง แต่การที่จะประเมินว่าผู้ประกอบการทุกรายติดตั้งอุปกรณ์ตามข้อกำหนดหรือไม่ยังเป็นไปได้ยาก

<sup>24</sup> การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช. 2562.

<sup>25</sup> อ้างในรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

<sup>23</sup> Leechawengwongs, M., undated. Drowsy Driving and Automobile Crashes. [http://www.thaiauto.or.th/2012/news/news-detail.asp?news\\_id=3165](http://www.thaiauto.or.th/2012/news/news-detail.asp?news_id=3165)

แม้กรมการขนส่งทางบกจะมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้ข้อกำหนดดังกล่าว และเป็นผู้จัดการข้อมูลทั้งหมดที่เก็บจากเครื่องบันทึกการเดินทางของรถ แต่พบว่ายังคงประสบความท้าทายในการดำเนินงานตามนโยบายนี้

ข้อคิดเห็นทั่วไป

ปัจจุบันยังไม่มีแนวทางเกี่ยวกับสมรรถภาพทางกายของผู้ขับขี่ยานยนต์สำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถ การจัดทำแนวทางดังกล่าวจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ปฏิบัติงานเพื่อใช้ในการประเมินสุขภาพและสมรรถภาพทางกายของผู้ประกอบอาชีพขับรถว่าเหมาะสมที่จะขับรถหรือไม่ โดยการตรวจสอบสุขภาพและการให้บริการฟื้นฟูที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมแก่ผู้ประกอบอาชีพขับรถเพื่อให้สามารถกลับไปขับรถต่อได้อย่างปลอดภัย

ข้อเสนอแนะและสถานะ

การขับขี่ยานพาหนะในระหว่างที่ง่วงหรืออ่อนล้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถนับเป็นปัญหาสำคัญ และต้องอาศัยการประสานงานระหว่างกรมและกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาแนวทางและติดตามตรวจสอบความสอดคล้องของการดำเนินงานตามแนวทาง

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 11: ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา มีดังต่อไปนี้

- ประสานความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดทำแผนงาน กรอบเวลา และการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดี
- ประสานความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและกรมทางหลวงเพื่อเพิ่มจำนวนจุดพักรถบนถนนทางหลวง
- ขยายขอบเขตการบังคับใช้เทคโนโลยีติดตั้งในยานพาหนะเพื่อติดตามตรวจสอบพฤติกรรมของผู้ขับขี่





## เป้าหมายที่

# 12

ภายในปี 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก



### หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงสาธารณสุข กองสาธารณสุขฉุกเฉิน
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

### ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

ข้อมูลเชิงประจักษ์ในระดับสากลสะท้อนให้เห็นว่า การลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรกช่วยให้ผลลัพธ์ของการรักษาอาการบาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุดีขึ้นอย่างมาก

จากการทบทวนเอกสารพบว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2561-2564 ไม่มียุทธศาสตร์เฉพาะสำหรับการดูแลผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตาม สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ได้ตั้งเป้าหมายที่เกี่ยวข้องไว้ในแผนหลักการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ พ.ศ. 2562 – 2564 โดยกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายที่ 12 ไว้ ได้แก่ ร้อยละผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตที่เริ่มได้รับการปฏิบัติการฉุกเฉินภายใน 8 นาที

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) และกองสาธารณสุขฉุกเฉิน (กสธฉ.) กระทรวงสาธารณสุข เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการดูแลผู้ป่วยฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และมีภาระรับผิดชอบหลักต่อการบรรลุเป้าหมายนี้

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน เมื่อปี พ.ศ. 2551 มีหน้าที่จัดทำแผนหลัก มาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉินของประเทศ ประสานงาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติการฉุกเฉิน ในทางปฏิบัติพบว่า สพฉ. เป็นหน่วยงานหนึ่งที่ช่วยขยายขอบเขตของการดูแลผู้บาดเจ็บก่อนส่งโรงพยาบาล (pre-hospital care) และลดระยะเวลาการปฏิบัติการฉุกเฉินให้สั้นลง

โดย สพฉ. ได้จัดทำระบบรับแจ้งเหตุผู้บาดเจ็บก่อนส่งโรงพยาบาลผ่านศูนย์รับแจ้งเหตุระดับจังหวัด ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ที่โรงพยาบาลประจำจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด หรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด มีการจัดตั้งสายด่วนฉุกเฉินระดับชาติซึ่งเชื่อมต่อกับกระบวนการคัดแยกผู้ป่วย ส่งผลให้จำนวนการปฏิบัติการฉุกเฉินเพิ่มขึ้น โดยจากข้อมูลจากระบบคลังข้อมูลการแพทย์ฉุกเฉิน (NIEM Data Warehouse) พบว่ามีจำนวนการปฏิบัติการฉุกเฉินในภาพรวมมากกว่า 1.7 ล้านครั้งในปี 2562

