



World Health
Organization
Thailand

สถานะประเทศไทยในกรอบ

12 เป้าหมายโลก

ด้านความปลอดภัยทางถนน

การทบทวนสถานะประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลกด้วยความสนใจ
ด้านปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนและกลไกการจัดบริการ

**การทบทวนสถานะประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลกด้วยความสนใจ
ด้านปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนและกลไกการจัดบริการ**



การทบทวนสถานะประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลก โดยความสนใจด้านปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความปลอดภัย ทางถนนและกลไกการจัดบริการ

ISBN: 978-974-680-450-9

© องค์การอนามัยโลก พ.ศ. 2563

สงวนลิขสิทธิ์เป็นบางส่วน ผลงานฉบับนี้เผยแพร่ภายใต้สัญญาอนุญาตครีเอทีฟคอมมอนส์ (Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 IGO licence (CC BY-NC-SA 3.0 IGO); <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>)

ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาอนุญาตดังกล่าว ท่านสามารถทำสำเนา แจกจ่าย และดัดแปลงผลงาน เพื่อวัตถุประสงค์ที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์โดยอ้างอิงผลงานฉบับนี้อย่างเหมาะสมด้วยรูปแบบการอ้างอิงตามที่ระบุด้านล่างนี้ ในการนำผลงานชิ้นนี้ไปใช้ประโยชน์ในลักษณะใดก็ตาม ห้ามระบุว่าการอนามัยโลกรับรององค์กร ผลิตภัณฑ์ หรือการบริการใดเป็นการเฉพาะ ไม่อนุญาตให้ใช้ตรา (Logo) ขององค์การอนามัยโลก หากท่านดัดแปลงผลงานชิ้นนี้ ท่านต้องใช้ใบอนุญาตผลงานของท่านแบบเดียวกัน หรือแบบที่เทียบเท่ากับหนังสืออนุญาตครีเอทีฟคอมมอนส์ หากท่านแปลผลงานชิ้นนี้ ท่านควรเพิ่มคำจำกัดสิทธิความรับผิดชอบโดยข้อความที่แนะนำให้ใช้ คือ “องค์การอนามัยโลกไม่ได้เป็นผู้แปล องค์การอนามัยโลกไม่รับผิดชอบเนื้อหาหรือความถูกต้องของการแปล เอกสารต้นฉบับภาษาอังกฤษเป็นฉบับที่มีผลผูกพันและถูกต้อง”

การใกล้เคียงข้อพิพาทซึ่งเกิดจากหนังสืออนุญาตดังกล่าวให้ดำเนินการตามกฎหมายที่ด้วยการใกล้เคียงขององค์การทรัพย์สินทางปัญญาโลก

รูปแบบการอ้างอิงที่แนะนำให้ใช้ การทบทวนสถานะประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลกโดยความสนใจด้านปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนและกลไกการจัดบริการ. กรุงเทพฯ: องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย; 2563. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

การจัดทำข้อมูลบรรณานุกรม ให้ดูที่ <http://apps.who.int/iris>.

การจำหน่าย สิทธิ และการอนุญาต ซื้อสิ่งพิมพ์ขององค์การอนามัยโลกได้ที่ <http://apps.who.int/bookorders> สามารถส่งคำขอใช้งานเชิงพาณิชย์และสอบถามเกี่ยวกับสิทธิและการขออนุญาตได้ทางเว็บไซต์ <http://www.who.int/about/licensing>

เอกสารนี้เป็นสิทธิของบุคคลที่สาม (Third-Party Materials) หากท่านประสงค์จะนำข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งปรากฏในผลงานฉบับนี้ เช่น ตาราง ภาพประกอบ หรือรูปภาพ ซึ่งเป็นของบุคคลที่สามไปใช้ซ้ำ ท่านต้องรับผิดชอบในการพิจารณาเองว่าต้องขออนุญาตในการใช้ซ้ำ หรือต้องขออนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์หรือไม่ ท่านต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงแต่เพียงผู้เดียวต่อการฟ้องร้องอันเกิดจากการละเมิดลิขสิทธิ์นั้น

คำจำกัดสิทธิความรับผิดชอบ การระบุข้อมูลและการนำเสนอสิ่งต่าง ๆ ในเอกสารฉบับนี้ไม่ถือเป็นการแสดงความเห็นใด ๆ ขององค์การอนามัยโลก อันเกี่ยวข้องกับสถานะทางกฎหมายของประเทศ ดินแดน เมืองหรือพื้นที่ใด ๆ หรือเขตอำนาจของประเทศใด ๆ หรือเกี่ยวข้องกับการกำหนดเขตแดนหรือพรมแดน เส้นโซปลาและเส้นขีดยาวที่ปรากฏบนแผนที่เป็นเพียงการแสดงเส้นพรมแดนโดยประมาณการเท่านั้น เส้นพรมแดนดังกล่าวอาจยังไม่เป็นที่เห็นชอบร่วมกันก็ได้

การระบุชื่อของผลิตภัณฑ์ของบริษัทแห่งใดแห่งหนึ่งหรือผู้ผลิตรายใดรายหนึ่งไม่ได้หมายความว่าองค์การอนามัยโลกรับรองหรือแนะนำว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวมีความเหนือกว่าผลิตภัณฑ์อื่นที่มีลักษณะเดียวกัน ซึ่งไม่ได้ระบุชื่อไว้ ทั้งนี้ จะใช้ตัวอักษรพิมพ์ใหญ่กับชื่อผลิตภัณฑ์ที่มีลิขสิทธิ์เพื่อแยกให้เห็นความแตกต่าง ยกเว้นกรณีเกิดข้อผิดพลาดหรือมีการดกหล่น

องค์การอนามัยโลกใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ในการตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ ในเอกสารฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม การเผยแพร่เอกสารฉบับนี้ไม่มีการรับรองประการใด ๆ ไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยนัย เป็นความรับผิดชอบของผู้อ่านในการตีความและการใช้ประโยชน์จากเอกสารนี้ องค์การอนามัยโลกไม่รับผิดชอบประการใด ๆ ต่อความเสียหายอันเกิดจากการนำเอกสารฉบับนี้ไปใช้

วางรูปแบบโดย ศูนย์สองสตูดิโอ จำกัด

รูปหน้าปก บนถนนในย่านเยาวราช กรุงเทพมหานคร

พิมพ์ในประเทศไทย

จัดพิมพ์โดยองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

88/20 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข อาคาร 3 ชั้น 4 กระทรวงสาธารณสุข

ถ. ดิวนนท์ ต. ตลาดขวัญ อ. เมือง จ. นนทบุรี 11000

โทรศัพท์ 02 547 0100 โทรสาร 02 591 8199 อีเมล setharegistry@who.int

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการทบทวนสถานะประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลกโดยความสนใจด้านปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนและกลไกการจัดบริการ กำกับดูแลโดยองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนส่วนใหญ่จากมูลนิธิบลูมเบิร์กเพื่อสาธารณประโยชน์ ภายใต้โครงการความปลอดภัยทางถนนโลกตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก

องค์การอนามัยโลกขอขอบคุณคณะนักวิจัยจากศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช ประเทศออสเตรเลีย ได้แก่ ศ. เจนนี่ ออกซ์เลย์ ดร. เดวิด โลแกน เจนนิเฟอร์ ริเวียร่า-กอนซาเลส ดร. คาลิน เมียร์ ศ. จูดีธ ชาร์ลตัน และคุณไสว ศรีไสย มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชียประเทศไทยสำหรับการประสานการให้สัมภาษณ์

ขอขอบคุณผู้แทนจากหน่วยงานภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนที่เข้าร่วมประชุมการปรึกษาหารือที่จัดโดยองค์การอนามัยโลกในเดือนพฤศจิกายน 2562 และได้ให้ความคิดเห็นที่มีคุณค่ายิ่งต่อรายงานฉบับนี้ ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานปลัดกระทรวง) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบัญชาการการศึกษา สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ) กระทรวงสาธารณสุข (กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวง) กระทรวงอุตสาหกรรม (สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม) สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ คณะกรรมการการคมนาคมสำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย มูลนิธิเมาไม่ขับ มูลนิธิไทยโรดส์ สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ศูนย์วิจัยเฉพาะทางวิศวกรรมการประเมินและความปลอดภัยยานยนต์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน (ดูรายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมในเอกสารภาคผนวก ก.)

และขอขอบคุณ นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น และ นพ. อนุชา เศรษฐเสถียร กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับคำแนะนำทางวิชาการ

ผู้ทบทวนและผู้มีส่วนสนับสนุนรายงานฉบับนี้ขององค์การอนามัยโลก ได้แก่ คุณรัตนภรณ์ อิงแสม นพ. ลีวี เวตราสโก ดร. นาน ทราน และ ดร. เมเลคซีซีเดค คาเยซี

ประสานการออกแบบและจัดพิมพ์ โดย คุณเบญจา แซ่เซี่ย

เรียบเรียงภาษาไทยโดย คุณรัตนภรณ์ อิงแสม และพิสูจน์อักษรโดย คุณเจริญพร เอี่ยมวงศ์ศรี

คำปรารภองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

เราทุกคนล้วนใช้ถนน ในฐานะผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร หรือผู้ใช้ทางเท้า การเดินทางช่วยเชื่อมโยงมนุษย์เข้ากับสังคมและเป็นส่วนสำคัญในชีวิตประจำวัน ทว่าในแต่ละวันมีเกือบ 60 คนในประเทศไทยที่การเดินทางออกจากบ้านในวันนี้คือการจากลาอย่างไม่มีวันกลับ พวกเขาส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่นและวัยทำงานที่กำลังอยู่ในช่วงสำคัญของชีวิต พวกเขาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่พบมากที่สุดบนท้องถนนของประเทศไทย และพวกเขาส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการชนกับยานพาหนะที่ใหญ่กว่า

มนุษย์พลาดพลังอยู่เสมอ หากความผิดพลาดของมนุษย์เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เราจำเป็นต้องพยายามทำให้ถนนและระบบการจราจรปลอดภัยที่สุด นั่นก็คือวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน คนเดินเท้า และผู้ที่มีข้อจำกัดทางกายภาพ เช่น คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ เป็นผู้ใช้ถนนที่มีเกราะกำบังน้อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ จึงมีความเปราะบางต่อการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตมากกว่า พวกเขาจำเป็นต้องได้รับการปกป้อง รวมถึงจำเป็นต้องมีเครื่องมือที่จะสามารถปกป้องตนเอง

ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์กว่า 21 ล้านคันบนถนนของประเทศไทย และยังคงมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ การศึกษาในต่างประเทศพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสเสียชีวิตสูงกว่าผู้ที่ขับรถยนต์ถึง 20 เท่าในแต่ละหนึ่งกิโลเมตรที่เดินทาง มนุษย์ยังต้องเดินทางอยู่ตลอด การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บในระหว่างการเดินทางเป็นสิ่งที่ทำได้และจำเป็นต้องทำ ทางออกที่ยั่งยืนของการเดินทางที่ปลอดภัยจำเป็นต้องอาศัยการทำงานและความรับผิดชอบร่วมกันอย่างต่อเนื่องของทุกภาคส่วน และการมุ่งสร้างระบบที่ปลอดภัยเพื่อลดความรุนแรงของการชนและการบาดเจ็บ เหนือสิ่งอื่นใดจำเป็นต้องมีเจตจำนงทางการเมืองและความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายเดียวกันของทุกภาคส่วน

ประเทศไทยได้แสดงให้เห็นทั่วโลกประจักษ์ในช่วงที่ผ่านมาว่าการดำเนินงานโดยใช้แนวทางที่รอบด้าน ซึ่งเป็นแนวทางที่จำเป็นต่อการปกป้องผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางเช่นเดียวกันนั้น สามารถควบคุมการระบาดของโรคโควิด-19 ได้เป็นผลสำเร็จจนถึงปัจจุบัน เราได้ประจักษ์ด้วยว่าการดำเนินมาตรการควบคุมโรคโควิด-19 ในเดือนเมษายน 2563 ช่วยรักษาชีวิตของผู้ใช้ถนนไว้ได้ถึงเกือบหนึ่งพันคนในเพียงเดือนเดียว ซึ่งเท่ากับลดการเสียชีวิตจากการชนบนถนนลงไปได้ครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับสถิติของเดือนเดียวกันในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เราได้เรียนรู้ว่ามาตรการลดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนและมาตรการลดการเข้าถึงสุราสามารถลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการชนบนถนนได้อย่างมีนัยสำคัญ หากดำเนินมาตรการอื่น ๆ ที่พิสูจน์แล้วว่าได้ผลจะยิ่งทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงมากยิ่งขึ้น

ประเทศไทยมีความก้าวหน้าที่น่ายักย่องในการพัฒนาหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าและการสาธารณสุขมูลฐาน และได้แสดงความเป็นผู้นำระดับโลกในการป้องกันและควบคุมโรคไม่ติดต่อ แต่การแก้ไขปัญหการบาดเจ็บและเสียชีวิตบนถนนในประเทศไทยยังจำเป็นต้องได้รับการเอาใจใส่อย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อโศกนาฏกรรมเช่นนี้เป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้อย่างกว้างขวาง

การจัดพิมพ์รายงานฉบับนี้จึงมีความสำคัญและทันต่อสถานการณ์ รายงานฉบับนี้เป็นการทบทวนความก้าวหน้าของประเทศไทยต่อ 12 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยความสมัครใจ ซึ่งเป็นเป้าหมายที่พัฒนาและเห็นชอบร่วมกันโดยรัฐสมาชิกแห่งสหประชาชาติ และได้รับการรับรองในที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติในปี 2561 เป้าหมายเหล่านี้กำหนดกรอบให้ประเทศต่าง ๆ นำไปใช้ติดตามความคืบหน้าในการบรรลุเป้าหมายระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนน รายงานฉบับนี้ช่วยชี้แนวทางสำหรับการขับเคลื่อนในประเทศไทยในอนาคต เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินงานที่จำเป็นต่อการปกป้องชีวิตของกลุ่มเปราะบางที่ใช้ถนนอยู่ทุกวัน ในนามขององค์การอนามัยโลก ผมขอขอบคุณคณะนักวิจัยและทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการทบทวนในครั้งนี้ องค์การอนามัยโลกจะยังคงสนับสนุนประเทศไทยเพื่อบรรลุเป้าหมายในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนลงครึ่งหนึ่งตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป

นพ. เตเดรียล เอดเรส

ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

คำปรารภแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับ องค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน

คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรปีละกว่า 20,000 ราย บาดเจ็บและพิการถาวรจำนวนมาก สูญเสียทางเศรษฐกิจในช่วงปี 2554-2556 เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (TDRI 2560) ซึ่งหากไม่ได้รับการบริหารจัดการแก้ไขอย่างเป็นระบบ จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างร้ายแรงในอนาคต

แม้ว่าประเทศไทยจะมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีการดำเนินการตาม 5 เสาหลักได้แก่ 1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ 2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ 4) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 5) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และออกกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เพื่อเป็นกลไกในการบริหารจัดการ แต่การดำเนินการเพื่อลดการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 ยังไม่บรรลุเป้าหมายเช่นเดียวกับประเทศในกลุ่มรายได้ปานกลางและกลุ่มรายได้ต่ำประเทศอื่น ๆ

องค์การสหประชาชาติตระหนักถึงความสำคัญและความท้าทายในการดำเนินการของประเทศสมาชิก จึงมอบหมายให้องค์การอนามัยโลกอำนวยความสะดวกในกระบวนการหารือของรัฐสมาชิกในระหว่างปี 2559 – 2560 ในการจัดทำ 12 เป้าหมายการดำเนินการระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนนโดยสมัครใจเพื่อระดมการดำเนินการที่สำคัญให้ชัดเจนมากขึ้น โดยประเทศไทยได้รับเกียรติให้เป็นประธานในที่ประชุมกระบวนการหารือดังกล่าว เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2561 สมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้รับรอง 12 เป้าหมายการดำเนินการระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนนโดยสมัครใจ และสนับสนุนให้รัฐสมาชิกเป็นผู้นำในการดำเนินกิจกรรมและแผนงานเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว

ในปี 2562 สืบเนื่องจากคำขอของแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยได้สนับสนุนงบประมาณ ผู้เชี่ยวชาญ และได้ประสานงานกับศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช ให้มีการทบทวนความก้าวหน้าในการดำเนินการตาม 12 เป้าหมายโลกนี้ของประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้เห็นโอกาสในการพัฒนาและปิดช่องว่างในการดำเนินการของประเทศไทย

แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนนขอขอบคุณนักวิจัยและผู้เกี่ยวข้องทุกท่านที่ได้อุทิศสละเวลาและกำลังกาย-ใจ โดยคาดหวังว่าประเทศไทยจะได้ใช้ประโยชน์จากรายงานฉบับนี้ เพื่อเป้าหมายหลักคือการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับประเทศไทยโดยการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2573 ตามที่ได้ประกาศไว้ในปฏิญญาสตอกโฮล์มในที่ประชุมรัฐมนตรีระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 3 ณ กรุงสตอกโฮล์ม เมื่อวันที่ 19 – 20 กุมภาพันธ์ 2563



นพ. วิวัฒน์ ศิตมโนชญ์

ผู้จัดการแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน

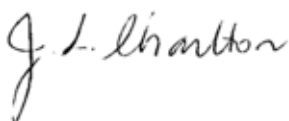
คำปรารภศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช

การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในขณะใช้ระบบการคมนาคมและการเดินทางเป็นปัญหาด้านสาธารณสุขอันดับต้น ๆ ของโลกในปัจจุบัน ยิ่งไปกว่านั้น ข้อมูลเชิงประจักษ์ยังชี้ให้เห็นถึงความไม่เท่าเทียมกันของปัญหาในระดับโลกดังกล่าว โดยมีความรุนแรงมากที่สุดในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง และในกลุ่มประชากรที่เปราะบางที่สุด

ปี 2020 เป็นปีแห่งการสิ้นสุดทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2011-2020 และเป็นปีแห่งการสร้างความพยายามในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนขึ้นอีกครั้ง เป็นจุดเริ่มต้นสำหรับนวัตกรรมเชิงกลยุทธ์และความมุ่งมั่นในการดำเนินงานเพื่อปกป้องชีวิตของผู้คนทั่วโลกภายหลังปี ค.ศ. 2020 (ปฏิญญาสตอกโฮล์ม 2020) การยอมรับว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นความท้าทายด้านสาธารณสุขนั้นเป็นที่ประจักษ์อย่างเด่นชัดในฐานะเป็นหนึ่งในเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการจัดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการชนบนถนนเป็นกุญแจสำคัญของวาระการพัฒนาระดับโลก เป็นสิ่งจำเป็นต่อเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านอื่น ๆ อีกทั้งเป็นสิ่งจำเป็นต่อสุขภาวะ สภาพภูมิอากาศ ความเท่าเทียม และความมั่นคง ดังนั้น ประเด็นความปลอดภัยทางถนนจึงควรเป็นที่รับทราบมากขึ้น ควรมีการลงทุนที่สำคัญ มีความมุ่งมั่นตั้งใจของผู้บริหารระดับสูงสุด และมีการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนโดยมุ่งสร้างสภาพแวดล้อมที่ยั่งยืน น่ายุติ และปลอดภัย

รัฐบาลไทยควรได้รับคำชื่นชมต่อการสร้างความพยายามครั้งใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับ 12 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยความสมัครใจมาใช้ในความร่วมมือกับคณะกรรมการภูมิภาคขององค์การสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เป็นที่ประจักษ์ว่าขณะนี้ประเทศไทยกำลังอยู่บนเส้นทางของการดำเนินงานโดยใช้แนวทางเชิงระบบเพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการชนบนถนน โดยการสร้างภาวะผู้นำและการบริหารจัดการที่เข้มแข็ง การพัฒนากลยุทธ์และแผนงานต่าง ๆ และการสร้างภาคีเครือข่ายระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีส่วนสนับสนุนที่สำคัญ อีกทั้งเป็นเรื่องดีที่ประเทศไทยให้ความสำคัญต่อแนวทางที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลเชิงประจักษ์ การตั้งเป้าหมายและการติดตามและประเมินความก้าวหน้าก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้างและเป็นสิ่งที่ไม่สามารถประเมินค่าได้อย่างเกินไปได้เลย

ในฐานะศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาชทำหน้าที่สนับสนุน ท้าทาย และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพลเมือง ภาครัฐ และภาคอุตสาหกรรม เพื่อจัดการบาดเจ็บจากทุกสาเหตุ เป้าหมายของเราเรียบง่ายแต่ลึกซึ้ง ได้แก่ การพัฒนาทางออกที่ปลอดภัยและยืดหยุ่นต่อปัญหาในระดับประเทศและระดับโลก เรารู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้ร่วมมือกับองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยในการทบทวนสถานะของประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายการดำเนินงานระดับโลก การทบทวนนี้ถูกออกแบบมาเพื่อศึกษาช่องว่างและโอกาส ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและขีดความสามารถทั้งในระยะสั้นและระยะยาวของประเทศไทย เราเชื่อว่าประเทศไทยมีความมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะเป็นผู้นำในการเสริมสร้างความร่วมมือเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสในปีข้างหน้าได้อย่างมีนัยสำคัญ เราหวังว่าข้อค้นพบจากการทบทวนนี้จะช่วยหนุนเสริมความพยายามที่จะช่วยปกป้องชีวิตของผู้คน ตลอดจนลดผลกระทบระยะยาวต่อบุคคล ชุมชนและสังคมซึ่งเกิดจากการชนบนถนนในทศวรรษข้างหน้าได้



ศ. จูดีธ ชาร์ลตัน

ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาวิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช

ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ เมลเบิร์น ออสเตรเลีย

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	8
1. บทนำ	15
2. วิธีการศึกษา	19
2.1 ระยะที่ 1: การทบทวนเอกสาร	20
2.2 ระยะที่ 2: การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	20
2.3 การสังเคราะห์ผลการศึกษา	21
2.4 การนำเสนอผลและรับฟังความคิดเห็นจาก หน่วยงานภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	21
2.5 ข้อจำกัดในการศึกษา	21
3. ผลการศึกษา	23
3.1 การทบทวนเอกสาร	24
3.2 การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก	28
3.3 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	28
3.4 สถานะเปรียบเทียบกับตัวชี้วัด	35
4. การอภิปรายผล	77
4.1 ความสำเร็จ	78
4.2 ปัญหา/อุปสรรค	79
4.3 ข้อเสนอแนะ	81
5. บทสรุป	85
6. บรรณานุกรม	88
ภาคผนวก ก. รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมการปรึกษาหารือวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562	90
ภาคผนวก ข. รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 (ประเทศไทย)	93
ภาคผนวก ค. แนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์	94
ภาคผนวก ง. เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน	95

บทสรุปผู้บริหาร

บทนำ

ในช่วง 3-4 ทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัยทางถนนในระดับนานาชาติมีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศในเครือสหภาพยุโรป อเมริกาเหนือ และออสเตรเลีย ความสำเร็จที่เกิดขึ้นในหลาย ๆ ด้านเป็นผลมาจากภาวะผู้นำทางการเมืองที่เข้มแข็ง การประสานความร่วมมือและสร้างความเป็นภาคีหุ้นส่วนอย่างดียิ่งระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ การมีกรอบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน การกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายและกลยุทธ์ และการพัฒนาและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยมีข้อมูลเชิงประจักษ์สนับสนุนและเป็นไปตามหลักวิทยาศาสตร์

องค์การสหประชาชาติตระหนักถึงความสำคัญของการตั้งเป้าหมายต่าง ๆ ในระดับการดำเนินงานและการติดตามความก้าวหน้าเพื่อมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals - SDGs) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ชุดเป้าหมายโลกโดยความสมัครใจด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับการดำเนินงานจำนวน 12 เป้าหมายจึงได้ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นฐานคิดให้ประเทศต่าง ๆ นำไปใช้ในการพัฒนาและกำหนดเป้าหมายโดยความสมัครใจในระดับการดำเนินงานในประเทศของตนเอง และในการติดตามความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายเหล่านั้นทั้งในระดับโลกและระดับประเทศ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนและประเมินสถานะการดำเนินงานของประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและตัวชี้วัดต่าง ๆ ระดับโลกและระดับประเทศ โดยคำนึงถึงมิติทางกฎหมายและสถาบัน และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายและการกำหนดมาตรการต่าง ๆ

การศึกษานี้ใช้กรอบแนวคิด GOSPA และแบ่งเป็น 4 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 เป็นการทบทวนเอกสารที่มีการเผยแพร่ทั่วไปและเอกสารที่มีได้เผยแพร่หรือเผยแพร่ในวงจำกัด ระยะที่ 2 เป็นการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ระยะที่ 3 เป็นการสังเคราะห์ผลการวิจัย และระยะที่ 4 เป็นการนำเสนอผลและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย คณะผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนระดับนานาชาติได้นำข้อค้นพบที่ได้จากระยะที่ 1 และระยะที่ 2 มาพัฒนาเป็นชุดคำแนะนำในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งได้นำเสนอและหารือกับภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะที่ 4

ตารางต่อไปนี้นำเสนอภาพรวมด้านบทบาทความรับผิดชอบ สถานะ และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับแต่ละเป้าหมาย ซึ่งชี้ให้เห็นแนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จในบางเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม สถานะความก้าวหน้าของบางเป้าหมายยังอยู่ในระดับต่ำกว่าที่ควร สถานะในตารางนี้เป็นการประเมินเชิงคุณภาพ โดยอาศัยการหารือกับองค์กรผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ การทบทวนรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องของประเทศ และความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ การกำหนดระดับสถานะตั้งแต่ “ต่ำ” ไปจนถึง “สูง” พิจารณาจากการประมาณการที่เป็นเอกฉันท์ของระดับความสำเร็จในปัจจุบันเมื่อเทียบกับเป้าหมาย

ข้อค้นพบ

สถานะ	ข้อสังเกต
เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา	
ต่ำ-ปานกลาง	<p>แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2561-2564 ยึดหลักวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System) และหลักการมุ่งสู่การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเป็นศูนย์ (Towards Zero) แผนแม่บท ฯ กำหนดยุทธศาสตร์หลัก 4 ด้าน เป้าหมายและตัวชี้วัดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยมีกรอบเวลากำหนด และระบุแนวทางในการดำเนินงาน การติดตามตรวจสอบและการประเมินผล โดยตั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 18 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2564</p> <p>การจัดทำแผนแม่บทแสดงให้เห็นว่าการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรบนถนนได้รับความสำคัญในระดับสูง อย่างไรก็ตาม การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การขาดการบูรณาการและความชัดเจนของแผนปฏิบัติการและเป้าหมายต่าง ๆ ทำให้แนวโน้มในการบรรลุเป้าหมายนี้ภายในปี 2563 อยู่ในระดับต่ำ-ปานกลาง</p>
เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า	
สูง	<p>ปัจจุบันประเทศไทยมีสถานะลงนามหรือให้สัตยาบัน 3 ใน 6 ของตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติ ณ เดือนเมษายน 2563 ประเทศไทยอยู่ระหว่างการดำเนินการเปลี่ยนสถานะจากการลงนามเป็นการให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ในขณะที่ยวกันหลายหน่วยงานและองค์กรกำลังดำเนินการเพื่อเข้ามาตรากฎระดับนานาชาติด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ซึ่งคาดว่าจะสามารถนำมาปฏิบัติได้ภายในปี 2573</p>
เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า	
ต่ำ-ปานกลาง	<p>มีหลักฐานว่ามีการนำมาตรฐานทางเทคนิค กระบวนการ และการฝึกอบรมที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาใช้กับถนนในประเทศไทย ได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) มาตรฐาน American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) และ มาตรฐาน American Society for Testing and Materials (ASTM) และยังมีการพัฒนาแนวทางการฝึกอบรมสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนด้วย</p> <p>มีหลายหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบการสร้างถนนสายใหม่ในประเทศไทย และดูเหมือนจะยังขาดการประสานงานระหว่างกัน ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อความพยายามในการบรรลุเป้าหมายนี้</p> <p>นอกจากนั้น ดูเหมือนว่าจะยังขาดความชัดเจนเกี่ยวกับตัวชี้วัดที่สำคัญสำหรับเป้าหมายนี้ และจำเป็นต้องริเริ่มการจัดทำตัวชี้วัดที่สามารถคำนวณระยะทางและสัดส่วนของถนนสายใหม่เพื่อให้สามารถตอบโจทย์เป้าหมายนี้ได้</p>

สถานะ

ข้อคิดเห็น

เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

ต่ำ-ปานกลาง

แนวทางการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยของถนนทางหลวงและถนนทางหลวงชนบทที่มีแนวโน้มที่ดี มีการตั้งเป้าหมายลดการเสียชีวิตบนถนนของทางหลวงและทางหลวงชนบท ทั้งกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้พัฒนากลยุทธ์เชิงป้องกันและเชิงแก้ไขเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ อาทิ การนำหลักการของแนวปฏิบัติที่ดีมาใช้ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน การเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากร การนำเทคนิคการประเมินความปลอดภัยของถนนของ International Road Assessment Programme (iRAP) มาใช้ การเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนถนน และการปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย (blackspot treatment)

อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าจะยังขาดแนวทางการดำเนินการอย่างเป็นระบบที่มีความชัดเจน และขาดการประเมินประสิทธิภาพของแผนงาน เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ แผนงานจำเป็นต้องมีการพัฒนาเป้าหมายเฉพาะ แผนการดำเนินงานและแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนและวัดผลได้ และจัดทำระบบติดตามในระดับกระบวนการ

นอกจากนั้น ควรริเริ่มและพัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถคำนวณสัดส่วนการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว เพื่อให้สามารถตอบโจทย์เป้าหมายนี้ได้

เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลกหรือข้อกำหนดระดับชาติอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า

ปานกลาง

มีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีการวางแผนเพื่อมุ่งสู่การบรรลุการรับรองมาตรฐานยานพาหนะตามข้อบังคับทางเทคนิคของสหประชาชาติ อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้มีระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) สำหรับรถจักรยานยนต์ยังเป็นประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ

การรับรองมาตรฐานยานพาหนะจำเป็นต้องได้รับการหนุนเสริมจากการดำเนินมาตรการอื่น ๆ โดยมุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือของผู้ผลิตและผู้นำเข้ายานพาหนะ ควบคู่ไปกับการใช้กลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎระเบียบที่เข้มงวด การมีฐานข้อมูลรวมในระดับประเทศ และการมีระบบติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง

เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ซับซ้อนซึ่งเกิดการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วสูง

ปานกลาง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนระบุว่าการใช้ความเร็วเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงหลัก แต่ขาดแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนในการลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการใช้ความเร็ว

อย่างไรก็ตาม พบว่ามีการดำเนินแผนงานต่าง ๆ เพื่อจำกัดการใช้ความเร็ว อาทิ การใช้อุปกรณ์ตรวจจับความเร็วด้วยเลเซอร์แบบเคลื่อนที่ การใช้กล้องตรวจจับความเร็วแบบติดตั้งประจำที่ การใช้ระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Police Ticket Management) และระบบตัดคะแนนความประพฤติ (demerit point systems) สำหรับการกระทำความผิดกรณีใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

อุปสรรคบางประการต่อการที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วมีการใช้ดุลยพินิจในการผ่อนปรนยืดหยุ่นอยู่ในระดับสูง การกำหนดความเร็วสูงสุดยังไม่เหมาะสมในหลายพื้นที่ในเขตเมือง และการพึ่งพากิจกรรมการให้ความรู้และการรณรงค์กับประชาชนมากกว่าการใช้กลยุทธ์เพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเป็นการป้องปรามการกระทำความผิด

สถานะ: จ้องคิดเห็น	
เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100	
ปานกลาง	ประเทศไทยมีกฎหมายบังคับสวมหมวกนิรภัย ประกอบกับการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้แก่ประชาชนและมีความพยายามในการบังคับใช้กฎหมาย อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญคือการบังคับใช้กฎหมายยังด้อยประสิทธิภาพ และประชาชนโดยทั่วไปยังไม่คำนึงถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ส่งผลให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้โดยสารซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100	
การใช้เข็มขัดนิรภัย: ปานกลาง	ประเทศไทยมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถและผู้โดยสารทุกคนต้องคาดเข็มขัดนิรภัย อย่างไรก็ตาม การใช้เข็มขัดนิรภัยในประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ โดยอยู่ที่ร้อยละ 54 สำหรับคนขับและผู้โดยสารเบาะหน้า และมีแนวโน้มที่ต่ำกว่ามากสำหรับผู้โดยสารเบาะหลัง ปัจจุบันยังไม่มียกกฎหมายบังคับใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก อัตราการใช้อุปกรณ์นี้จึงมีแนวโน้มต่ำมาก
การใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก: ต่ำ	ไม่พบแผนงานหรือโครงการริเริ่มที่ชัดเจนที่มุ่งเน้นการใช้เข็มขัดนิรภัย และไม่ปรากฏว่ามีการให้ความสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายในด้านนี้ ส่งผลให้อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้โดยสารเบาะหลัง สำหรับระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่ามีปัญหาในลักษณะเดียวกัน นอกจากนั้น ประชาชนยังขาดความตระหนักถึงประโยชน์ของระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก อีกทั้งยังไม่มีมาตรการกำหนดใช้มาตรฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับยานพาหนะและระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก
เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ครั้งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง	
ปานกลาง	การดื่มแล้วขับถือเป็นประเด็นปัญหาที่ได้รับความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก และได้มีการริเริ่มมาตรการและแผนงานต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และระบบตัดคะแนนความประพฤติ อีกทั้งมีกฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดสำหรับผู้ขับขี่ที่อายุน้อย และผู้ประกอบการขายเครื่องดื่มโดยสาธารณะรวมถึงรถยนต์สาธารณะและรถจักรยานยนต์สาธารณะ แม้ว่าจะมีมาตรการเหล่านี้แต่การบังคับใช้ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรเนื่องจากขาดข้อมูลที่มีคุณภาพ ทรัพยากรที่จำเป็น และการฝึกอบรมบุคลากรอย่างเพียงพอ เช่นเดียวกันกับพฤติกรรมอื่น ๆ ของผู้ขับขี่ พบว่าประชาชนยังไม่ให้ความสำคัญต่อการลดการดื่มแล้วขับ

สถานะ	ข้อคิดเห็น
เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่	
ปานกลาง-สูง	ประเทศไทยมีกฎหมายห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับขี่ แต่ไม่ได้ห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่แบบที่ไม่ต้องถือโทรศัพท์ (hands-free) สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รวมข้อหาการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ และมีการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้แก่ประชาชน อย่างไรก็ตาม พบว่าเป้าหมายนี้ไม่ใช่ประเด็นสำคัญลำดับต้น ๆ ของหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย
เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้	
ปานกลาง	<p>กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศมีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2556 กำหนดให้ต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง (Global Positioning System - GPS) ในรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายเพื่อติดตามตรวจสอบพฤติกรรมการของพนักงานขับรถ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ความเร็วและความเหนื่อยล้า) และต่อมาได้ขยายข้อบังคับให้ครอบคลุมยานพาหนะหนัก รถบัสโดยสารสาธารณะ รถตู้เช่าเหมารถรับส่งผู้โดยสารระยะไกล (วิ่งระหว่างเมือง) และรถแท็กซี่ (เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2560) ณ เดือนมีนาคม พ.ศ. 2562 มีรายงานว่ามีรถติดตั้งอุปกรณ์ในรถบรรทุกไปแล้วประมาณร้อยละ 50 และรถบัสโดยสารประมาณร้อยละ 20</p> <p>อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีความชัดเจนว่าโครงการริเริ่มดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักของผู้ขับขี่</p>
เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก	
ปานกลาง	<p>แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนไม่มียุทธศาสตร์เฉพาะสำหรับการดูแลหลังเกิดเหตุ อย่างไรก็ตาม มีการกำหนดเป้าหมายที่เกี่ยวข้องในแผนระดับชาติแผนอื่น ได้แก่ แผนหลักการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ พ.ศ. 2562-2564 ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายระยะเวลาในการปฏิบัติการฉุกเฉินตั้งแต่รับแจ้งจนชุดปฏิบัติการถึงจุดเกิดเหตุไว้ที่ 8 นาที</p> <p>แนวโน้มของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้รับการบริการการแพทย์ฉุกเฉินจากชุดปฏิบัติการที่เกิดเหตุภายใน 8 นาทีมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 54 ในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 51 ในปี 2562</p> <p>ในขณะเดียวกัน บางข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการใช้บริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ และผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ถูกนำส่งโรงพยาบาลด้วยวิธีอื่นที่ไม่ใช่รถพยาบาล อาทิ ข้อมูลการเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เก็บในโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุขในช่วงวันหยุดสงกรานต์ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ชี้ให้เห็นว่าน้อยกว่าร้อยละ 50 ของผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนถูกนำส่งไปยังโรงพยาบาลโดยระบบการแพทย์ฉุกเฉิน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขนี้มีแนวโน้มสูงขึ้นในแต่ละปี</p>

การอภิปรายและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาพบว่ามีปัจจัยสำคัญหลายประการที่ส่งผลต่อสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยความสำเร็จบางประการที่พบคือ การที่หน่วยงานภาครัฐส่วนใหญ่รับรู้เกี่ยวกับ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และมีความเข้าใจเกี่ยวกับเป้าหมายที่หน่วยงานตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบ นอกจากนี้หน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐและองค์กรภาคประชาสังคมได้มีการดำเนินงานตามเป้าหมาย มีกลยุทธ์และจัดทำแผนงานต่าง ๆ และหลายหน่วยงานมีแผนการดำเนินงานในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ

และแผนกิจกรรมในอนาคต ซึ่งหลาย ๆ อย่างเป็นแนวปฏิบัติที่ดี อย่างไรก็ตาม ยังมีช่องว่างและความท้าทายที่สำคัญในระบบที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน โดยแบ่งออกเป็น 6 หมวดหมู่ ดังนี้

- ขาดการให้ความสำคัญจากผู้กำหนดนโยบายระดับสูงสุดต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนนว่าเป็นประเด็นที่สำคัญและเร่งด่วน
- ขาดการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพในระดับสูงสุด
- ขาดความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพระหว่างผู้มีส่วนได้เสียหลักด้านความปลอดภัยทางถนน
- ขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานที่จำเป็นเพื่อบรรลุเป้าหมาย
- ขาดทักษะและขีดความสามารถ
- ขาดการประสานสอดคล้องระหว่างแผนงานสร้างความตระหนักต่อสาธารณชนและแผนงานปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชน

ช่องว่างและความท้าทายดังกล่าวมาซึ่งการกำหนดข้อเสนอแนะสำหรับอนาคต ดังนี้

- การสร้างภาวะผู้นำที่เข้มแข็งและการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจากผู้กำหนดนโยบายระดับสูง
- การก่อตั้งองค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- การมุ่งเน้นการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างเข้มแข็งยิ่งขึ้น
- การพัฒนาตัวชี้วัดระยะกลางเพื่อช่วยให้บรรลุเป้าหมายต่าง ๆ
- การจัดทำกรอบการเสริมสร้างขีดความสามารถที่มีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ รายละเอียดข้อเสนอแนะสำหรับแต่ละเป้าหมายมีปรากฏอยู่ในเนื้อหาของรายงานฉบับนี้

unสรุป

ถึงเวลาแล้วที่ประเทศไทยควรสร้างการเปลี่ยนแปลงในระดับฐานรากเพื่อลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือที่เข้มแข็งระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ หากขาดภาวะผู้นำที่ชัดเจน การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และการแจกแจงความรับผิดชอบ (responsibility) และภาระรับผิดชอบ (accountability) จะทำให้การเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนไปสู่ผลลัพธ์ที่ดีขึ้นจะยังคงอยู่ไกลเกินเอื้อม

นอกจากนั้น แผนการดำเนินงานระดับชาติเพื่อมุ่งบรรลุเป้าหมายโลกด้วยความสมัครใจทั้ง 12 เป้าหมายนั้น ควรคำนึงถึงบริบทเฉพาะของประเทศไทย เพื่อให้หน่วยงานของภาครัฐสามารถแสดงบทบาทรับผิดชอบต่อ การขับเคลื่อนการดำเนินงาน และมีการประเมินความคืบหน้าในการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง

สิ่งสำคัญก่อนอื่นใด คือ การเสริมสร้างความมุ่งมั่นของผู้บริหารระดับสูงต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนน ข้อเสนอแนะหลักของรายงานฉบับนี้คือการริเริ่มกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำไปสู่การจัดตั้งและเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรนำ โดยองค์กรนำควรมีบทบาทหน้าที่ชัดเจน มีงบประมาณ และมีแผนปฏิบัติการสำหรับกิจกรรมเฉพาะด้านต่าง ๆ ตลอดจนการกำกับติดตาม ทั้งนี้ องค์กรนำควรทำหน้าที่ประสานให้เกิดการทำงานร่วมกันและความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



ปัจจุบันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นทางสาธารณสุขที่สำคัญอันดับต้น ๆ ของโลก แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจำนวนกว่า 1.3 ล้านคน และมีผู้บาดเจ็บสาหัสอีกกว่า 50 ล้านคน (WHO, 2018) ทั้งนี้ การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเหล่านี้มีสัดส่วนสูงในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง

ความปลอดภัยทางถนนในระดับนานาชาติมีแนวโน้มดีขึ้นเรื่อย ๆ ในหลายประเทศในช่วง 30-40 ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะประเทศแถบยุโรปและอเมริกาเหนือ และประเทศออสเตรเลีย ความสำเร็จเหล่านี้ในหลายกรณีเกิดขึ้นจากการแสดงภาวะผู้นำทางการเมืองที่เข้มแข็ง การประสานความร่วมมือและการมีเป้าหมายร่วมกันระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและภาครัฐ การมีกรอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน การมีวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ และการพัฒนาและดำเนินนโยบายและแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่มีความน่าเชื่อถือและอธิบายได้ตามหลักวิทยาศาสตร์



บทนำ

ปัจจุบันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นทางสาธารณสุขที่สำคัญอันดับต้น ๆ ของโลก แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจำนวนกว่า 1.3 ล้านคน และมีผู้บาดเจ็บสาหัสอีกกว่า 50 ล้านคน (WHO, 2018) ทั้งนี้ การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเหล่านี้มีสัดส่วนสูงในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง

ความปลอดภัยทางถนนในระดับนานาชาติมีแนวโน้มดีขึ้นเรื่อย ๆ ในหลายประเทศในช่วง 30-40 ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะประเทศแถบยุโรปและอเมริกาเหนือ และประเทศออสเตรเลีย ความสำเร็จเหล่านี้ในหลายกรณีเกิดขึ้นจากการแสดงภาวะผู้นำทางการเมืองที่เข้มแข็ง การประสานความร่วมมือและการมีเป้าหมายร่วมกันระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและภาครัฐ การมีกรอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน การมีวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ และการพัฒนาและดำเนินนโยบายและแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่มีความน่าเชื่อถือและอธิบายได้ตามหลักวิทยาศาสตร์

มีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่าการตั้งเป้าหมายและการรายงานความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ช่วยให้สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนดีขึ้นได้ การกำหนดเป้าหมายและการรายงานความก้าวหน้ากระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านจุดเน้นและขนาดของกิจกรรมต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมาย และเพื่อให้มีตัวชี้วัดที่ชัดเจนและบรรลุได้จริงเป็นเครื่องมือในการติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงาน

สหประชาชาติตระหนักถึงความสำคัญของการกำหนดเป้าหมายในระดับการดำเนินงาน (performance targets) และการติดตามความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals - SDGs) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ในปี 2559-2560 กลุ่มหน่วยงานความร่วมมือต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วยองค์การอนามัยโลก หน่วยงานอื่น ๆ ของสหประชาชาติ และคณะกรรมการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ ได้อำนวยความสะดวกในการจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมที่ยั่งยืนและโปร่งใส เพื่อสนับสนุนประเทศสมาชิกที่มีความสนใจในการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานระดับโลกด้วยความสมัครใจด้านปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนและกลไกการจัดบริการ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จึงได้มีการพัฒนาและเห็นชอบ 12 เป้าหมายโลกด้วยความสมัครใจ เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ นำไปใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเป้าหมายโดยสมัครใจในประเทศของตนเอง และในการติดตามตรวจสอบความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายทั้งระดับโลกและระดับประเทศต่อไป

การทบทวนในครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสถานะปัจจุบัน ปัจจัยสนับสนุน และอุปสรรคในการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายเหล่านี้ อันจะนำไปสู่สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนที่ดีขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการทบทวน

1. ทบทวนและประเมินสถานะการดำเนินงานของประเทศไทยเปรียบเทียบกับเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกและตัวชี้วัดระดับโลกและระดับประเทศ โดยพิจารณาถึงประเด็นด้านกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการตัดสินใจเชิงนโยบายและมาตรการต่าง ๆ
2. นำเสนอร่างผลการศึกษาในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 14
3. จัดทำรายงานที่รวบรวมความเห็นจากองค์กรอนามัยโลกและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
4. จัดทำงานนำเสนอสาระสำคัญจากรายงานฉบับสมบูรณ์ เพื่อสรุปที่มา วิธีการศึกษา และข้อค้นพบ





การทบทวนแบ่งเป็น 4 ระยะ ได้แก่ 1) ทบทวนเอกสารที่มีการเผยแพร่ทั่วไปและเอกสารที่มีได้เผยแพร่หรือเผยแพร่ในวงจำกัด 2) สัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ 3) สังเคราะห์ผลการวิจัย และ 4) นำเสนอผลและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย การสังเคราะห์ผลการวิจัยใช้กรอบแนวคิด GOSPA ในการกำหนดโครงสร้างของโครงการและในการทบทวนและประเมินสถานะการดำเนินงานของประเทศไทย กรอบแนวคิดนี้มีลักษณะเป็นพีระมิดที่แสดงรายละเอียดเพิ่มขึ้นในแต่ละระดับ ซึ่งใช้สำหรับการวางกรอบยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยสรุปได้ดังนี้

- Goals หรือ เป้าประสงค์ (ระดับ 1) คือ ระดับบนสุดของพีระมิดเป็นเป้าหมายใหญ่ของยุทธศาสตร์
- Objectives หรือ วัตถุประสงค์ (ระดับ 2) คือ เป้าหมายเฉพาะที่สามารถวัดได้ ใช้ประเมินเป้าประสงค์
- Strategies หรือ กลยุทธ์ (ระดับ 3) คือ เป้าหมายด้านต่าง ๆ ที่ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นเพื่อที่จะบรรลุเป้าประสงค์ โดยมีวัตถุประสงค์ของประเทศในเป้าหมายแต่ละด้านที่เอื้ออำนวยให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ระดับโลก
- Programs หรือ แผนงาน (ระดับ 4) และ Actions หรือ การดำเนินงาน (ระดับ 5) คือ ประเภทของกิจกรรมที่ดำเนินการในแต่ละเป้าหมาย และความพยายามที่ทุ่มเทเพื่อบรรลุเป้าหมายแต่ละด้าน

2.1 ระยะที่ 1: การทบทวนเอกสาร

ระยะนี้ประกอบด้วย การทบทวน เปรียบเทียบ และสังเคราะห์เอกสารที่มีการเผยแพร่ทั่วไปและเอกสารที่มีได้เผยแพร่หรือเผยแพร่ในวงจำกัด (โดยมีมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแห่งประเทศไทย ซึ่ง เป็นองค์กรภาคีในประเทศไทยให้การสนับสนุนในการระบุเอกสารที่มีการเผยแพร่ในวงจำกัด) ที่มีข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานตามเป้าหมายและตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนนและประเด็นหลักที่องค์การอนามัยโลกเสนอให้พิจารณา ระยะนี้มีเป้าหมายหลักเพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับประสิทธิภาพของกรอบแนวคิดด้านความปลอดภัยทางถนนในการตั้งเป้าเพื่อบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในบริบทที่ปลอดภัย (Safe System) ประเด็นหลักที่พิจารณาในระยะนี้มีดังนี้

- วิธีการที่ใช้ในการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน
- ความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามเป้าหมาย และผลลัพธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในเชิงปริมาณ หนึ่ง โครงการนี้มีได้ครอบคลุมการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนโดยละเอียด หากแต่ประสงค์ที่จะทำความเข้าใจข้อมูลที่มีอยู่ว่ามีประสิทธิภาพในการวัดผลลัพธ์ในเชิงปริมาณอย่างไร และชี้ให้เห็นช่องว่างด้านข้อมูลที่เป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมาย
- ศึกษาความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนและความสัมพันธ์ในกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านความปลอดภัยทางถนนในภาครัฐ ภาคประชาสังคม และหน่วยงานด้านอุตสาหกรรมและด้านการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย
- ประเมินศักยภาพด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน
- ศึกษางบประมาณในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันและที่วางแผนไว้

สำหรับเอกสารที่มีการเผยแพร่ทั่วไป ใช้การสืบค้นเอกสารอย่างเป็นระบบโดยพิจารณาเอกสารทางวิชาการที่มีการเผยแพร่ทั่วไปในเชิงวิพากษ์และมีเป้าหมายชัดเจน มีการใช้ search engine เพื่อสืบค้นข้อมูลโดยป้อนคำและกลุ่มคำหลักเข้าไปในระบบ เพื่อค้นหาบทความในวารสารวิชาการและรายงานที่มีการเผยแพร่ทั่วไป ฐานข้อมูล และ search engine หลักที่ผู้วิจัยใช้ประกอบด้วย Transport databases – TRID, TRIS และ ITRD, Proquest, Transport, Psychology – PsycholInfo, Ovid MEDLINE, Web of Science และ The Cochrane Library

สำหรับเอกสารที่มีได้เผยแพร่หรือเผยแพร่ในวงจำกัด ทีมนักวิจัยได้ติดต่อเครือข่ายต่าง ๆ ในระดับนานาชาติ หน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐในประเทศไทย และองค์กรภาคประชาสังคม เพื่อค้นหาแหล่งเอกสารที่มีได้เผยแพร่ในวงกว้าง องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยได้ให้เอกสารต่าง ๆ ที่สำคัญเพื่อให้ทีมนักวิจัยใช้ทบทวนด้วย นอกจากนี้ ยังใช้วิธีการค้นหาข้อมูลใน Google Scholar เพื่อสืบค้นเอกสารที่มีได้มีการเผยแพร่เกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน และแนวปฏิบัติ และค้นหาในเว็บไซต์ในประเทศและต่างประเทศเพื่อสืบค้นข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2.2 ระยะที่ 2: การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ระยะที่ 2 ของโครงการเป็นขั้นตอนการปรึกษาหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อซักถามรายละเอียดอย่างถี่ถ้วน แม้ว่า การสืบค้นข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ในระยะที่ 1 จะเผยข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน และการดำเนินนโยบาย มาตรการ และกิจกรรมต่าง ๆ ในประเทศไทย การเสริมข้อค้นพบเหล่านี้ในกระบวนการ ทบทวนสถานะของประเทศไทยด้วยการสนทนากับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ระยะนี้ เป็นการดำเนินการเพื่อ 1) รวบรวมข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมเพื่อเข้าใจสภาพการปฏิบัติงาน (ปัญหา/ อุปสรรคและ ปัจจัยสนับสนุน) และ 2) รวบรวมข้อมูลเฉพาะเกี่ยวกับความสัมพันธ์อันซับซ้อนระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการ ดำเนินนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนและการติดตามผล

คณะนักวิจัยได้จัดทำรายชื่อของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยโดยการหารือกับองค์การอนามัยโลก และจากคำแนะนำของคณะที่ปรึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช หลังจากนั้น ทีมนักวิจัยตัดสินใจว่าควรใช้วิธีสัมภาษณ์บุคคลแทนการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม เพื่อให้เอื้อให้สามารถหารือได้อย่างเปิดเผยและตรงไปตรงมา

แม้ว่าโครงสร้างโดยรวมของการสัมภาษณ์อิงกรอบแนวคิด GOSPA (Newstead & Diamantopoulou, 2010) การสัมภาษณ์มีจุดมุ่งหมายเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์โดยรวมด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยทั้งในปัจจุบันและในอนาคต คณะนักวิจัยจากศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช และมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุแห่งเอเชีย ทำการสัมภาษณ์เป็นภาษาอังกฤษ และมีการแปลเป็นภาษาไทยสำหรับผู้ให้สัมภาษณ์ที่สะดวกที่จะสนทนาเป็นภาษาไทย ระหว่างการสัมภาษณ์มีการจดบันทึกคำสัมภาษณ์ และคำสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ถูกอัดเสียงไว้สำหรับตรวจสอบความถูกต้องภายหลัง

ภายหลังการสัมภาษณ์แต่ละครั้ง คณะนักวิจัยประชุมกันเพื่อบันทึกผลการหารือไว้ในโครงสร้างการสัมภาษณ์ เพื่อเปรียบเทียบกับคำสัมภาษณ์อื่น ๆ และเพื่อให้มั่นใจว่าการศึกษาเป็นไปตามหัวเรื่องที่กำหนดไว้ จากนั้น นักวิจัยคนที่ 3 ได้ฟังบันทึกคำสัมภาษณ์และเพิ่มข้อสังเกตที่ได้จากการฟัง ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีสาระสำคัญตกหล่น

2.3 การสังเคราะห์ผลการศึกษา

ภายหลังเสร็จสิ้นการทบทวนเอกสาร การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระยะสุดท้ายของโครงการมีจุดมุ่งหมายประการแรกเพื่อประมวลและสรุปข้อค้นพบจากการศึกษาที่รวบรวมได้จากสองระยะแรก ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับสถานะในปัจจุบันและความท้าทายในการบรรลุ 12 เป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกและตัวชี้วัดระดับประเทศ ประการที่ 2 ทีมนักวิจัยจัดตั้งคณะผู้เชี่ยวชาญขึ้นมาเพื่อประเมินข้อค้นพบโดยพิจารณาความท้าทายในการบรรลุเป้าหมายแบบสมัครใจในแต่ละเป้าหมาย และเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติที่ดี (best practice) ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ในระยะนี้ มีการหยิบยกข้อเสนอแนะและเสนอแนวทางต่าง ๆ เพื่อให้องค์การสหประชาชาติ หน่วยงานภาครัฐ และองค์กรภาคประชาสังคม พิจารณาดำเนินการในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

2.4 การนำเสนอผลและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยได้จัดการประชุมหารือเพื่อนำเสนอผลและรับฟังความคิดเห็นต่อรายงานฉบับนี้ ในวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ณ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนหลายภาคส่วนเข้าร่วมตั้งรายละเอียดในภาคผนวก ก. คณะนักวิจัยได้พิจารณาความเห็นและข้อมูลเพิ่มเติมที่ได้จากการประชุมในครั้งนั้น และผนวกส่วนที่สำคัญไว้ในรายงานฉบับนี้

2.5 ข้อจำกัดในการศึกษา

ข้อจำกัดบางอย่างในการเก็บและรวบรวมข้อมูลเป็นประเด็นสำคัญที่พึงชี้แจง ดังนี้

- มีเอกสารที่เป็นทางการอยู่จำกัด และส่วนใหญ่เป็นภาษาไทย
- อาจมีความแตกต่างระหว่างบริบทในเขตเมืองและนอกเมือง และความแตกต่างของแต่ละหน่วยงาน
- ข้อมูลอาจมีความคลาดเคลื่อน



ผลการศึกษา

3

ในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาการวิจัยเรื่องการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้เปลี่ยนจากแนวทางที่เน้นผู้ใช้รถใช้ถนนมาเป็นแนวทางเชิงระบบโดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่เชื่อถือได้ วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นเป็นแนวทางที่ยอมรับว่าร่างกายมนุษย์มีขีดจำกัดในการต้านทานแรงกระแทก และตระหนักว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ การก่อสร้าง การบริหารจัดการและการใช้ระบบการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ออกแบบ (WHO, 2004)

3.1 การทบทวนเอกสาร

3.1.1 ภาพรวม

ในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาการวิจัยเรื่องการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้เปลี่ยนจากแนวทางที่เน้นผู้ใช้รถใช้ถนนมาเป็นแนวทางเชิงระบบโดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่เชื่อถือได้ วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นเป็นแนวทางที่ยอมรับว่าร่างกายมนุษย์มีขีดจำกัดในการต้านทานแรงกระแทก และตระหนักว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ การก่อสร้าง การบริหารจัดการและการใช้ระบบการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ออกแบบ (WHO, 2004) ด้วยความมุ่งหมายที่จะลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากการจราจรทางบก และสนับสนุนประเทศต่าง ๆ ในการกำหนดเป้าหมายระดับชาติ องค์การอนามัยโลกในความร่วมมือกับองค์การสหประชาชาติและหน่วยงานอื่น ๆ ได้ทำหน้าที่ประสานและอำนวยความสะดวกในการพัฒนาเป้าหมายระดับโลกโดยความสนใจสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งสิ้น 12 เป้าหมาย และตัวชี้วัดของแต่ละเป้าหมาย (ตัวชี้วัดความก้าวหน้า และตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์) ตัวชี้วัดเหล่านี้ใช้ติดตามความคืบหน้าของแต่ละประเทศในการปรับปรุงการป้องกันและการตอบสนองต่อปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในด้านต่าง ๆ และยังเป็นการสร้างจุดอ้างอิงระดับโลกอีกด้วย (WHO, 2017)

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยใช้วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัยอย่างรอบด้าน และการที่จะบรรลุ 12 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศใด ๆ จำเป็นต้องมีภาวะผู้นำที่เข้มแข็งและมีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ เมื่อเห็นชอบกับเป้าหมายระดับโลกเหล่านี้แล้ว หน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐควรบูรณาการเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการวางแผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงานเพื่อให้สามารถดำเนินการไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ ทั้งนี้ ควรพิจารณาใน การนำไปปฏิบัติ และที่สำคัญที่สุดคือสร้างสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมความเข้าใจที่ดีและยอมรับความสำคัญของการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (Johnston, 2010) กระบวนการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นมีลักษณะที่เป็นสหวิชาชีพ จึงจำเป็นต้องมีองค์กรนำที่สามารถประสานงานกับหน่วยงานหลายภาคส่วน และสามารถแสดงความรับผิดชอบต่อผลการดำเนินงาน ซึ่งมีได้หมายถึงหน่วยงานที่ทำหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานเท่านั้น แต่รวมถึงผู้บริหารระดับสูงที่มีอำนาจในการตัดสินใจด้วย (Muhirad, 2009)

หนึ่งในปัจจัยสำคัญในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ความมุ่งมั่นอย่างต่อเนื่องของผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ และการมีผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน (Varhelyi, 2016) ในอดีตพบว่าการมีหน่วยงานอิสระที่ตั้งขึ้นมาเป็นการเฉพาะ โดยมีความรู้ทางวิชาการ มีงบประมาณ และมีอิสระในการทำหน้าที่เป็นองค์กรแกนนำในการดำเนินแผนงานความปลอดภัยทางถนน ช่วยเอื้อให้เกิดการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ที่ทำทนาย (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564)

3.1.2 สถานการณ์ปัจจุบันในประเทศไทย

ณ ปี 2559 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนราว 22,000 คนต่อปี คิดเป็นอัตราตาย 32.7 ต่อแสนประชากร ทำให้ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่ด้อยที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน และอยู่ในกลุ่มประเทศที่ด้อยที่สุดในโลก (WHO, 2018) การเสียชีวิตบนถนนส่วนใหญ่เกิดกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์สองล้อ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 74 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดต่อปี ยิ่งไปกว่านั้น ตัวเลขเหล่านี้ค่อนข้างคงที่ในช่วงสิบปีที่ที่ผ่านมา และไม่น่าที่จะบรรลุเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือเพียง 18 ต่อประชากร 100,000 คนภายในปี 2564 ตามที่ได้ประกาศไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 โปรดดูเอกสารสรุปข้อมูลประเทศไทยโดยองค์การอนามัยโลกในภาคผนวก ข.

เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและเพื่อประสานความพยายามของหน่วยงานทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ตลอดจนสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และสมาคมต่าง ๆ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ได้กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก

30 ต่อแสนประชากร เหลือ 18 ต่อแสนประชากรภายในปี 2564 แผนแม่บทเสนอยุทธศาสตร์หลัก 4 ด้าน เพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ได้แก่

1. การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
2. การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
3. ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0
4. ประชากร¹ เพื่อถนนปลอดภัย

ยุทธศาสตร์แต่ละด้านถูกจำแนกเป็นเป้าหมายและตัวชี้วัดต่าง ๆ เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดเชิงยุทธศาสตร์ส่วนใหญ่ที่กำหนดขึ้นสำหรับการติดตามความคืบหน้ามีลักษณะเป็นเกณฑ์กว้าง ๆ และไม่เฉพาะเจาะจง และยังขาดความเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดที่วัดได้จริง จึงอาจทำให้มีความลำบากในการติดตามความก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืนเนื่องจากขาดเป้าหมายที่ชัดเจนและวัดได้ แนวทางการติดตามและประเมินผลในแผนแม่บทระบุ 6 ขั้นตอนที่แสดงถึงวิธีการกำกับติดตามความคืบหน้าสู่การบรรลุเป้าหมาย ได้แก่

1. พัฒนาระบบการเก็บตัวชี้วัดในระดับต่าง ๆ
2. ประสานการติดตามประเมินผลและตรวจสอบผลงาน
3. สนับสนุนให้หน่วยงานมีการติดตาม ประเมินผลแผนงาน/โครงการของแต่ละหน่วยงาน และให้มีการรายงานความก้าวหน้าให้กับผู้บริหารหน่วยงานได้รับทราบอย่างสม่ำเสมอ
4. พัฒนาองค์ความรู้ และเสริมสร้างความเข้าใจเรื่องการติดตาม ประเมินผล และการกำหนดตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับหน่วยงาน
5. พัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจและการดำเนินการตามยุทธศาสตร์
6. เสริมสร้างศักยภาพของผู้ตรวจของแต่ละหน่วยงาน

อย่างไรก็ตาม ขอบเขตและลำดับการนำเสนอปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการติดตามประเมินผลถูกระบุไว้ในช่วงท้ายของกระบวนการ เช่น การเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากร การนำวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) มาใช้ในการกำหนดแนวทางการติดตามและประเมินผลจะช่วยให้การนิยามกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและกิจกรรมที่สามารถติดตามความก้าวหน้าในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนได้อย่างยั่งยืน

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ได้กล่าวถึงการจัดให้มีหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนว่าเป็นองค์ประกอบแห่งความสำเร็จที่สำคัญของประเทศต่าง ๆ ที่เป็นผู้นำในด้านความปลอดภัยทางถนนในอดีต โดยปัจจัยความสำเร็จของหน่วยงานดังกล่าวประกอบด้วยการเป็นหน่วยงานที่เข้มแข็งและเป็นอิสระ (รวมถึงอิสระทางการเงิน) มุ่งเน้นงานวิชาการ และทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับนโยบายของประเทศอย่างต่อเนื่อง สำหรับระยะยาว ประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 โดยแผนระบุให้มีความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แผนฉบับนี้ตั้งค่าเป้าหมายลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 5 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี 2580 และกำหนดค่าเป้าหมายระยะสั้นทุก ๆ 5 ปี อย่างไรก็ตาม แผนไม่ได้ให้รายละเอียดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย อีกทั้งค่าเป้าหมายที่กำหนดดูเหมือนจะไม่ประสานสอดคล้องกับเป้าหมายที่ระบุไว้ในแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564

¹ แนวทางประชารัฐเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่มุ่งพัฒนาบทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยทางถนนในการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย.