เพื่อเป็นการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนและเพื่อควบคุมคุณภาพของการบริการการแพทย์ฉุกเฉินในช่วงวันหยุดยาว กองสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข ได้เก็บข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุขทุกแห่งในระบบเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเวลา 7 วัน (หรือที่เรียกว่า 7 วันอันตราย) ตามช่วงเวลาที่ประกาศโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เช่น ในปี 2562 คือ ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม ถึง 2 มกราคม ในช่วงวันหยุดยาวปีใหม่ และระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน ในช่วงวันหยุดสงกรานต์

คณะนักวิจัยไม่มีข้อมูลอื่นเกี่ยวกับการดำเนินงานของกองสาธารณสุขฉุกเฉิน

### ความท้าทายและอุปสรรค

การศึกษาพบความท้าทายและอุปสรรคในการบรรลุเป้าหมายนี้ดังต่อไปนี้

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2561-2564 ไม่มียุทธศาสตร์เฉพาะเกี่ยวกับเป้าหมายนี้และไม่มีแผนปฏิบัติการใด ๆ แต่มีการกำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องในแผนหลักการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ พ.ศ. 2562-2564 ซึ่งอยู่ภายใต้หน่วยงาน สพฉ.

จากข้อมูลของระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (ITEMS) พบว่าแนวโน้มของผู้บาดเจ็บวิกฤตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้รับบริการการแพทย์ฉุกเฉินจากชุดปฏิบัติการ ณ ที่เกิดเหตุภายใน 8 นาทีนั้นแต่มีการแจ้งเหตุมีแนวโน้มลดลงในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาจากร้อยละ 54 ในปี 2558 เป็นร้อยละ 51 ในปี 2562 กระทรวงสาธารณสุขมีระบบคลังข้อมูลด้านการแพทย์และสุขภาพที่รวบรวมการรายงานข้อมูลผู้ป่วยและผู้เสียชีวิตในโรงพยาบาลที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตาม ข้อมูลดังกล่าวยังมีความครอบคลุมและสมบูรณ์ไม่เพียงพอที่จะนำมาวิเคราะห์ในรายละเอียดได้ เช่น อัตราการรอดชีวิต ประเภทของการบาดเจ็บ และระยะเวลาในการรักษาที่โรงพยาบาล เป็นต้น จึงควรส่งเสริมการรายงานข้อมูลให้มีความเข้มข้นมากขึ้นเพื่อให้สามารถนำไปใช้และวิเคราะห์ข้อมูลจากระบบดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้น

มีหลักฐานบางอย่างที่สะท้อนให้เห็นว่าการใช้บริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ และผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ถูกนำส่งโรงพยาบาลด้วยวิธีอื่นที่ไม่ใช่รถพยาบาล อาทิ ข้อมูลการเฝ้าระวังในช่วงวันหยุดสงกรานต์ในช่วงปี 2553-2562 พบว่าต่ำกว่าร้อยละ 50 ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ถูกนำส่งโรงพยาบาลโดยระบบการแพทย์ฉุกเฉิน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขนี้มีแนวโน้มสูงขึ้นในแต่ละปี<sup>26</sup> ข้อมูลจากโรงพยาบาลขอนแก่นระบุว่าผู้ป่วยฉุกเฉินเพียงร้อยละ 14 ที่ถูกนำส่งตัวโดยรถพยาบาล และร้อยละ 75 ของผู้ป่วยฉุกเฉินได้รับการปฏิบัติการฉุกเฉินหลังแจ้งเหตุภายใน 10 นาที และร้อยละ 62 ภายใน 8 นาทีตามลำดับ<sup>27</sup>

งานวิจัยอีกชิ้นหนึ่งระบุว่าเพียงประมาณร้อยละ 40 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยถูกนำตัวส่งโรงพยาบาลโดยรถพยาบาล ประเด็นนี้เป็นปัญหาสำคัญในแง่ความครอบคลุมของการให้บริการ เหตุผลหลักประการหนึ่งที่มีอัตราการใช้รถพยาบาลต่ำตามที่ระบุในงานวิจัยนี้คือจำเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉินไม่ได้ อนึ่ง งานวิจัยนี้ศึกษาเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์<sup>28</sup>

<sup>26</sup> การเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (<http://ict-pher.moph.go.th/>)