3.1.3 กฎหมายและภาคีเครือข่ายในปัจจุบัน

รายงานการประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทยที่เผยแพร่โดยองค์การอนามัยโลก (2559) ชี้ว่าประเทศไทยจำเป็นต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งในการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน และสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อแก้ไขสถานการณ์ให้ดีขึ้น การศึกษาชิ้นนี้แนะนำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และนำเอามาตรฐานต่าง ๆ ในระดับสากลมาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจำกัดความเร็ว ระบบรัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก และระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดที่กฎหมายกำหนด ในเวลาต่อมาหลังจากที่มีการเผยแพร่รายงานฉบับนี้ ประเทศไทยได้เสนอปรับปรุงแก้ไขข้อกำหนดบางส่วนในกฎหมาย เช่น ในปี 2560 มีการปรับลดค่าความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentration) สำหรับเยาวชนและผู้ขับขี่มือใหม่ลงเหลือร้อยละ 0.02 (โดยคำสั่งของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ) และครึ่งหนึ่งของจำนวนจังหวัดทั้งหมดในประเทศไทย 76 จังหวัดมีการกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมืองไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (WHO, 2018)

อย่างไรก็ตาม การขาดกฎหมายเบาะนิรภัยสำหรับเด็กทำให้ประเทศไทยยังคงตามหลังอยู่เมื่อเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติที่ดีที่ใช้กันทั่วโลก (WHO, 2018) ยิ่งไปกว่านั้น ช่องว่างทางกฎหมายในปัจจุบัน การขาดการประสานความร่วมมือระหว่างองค์กรภาคีจากหลายภาคส่วน และการขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ยังคงเป็นจุดอ่อนของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (WHO, 2016) กฎหมายส่วนใหญ่ที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบันเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และแม้ว่าจะมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายหลายครั้ง (WHO, 2016) มาตรฐานบางอย่างยังคงไม่เทียบเท่าแนวปฏิบัติที่ดีในระดับนานาชาติ ประเทศ เอกสารอย่างเป็นทางการและเอกสารฉบับแก้ไขที่กำหนดแนวทางปฏิบัติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน (WHO, 2016) ประกอบด้วย

- พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

หน่วยงานระดับประเทศหลายหน่วยงานมีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยบางหน่วยงานมีหน้าที่ให้แนวทาง ในขณะที่บางหน่วยงานมีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน หน่วยงานหลักในภาครัฐที่มีบทบาทรับผิดชอบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย (WHO, 2016)

- กระทรวงมหาดไทย
 - กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม
 - กรมทางหลวงชนบท
 - กรมทางหลวง
 - กรมการขนส่งทางบก
 - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- กระทรวงสาธารณสุข
 - กรมควบคุมโรค
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

นอกจากหน่วยงานหลัก ๆ เหล่านี้แล้ว ยังมีองค์กรภาคประชาสังคม บริษัทเอกชน มูลนิธิ และสถาบันวิจัยอีกหลายแห่งที่มีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย มูลนิธิไทยโรดส์ สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (ATRANS) ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก (CSIP) สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (ภาคเอกชน) การประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอาศัยโครงสร้างที่จัดตั้งโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 (WHO, 2016) ตามระเบียบดังกล่าว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยมี “ศูนย์ถนน” ทำหน้าที่ประสานการทำงานของแต่ละระดับ และเป็นไปตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2554)

- ระดับนโยบาย: คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ (หรือ “คณะกรรมการ นปถ.”) กำหนดนโยบาย เห็นชอบแผนและยุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทุกฉบับ และตั้งเป้าหมายระยะยาวและระยะกลาง นายกรัฐมนตรีทำหน้าที่เป็นประธานและรัฐมนตรีจาก 5 กระทรวงทำหน้าที่เป็นรองประธาน
- ระดับการบริหารจัดการ: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในสังกัดกระทรวงมหาดไทย (หรือ คณะกรรมการ ศปถ.) รับผิดชอบการบริหารจัดการองค์กร จัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และบริหารจัดการและติดตามประเมินผลทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ ซึ่งมีกรรมการจากหน่วยงานหลากหลายของภาครัฐและองค์กรภาคประชาสังคม
- ระดับปฏิบัติการ: ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนรับผิดชอบในการดำเนินมาตรการและการบังคับใช้กฎหมายในระดับอำเภอ

มีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ชี้ให้เห็นว่าโครงสร้างดังกล่าวมีปัญหาสำคัญบางอย่าง อาทิ วรเดช จันทรร (2005 อ้างอิงใน WHO, 2016) ระบุว่าระบบการบริหารจัดการมีปัญหาเชิงโครงสร้าง 4 ประการ

- การประชุมขาดความต่อเนื่อง
- หน่วยงานหลักมีบทบาทในคณะกรรมการทุกชุด
- นายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการหลายชุด
- องค์กรที่มีตำแหน่งในคณะกรรมการกลับไม่มีหน้าที่หรือบทบาทจริง ๆ

ปัญหาเชิงโครงสร้างทั้ง 4 ประการมีความเชื่อมโยงกัน อาทิ การแต่งตั้งนักการเมืองระดับสูง (รวมถึงรัฐมนตรีและนายกรัฐมนตรี) ทำให้การกำหนดตารางเวลาการประชุมทั้งการประชุมทั่วไปและการประชุมเฉพาะกิจเป็นไปได้ยาก และมีแนวโน้มให้การตัดสินใจเชิงนโยบายขาดความต่อเนื่อง ความปลอดภัยทางถนนไม่ได้ถูกมองว่าเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งส่งผลให้ความเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนถูกลดทอนลง

นอกจากนี้ มีความไม่สอดคล้องกันระหว่างความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ อาทิ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการศปถ. มีหน้าที่ในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ แต่ไม่มีอำนาจหรืออิสระในการจัดสรรทรัพยากร

3.1.4 สรุป

การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยมีกฎหมายซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนใหญ่ (ยกเว้นกฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก) อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการบริหารจัดการที่มีอยู่ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบที่ไม่ชัดเจน และการขาดอำนาจในการตัดสินใจ เป็นอุปสรรคในการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิผล

3.2 การหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก

นักวิจัยได้ทำการสัมภาษณ์บุคลากรจากหน่วยงานราชการ องค์กรภาคประชาสังคม และสถาบันวิจัย โดยการสัมภาษณ์เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562 และดำเนินไปตลอดสัปดาห์ หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์ประกอบด้วย²

- สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- สถาบันเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย (TDRI)
- มูลนิธิเมาไม่ขับ
- ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
- สำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
- กองบัญชาการตำรวจสันติบาล และ กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น
- สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (ATRANS)
- กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

3.3 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

นักวิจัยใช้คำถามปลายปิดและปลายเปิดเพื่อสอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายย่อย เป้าหมายใหญ่ ยุทธศาสตร์และแผนงาน และปัญหา/อุปสรรค นอกจากนี้ ยังได้ชักถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับแผนงานในอนาคตด้วย แนวคำถามที่ใช้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์ปรากฏอยู่ในภาคผนวก ค. การสัมภาษณ์ทั้งหมดเป็นการสัมภาษณ์ต่อหน้า ซึ่งมีการบันทึกเสียงของผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคนเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจทาน มีการรวบรวมคำตอบและวิเคราะห์คำตอบตามประเด็นหลัก เพื่อประมวลคำตอบของผู้ให้สัมภาษณ์ตามเกณฑ์ GOSPA คำตอบที่ได้จำแนกตามประเด็นหลักมีดังนี้

3.3.1 เป้าหมายและจุดมุ่งหมาย

จากการสอบถามผู้ให้สัมภาษณ์ทุกรายว่ารับผิดชอบเป้าหมายโดยความสนใจในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป้าหมายใดบ้าง พบว่าหน่วยงานราชการส่วนใหญ่รู้จักเป้าหมายเหล่านี้และรับทราบความรับผิดชอบของหน่วยงานตนเอง ในทางตรงกันข้าม แม้ว่ากลุ่มองค์กรภาคประชาสังคม (เป็นส่วนใหญ่) จะรู้จักเป้าหมายเหล่านี้ แต่มีบทบาทรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายเหล่านี้ไม่มากนัก

² กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไม่สะดวกให้สัมภาษณ์

กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวงรับผิดชอบเป้าหมายที่ 3 และ 4 และกรมการขนส่งทางบกรับผิดชอบเป้าหมายที่ 2 และ 5 ถึง 11 ทั้งนี้ สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวงชี้แจงว่า สำนักฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาทางหลวงจังหวัด (ยกเว้นกรุงเทพมหานคร) โดยกรมทางหลวงได้กำหนดเป้าหมายอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงไว้ในแผนยุทธศาสตร์ กรมทางหลวงปี 2560-2564 อย่างไรก็ตาม ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเป้าหมายเหล่านี้อาจยังไม่ตรงกันทั่วทั้งหน่วยงาน โดยบางกลุ่มยังมีความตระหนักและความเข้าใจอยู่น้อย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับผิดชอบเป้าหมายที่ 6 ถึง 10 นอกจากความรับผิดชอบเหล่านี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจระบุว่า มีเป้าหมายภายในหน่วยงานดังนี้

- ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงจาก 20,000 รายเป็น 16,000 รายต่อปี ภายในระยะเวลา 3 ปี
- ลดจำนวนผู้เสียชีวิตเหลือ 10,000 ราย ภายในปี 2573
- สร้างมาตรการและกระบวนการในการบังคับโทษคดีจราจรให้มีประสิทธิภาพและเสมอภาค (ผ่านกระบวนการศาลจราจรซึ่งกำลังอยู่ในช่วงพัฒนากฎหมายโดยสำนักงานศาลยุติธรรม)

3.3.2 กลยุทธ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบคำถามเกี่ยวกับกลยุทธ์ ดังนี้

กรมทางหลวงชนบท

- ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์จากเดิมที่มีลักษณะตั้งรับที่มุ่งแก้ไขจุดที่มีปัญหาบนถนนมาสู่การผนวกมาตรการเชิงป้องกัน ปัจจุบันหน่วยงานให้ความสำคัญกับการระบุจุดเสี่ยงในโครงข่ายถนนและการจัดการกับจุดเสี่ยง

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- ศึกษามาตรการที่ได้ผลดีเพื่อนำไปใช้ในการกำหนดกรอบกฎหมายในประเทศไทยและใช้เป็นแนวทางในการเสริมสร้างความเข้มแข็งการบังคับใช้กฎหมาย
- ลดจำนวนใบสั่ง และลดจำนวนผู้เสียชีวิต (ไม่ใช่เน้นการเก็บค่าปรับ)
- เริ่มใช้ระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจร (Police Ticket Management – PTM)
- เริ่มใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติ (demerit point system) ร่วมกับระบบ PTM
- ปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายควบคุมอัตราความเร็ว
- แก้ไขปัญหาข้อขัดแย้งทางทะเลหลังบริเวณคอขวดที่มีแอลกอฮอล์
- เพิ่มการใช้หมวกนิรภัย
- เผยแพร่ความรู้และสื่อสารให้สาธารณชนรับทราบและเข้าใจบทบาทของการบังคับใช้กฎหมายในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

กรมทางหลวง สำนักอำนวยการความปลอดภัย

- 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)

กรมการขนส่งทางบก

- ความรับผิดชอบและเป้าหมายหลักมีดังนี้
 - สภาพยานพาหนะ การออกใบรับรองและกฎระเบียบ การออกแบบและอนุมัติก่อนการผลิตและการนำเข้ายานพาหนะ โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ
 - การจดทะเบียนยานพาหนะ
 - การขนส่งสาธารณะทางบก (รวมถึงรถโดยสารและยานพาหนะเชิงพาณิชย์) โดยมีเป้าหมายลดการใช้ความเร็วของผู้ขับรถบรรทุกเชิงพาณิชย์
 - ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยมีเป้าหมายปรับปรุงขั้นตอนการอบรมและออกใบอนุญาตขับขี่
 - ส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุก
 - พัฒนาและส่งเสริมโครงข่ายการขนส่งทางบก
 - มีเป้าหมายในภาพรวมเพื่อลดการเสียชีวิตและส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

3.3.3 ความสำเร็จ: แผนงานและการดำเนินงาน

ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับแผนงานและการดำเนินงานในปัจจุบันดังต่อไปนี้

กรมทางหลวงชนบท

- มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการระบุถนนที่มีสภาพไม่ดีและระบุมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้ความสำคัญกับจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ (blackspots) และจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามเกณฑ์ของ iRAP (น้อยกว่า 3 ดาว)
- มีแผนการพัฒนาความสามารถของบุคลากร ได้แก่ การอบรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- มีการเพิ่มการใช้ปืนเลเซอร์และกล้องที่ติดตั้งเพื่อตรวจจับความเร็ว
- กำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมืองตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศของสากล
- เริ่มมีกฎหมายที่กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์กับผู้ใช้รถที่ต่ำกว่า 21 ปีและผู้ขับขี่มือใหม่
- เริ่มมีกฎหมายอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนกฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ดังนี้
 - ห้ามผู้โดยสารดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสาร
 - ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่รถจอดอยู่
 - ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี
- มีการตั้งด่านตรวจ (checkpoint) เพื่อตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจ
- ร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุขในการเก็บตัวอย่างเลือดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพื่อตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในโรงพยาบาล
- ริเริ่มโครงการเผยแพร่ความรู้ในโรงเรียนร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ

กรมทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย

- โครงการปรับปรุงหน้าโรงเรียน (School Zone Warning)
- โครงการปรับปรุงการแบ่งช่องจราจรด้วยการทำฉนวนแบ่งช่องจราจร และการนำเทคโนโลยี ITS เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการจราจร
- นำเทคนิคการตรวจสอบความปลอดภัยสากลหรือ iRAP มาใช้ในโครงข่ายกรมทางหลวง ซึ่งในระยะแรกได้ดำเนินการไปแล้วไม่น้อยกว่า 3,000 กิโลเมตร

กรมการขนส่งทางบก

- รับรองมาตรฐานยานพาหนะที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของสหประชาชาติ
- ติดตั้งเครื่องมือในรถบรรทุกวัตถุอันตราย รถบรรทุกเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ (อุปกรณ์ GPS เพื่อติดตาม) และรถโดยสาร โดยเมื่อเร็ว ๆ นี้มีการติดตั้งอุปกรณ์ในรถแท็กซี่เพื่อควบคุมความเร็ว โดยกรมฯ มีภารกิจในการติดตามตรวจสอบด้วย (โดยร่วมกับบริษัทต่าง ๆ)
- มีระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ในรูปแบบพื้นฐาน และยังไม่มีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในช่วงเร็ว ๆ นี้ ระบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีการอบรมผู้ขับขี่มือใหม่หรือผู้ขับขี่ใบอนุญาตชั่วคราวอยู่น้อย
- ริเริ่มกระบวนการเก็บค่าปรับค่าชำระสำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรผ่านระบบจดทะเบียนยานพาหนะ (เมื่อต่อทะเบียนยานพาหนะประจำปี)

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

- มีระบบคัดแยกและบริหารผู้ป่วยฉุกเฉิน 4 ระดับในแผนกฉุกเฉินและบนรถพยาบาล และใช้ระบบหมายเลขเดียวสำหรับการโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน

3.3.4 ปัญหา/อุปสรรค

ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับอุปสรรคในการบรรลุเป้าหมายและยุทธศาสตร์ และการดำเนินงานของหน่วยงาน หัวข้อนี้เป็นการสรุปปัญหา/อุปสรรครายประเด็น ดังนี้

ข้อมูล

- การเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลยังอยู่ในเกณฑ์ไม่ดี
- ขาดการให้ความสำคัญกับข้อมูล โดยเฉพาะในระดับจังหวัด
- ระบบบันทึกข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจรยังไม่ดีพอ
- มีกลยุทธ์และโครงการจำนวนมากที่ไม่ได้ใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ ซึ่งมักเกิดจากการไม่ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินงานที่มีข้อมูลเชิงวิชาการรองรับ
- มีแนวโน้มว่าอาจไม่สามารถวัดความสำเร็จของเป้าหมายบางเป้าหมายได้ เนื่องจากเป้าหมายโลกโดยความสนใจสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติมีลักษณะเป็นเป้าหมายระดับสูง จึงอาจมีความยากลำบากที่จะวัดเป็นตัวเลขได้จากระบบข้อมูลต่าง ๆ ที่มีอยู่

กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย

- ขาดกรอบกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ระบบอุปกรณ์วัดความเร็วสำหรับเด็ก (เป้าหมายที่ 8)
- การบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ได้รับความสนใจมากพอ

ทรัพยากร

- ขาดการสนับสนุนและการยอมรับจากผู้บริหารระดับสูง (เช่น การริเริ่มระบบใหม่ ๆ และขาดความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการต่าง ๆ ของวิธีแห่งวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย)
- แม้ว่ากรมทางหลวงจะดำเนินการแก้ไขปัญหามุ่งเน้นการลดอัตราการสูญเสียทางถนนอย่างต่อเนื่อง แต่กิจกรรมที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการเป็นเพียงหลักทางวิศวกรรม (engineering) ซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของ 3Es ทำให้ไม่มีความสามารถเพียงพอโดยลำพังที่จะลดอัตราการสูญเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบบที่มีอยู่เดิมค่อนข้างล้าสมัย เช่น ระบบการใช้เหตุอันควร (warrants-based) ในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และมุ่งเน้นคุณภาพของถนนเป็นหลัก โดยมีได้มุ่งเน้นสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยในภาพรวม
- มีการจัดสรรงบประมาณที่แข่งขันกันระหว่างงบประมาณในการปรับปรุงความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่เดิมกับงบประมาณในโครงการก่อสร้างถนนสายใหม่

- ขาดงบประมาณสนับสนุน โดยดูเหมือนว่าการจัดสรรงบประมาณยังไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์เท่าที่ควร
- มีการติดตามและประเมินผลแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญเพื่อนำไปกำหนดประเด็นสำคัญเร่งด่วนในอนาคตอยู่ค่อนข้างน้อย

ทักษะและความสามารถ

- ขาดผู้ตรวจสอบความปลอดภัยถนนที่มีทักษะเพียงพอและขาดการควบคุมคุณภาพของผู้ตรวจสอบ
- ขาดทักษะและความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ยังมีความเข้าใจเรื่องการระบุจุดเสี่ยงอยู่น้อย และมาตรการแก้ไขที่เสนอยังไม่สอดคล้องกับปัญหาจุดเสี่ยง

ประเด็นด้านการเมืองและการบริหาร

- ขาดความสนใจของภาคการเมืองที่มุ่งแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน อีกทั้ง การเปลี่ยนรัฐบาลและผู้นำทางการเมืองในประเทศไทยส่งผลให้การดำเนินนโยบายขาดความต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังมีความยากลำบากในการปรับเปลี่ยนทัศนคติของฝ่ายบริหารที่จะตัดสินใจเชิงนโยบายในประเด็นที่ส่งผลกระทบต่อสาธารณชนและไม่เป็นที่นิยมของคนส่วนใหญ่
- มีลักษณะต่างคนต่างทำงาน ขาดความเป็นภาคีหุ้นส่วนและการสื่อสารและประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐและองค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- ขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ
- จากการสัมภาษณ์ พบว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังมีปัญหาหลายด้าน อาทิ
 - การกำกับดูแล โครงสร้าง และหน้าที่ที่ยังควรพัฒนาและปรับปรุงได้มากยิ่งขึ้น
 - คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีการจัดประชุมเพียงปีละ 2 ครั้ง โดยมุ่งเน้นเฉพาะช่วงวันหยุดเทศกาล 2 ช่วง โดยขาดแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง
 - ตัวแทนที่มาร่วมประชุมไม่ใช่คนเดิมทุกครั้ง ขาดความชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนยังขาดการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ ขาดกรอบการดำเนินแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน และการจัดสรรงบประมาณยังไม่เหมาะสม
 - ไม่มีการแบ่งหน้าที่รับผิดชอบที่ชัดเจนในการดำเนินการตามเสาหลักของความปลอดภัยทางถนน ขาดการบูรณาการ เอกภาพ การประสานความร่วมมือและความเป็นภาคีหุ้นส่วนระหว่างเสาหลักต่าง ๆ
 - ขาดกระบวนการจัดสรรงบประมาณที่ชัดเจน
- หน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ มีอำนาจเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน แต่เนื่องจากต่างคนต่างทำ ความพยายามจึงไม่บังเกิดผล ไม่มีผู้ใดที่รับผิดชอบการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน และไม่มีการทำงานร่วมกันในลักษณะภาคีหุ้นส่วนอย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินแผนงาน

- ยังขาดกลยุทธ์ที่เน้นการดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่พิสูจน์แล้วว่ามีความมีประสิทธิภาพ
- ยังมีมุมมองทั่วไปว่าความปลอดภัยสำคัญน้อยกว่าการคล่องตัวของจราจรและการสัญจรของประชาชน
- การดำเนินงานมักขาดการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์
- ยังขาดการวางแผนแบบก้าวไปข้างหน้าเพื่อปรับปรุงการดำเนินแผนงาน
- การดำเนินงานมักมีลักษณะเชิงรับมากกว่าเชิงรุก

ความคิดเห็นและพฤติกรรมของประชาชน

- มีผู้ใช้จำนวนมากที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และยังไม่มียกเลิกสิทธิ์ที่จะแก้ไขปัญหานี้
- การได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่ง่ายขึ้น โดยจำเป็นต้องได้รับการฝึกอบรมเพียงเล็กน้อยก่อนได้รับใบอนุญาต
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความคิดว่าต้องสวมหมวกนิรภัยเพื่อเสี่ยงไม่ให้อุบัติเหตุร้ายแรง มีใช้เพื่อความปลอดภัย
- มีความเห็นว่าประชาชนทั่วไปยังไม่ตระหนักเรื่องความปลอดภัยทางถนนทั้งส่วนบุคคลและส่วนรวมอย่างเพียงพอ

การดูแลหลังเกิดเหตุ

- ขาดโรงพยาบาลที่สามารถให้การดูแลขั้นสูง
- กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีอัตราส่วนเตียงต่อประชากรน้อยที่สุด
- การเข้าถึงการดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุก่อนส่งโรงพยาบาลยังอยู่ในเกณฑ์ไม่ดีในบางจังหวัด
- เพียงร้อยละ 13.5 ของผู้ประสบอุบัติเหตุทุกประเภทถูกนำส่งโรงพยาบาลโดยโรงพยาบาล

3.3.5 แผนในอนาคตและข้อเสนอแนะทางการปรับปรุง

แผนในอนาคต

ในส่วนนี้จะบรรยายถึงแผนและการดำเนินงานในอนาคตเพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่ประสบในปัจจุบัน ผู้ให้สัมภาษณ์ชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการในอนาคตที่สอดคล้องกับความรับผิดชอบต่อ 12 เป้าหมายโดยความสนใจที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของตนดังต่อไปนี้

กรมทางหลวงชนบท

- มีเป้าหมาย (กำหนดอัตรา) ลดการเสียชีวิตบนโครงข่ายถนนของทางหลวงชนบท
- เก็บข้อมูลคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานเพื่อพิจารณามาตรการแก้ไขปัญหสำหรับผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้
- ให้ความช่วยเหลือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนภายใต้ความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ขยายแผนงานให้ครอบคลุมสัดส่วนของระบบโครงข่ายถนนมากขึ้น โดยได้รับทรัพยากรอย่างเหมาะสม

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- เริ่มใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรแบบลำดับขั้น (graduated demerit point system) สำหรับข้อหาร้ายแรง (เช่น การขับเร็ว ดื่มแล้วขับ)
- สนับสนุนการจัดตั้งศาลจราจรสำหรับพิจารณาการกระทำความผิดกฎหมายพื้นฐานฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อลดภาระงานในระบบงานยุติธรรมทางอาญา
- เผยแพร่ความรู้และปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย

กรมทางหลวง

- ริเริ่มแผนงานนำร่องสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนทางหลวงหลัก 4 สาย และเพิ่มการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- มีแผนเพิ่มขีดความสามารถในการนำเครื่องมือมาช่วยวิเคราะห์อุบัติเหตุ รวมถึงการเพิ่มความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายในด้านอื่น ๆ และการเพิ่มศักยภาพของระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุ

กรมการขนส่งทางบก

- ประเด็นใบอนุญาตขับขี่ จะจัดอบรมครูสอนขับรถ โดยจะพิจารณาการอบรมภาคเอกชนเนื่องจากปัจจุบันบุคลากรผู้สอนทุกคนเป็นเจ้าของที่ภาครัฐ และจะพิจารณาระบบการออกใบอนุญาตแบบลำดับขั้น (Graduated Licensing Scheme - GLS) สำหรับผู้ขับขี่วัยรุ่น (โดยได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการจาก VicRoads)
- ประเด็นการรับรองมาตรฐานยานพาหนะ จะดำเนินการเพื่อเปลี่ยนไปใช้ข้อกำหนดต่าง ๆ ด้านมาตรฐานยานพาหนะของสหประชาชาติ (UN harmonized regulations)
- ขยายโครงการติดตั้ง GPS เพื่อแก้ไขปัญหาการขับรถเร็ว โดยจะเพิ่มประเภทยานพาหนะที่ต้องติดตั้ง
- ดำเนินงานร่วมกับกระทรวงแรงงานในการริเริ่มนโยบายควบคุมชั่วโมงการทำงานของคนขับรถบรรทุกเชิงพาณิชย์
- มีการจัดตั้งหน่วยงานใหม่ ได้แก่
 - ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS
 - กองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

- นำเทคนิคทางการตลาดในการควบคุมโรคมาใช้ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน (เช่น การใช้โซเชียลมีเดีย ฯลฯ) และดึงบริษัทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม

ข้อเสนอแนะทางการปรับปรุง

นอกจากแผนการในอนาคตแล้ว ผู้ให้สัมภาษณ์ยังได้ให้ข้อเสนอแนะในการจัดอุปสรรคและข้อท้าทายบางประการเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายโลกโดยความสมัครใจและข้อควรปรับปรุง โดยแยกตามประเด็นหลักได้ดังนี้

การปรับปรุงข้อมูล

- จำเป็นต้องเข้าใจปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บให้มากยิ่งขึ้น
- เชื่อมโยงชุดข้อมูลที่หน่วยงานต่าง ๆ มีการเก็บบันทึกไว้
- จำเป็นต้องเริ่มการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญ เพื่อนำไปกำหนดสิ่งที่ควรให้ความสำคัญเร่งด่วนในอนาคต

การเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนและปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

- ประชาชนมีมุมมองต่อความปลอดภัยทางถนนต่างจากมุมมองต่อโรค โดยยอมรับว่าการสัญจรทางถนนเป็นกิจกรรมโดยปกติทั่วไป ประชาชนไม่ยอมรับการเกิดโรคแต่ยอมรับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จึงจำเป็นต้องบรรจุเรื่องนี้เป็นวาระแห่งชาติ
- มีข้อเสนอว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาการผ่อนผันผิดกฎหมายในการบังคับใช้กฎหมายอัตราความเร็วในการขับขี่ที่สูงกว่าอัตราความเร็วสูงสุดที่กฎหมายกำหนด 90 กม./ชม. สำหรับถนนในเขตชนบท
- ประชาชนจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจมากขึ้นเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและผลกระทบจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องบทบาทของการบังคับใช้กฎหมาย

การบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันของหน่วยงานของรัฐและประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ

- จำเป็นต้องมีองค์กรนำที่มีอำนาจในการกำหนดแผนงานและดำเนินงานตามแผน แต่การจัดตั้งองค์กรลักษณะนี้อาจทำได้ยากภายใต้กรอบกฎหมายในปัจจุบัน หน่วยงานนี้ต้องมีกฎหมายรองรับ ได้รับงบประมาณสนับสนุน และมีอำนาจอย่างแท้จริง ควรเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และรับผิดชอบทั้ง 5 เสาหลักของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย

- แม้ว่าจะมีกระแสต่อต้านการจัดตั้งองค์กรนำขึ้นมาใหม่ แต่ยังคงจำเป็นต้องส่งเสริมแนวคิดนี้ในภาครัฐทุกระดับ องค์กรภาคประชาสังคม และสถาบันวิจัยต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งหน่วยงานนี้และสร้างความน่าเชื่อถืออย่างต่อเนื่อง
- องค์กรนำควรทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูล และสนับสนุนอย่างเต็มที่เพื่อให้เกิดการตัดสินใจที่ใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์
- จำเป็นต้องปรับปรุงการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและองค์กรภาคประชาสังคมอื่น ๆ ที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน และสร้างความเป็นภาคีหุ้นส่วนในการดำเนินงานให้มีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น
- ควรมุ่งเน้นมาตรการเชิงป้องกันมากกว่ามาตรการหลังเกิดอุบัติเหตุ
- ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงองค์กรตั้งแต่ระดับสูงสุด จนถึงหน่วยงานภาครัฐและผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับ

การเพิ่มทักษะและความสามารถ

- จำเป็นต้องเพิ่มพูนทักษะการทำงานและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะทักษะการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยอาจรวมถึงการอบรมเรื่องระบบการตรวจสอบถนนและระบบประเมินถนนแบบการให้ดาว (star rating)
- เพิ่มพูนทักษะความเป็นผู้นำและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ

- แม้ว่าการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจะมีพัฒนาการที่ดีในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา แต่ยังคงจำเป็นต้องปรับปรุงต่อไป เช่น การใช้ระบบ GPS ในการระบุตำแหน่งของผู้โทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน
- ITEMS (Information Technology for Emergency Management Services) เป็นระบบที่ดีแต่ล่าสุดสมัย ควรปรับปรุงการบริการเหล่านี้ให้ทันสมัยขึ้น

3.4 สถานะเปรียบเทียบกับตัวชี้วัด

ในหัวข้อนี้เป็นการนำเสนอภาพรวมความรับผิดชอบ สถานะ และประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับแต่ละเป้าหมาย และแสดงให้เห็นความสำเร็จบางประการที่มีแนวโน้มที่ดี อาทิ มีความก้าวหน้าในแง่ความรู้เชิงวิชาการและการสร้างศักยภาพของบุคลากรโครงข่ายทางหลวงชนบท การปรับปรุงระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (Police Ticket Management – PTM) และระบบตัดคะแนนความประพฤติผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การริเริ่มกฎหมายใหม่ ๆ การปรับปรุงข้อบังคับด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ แผนการปรับปรุงระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ (สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ประกอบอาชีพขับรถ) และระบบการกำกับดูแลผู้ประกอบการอาชีพขับรถ

ส่วนด้านอื่น ๆ พบว่าความก้าวหน้าสู่การบรรลุเป้าหมายยังอยู่ในเกณฑ์ไม่ดีนัก อาทิ ความรู้และความเข้าใจในหลักการของวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัยที่ยังอยู่ในเกณฑ์ไม่ดี การขาดแผนการดำเนินงานที่ใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ และแนวทางการดำเนินงานที่มีแผนยุทธศาสตร์รองรับยังมีอยู่น้อย

เป้าหมายที่

1

ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการ
พหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ
ที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนด
กรอบเวลา



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

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

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

สถานะที่สอดคล้องกับเป้าหมายนี้ ได้แก่ การพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561-2564³ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่มีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่เลขานุการ โดยตั้งเป้าลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 18 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2564 แผนแม่บทกำหนดให้มีเป้าหมายหลัก ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัดโดยยึดหลักแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนและอาศัยการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนตามแนวทางประชารัฐ

การจัดทำเอกสารเพื่อใช้เป็นแนวทางระดับนโยบายดังกล่าวเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่าการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญจากรัฐบาลไทย นอกจากนั้น แผนแม่บทยังมีลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

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

³ http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5e8f159b2f84c.pdf

- 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 25⁴ รายงานฉบับนี้ยังระบุช่องว่าง 17 ประการสำหรับภูมิภาคอาเซียนในด้านนโยบายและการบริหารจัดการเชิงสถาบัน ซึ่งช่องว่างที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเป้าหมายระดับการดำเนินงาน และปรับปรุงกระบวนการตัดสินใจ การประสานงาน และจุดเน้นของนโยบาย

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนได้ตั้งเป้าลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 18 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2564 อย่างไรก็ตาม มีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้หากประเทศไทยยังคงมีการดำเนินการตามปกติ ในที่ประชุมปรึกษาหารือเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคีหลักด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย หน่วยงานต่าง ๆ ได้ยืนยันความสำคัญของเป้าหมายนี้และความจำเป็นที่ยังยวดยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดเป้าหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเพื่อจัดให้มีองค์การนำที่มีบทบาทชัดเจนและโปร่งใส และรับผิดชอบด้านการจัดสรรงบประมาณ

⁴ ประเทศที่มีส่วนร่วมในโครงการ E-READI ได้ประเมินสัดส่วนของแผนปฏิบัติการที่ได้มีการดำเนินการแล้ว โดยประเทศไทยรายงานว่าดำเนินการแล้วร้อยละ 25 (หน้า 111)

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

ข้อเสนอแนะและสถานะ

การจัดทำเอกสารแผนแม่บทที่ใช้เป็นแนวทางระดับนโยบาย นับเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลไทยให้ความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตาม 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 และหน่วยงานอื่นๆ 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

⁵ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน – สถานะภาคีอนุสัญญา อ่านรายละเอียดทางออนไลน์ https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/road_Safety/Documents/UN_RS_Conventions_combined.pdf

on the Basis of these United Nations Regulations, 1958) อยู่ในระดับการให้ภาคยานุวัติ (accession)⁵ ความก้าวหน้าที่สำคัญคือ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2563 คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบการให้สัตยาบันเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 (Convention on Road Traffic, 1968) โดยตั้งข้อสงวน 2 ข้อ ได้แก่ การไม่ผูกพันกับการยอมรับอำนาจของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ และการถือว่า “Mopeds” หมายถึง รถจักรยานยนต์ ตามที่ไทยเคยมีแถลงการณ์ไว้ในขณะที่ไทยได้ลงนามอนุสัญญา เมื่อ พ.ศ. 2511 และมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการยื่นสัตยาบันสารอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 ต่อเลขาธิการองค์การสหประชาชาติต่อไป

นอกจากนั้น ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าหลายองค์กรและหน่วยงานของไทยมีความพยายามที่จะนำมาตราฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในระดับสากลมาใช้ โดยคาดว่าจะนำมาใช้ได้จริงภายในปี 2573

ความท้าทายและอุปสรรค

2 ใน 3 ของตราสารสำคัญที่ประเทศไทยยังไม่ได้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีนั้นเกี่ยวข้องกับมาตรฐาน กฎระเบียบ และการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ ซึ่งนับเป็นความท้าทายสำหรับประเทศไทย เมื่อพิจารณาถึงยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่มีการใช้ในปัจจุบัน 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: สุข

แม้จะมีความก้าวหน้าในระดับที่สูง แต่การศึกษายังพบความท้าทายบางประการ ประเทศไทยจึงยังควรเพิ่มความพยายามเพื่อฟันฝ่าอุปสรรคเหล่านี้ อาทิ

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

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

คณะนักวิจัยไม่มีข้อมูลจากกระทรวงมหาดไทยเกี่ยวกับเป้าหมายนี้

ความท้าทายและอุปสรรค

พบข้อท้าทายหลายประการเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายที่ 3 ดังนี้

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

ข้อคิดเห็นทั่วไป

นอกเหนือจากความท้าทายดังได้กล่าวมาแล้ว 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

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

- การนำหลักการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (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) รวมถึงการเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนทางหลวงต่าง 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 ปัจจุบันยังไม่มีที่ตั้งเป้าหมายเฉพาะสำหรับมาตรการป้องกันและมาตรการแก้ไขที่ได้ดำเนินการไป
- สำหรับกรมทางหลวง อาจยังไม่ได้ดำเนินแผนงานอย่างจริงจังเพื่อบรรลุเป้าหมายนั้นบนทางหลวงในความรับผิดชอบ แม้ว่าจะมีการจัดทำยุทธศาสตร์ขึ้นมาเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการเรื่องมาตรการความปลอดภัย แต่ดูเหมือนว่ายังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ ไม่มีแผนดำเนินงานและแผนปฏิบัติงานที่วัดได้ และไม่มียุทธศาสตร์ติดตามกระบวนการ
- การขาดแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนและระบบติดตามผล เป็นอุปสรรคในการนำแนวปฏิบัติที่ดีไปใช้รวมถึงการประเมินผล
- นอกจากทางหลวงและทางหลวงชนบทแล้ว ถนนจำนวนมากของประเทศไทยเป็นถนนในท้องถิ่น (ประกอบด้วยถนนระยะทาง 598,000 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 85 ของเครือข่ายถนนทั้งหมด) ซึ่งยังไม่มีสำรวจเพื่อทราบสถานะของการปรับปรุงถนนเหล่านี้ 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 การมุ่งจัดสรรทรัพยากรเช่นนี้จึงเท่ากับเป็นการใช้ทรัพยากรเบี่ยงเบนไปจากประเด็นปัญหาสำคัญ⁶

ข้อเสนอแนะและสถานะ

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

⁶ การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช, 2562

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 4: ต่ำ-ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

- เสริมสร้างภาวะผู้นำและกำหนดให้การพัฒนาถนนสายเดิมให้ได้มาตรฐาน 3 ดาว เป็นวาระสำคัญ (พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณที่สอดคล้อง)
- ขยายขอบเขตการปรับปรุงความปลอดภัยบนถนนให้ครอบคลุมเครือข่ายถนนทั้งหมด ได้แก่ ทางหลวงชนบท 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) และยานพาหนะใช้แล้ว ทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง 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 ข้อบังคับสำหรับผู้ผลิตและการจดทะเบียนยานพาหนะ⁷ แม้จะมีการดำเนินงานรับรองมาตรฐานและกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะที่เข้มงวดขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้จะไม่มีผลต่อยานพาหนะที่ใช้งานอยู่ในประเทศ เว้นแต่จะมีการใช้มาตรการเสริมอื่น ๆ เช่น ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด การรวมฐานข้อมูลระดับประเทศให้เป็นฐานเดียว และระบบการกำกับติดตามผลอย่างต่อเนื่อง

ข้อคิดเห็นทั่วไป

ในประเทศไทย การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนล้วนเห็นพ้องต้องกันว่าความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้ควรเป็นเป้าหมายที่ประเทศไทยให้ความสำคัญเป็นลำดับสูงสุด เมื่อพิจารณาตามเสาหลักด้านยานพาหนะปลอดภัยและวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยก็เป็นที่ยอมรับว่า 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 นอกจากนี้ ควรพิจารณานำโปรแกรมการประเมินรถใหม่ (New Car Assessment Programme – NCAP) มาใช้ในการจัดระดับความปลอดภัยของยานพาหนะสำหรับนั่งโดยสาร

⁷ การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช, 2562

เป้าหมายที่

6

ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่จับขึ้น
เกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่ง และ
ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการจับขึ้นด้วย
ความเร็วลง



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกระบุว่าในเขตเมืองการใช้ความเร็วสูงบนถนนที่เข้าร่วมกับผู้ขับขี่จักรยานและคนเดินเท้า ทำให้มีความเสี่ยงสูงกว่า ดังนั้น ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองจึงไม่ควรเกิน 50 กม. ต่อชั่วโมง คนเดินเท้าที่ถูกยานพาหนะชนด้วยความเร็ว 65 กม. ต่อชั่วโมง มีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตสูงขึ้น 5 เท่าเมื่อเทียบกับการถูกชนด้วยรถที่เดินทางด้วยความเร็ว 50 กม. ต่อชั่วโมง หน่วยงานท้องถิ่นควรมีอำนาจในทางกฎหมายที่จะลดความเร็วสูงสุดในเขตเมือง โดยใช้มาตรการต่าง ๆ ที่ประยุกต์เข้ากับเงื่อนไขในประเทศ เช่น ลดความเร็วสูงสุดในบริเวณแหล่งที่อยู่อาศัยให้เหลือเพียง 30 กม. ต่อชั่วโมง⁸

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

⁸ The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

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 ในคณะกรรมการ ทั้งนี้ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดประกาศอัตราความเร็วของถนนสายนั้นแล้ว หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนนสายนั้น ๆ มีหน้าที่ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถปฏิบัติตามได้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่หลักในการกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางและบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็ว โดยมีแผนงานเพื่อลดการใช้ความเร็วเกินความเร็วตามป้ายกำหนด ได้แก่

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

กรมการขนส่งทางบกมีบทบาทรับผิดชอบต่อการบรรลุเป้าหมายนี้เช่นกัน โดยมีหน้าที่กำกับดูแลให้ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกทุกชนิดไม่เกินอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยการใช้ระบบติดตามข้อมูลการเดินทาง (GPS Tracking) และมีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะหากผู้ขับขี่ถูกลงโทษข้อหาใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปภายใน 6 เดือน อย่างไรก็ตาม การจะบังคับใช้กฎหมายนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพยังจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก

มูลนิธิไทยโรดส์ได้ทำการติดตามสถานการณ์ปัญหาการใช้ความเร็วและแนวโน้มจำแนกตามประเภทของยานพาหนะ มูลนิธิและหน่วยงานภาคีจึงได้จัดทำ “พิมพ์เขียวแนวทางการจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย” ในปี 2560 โดยมุ่งหวังให้ทุกภาคส่วนเกิดความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเร็ว และใช้พิมพ์เขียวนี้เป็นแนวคิดพื้นฐานสำหรับการดำเนินนโยบายการบริหารจัดการความเร็วทั้งในระดับประเทศและระดับองค์กร และนำไปใช้กำหนดกรอบแผนปฏิบัติการสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ความท้าทายและอุปสรรค

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

- แนวปฏิบัติในปัจจุบันเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายโดยการเรียกเก็บค่าปรับกรณีใช้ความเร็วเกินอัตราความเร็วที่กำหนด (เช่น ผู้บังคับใช้กฎหมายใช้ดุลยพินิจในการผ่อนปรนยึดหยุ่น)
- นอกจากแผนงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีการจัดกิจกรรมให้ความรู้แก่ประชาชนและกิจกรรมรณรงค์ต่าง ๆ ด้วย อย่างไรก็ตาม แม่ว่ากิจกรรมเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย แต่การประเมินผลสำเร็จในเชิงปริมาณทำได้ยากและมีแนวโน้มที่จะมีประโยชน์น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- ปัญหาสำคัญคือการขาดการป้องกันปรามการกระทำความผิด ประชาชนคิดว่ามีโอกาสโดนจับน้อย และแม้โดนจับ ผลที่ตามมาก็มีเพียงเล็กน้อย (ปัจจุบันมีอัตราโทษปรับเพียงไม่เกิน 1,000 บาท เท่านั้น)
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2561-2564 ระบุว่าความเร็วเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงหลัก แต่ไม่มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงนี้

- ขาดการประสานสอดคล้องของการดำเนินงาน ในขณะที่มีการกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในระดับประเทศ กฎหมายยังอนุญาตให้เจ้าพนักงานจราจร (ตำรวจ) ในระดับจังหวัดสามารถกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดในพื้นที่ของตน ซึ่งอาจเกิดความไม่สอดคล้องกันในแต่ละพื้นที่ ผู้ขับขี่ที่เดินทางจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่งอาจต้องสังเกตอัตราความเร็วสูงสุดที่ต่างกันบนถนนที่มีลักษณะการใช้งานและสภาพคล้ายกัน ด้วยเหตุนี้ การกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดจึงอาจไม่น่าเชื่อถือในสายตาของผู้ใช้ถนน (ที่อาจไม่ทราบหรือไม่ได้สนใจว่าหน่วยงานใดเป็นผู้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว) และอาจส่งผลให้การปฏิบัติตามอัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ในมีระดับต่ำกว่าที่ควร
- เนื่องจากปัจจุบันยังมีจุดอ่อนเรื่องการบังคับใช้กฎหมายและการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว จึงทำให้ผลกระทบจากการใช้ความเร็วบนท้องถนนในประเทศไทยยังไม่เป็นที่เข้าใจอย่างถ่องแท้ จากข้อมูลที่เก็บโดยกรมทางหลวงพบว่าร้อยละ 70-80 ของอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนถนนทางหลวงเกี่ยวข้องกับความเร็ว⁹ และสถานการณ์กำลังเลวร้ายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม รายงาน E-READI ระบุว่าผู้แทนจากประเทศไทยให้ความเห็นว่าการขับเร็วเกี่ยวข้องกับร้อยละ 41 ของการเสียชีวิต

การที่จะลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขี่เกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่ง และลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง จำเป็นต้องเข้าใจสถานการณ์การขับเร็วในปัจจุบัน และทัศนคติและการรับรู้ที่เป็นสาเหตุของการขับเร็วเร็วก่อน¹⁰ แม้มีอุปสรรคนานัปการ ประเทศไทยยังมีเวลาอีกหนึ่งทศวรรษที่จะดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้

ข้อคิดเห็นทั่วไป

นอกจากการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วบนถนนแล้ว เมื่อเร็ว ๆ นี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังได้ประกาศที่จะใช้มาตรการตัดคะแนนความประพฤติ ซึ่งมาตรการนี้มีแนวโน้มว่าจะมีประสิทธิผลในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมใช้ความเร็ว โดยระบบตัดคะแนนความประพฤติจะใช้ควบคู่กับโทษปรับ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีความเห็นด้วยว่า การให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่สาธารณชนจะช่วยหนุนเสริมประสิทธิผลของการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายจำกัดอัตราความเร็วสูงสุดในปัจจุบันได้ด้วย

⁹ มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560.