<sup>27</sup> ศูนย์ความร่วมมือองค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ โรงพยาบาลขอนแก่น, 2561

<sup>28</sup> Riyapan Sattha, et al. Outcomes of Emergency Medical Service Usage in Severe Road Traffic Injury during Thai Holidays, 2561

ผลการสัมภาษณ์ชี้ว่ายังมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเทคโนโลยีสำหรับการพัฒนาระบบการแจ้งอุบัติเหตุแบบทันที ตลอดเวลาและระบบการส่งรพพยาบาลไปยังจุดเกิดเหตุ เพื่อที่จะขจัดช่องว่างของระบบในเรื่องการแยกส่วนของ ข้อมูลอันเป็นผลจากวิธีการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลในปัจจุบัน ส่วนอีกระดับหนึ่งเป็นปัญหามูลค่าการแพทย์ โดยย้ายไปทำงานในระบบเอกชน เมื่อรวมกับปัญหาการขาดแคลนโรงพยาบาลเฉพาะทาง อีกทั้งทีมปฏิบัติการมัก ไม่รู้ว่าโรงพยาบาลว่างหรือไม่ ส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงการรักษา<sup>29</sup>

แม้ว่าตำรวจจะได้รับการอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับเหตุฉุกเฉิน การช่วยชีวิตและการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย รวมถึงมีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น ตำรวจจราจรยังมีบทบาทเป็นเพียงผู้ให้การสนับสนุนในการดูแลรักษา ผู้ประสบอุบัติเหตุรถชน โดยมีหน้าที่หลักในการให้ความช่วยเหลือเพื่อเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บออกจากยานพาหนะ และควบคุมการจราจร การอบรมดังกล่าวนี้มีศักยภาพที่จะช่วยให้ตำรวจจราจรมีบทบาทมากขึ้นในการจัดการ การดูแลผู้ป่วยในภาวะฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ดังนั้น แนวทางการทำงานแบบสหวิชาชีพ โดยการมีส่วนร่วมของตำรวจจราจรในการดูแลผู้ป่วยก่อนถึงโรงพยาบาล อาจช่วยลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุ บนท้องถนนได้

ข้อเสนอแนะและสถานะ

การลดระยะเวลาการให้การดูแลฉุกเฉินมีประสิทธิผลอย่างยิ่งในการเพิ่มอัตราการรอดชีวิตและการบรรเทาอาการ บาดเจ็บสาหัส

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 12: ปานกลาง

แม้ว่าจะมีความพยายามดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้ ประเทศไทยอาจพิจารณายุทธศาสตร์ นโยบาย มาตรการ และแผนงานเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ดังนี้

- พิจารณาบรรจุเรื่องการดูแลผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุบนถนนไว้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ และจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนและสอดคล้องกับทิศทางของแผน
- ส่งเสริมระบบการเฝ้าระวังเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง วิเคราะห์และใช้ข้อมูลชุดนี้ ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ในระบบสารสนเทศของ สพฉ. เพื่อพัฒนา มาตรการและรณรงค์สร้างความตระหนักกับประชาชน
- ลงทุนในการปรับปรุงรพพยาบาลให้ติดตั้งเครื่องมือการแพทย์ฉุกเฉินที่ทันสมัยและมีเจ้าหน้าที่ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการดูแลผู้ป่วยในสถานการณ์ฉุกเฉินประจำการในรถ เนื่องจากผู้ป่วยมีความต้องการ การดูแลในระดับที่สูงกว่ารพพยาบาลทั่วไปให้บริการ
- ปรับปรุงระบบการแจ้งเตือนที่มีอยู่ เพื่อช่วยให้สามารถลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือการบาดเจ็บและปฏิบัติการฉุกเฉินโดยรพพยาบาลลงได้อีก 1 นาที
- ประสานงานความรับผิดชอบด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ หน่วยงานให้บริการฉุกเฉินและตำรวจ ซึ่งเป็นผู้ที่เข้าถึงสถานที่เกิดเหตุเป็นกลุ่มแรกหลังจากเกิด อุบัติเหตุ บุคลากรกลุ่มนี้มีบทบาทสำคัญในการดูแลผู้บาดเจ็บก่อนส่งตัวไปโรงพยาบาล และเป็น สมาชิกที่สำคัญของทีมตอบสนองในสถานที่เกิดเหตุ บุคลากรกลุ่มนี้ควรได้รับการฝึกอบรมในด้านการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการสาธิตเชิงปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงคุณภาพของการช่วยเหลือเมื่อถึง คราวจำเป็น



<sup>29</sup> การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช, 2562