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

ข้อเสนอแนะและสถานะ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบเป้าหมายนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ริเริ่มหลายโครงการที่มีแนวโน้มประสบความสำเร็จ และมูลนิธิไทยโรดส์ได้เก็บข้อมูลเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับสถานการณ์การใช้ความเร็ว อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อท้าทายที่จะบรรลุเป้าหมายนี้

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 6: ปานกลาง

แม้ว่าในปัจจุบันจะมีความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อจัดการและบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วในการขับขี่ แต่ก็เห็นได้ชัดว่า มีผู้ขับขี่สัดส่วนสูงมากที่ไม่ปฏิบัติตามอัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ จึงมีข้อเสนอแนะแนวทางเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- เพิ่มการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายทั่วประเทศเพื่อควบคุมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ (ได้แก่ การจัดให้มีปิ่นและกล้องตรวจจับความเร็วมากขึ้นและการบำรุงรักษาอุปกรณ์เหล่านี้ การลดการใช้ดุลยพินิจในการผ่อนปรนยึดหยุ่น และการเพิ่มมาตรการป้องปรามการกระทำความผิด) การบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วจำเป็นต้องดำเนินการในระดับมากพอที่ผู้ใช้ถนนจะคาดเดาว่าจะมีมาตรการดังกล่าว ณ จุดใดจุดหนึ่งในทุก ๆ การเดินทาง และไม่ใช่เพียงเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุด
- พัฒนาและดำเนินโครงการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักและเพิ่มมาตรการป้องปรามการกระทำความผิด
- อัตราความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้ยังค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เขตเมือง การกำหนดอัตราความเร็วสูงสุดควรสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีที่นานาชาติยอมรับ คุณลักษณะของถนน และรูปแบบการใช้ถนนร่วมกันของผู้ใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ
- เพิ่มการดำเนินการโดยมุ่งกำหนดและกำกับดูแลความเร็วสูงสุดของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกหนัก
- เพิ่มการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์การใช้ความเร็วบนถนนในประเทศไทย ได้ดียิ่งขึ้น



เป้าหมายที่ 7

ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้จับจี้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานคุณภาพอย่างถูกต้องสามารถลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตได้กว่าร้อยละ 40 และความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงได้เกือบร้อยละ 70¹¹ สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีส่วนรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายนี้และได้ดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายและณรงค์เพิ่มความตระหนักหลายโครงการ โดยมุ่งเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย การใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานขั้นต่ำ และการใช้อย่างถูกต้อง การดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ประกอบด้วย

- ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการปรับผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
- การรวมข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ

นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ดำเนินโครงการรณรงค์สร้างความตระหนักเพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในประชากรกลุ่มต่าง ๆ รวมถึงการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน

การศึกษาชี้ให้เห็นว่าการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยการจัดให้มีข้อมูลเผยแพร่สาธารณะ การจัดเวทีประชุมและปรึกษาสาธารณะ และกระบวนการตัดสินใจที่เกิดจากการมีส่วนร่วม มีแนวโน้มที่ไม่เพียงแต่จะเพิ่มความตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย แต่ยังเพิ่มอัตราการใช้หมวกนิรภัยได้ประมาณร้อยละ 10.¹²

¹¹ The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

¹² Ratanavaraha Vatanavongs, Jomnonkwao Sajjakaj. Community participation and behavioural changes of helmet use in Thailand. 2013

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 อัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างคงที่ตั้งแต่เริ่มมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยในปี 2522
- รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 รายงานว่าประเทศไทยประเมินตนเองเรื่องการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่ 6 จากคะแนนเต็ม 10
- มูลนิธิไทยโรดส์ได้จัดทำการสำรวจเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำทุกปี รวมถึงในกลุ่มเด็กนักเรียน รายงานของมูลนิธิชี้ให้เห็นว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างคงที่ในช่วงปี 2553-2561 โดยข้อมูลปี 2561 ระบุว่า มีเพียงร้อยละ 52 ของผู้ขับขี่ และร้อยละ 22 ของผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัย รายงานฉบับเดียวกันยังระบุด้วยว่าการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 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

ข้อคิดเห็นทั่วไป

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องรับทราบว่าจุดเน้นอยู่ที่การดำเนินงานเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์เพื่อให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น และการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพได้มาตรฐานขั้นต่ำ และได้ตั้งข้อสังเกตว่าประเทศไทยควรพิจารณามาตรการเสริมอื่น ๆ ด้วย ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มโทษปรับ และตัดคะแนนความประพฤติให้มากขึ้น ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพิ่มทรัพยากร และจัดหาผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดีขึ้น (เช่น หมวกนิรภัยขนาดเล็กสำหรับเด็ก หมวกนิรภัยแบบเต็มใบปิดหน้า เป็นต้น)

แม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ริเริ่มดำเนินงานโดยอนุญาตให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หาหมวกนิรภัยมาใส่เพื่อสามารถขับต่อไปได้แทนที่จะให้ใบสั่ง ยังไม่มีข้อมูลเรื่องประสิทธิผลของการดำเนินงานดังกล่าว

ข้อเสนอแนะและสถานะ

เนื่องจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนที่สูงมากจากจำนวนผู้บาดเจ็บบนถนนทั้งหมดในประเทศไทย และมีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนว่า การสวมหมวกนิรภัยมีประสิทธิผลอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้จึงเป็นเป้าหมายที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก

อัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างต่ำในปัจจุบันเป็นสิ่งที่น่ากังวล แม้ว่าจะมีโครงการและแผนงานจำนวนมากพยายามแก้ไขปัญหานี้

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 7: ปานกลาง

เพื่อปรับปรุงอัตราการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างยั่งยืน มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

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



เป้าหมายที่

8

ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก การคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในที่นั่งด้านหน้าได้ถึงร้อยละ 50 และผู้โดยสารในที่นั่งด้านหลังได้ถึงร้อยละ 25 นอกจากนี้ เด็กที่นั่งในเบาะโดยสารด้านหลังปลอดภัยกว่าการนั่งในเบาะโดยสารด้านหน้า และประเทศต่าง ๆ ควรมีกฎหมายห้ามไม่ให้เด็กนั่งเบาะโดยสารด้านหน้าหากเด็กอายุต่ำกว่ากำหนด (โดยปกติจะอยู่ระหว่าง 10-12 ปี) หรือส่วนสูงที่กำหนด (โดยปกติจะอยู่ระหว่าง 135-150 ซม.)¹⁴

ในปี 2538 ประเทศไทยได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าสวมเข็มขัดนิรภัย ต่อมาในปี 2560 ได้ขยายการบังคับใช้กฎหมายกับผู้โดยสารทุกที่นั่ง โดยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าและด้านหลังจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดข้อบังคับทางกฎหมายเกี่ยวกับระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีบทบาทรับผิดชอบการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย และได้ดำเนินการหลายด้านเพื่อบังคับใช้และส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย ได้แก่

¹⁴ The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

- 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 ยังไม่ทราบว่ามีความหมายบังคับการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่นั่งเบาะหลัง¹⁵

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 ประเทศไทยประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัยที่ 6 จากคะแนนเต็ม 10

แม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีมาตรการบังคับใช้กฎหมาย แต่ยังคงมีความท้าทายดังต่อไปนี้

- การตัดสินใจของผู้โดยสาร (ขาดความตระหนัก) และข้อจำกัดในการเข้าถึงประชากรบางกลุ่มโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงว่าจะมีการใช้หมวกต่ำ
- ยานพาหนะสัดส่วนจำนวนมากยังไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในท้องโดยสารด้านหลัง
- ขาดการตรวจจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- เป็นประเด็นที่ไม่ได้รับความสำคัญ จึงไม่มีแผนงานและโครงการที่มุ่งเน้นการคาดเข็มขัดนิรภัยอย่างชัดเจน
- ขาดทรัพยากรและบุคลากรที่จำเป็น

ประเด็นเรื่องการใช้ระบบเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก มีความท้าทายและอุปสรรคหลายประการดังต่อไปนี้

- ปัจจุบันยังไม่มีข้อบังคับทางกฎหมายว่าด้วยการติดตั้งระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก
- ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กหรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องสำหรับยานพาหนะ
- ข้อบังคับทางกฎหมายให้เด็กต้องคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นเป็นไปไม่ได้ในทางปฏิบัติ ไม่ปลอดภัยและไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง
- ไม่มีมาตรฐานผลิตภัณฑ์ระดับชาติของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- ปัจจุบันไม่มีข้อกำหนดทางกฎหมายที่บังคับให้เด็กต้องนั่งอยู่ในเบาะนั่งนิรภัยในรถ ดังนั้น การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจึงเป็นมาตรการความปลอดภัยโดยความสมัครใจ ซึ่งขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของพ่อแม่ผู้ปกครอง
- ไม่มีแผนงานและโครงการริเริ่มที่มุ่งเน้นประเด็นนี้อย่างชัดเจน
- ประชาชนยังไม่ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของการใช้เบาะที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

¹⁵ รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.

ข้อเสนอแนะและสถานะ

มีข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ยืนยันว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กมีประสิทธิภาพอย่างมากในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดการชน อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวจะได้ผลก็ต่อเมื่อมีการนำไปใช้และใช้อย่างถูกต้อง ประเทศไทยนับว่ามีความก้าวหน้าในการเพิ่มการคาดเข็มขัดนิรภัยจากการที่มีการออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายร่วมกับการรณรงค์สร้างความตระหนัก อย่างไรก็ตาม ความก้าวหน้าในการใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กก็ยังนับว่าไม่ดี

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 8:

- การคาดเข็มขัดนิรภัย: ปานกลาง
- การใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก: ต่ำ

ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายนี้ในการคาดเข็มขัดนิรภัย มีดังต่อไปนี้

- พิจารณาปรับปรุงวิธีการตรวจจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- เพิ่มการรณรงค์กับสาธารณชนเพื่อเพิ่มความตระหนักต่อประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัยและส่งเสริมให้คาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าในการบรรลุเป้าหมายนี้ในการใช้อุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก มีดังต่อไปนี้

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



เป้าหมายที่

9

ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่ง และ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ความเสี่ยงต่อพฤติกรรมบกพร่องในการขับขี่ที่เกิดจากแอลกอฮอล์นั้นเริ่มตั้งแต่การบริโภคในปริมาณต่ำมาก และความเสี่ยงจะเพิ่มขึ้นอย่างทวีคูณเมื่อบริโภคแอลกอฮอล์ในปริมาณที่มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.05 กรัม/เดซิลิตร ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยและผู้ขับขี่มือใหม่มีความเสี่ยงที่จะเกิดการชนบนถนนเมื่ออยู่ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์มากกว่าผู้ขับขี่ที่อายุมากและมีประสบการณ์ในการขับขี่¹⁶

ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติระหว่างปี 2550-2560 ชี้ว่าสัดส่วนคดีจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแล้วขับลดลงอย่างมาก โดยในปี 2560 พบว่ามีเพียงร้อยละ 1 ของคดีจราจรทั้งหมดที่มีสาเหตุมาจากการดื่มแล้วขับ¹⁷

¹⁶ The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

¹⁷ อ้างในรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.

สำหรับการเฝ้าระวังผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระทรวงสาธารณสุข พบแนวโน้มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย โดยลดจากร้อยละ 33 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 27 ในปี 2562 โดยในจำนวนนี้ประมาณ 1 ใน 5 เป็นวัยรุ่นอายุต่ำกว่า 20 ปี¹⁸ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รับผิดชอบเกี่ยวกับเป้าหมายนี้ และการลดการดื่มแล้วขับเป็นประเด็นที่มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ โดยมีแผนงานและโครงการริเริ่มดังต่อไปนี้

- การใช้ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการรวมข้อหาดื่มแล้วขับไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ
- การริเริ่มกฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์สำหรับผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ และกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกินร้อยละ 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้ที่มีอายุไม่เกิน 20 ปีและมีมือใหม่หัดขับ และ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์สำหรับผู้ขับทั่วไป
- 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

กรมการขนส่งทางบกมีการรับผิดชอบในการบรรลุเป้าหมายนี้เช่นกัน โดยการออกข้อกำหนดสำหรับผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นศูนย์ หากพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่ว่าจะปริมาณเท่าใดจะมีความผิดตามกฎหมาย นอกจากนั้น กรมการขนส่งทางบกยังมีอำนาจตามกฎหมายในการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะหากผู้ขับขี่ถูกตัดสินลงโทษข้อหาขับรถในขณะเมาสุราตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปภายใน 6 เดือน อย่างไรก็ตาม การจะบังคับใช้กฎหมายนี้ได้ต้องมีประสิทธิภาพยังจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก

ความท้าทายและอุปสรรค

ข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับการดื่มหรือเมาสุราและการใช้สารเสพติดในขณะขับขี่ในประเทศไทยยังคงมีความท้าทายอยู่มาก และจำเป็นต้องพิจารณาอย่างระมัดระวัง

แม้ว่าข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติและการเฝ้าระวังการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์จะชี้ว่าจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์จะมีแนวโน้มลดลง แต่จากการสัมภาษณ์พบว่ามีความกังวลเกี่ยวกับภาวะเปื้อนในการตรวจแอลกอฮอล์ในปัจจุบัน และการขาดการบำรุงรักษาอุปกรณ์ในการตรวจลมหายใจ ซึ่งส่งผลให้ข้อมูลส่วนใหญ่ของผู้ที่ดื่มสุราขณะขับขี่ไม่ได้มีการเก็บบันทึกไว้¹⁹

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

¹⁹ การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช. 2562.

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

ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ได้ให้ความสนใจต่อประเด็นผู้ขับขี่ที่ใช้สารเสพติดขณะขับชึ้มากนัก เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องนี้จึงทำให้ยังไม่ทราบสถานการณ์ปัญหาที่แท้จริง และยังไม่มีแผนงานหรือโครงการใด ๆ เพื่อลดการใช้สารเสพติดในขณะขับชึ้

ข้อคิดเห็นทั่วไป

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องได้ตั้งข้อสังเกตว่า การตลาดของบริษัทผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนรวมถึงการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ผ่านมามาประเทศไทยได้เพิ่มความเข้มงวดในการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการติดตามและเฝ้าระวังกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย แม้ว่ากฎหมายด้านการตลาดและโฆษณาแอลกอฮอล์จะมีความเข้มงวด แต่การเผยแพร่และโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ผ่านสื่อยังคงแพร่หลาย ส่งผลให้ประชาชนเข้าถึงแอลกอฮอล์ได้สูง²⁰ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายกรณีดื่มสุราขณะขับชึ้มีความเชื่อมโยงกับกฎหมายควบคุมการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ดังนั้นการดำเนินงานทั้งสองด้านควรทำควบคู่กันไป

²⁰ 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

ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงและส่งเสริมมาตรการเพื่อลดการดื่มและใช้สารเสพติดในขณะขับขีมีดังต่อไปนี้

- ปรับปรุงคุณภาพของข้อมูลเพื่อให้สามารถเข้าใจสภาพปัญหาได้ดียิ่งขึ้น (ทั้งกรณีการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้สารเสพติดของผู้ขับขี่)
- พิจารณาดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบสุ่มเพื่อวัดปริมาณแอลกอฮอล์และสารเสพติดของผู้ขับขี่โดยใช้วิธีตรวจลมหายใจแบบสุ่ม (Random Breath Testing – RBT)
- ส่งเสริมการใช้กลไกควบคุมความประพฤติ เพื่อป้องกันการเป็นผู้กระทำผิดซ้ำ
- พิจารณาเพิ่มบทลงโทษ รวมถึงการเพิ่มค่าปรับ การเพิกถอนใบขับขี่ และริเริ่มแผนงานที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดต้องติดตั้งเครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ในรถยนต์ (alcohol ignition interlock)
- เน้นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษ และการรณรงค์สร้างความตระหนัก โดยการจัดสรรงบประมาณ ทรัพยากร และอุปกรณ์สำหรับตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ให้มากขึ้น
- ยกกระดับแผนงานรณรงค์สร้างความตระหนักและให้ความรู้แก่ประชาชนเพื่อเป็นการเพิ่มมาตรการป้องกันการกระทำความผิด
- พิจารณาดำเนินแผนงานบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการดื่มแล้วขับไปพร้อมกับการเพิ่มความเข้มข้นการบังคับใช้กฎหมายควบคุมการตลาดและการขายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์



เป้าหมายที่ 10

ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติ
ที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถไม่ว่าจะถือด้วยมือหรือไม่ต้องถือ (hands-free) จะเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ถึง 4 เท่า การส่งข้อความขณะขับรถเพิ่มความเสี่ยงในการชนราว 23 เท่า ในขณะที่นี้ยังไม่มีข้อมูลเชิงประจักษ์มากพอที่จะกำหนดแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดในการออกกฎหมายเพื่อจำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่²¹

การศึกษาเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับขี่โดยมูลนิธิไทยโรดส์ในปี 2561 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา โดยเป็นผู้ขับขี่รถเก๋งมากที่สุดร้อยละ 63 ตามด้วยผู้ขับขี่รถปิคอัพร้อยละ 60 และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 38 สำหรับวัตถุประสงค์ของการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ส่วนใหญ่เหมือนกัน คือใช้พูดคุยประมาณร้อยละ 80-90 ตามด้วยการใช้ส่งข้อความหรือเล่นโมบายแอปพลิเคชัน ประมาณร้อยละ 25 ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการใช้โทรศัพท์เพื่อฟังเพลงเป็นสัดส่วนสูงกว่าผู้ใช้รถประเภทอื่น²²

²¹ The Global Status Report on Road Safety 2018. WHO.

²² รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

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

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีบทบาทรับผิดชอบหลักเกี่ยวกับเป้าหมายนี้ โดยมีแผนงานและโครงการริเริ่มทั้งที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและที่มีแผนจะดำเนินการ ได้แก่

- การใช้ระบบการบริหารจัดการใบสั่งจราจร (PTM) และการรวมเอาข้อหานี้ไว้ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ
- การให้ความรู้แก่ประชาชนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ซึ่งรวมถึงการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่

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

ความท้าทายและอุปสรรค

การสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ปี 2561 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมากถึงร้อยละ 84 รายงานว่าไม่เคยพบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมผู้ขับขี่ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา แม้ว่าการห้ามใช้โทรศัพท์จะเป็นข้อหาที่รวมอยู่ในระบบตัดคะแนนความประพฤติ แต่เป็นประเด็นที่ไม่ได้รับความสำคัญ การบังคับใช้กฎหมายจึงไม่ได้รับความสำคัญเช่นเดียวกัน และบทลงโทษยังค่อนข้างน้อย ดังนั้น การป้องปรามประชาชนไม่ให้กระทำความผิดในประเด็นนี้จึงอยู่ในระดับต่ำ และการรับรู้ของประชาชนในเรื่องนี้มีน้อย ด้วยเหตุนี้ มาตรการนี้จึงอาจมีประสิทธิผลน้อยลง

ข้อเสนอแนะและสถานะ

เพื่อบรรลุเป้าหมายนี้ ประเทศจำเป็นต้องมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ ซึ่งกรณีของประเทศไทยมีกฎหมายนี้อยู่แล้ว

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 10: ปานกลาง-สูง

อย่างไรก็ตาม เห็นได้ชัดว่าการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อโทรติดต่อ ยังอยู่ในระดับสูง การแก้ไขปัญหานี้จำเป็นต้องมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด พร้อม ๆ กับการเปลี่ยนการรับรู้ของประชาชน โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

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

เป้าหมายที่

11

ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้



หน่วยงานที่รับผิดชอบ

- กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
- กระทรวงแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ความสำเร็จและปัจจัยความสำเร็จ

กองทุนง่วงอย่าขับระบุว่า ในภาพรวมระดับสากลการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากความเหนื่อยล้ามีสัดส่วนอย่างน้อยร้อยละ 20 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด กองทุนง่วงอย่าขับยังได้คาดประมาณด้วยว่า อุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุเกี่ยวข้องกับความเหนื่อยล้าอาจสูงถึงร้อยละ 30 นอกจากนั้น การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่กองทุนจัดทำยังสะท้อนให้เห็นว่า ร้อยละ 28 – 53 ของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ (รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์) รายงานว่าเคยหลับในขณะขับขี่ยานพาหนะ และสาเหตุสำคัญเกิดจากการนอนหลับไม่เพียงพอ²³

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

²³ Leechawengwongs, M., undated. Drowsy Driving and Automobile Crashes. http://www.thaiauto.or.th/2012/news/news-detail.asp?news_id=3165

กรมการขนส่งทางบกตระหนักถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาค่าความเหนื่อยล้าของพนักงานขับรถ ในปี 2556 กรมการขนส่งทางบก ได้เริ่มใช้ข้อกำหนดในการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง (Global Positioning System – GPS) กับรถบรรทุกวัดถ่วงน้ำหนักเพื่อตรวจสอบพฤติกรรมของผู้ขับขี่ (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 และตระหนักถึงประโยชน์ของการผนวกกฎระเบียบของการขับรถที่เกี่ยวข้องกับการทำงานไว้ในมาตรฐานเพื่อส่งเสริมอาชีพอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในทุกภาคส่วน

ผลการสัมภาษณ์ยังเผยด้วยว่ากรมการขนส่งทางบกวางแผนที่จะนำระบบการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้นของ VicRoads (หน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งในรัฐวิกตอเรีย ออสเตรเลีย) มาใช้²⁴ 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 อุบัติเหตุจากการหลับในบนทางหลวงมักพบมากในกลุ่มรถบรรทุก 4 ล้อ และส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางวันและบนถนนช่วงทางตรง²⁵

แม้ว่ากรมการขนส่งทางบกได้ตั้งเป้าติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางของรถจำนวนประมาณ 486,000 คัน ภายในปี 2561 และได้ดำเนินงานร่วมกับผู้ประกอบการเพื่อติดตามตรวจสอบการติดตั้ง แต่การที่จะประเมินว่าผู้ประกอบการทุกรายติดตั้งอุปกรณ์ตามข้อกำหนดหรือไม่ยังเป็นไปได้ยาก

²⁴ การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช. 2562.

²⁵ อ้างในรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

แม้กรมการขนส่งทางบกจะมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้ข้อกำหนดดังกล่าว และเป็นผู้จัดการข้อมูลทั้งหมดที่เก็บจากเครื่องบันทึกการเดินทางของรถ แต่พบว่ายังคงประสบความท้าทายในการดำเนินงานตามนโยบายนี้

ข้อคิดเห็นทั่วไป

ปัจจุบันยังไม่มีแนวทางเกี่ยวกับสมรรถภาพทางกายของผู้ขับขี่ยานยนต์สำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถ การจัดทำแนวทางดังกล่าวจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ปฏิบัติงานเพื่อใช้ในการประเมินสุขภาพและสมรรถภาพทางกายของผู้ประกอบอาชีพขับรถว่าเหมาะสมที่จะขับรถหรือไม่ โดยการตรวจสุขภาพและการให้บริการฟื้นฟูที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมแก่ผู้ประกอบอาชีพขับรถเพื่อให้สามารถกลับไปขับรถต่อได้อย่างปลอดภัย

ข้อเสนอแนะและสถานะ

การขับขี่ยานพาหนะในระหว่างที่ง่วงหรืออ่อนล้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถนับเป็นปัญหาสำคัญ และต้องอาศัยการประสานงานระหว่างกรมและกระทรวงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาแนวทางและติดตามตรวจสอบความสอดคล้องของการดำเนินงานตามแนวทาง

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 11: ปานกลาง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณามีดังต่อไปนี้

- 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) ตามช่วงเวลาทีประกาศโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน 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) พบว่าแนวโน้มของผู้บาดเจ็บวิกฤติจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้รับบริการการแพทย์ฉุกเฉินจากชุดปฏิบัติการ ณ ที่เกิดเหตุภายใน 8 นาทีนับแต่มีการแจ้งเหตุมีแนวโน้มลดลงในช่วง 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 ตัวเลขนี้มีแนวโน้มสูงขึ้นในแต่ละปี²⁶ ข้อมูลจากโรงพยาบาลขอนแก่นระบุว่าผู้ป่วยฉุกเฉินเพียงร้อยละ 14 ที่ถูกนำส่งตัวโดยรถพยาบาล และร้อยละ 75 ของผู้ป่วยฉุกเฉินได้รับการปฏิบัติการฉุกเฉินหลังแจ้งเหตุภายใน 10 นาที และร้อยละ 62 ภายใน 8 นาทีตามลำดับ²⁷

งานวิจัยอีกชิ้นหนึ่งระบุว่ามียังมีประมาณร้อยละ 40 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยถูกนำตัวส่งโรงพยาบาลโดยรถพยาบาล ประเด็นนี้เป็นปัญหาสำคัญในแง่ความครอบคลุมของการให้บริการ เหตุผลหลักประการหนึ่งที่มีอัตราการใช้รถพยาบาลต่ำตามที่ระบุในงานวิจัยนี้คือจำเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉินไม่ได้ อนึ่ง งานวิจัยนี้ศึกษาเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์²⁸

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

²⁷ ศูนย์ความร่วมมือองค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ โรงพยาบาลขอนแก่น, 2561

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

ผลการสัมภาษณ์ชี้ว่ายังมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเทคโนโลยีสำหรับการพัฒนาระบบการแจ้งอุบัติเหตุแบบทันที ตลอดเวลาและระบบการส่งรถพยาบาลไปยังจุดเกิดเหตุ เพื่อที่จะจัดช่องว่างของระบบในเรื่องการแยกส่วนของ ข้อมูลอันเป็นผลจากวิธีการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลในปัจจุบัน ส่วนอีกระดับหนึ่งเป็นปัญหามูลค่าการแพทย์ โยกย้ายไปทำงานในระบบเอกชน เมื่อรวมกับปัญหาการขาดแคลนโรงพยาบาลเฉพาะทาง อีกทั้งทีมปฏิบัติการมัก ไม่รู้ว่าโรงพยาบาลว่างหรือไม่ ส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงการรักษา²⁹

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

ข้อเสนอแนะและสถานะ

การลดระยะเวลาการให้การดูแลฉุกเฉินมีประสิทธิผลอย่างยิ่งในการเพิ่มอัตราการรอดชีวิตและการบรรเทาอาการ บาดเจ็บสาหัส

สถานะปัจจุบันสำหรับเป้าหมายที่ 12: ปานกลาง

แม้ว่าจะมีความพยายามดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายนี้ ประเทศไทยอาจพิจารณายุทธศาสตร์ นโยบาย มาตรการ และแผนงานเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ดังนี้

- พิจารณารับรู้เรื่องการดูแลผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุบนถนนไว้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ และจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนและสอดคล้องกับทิศทางของแผน
- ส่งเสริมระบบการเฝ้าระวังเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง วิเคราะห์และใช้ข้อมูลชุดนี้ ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ในระบบสารสนเทศของ สผจ. เพื่อพัฒนา มาตรการและรณรงค์สร้างความตระหนักกับประชาชน
- ลงทุนในการปรับปรุงรถพยาบาลให้ติดตั้งเครื่องมือการแพทย์ฉุกเฉินที่ทันสมัยและมีเจ้าหน้าที่ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการดูแลผู้ป่วยในสถานการณ์ฉุกเฉินประจำการในรถ เนื่องจากผู้ป่วยมีความต้องการ การดูแลในระดับที่สูงกว่ารถพยาบาลทั่วไปให้บริการ
- ปรับปรุงระบบการแจ้งเตือนที่มีอยู่ เพื่อช่วยให้สามารถลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือการบาดเจ็บและปฏิบัติการฉุกเฉินโดยรถพยาบาลลงได้อีก 1 นาที
- ประสานงานความรับผิดชอบด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ หน่วยงานให้บริการฉุกเฉินและตำรวจ ซึ่งเป็นผู้ที่เข้าถึงสถานที่เกิดเหตุเป็นกลุ่มแรกหลังจากเกิด อุบัติเหตุ บุคลากรกลุ่มนี้มีบทบาทสำคัญในการดูแลผู้บาดเจ็บก่อนส่งตัวไปโรงพยาบาล และเป็น สมาชิกที่สำคัญของทีมตอบสนองในสถานที่เกิดเหตุ บุคลากรกลุ่มนี้ควรได้รับการฝึกอบรมในด้าน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการสาธิตเชิงปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงคุณภาพของการช่วยเหลือเมื่อถึง คราวจำเป็น

²⁹ การสัมภาษณ์โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช, 2562





การอภิปรายผล

4

ผลการศึกษาเอกสารและรายงานวิชาการที่เผยแพร่ทั่วไปและเผยแพร่ในวงจำกัดและผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหลายอย่างที่มีผลต่อสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย 4 แต่ 4 การศึกษานี้พบความท้าทายและช่องว่างหลายประการ ในหัวข้อนี้ เป็นข้อสรุปตามจุดมุ่งหมายหลักของโครงการดังต่อไปนี้ 1) ผลสำเร็จรวมถึงการดำเนินยุทธศาสตร์และแผนงานตามแนวปฏิบัติที่ดี และสถานะตามตัวชี้วัด 2) อุปสรรคต่อความก้าวหน้า และ 3) ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยในอนาคต



ผลการศึกษาเอกสารและรายงานวิชาการที่เผยแพร่ทั่วไปและเผยแพร่ในวงจำกัดและผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหลายอย่างที่มีผลต่อสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย แม้ว่าจะมีความสำเร็จอยู่บ้าง แต่การศึกษานี้พบความท้าทายและช่องว่างหลายประการ

ในหัวข้อนี้ เป็นข้อสรุปตามจุดมุ่งหมายหลักของโครงการดังต่อไปนี้ 1) ผลสำเร็จรวมถึงการดำเนินยุทธศาสตร์และแผนงานตามแนวปฏิบัติที่ดี และสถานะตามตัวชี้วัด 2) อุปสรรคต่อความก้าวหน้า และ 3) ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยในอนาคต

4.1 ความสำเร็จ

เป็นเรื่องน่ายินดีที่พบว่าหน่วยงานของรัฐในระดับกรมส่วนใหญ่รู้จัก 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และมีความเข้าใจว่าหน่วยงานของตนรับผิดชอบเป้าหมายใด นอกจากนี้ ผลการศึกษายังแสดงให้เห็นว่า ปัจจุบันหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องของภาครัฐและองค์กรภาคประชาสังคมด้านความปลอดภัยทางถนนมีการตั้งเป้าหมาย ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ และดำเนินแผนงาน และหลายหน่วยงานมีการวางแผนการดำเนินงานด้านการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และแผนงานต่าง ๆ ในอนาคต

ตัวอย่างเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และการดำเนินงานที่นับว่าเป็นแนวปฏิบัติที่ดี ได้แก่

- การจัดตั้งองค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนน และการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบขององค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนน (อย่างไรก็ตาม ดังที่ระบุในหัวข้อ 4.2 ยังคงพบข้อท้าทายอย่างต่อเนื่องด้านการบริหารจัดการขององค์กรนำ)
- การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2561-2564 ซึ่งระบุปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งแก้ไข และระบุเป้าหมายหลัก ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัด สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยอาศัยการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนตามแนวทางประชารัฐ
- มีการตั้งเป้าหมายใหญ่และเป้าหมายย่อยในหน่วยงานของรัฐระดับกรมหลายหน่วย
- การใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยความปลอดภัยทางถนน (เช่น การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ การใช้ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย ดื่มแล้วขับ กำหนดชั่วโมงการทำงานของผู้ประกอบการอาชีพขับรถ)
- การใช้ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดขึ้น (เช่น ระบบตัดคะแนนความประพฤติและระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจรใหม่ การแก้ปัญหาการขับรถเร็ว การสวมหมวกนิรภัย ดื่มแล้วขับ)
- การใช้หลักการระบบปลอดภัย ‘Safe System’ (โดยกรมทางหลวงชนบท)
- การลงนามหรือให้สัตยาบันตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติ 3 ตราสาร (เช่น การดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจร และข้อบังคับว่าด้วยยานพาหนะ)
- การใช้ระบบคอมพิวเตอร์เพื่อระบุถนนที่มีสภาพใช้งานไม่ดีและกำหนดมาตรการแก้ปัญหาที่มีประสิทธิภาพ
- ระบบการเก็บข้อมูลและระบบการบริหารจัดการข้อมูลที่ปรับปรุงจนดีขึ้น และการบูรณาการ/เชื่อมโยงฐานข้อมูลหลักด้านการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- การเพิ่มศักยภาพของบุคลากร (เช่น การอบรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน)
- การประสานงานระหว่างองค์กรวิชาการและสถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานของภาครัฐเพื่อสร้างข้อมูลเชิงประจักษ์

- แผนการดำเนินงานต่าง ๆ (เช่น การรับรองมาตรฐานยานพาหนะตามข้อบังคับของสหประชาชาติ การปรับปรุงระเบียบการออกใบอนุญาตขับขี่ให้เคร่งครัดขึ้น การลดระยะเวลาการจัดการต่อ การตอบสนองเหตุฉุกเฉิน)

สถานะของความสำเร็จเหล่านี้อยู่ในเกณฑ์ปานกลางหรือสูงในแง่ความคืบหน้าสู่การบรรลุเป้าหมาย ได้แก่

- เป้าหมายที่ 2 และ 10 อยู่ในระดับสูง
- เป้าหมายที่ 5, 6, 7, 8 (เฉพาะเข็มขัดนิรภัย), 9, 11 และ 12 อยู่ในระดับปานกลาง

4.2 ปัญหา/อุปสรรค

การวิเคราะห์รายประเด็นเผยให้เห็นปัญหา/อุปสรรคและช่องว่างหลัก ๆ ที่มีอยู่ในระบบปัจจุบัน ซึ่งสะท้อนสถานะความสำเร็จในระดับต่ำ-ปานกลางของเป้าหมายที่ 1, 3 และ 4 และสถานะความสำเร็จระดับต่ำของเป้าหมายที่ 8 (โดยเฉพาะการใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก) ปัญหา/อุปสรรคและช่องว่างดังกล่าวจำแนกเป็น 6 ประเภดังต่อไปนี้

4.2.1 ทาดจุดเน้นทางทางการเมือง

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุความสำเร็จจำเป็นต้องอาศัยภาวะผู้นำที่เข้มแข็ง และการให้ความเอาใจใส่จากภาคการเมือง ปัจจุบัน ดูเหมือนว่าความปลอดภัยทางถนนไม่ได้ถูกจัดว่าเป็นประเด็นปัญหาที่มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ สำหรับผู้บริหารรัฐบาลระดับสูง ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่รู้ลึกถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และยังส่งผลให้ขาดการสนับสนุนการดำเนินงาน ทำให้หน่วยงานของภาครัฐและองค์กรภาคประชาสังคมเกิดความท้อแท้เหนื่อยหน่าย นอกจากนี้ ยังส่งผลให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องมิได้แสดงการรับผิดชอบอย่างเพียงพอ และยังทำให้โครงสร้างรองรับการดำเนินการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพไม่เข้มแข็ง

4.2.2 ทาดการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพในระดับสูงสุด

แม้ว่าเป็นเรื่องน่ายินดีที่มีคณะกรรมการระดับนโยบายและคณะกรรมการต่าง ๆ และได้รับการให้ความสำคัญจากสมาชิก คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติและศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนยังเผชิญข้อท้าทายหลายประการ ข้อท้าทายบางประการได้แก่

- การประชุมที่จัดขึ้นไม่สม่ำเสมอหรือไม่บ่อย
- ขาดแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- ไม่มีการกำหนดภารกิจและการรับผิดชอบที่ชัดเจนเพื่อให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ
- ตัวแทนจากหน่วยงานที่มาร่วมประชุมไม่ใช่คนเดิมทุกครั้ง
- เป้าหมายความปลอดภัยทางถนนและการปฏิบัติการไม่ได้ใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์
- การจัดสรรงบประมาณยังไม่เหมาะสมหรือไม่ได้ตั้งอยู่บนฐานของข้อมูลเชิงประจักษ์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2561-2564 ยังสะท้อนให้เห็นถึงการขาดการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ แผนแม่บทมีการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงาน แต่ยังไม่มีความชัดเจนในปฏิบัติการและเป้าหมายที่มีกรอบเวลาชัดเจน ดังนั้น ยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้จึงเปรียบเสมือนการแสดงเจตนารมณ์ที่จะปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในบางด้าน แต่ปราศจากเครื่องมือที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

ปัญหาหลักอย่างหนึ่งที่ประเทศไทยประสบอยู่คือการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน แม้ว่าหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ไม่มีการกำหนดการรับผิดชอบที่ชัดเจน ด้วยเหตุนี้ การติดตามความคืบหน้าและการบรรลุผลสำเร็จจึงเป็นไปได้ยาก ผลที่ตามมาคือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังคงแยกกันทำงานเป็นส่วน ๆ แบบต่างคนต่างทำ และไม่แสดงบทบาทและความเชี่ยวชาญให้ประจักษ์และเข้าถึงได้ในระดับประเทศ ตัวอย่างเช่น การเก็บข้อมูลและการสื่อสารได้รับการระบุว่าเป็นกิจกรรมที่มีแนวโน้มที่ควรมีการปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น (WHO, 2016)

4.2.3 ทดการประสานความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนน

ข้อมูลเชิงประจักษ์ชี้ว่าการดำเนินงานแบบเป็นหุ้นส่วนระหว่างหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องจะเป็นประโยชน์ต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน ในทางตรงกันข้าม การแยกกันทำงานเป็นส่วน ๆ กลับส่งผลเสีย (Johnson, 2010) เป็นที่รับรู้กันว่าแต่ละหน่วยงานของรัฐที่มีความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนยังดำเนินงานแบบต่างคนต่างทำ การดำเนินงานเช่นนี้ทำให้เกิดปัญหาในการสื่อสาร ความร่วมมือกันทำงาน และการประสานงาน และขาดความเข้าใจถึงประโยชน์ที่จะได้รับการจรรดมทรัพยากรมาใช้ร่วมกัน (pooling resources) ภายใต้วิธีที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

4.2.4 ทดความเข้าใจเกี่ยวกับเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายโลกเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นเป้าหมายระดับสูง และหน่วยงานเห็นว้างเป้าหมายทำสำเร็จได้ยาก การศึกษาพบช่องว่างดังต่อไปนี้

- ถึงแม้ว่าหน่วยงานของรัฐได้รับแนวทางเกี่ยวกับเป้าหมายเหล่านี้จากองค์การอนามัยโลก บางหน่วยงานรู้สึกว่าย่างขาดทิศทางที่ชัดเจนในการที่จะบรรลุเป้าหมาย
- บางหน่วยงานเสนอว่ายังขาดตัวชี้วัดระยะกลางที่เหมาะสมกับบริบทท้องถิ่น
- บางเป้าหมายวัดยากหรือไม่มีทางวัดได้เลย ด้วยเหตุนี้ ความสามารถในการวัดความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายจึงมีจำกัด
- ขาดแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดี
- ไม่มีกิจกรรมติดตามตรวจสอบและประเมินผลเพื่อแสดงให้เห็นประสิทธิผลของแผนงาน

4.2.5 ทดทักษะและความสามารถ

ข้อมูลเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่าความปลอดภัยทางถนนได้รับประโยชน์จากผู้นำและผู้บริหารที่เข้มแข็งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถกระตุ้นให้ผู้ร่วมงานรอบข้างสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญและปรับปรุงสภาพเดิมที่เป็นอยู่ไปให้ดีขึ้น (Varhelyi 2016) ในปัจจุบัน ยังมีช่องว่างในแง่ทักษะและความสามารถของบุคลากรที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับภายในหน่วยงานของรัฐ และควรมีการทบทวนศักยภาพและทักษะขององค์กรภาคประชาสังคมและสถาบันวิจัยในประเทศไทยในฐานะผู้มีส่วนสนับสนุนความพยายามของรัฐบาลในการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยเช่นกัน

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่ามีหน่วยงานภาครัฐไม่กี่ที่มีทีมผู้เชี่ยวชาญที่เข้าใจ 12 เป้าหมายการดำเนินงานระดับโลก ข้อท้าทายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ และบทบาทเฉพาะของหน่วยงานของตนในการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในบางกรณี ผู้มีอำนาจตัดสินใจระดับสูงมองว่าความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่เรื่องสำคัญที่ต้องเร่งแก้ไขอย่างเร่งด่วน ส่งผลให้ไม่มีการนำแนวปฏิบัติที่ดีมาใช้และเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคเข้ารับการฝึกอบรม

4.2.6 ทดแผนงานสร้างความตระหนักในสังคมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่มีการประสานการทำงานระหว่างหน่วยงาน

แม้จะมีข้อมูลที่ว่าหน่วยงานของภาครัฐและองค์กรภาคประชาสังคมหลายแห่งพยายามดำเนินการหลายอย่างเพื่อแก้ไขปัญหาด้านพฤติกรรม เช่น ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ฯลฯ แต่ในภาพรวม ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ตื่นตัวเรื่องความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น จึงไม่ตระหนักว่าตนจะต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยและไม่ตระหนักว่าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย นอกจากขาดความตระหนักดังกล่าวแล้ว ประเทศไทยยังขาดแนวทางการในการดำเนินงานร่วมกันที่เป็นแผนงานขนาดใหญ่ แต่มีเพียงการดำเนินแผนงานขนาดเล็ก ๆ

4.3 ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ช่องว่างและปัญหา/อุปสรรคในการบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และความก้าวหน้าด้านความปลอดภัยทางถนน นำมาสู่ข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินงานในอนาคตดังต่อไปนี้

4.3.1 สร้างภาวะผู้นำที่เข้มแข็งและสร้างจุดเน้นทางการเมืองที่คมชัด

องค์กรระหว่างประเทศ (อาทิ ความร่วมมือกับองค์การอนามัยโลกและหน่วยงานอื่น ๆ) มีศักยภาพที่จะทำงานกับหน่วยงานภาครัฐระดับสูง เพื่อเน้นให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่จะกำหนดให้การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นภารกิจเร่งด่วนระดับชาติ รัฐบาลควรกำหนดแนวทางและกรอบการดำเนินงานที่เฉพาะเจาะจงเพื่อบรรลุการเปลี่ยนแปลง และควรพิจารณากรณีตัวอย่างความสำเร็จที่ผ่านมาจากที่อื่น ๆ

4.3.2 จัดตั้งองค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนโดยมีกฎหมายรองรับ

แม้ว่าประเทศไทยจะมีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว การศึกษานี้พบช่องว่างที่สำคัญเกี่ยวกับองค์ประกอบของคณะกรรมการ ตลอดจนบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ฯ และศูนย์อำนวยการ ฯ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ทีมวิจัยจึงเสนอให้จัดตั้งหน่วยงานใหม่หรือปรับโครงสร้างองค์กรครั้งใหญ่โดยกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ใหม่

โดยบทบาทขององค์กรนำที่จะจัดตั้งใหม่หรือปรับโครงสร้างใหม่ อาจมีดังต่อไปนี้ (โดยไม่จำกัดเพียงเท่านี้)

- รับผิดชอบในภาพรวมในการบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน (รวมทั้งเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ)
- ประสานงานกับหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดให้มีเครือข่ายภาคีหุ้นส่วนในการดำเนินงานตามความเหมาะสม
- จัดตั้งและมีหน้าที่ในการพัฒนาและการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนที่ปฏิบัติได้จริง
- มีภาระรับผิดชอบ (accountability) ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- มีความโปร่งใสในการจัดสรรงบประมาณ
- กำหนดกฎระเบียบสำหรับคณะกรรมการ ความถี่ของการประชุม ฯลฯ
- ดูแลรักษาข้อมูลสำคัญทั้งหมดเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และการอำนวยความสะดวกในการใช้ข้อมูล
- รับผิดชอบการประสานงานด้านการสร้างความสามารถและพัฒนาทักษะของบุคลากรและหน่วยงาน
- รับผิดชอบการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในหมู่ประชาชน
- เป็นแกนนำในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ รวมทั้งการว่าจ้างหน่วยงานในการทำวิจัย และการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการ

องค์กรนำที่ดำเนินการตามที่ระบุข้างต้นอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิผลจะช่วยให้เกิดความก้าวหน้าอย่างมีนัยสำคัญสู่การบรรลุเป้าหมายที่ 1 และจะช่วยสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายอื่น ๆ อีก 11 เป้าหมายได้สำเร็จ

องค์กรนำควรก่อตั้งขึ้นโดยมีกฎหมายรองรับ และได้รับการสนับสนุนและติดตามความก้าวหน้าจากคณะที่ปรึกษาอิสระ (Independent Advisory Group) ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายวิชาชีพ รวมทั้งกลุ่มที่ทำงานด้านการณรงค์ระดับนโยบาย

4.3.3 ประเด็นที่ควรมุ่งเน้นในการดำเนินงาน

ก่อนหน้านี้ มีหน่วยงานระหว่างประเทศหลายหน่วยงาน (เช่น E-READI, 2019 และ Taekratok et al, 2016) ที่ได้ทำการศึกษาทบทวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยและได้ให้ข้อเสนอแนะหลายประการ (ข้อเสนอแนะบางข้อตรงกับข้อเสนอแนะจากการศึกษาครั้งนี้) ข้อเสนอแนะส่วนใหญ่เน้นเรื่อง การกำหนดยุทธศาสตร์และเป้าหมายภายใต้กรอบคิวิติแห่งระบบที่ปลอดภัย (ให้ควรรู้ว่า “ควรทำอะไร”) แต่ส่วนที่ยังขาดอยู่คือการมุ่งเน้นการแปลงผลการศึกษาทบทวนเหล่านี้ไปสู่การจัดทำแผนการดำเนินงานอย่างยั่งยืน (การลงมือปฏิบัติ “ทำอย่างไร”)

ข้อเสนอแนะนี้จะทำได้ก็ต่อเมื่อมีการกำหนดแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน ทำได้จริง และยั่งยืน และแผนปฏิบัติการดังกล่าวต้องมีความสัมพันธ์กับแต่ละเป้าหมาย และมุ่งแก้ไขประเด็นความปลอดภัยทางถนนที่เร่งด่วนก่อนและพิจารณาบริบทท้องถิ่น นอกจากนี้ ต้องมีการพัฒนายุทธศาสตร์และการดำเนินงานตามแผนงานเพื่อเพิ่มพูนความตระหนักเกี่ยวกับวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย และพัฒนาแผนงานความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิผลของหน่วยงานระดับประเทศและส่วนราชการระดับจังหวัด

4.3.4 กำหนดตัวชี้วัดระยะกลางเพื่อช่วยให้บรรลุเป้าหมาย

แม้ว่าการตั้งเป้าหมายระดับสูงจะมีประโยชน์ แต่อาจทำให้รู้สึกว่าคุณไม่สามารถบรรลุได้ เป้าหมายความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติบางเป้าหมายมีลักษณะที่อาจวัดเป็นตัวเลขได้ยาก จนอาจส่งผลให้ไม่เกิดความพยายามที่จะปรับปรุงผลการดำเนินงาน คณะนักวิจัยแนะนำให้กำหนดตัวชี้วัดระยะกลางในแต่ละเป้าหมายซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับการบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ นอกจากนี้ การกำหนดตัวชี้วัดระยะกลางควรพิจารณาตามกรอบแนวคิด MARS³⁰

การบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนระดับโลก 12 ประการขึ้นอยู่กับกำหนดตัวชี้วัดระยะกลางที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศเหล่านี้ การศึกษาแนะนำให้หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศ โดยการสนับสนุนและคำแนะนำจากองค์การอนามัยโลก สร้างกลไกที่จะผลักดันให้เป้าหมายได้รับการยอมรับ มองเห็นคุณค่า และนำไปใช้ได้มากขึ้น

4.3.5 กำหนดกรอบการสร้างเสริมศักยภาพที่มีประสิทธิภาพ

การเพิ่มพูนความสามารถและสร้างทักษะแก่บุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อพัฒนาเป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนรุ่นใหม่ เป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินงานเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน แนวทางการพัฒนาศักยภาพบุคลากรชาตินี้เป็นสิ่งจำเป็นต่อการฝึกอบรมผู้นำและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับสูง และควรมีการแต่งตั้งบุคคลที่สามารถทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาความปลอดภัยทางถนนระดับสูงด้วย

การจัดตั้งคณะผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นอิสระประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนจากวิชาชีพที่ยินดีให้คำปรึกษาในมิติต่าง ๆ ภายใต้วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยจะเอื้ออำนวยต่อการเพิ่มพูนความสามารถและสร้างทักษะแก่บุคลากร คณะนี้ควรทำงานใกล้ชิดกับองค์กรนำ เพื่อทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงให้คำปรึกษา และอบรมอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนทำงานแบบจับคู่กับหน่วยงานภาครัฐ องค์กรภาคประชาสังคม

³⁰ MARS ย่อมาจาก Measurable, Achievable, Relevant, Sustainable (สามารถวัดได้ สามารถบรรลุได้ มีความสอดคล้อง และมีความยั่งยืน)

และสถาบันวิจัย นอกจากนั้น คณะนี้ควรทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอย่างใกล้ชิดจนเป็นที่ประจักษ์ว่ารัฐบาล มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยและดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ในทางที่ดีขึ้นอย่างยั่งยืน นอกจากนั้น ควรมีการติดตามและประเมินผลหลังการอบรมอย่างต่อเนื่อง โดยมีเพียงแต่ ให้ความสำคัญกับจำนวนและระดับทักษะของผู้ร่วมอบรม แต่รวมถึงจำนวนและคุณภาพของแผนงานและโครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้ริเริ่มขึ้น





ผลการศึกษาและรายงานทางวิชาการจำนวนมากให้ข้อสรุปตรงกันเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ยังไม่ดีขึ้น และการดำเนินงานแบบเดิม ๆ จะไม่ช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีแต่อย่างใด ถึงเวลาแล้วที่การเปลี่ยนแปลงระดับฐานรากต้องเกิดขึ้น เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย



บทสรุป

ผลการศึกษาและรายงานทางวิชาการจำนวนมากให้ข้อสรุปตรงกันเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ยังไม่ดีขึ้น และการดำเนินงานแบบเดิม ๆ จะไม่ช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีแต่อย่างใด ถึงเวลาแล้วที่การเปลี่ยนแปลงระดับฐานรากต้องเกิดขึ้น เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างเร่งด่วนในการบังคับใช้นโยบายและกฎหมาย และการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน หากประเทศไทยปรารถนาความสำเร็จในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญและยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การนำเอาแนวปฏิบัติที่ดีกว่า (และแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด) มาใช้เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ดีขึ้นในด้านความปลอดภัยทางถนนจะประสบแต่อุปสรรค หากปราศจากองค์กรที่แสดงบทบาทผู้นำอย่างชัดเจน การประสานการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และการแบ่งสรรความรับผิดชอบและภาระรับผิดชอบ นอกจากนี้ แผนระดับชาติที่มุ่งบรรลุเป้าหมายโลกโดยความสมัครใจในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน 12 ประการควรคำนึงถึงบริบทเฉพาะของประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐต้องแสดงภาระรับผิดชอบในการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนท้องถนน และควรมีการติดตามตรวจสอบเพื่อวัดความคืบหน้าของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ ประการแรก ผู้บริหารระดับสูงต้องมีความมุ่งมั่นต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนน (ทั้งด้านแนวคิดและงบประมาณ) ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังคงมีช่องว่างที่เป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มการดำเนินกิจกรรมเฉพาะด้าน

บัดนี้ถึงเวลาที่ต้องสร้างระบบการดำเนินงานเพื่อผลักดันให้เกิดความก้าวหน้าอย่างมีนัยสำคัญในการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บบนถนนในประเทศไทย รัฐบาลจำเป็นต้องมีกลไกรองรับการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ร่วมกับหลายฝ่าย จัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมความเป็นภาคีหุ้นส่วนในการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพิ่มพูนความสามารถทางวิชาการด้านนี้และเสริมสร้างภาวะผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน

Accident Research Centre of Thailand, Asian Institute of Technology - ThaiRoads. The Accident Situation in Thailand 2016-2017.

Newstead, S.V., and Diamantopoulou, K., 2010. A proposed framework for evaluation of road safety strategy outcomes. Proceedings of the Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference. 31 August to 3 September, Canberra.

Enhanced Regional European Union – Association of South East Asian Nations Dialogue Instrument E-READI). Road Transport Dialogue: Gap Analysis Study. In press.

Johnston Ian. 2010. Beyond "Best Practice" Road Safety Thinking and Systems Management - A case for culture change research. Safety Science. Volume 48. Pages 1175-1181.

Jantarason, Voradech. 2005. The Expansion of Government Agencies in Thai Government Management System. Volume 38.

Kaewpramkusol, Ratchakorn et al. 2018. A qualitative exploration of the Thai alcohol policy in regulating alcohol industry's marketing strategies and commercial activities. <https://doi.org/10.1111/dar.12885>

Kanitpong Kunnawee, et al. Speed Management strategies and drivers attitudes in Thailand. International Association of Traffic and Safety Sciences. Volume 37, issue 1, pages 39-48. 2013. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111213000022>

Leechawengwongs, M., undated. Drowsy Driving and Automobile Crashes. Available here: http://www.thaiauto.or.th/2012/news/news-detail.asp?news_id=3165

Muhlrad Nicole. 2009. Road Safety Management Systems: A comprehensive diagnosis method adaptable to Low and Middle Income Countries.

Order of the National council for Peace and Order No. 14/2560. 2017.

Prime Minister's Office. 2011. Order for the Prevention and Reduction of Road Accidents.

Ratanavaraha Vatanavongs, Jomnonkwao Sajjakaj. Community participation and behavioural changes of helmet use in Thailand. Transport Policy. Volume 25. Pages 111 – 118. 2013. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X12001667>

Riyapan Sattha, et al. Outcomes of emergency medical service usage in severe road traffic injury during Thai holidays. . US National Library of Medicine National Institutes of Health. 2018. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5851498/>

Siviroj Penprapa, et al. Helmet use and associated factors among Thai motorcyclists during Songkran Festival. US National Library of Medicine National Institutes of Health. 2012. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3499868/>

Varhelyi Andreas. 2016. Road Safety Management - The Need for a Systematic Approach. The open Transportation Journal. Volume 10. Pages 137-155. World Health Organization (WHO). 2004. World Report on Traffic Injury Prevention. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42871/9241562609.pdf?sequence=1>

World Health Organization (WHO). 2016. Road Safety Institutional and Legal Assessment Thailand. <http://www.searo.who.int/thailand/areas/road-safety/en/>

World Health Organization (WHO). 2017. Discussion Paper: Developing indicators for voluntary global performance targets for road safety risk factors and service delivery mechanisms. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Discussion-Paper-on-Proposed-Indicators.pdf?ua=1

World Health Organization (WHO). 2018. Global Status Report on Road Safety. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789241563840_eng.pdf;sequence=1

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมการปรึกษาหารือ วันที่ 18 พฤศจิกายน 2562

การประชุมหารือเพื่อนำเสนอผลและรับฟังความคิดเห็นต่อรายงานการทบทวนสถานะ
ประเทศไทยโดยใช้กรอบเป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

สนับสนุนโดย องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย ในความร่วมมือภายใต้แผนยุทธศาสตร์ระหว่างรัฐบาล
ไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

18 พฤศจิกายน 2562 โรงแรมสุโกศล กรุงเทพฯ

กระทรวงมหาดไทย

นายนิพนธ์ บุญญามณี

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

นางสาวอรอุมา วรแสน

ผู้อำนวยการกลุ่มงานกิจการต่างประเทศ

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

นางสาวกวิตา วาจากิจ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

นายเกษริน ตรินตระกูล

นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

นายณัชนนท์ สมนะเสริญ

ผู้ตรวจราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

นายอดิศร เกษมพรณราย

นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการพิเศษ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์

ผู้อำนวยการ สำนักแผนความปลอดภัย

นางสาวอุษนิศา จิกยอง

นักวิเคราะห์นโยบายแผนชำนาญการ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

นางวาทีณี สุวรรณพงศ์

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

นางสาวนิสากร ชาศิตศิริ

นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

นางสาวสินีวรรณ วิชา

นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

นางสาวพรรณพร พิสิฐ

นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

ม.ล. กীরติสิทธิ์ ชยางกูร

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักวิศวกรรมยานยนต์

นางสาวทิพย์วัลย์ พิศาลปิติ

วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ สำนักวิศวกรรมยานยนต์

นางสุภา ไซติงาม

นายธีธัช ชูชาติชัยกุลการ

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ดร. สืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา

นายทรงฤทธิ์ ชยานันท์

นายปณิธิศร์ เอื้อสุดกิจ

นายเปรมวุฒิ จันทร์ธนะวงษ์

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ดร. ชาศรีย์ บำรุงศรี

ดร. โกวิท วัฒนา

นายสันติภาพ ศิริยงค์

นายขจรศักดิ์ เจริมประไพ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พลตำรวจตรีเอกวิทย์ ลิ้มสังกาศ

พันตำรวจเอก เอกราช ลิ้มสังกาศ

พันตำรวจเอกสุริยัน วิณจมนตรี

พันตำรวจเอก สุรศักดิ์ เลหาพิบูลย์กุล

พันตำรวจโทหญิง นภาพันท์ เลิศลักษณ์

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

แพทย์หญิงอริสา ยาณะสาร

นางสาวนิตยา คณิตสาร

นางสาวพรสุดา คำเหลือง

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

นายแพทย์พนธ์ศักดิ์ อัครวงศ์เกษม

นายรังสรรค์ ลิ้มกิจประเสริฐ

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

นายแพทย์สัญญาชัย ชาสัมบัติ

นางสาวอรุพร ศิริวิชัยภรณ์

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

นายวรานนท์ มณีรัตน์

นายรัชต์ อมรพัฒน์นาวัฒน์

คณะกรรมการการคมนาคม สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

นายนิกร จ่านอง

กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

นายแพทย์วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร

ผู้อำนวยการ สำนักกฎหมาย

นิติกร สำนักกฎหมาย

ผู้อำนวยการ สำนักอำนวยความสะดวก

รองผู้อำนวยการ สำนักอำนวยความสะดวก

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักอำนวยความสะดวก

วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ สำนักอำนวยความสะดวก

ผู้อำนวยการ สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานตรวจสอบ
ความปลอดภัยงานทาง

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักอำนวยความสะดวก

วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักอำนวยความสะดวก

รองผู้บังคับการการศึกษา กองบัญชาการศึกษา

รองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวง

ผู้กำกับกลุ่มงานจราจร สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ

อาจารย์ (สบ 5) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา

รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร

รองผู้อำนวยการกองสาธารณสุขฉุกเฉิน กองสาธารณสุขฉุกเฉิน

นักวิชาการสาธารณสุข กองสาธารณสุขฉุกเฉิน

นักวิชาการสาธารณสุข กองสาธารณสุขฉุกเฉิน

นายแพทย์ชำนาญการ กองป้องกันการบาดเจ็บ

นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ กองป้องกันการบาดเจ็บ

รองเลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

สำนักวิชาการมาตรฐานชำนาญการ

นักวิชาการมาตรฐานปฏิบัติการ

ประธานคณะกรรมการพิจารณาการศึกษา

ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม

รองประธานกรรมการคนที่สอง

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงษ์

เลขาธิการ

นางสาวจินตนา มโนรกุล

ผู้ช่วยผู้จัดการ

มูลนิธิไทยโรดส์

ศาสตราจารย์นายแพทย์ไพฑูย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

ประธานกรรมการ

สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (ATRANS)

ดร. เตือนใจ พุกตะ

เลขาธิการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รศ. ดร. เกษม ชูจารุกุล

ผู้จัดการศูนย์ความเป็นเลิศ iRAP

นายเกริกฤทธิ์ ศรีรุ่งวิกรัย

นักวิจัย

มหาวิทยาลัยนเรศวร

ผศ. ดร. ทวีศักดิ์ ตะกระโทก

คณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ)

ดร. สุเมธ องกิตติกุล

ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์

นางสาวณิชน ทองพัฒน์

นักวิจัยฝ่ายนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

รศ. ดร. กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์

ผู้จัดการ ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมและเทคโนโลยี

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

รศ. ดร. สายประสิทธิ์ เกิดนิยม

หัวหน้าศูนย์วิจัยเฉพาะทางวิศวกรรมการประเมินและความปลอดภัยยานยนต์ บัณฑิตวิทยาลัยวิศวกรรมศาสตร์
นานาชาติสิรินธร ไทย-เยอรมัน (TGGS)

มูลนิธิเมาไม่ขับ

นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช

เลขาธิการ

แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน

นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์

ผู้จัดการแผนงาน

นายแพทย์วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย

ทีมงาน

นางสาวเพ็ญภา พรสุพิกุล

ทีมงาน

นางสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

ทีมงาน

ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น

นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย

ผู้อำนวยการ

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งมหาวิทยาลัยโมนาช ออสเตรเลีย

รศ. ดร. เจนนี่ ออกซ์เลย์

Associate Director, Graduate Research

ดร. เดวิด โลแกน

Senior Research Fellow

องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

นายแพทย์แดเนียล เคอร์เทสซ์

ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

นายแพทย์ลิวิ เวตราสโก

Programme Officer

นางสาวรัตนภรณ์ ตังธนเศรษฐ์

National Professional Officer (Public Health)

นางสาวเบญจา แซ่เซียว

Executive Assistant (Programme)

ภาคผนวก v. รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 (ประเทศไทย)

ประเทศไทย

ประชากร 68,863,512 คน | รายได้ ปานกลาง | ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว 5,640 ดอลลาร์สหรัฐ



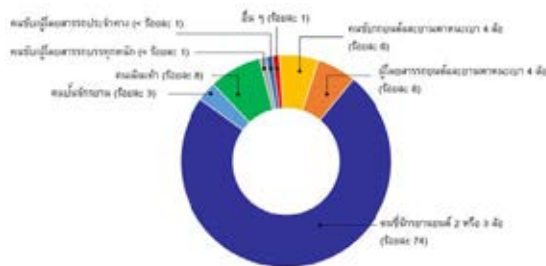
กรอบเชิงสถาบัน	
สถาบันหลัก	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
ได้รับงบประมาณจากรัฐ	ได้รับ
ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ	มี
งบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์	มีบางส่วน
เป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิต	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10 คนต่อประชากร 100,000 คน (พ.ศ. 2553-2563)
ถนนและการเดินทางปลอดภัย	
โครงสร้างถนนสายใหม่ต้องผ่านการตรวจสอบหรือประเมินระดับดาว	มีบางส่วน
มาตรฐานการออกแบบเพื่อความปลอดภัยของคนเดินถนน/ผู้ใช้จักรยาน	มีบางส่วน
ถนนสายที่มีอยู่เดิมได้รับการตรวจสอบ/ประเมินระดับดาว	มี
การลงทุนเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยของจุดเสี่ยง	มี
นโยบายและการลงทุนในระบบโดยสารสาธารณะในเขตเมือง	มี
ยานพาหนะปลอดภัย	
จำนวนยานพาหนะทั้งหมดที่จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	37,338,139
รถยนต์และยานพาหนะขนาดเล็ก 4 ล้อ	15,003,774
ยานยนต์ 2 ล้อ และ 3 ล้อ	20,497,296
รถบรรทุกและรถพ่วง	1,055,717
รถโดยสารสาธารณะ	157,799
อื่น ๆ (รถแทรกเตอร์ รถบดถนน รถใช้ในงานเกษตรกรรม)	623,553
มาตรฐานยานพาหนะที่ใช้ (UNECE WP.29)	
มาตรฐานการชนด้านหน้า	ไม่มี
ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทรงตัว	ไม่มี ^a
การป้องกันคนเดินเท้า	มี
ระบบเบรกป้องกันล้อล็อกสำหรับรถจักรยานยนต์	ไม่มี
การดูแลหลังเกิดเหตุ	
หมายเลขโทรศัพท์การแพทย์ฉุกเฉินของประเทศ	หมายเลขเดียวกันทั่วประเทศ
ระบบทะเบียนการบาดเจ็บ	มีบางส่วน
ประกาศนียบัตรวิชาชีพสำหรับบุคลากรในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	มี
การประเมินระบบการแพทย์ฉุกเฉินในระดับประเทศ	มี

ข้อมูล	
จำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนตามการรายงาน	21,745 ^a
ของประเทศ (พ.ศ. 2559)	(ช ร้อยละ 79 ยู ร้อยละ 21)
จำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนตามการคาดประมาณ	22,491
โดยองค์การอนามัยโลก (20,265 - 24,717 ช่วงความเชื่อมั่นร้อยละ 95) (พ.ศ. 2559)	
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ตามการคาดประมาณ	32.7
โดยองค์การอนามัยโลก (พ.ศ. 2559)	

^a ประเทศไทยได้เปิดตัวโครงการ ECO-CAR โดยให้แรงจูงใจทางภาษีแก่รถยนต์ที่ติดตั้งระบบ ESC แต่ไม่ได้มีการบังคับใช้กับรถยนต์ทั้งหมด

^b การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ได้แก่ (1) ในมรณบัตรที่ตรวจสอบกับหนังสือรับรองการตายจากโรงพยาบาล (2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ (3) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ไม่ได้จำกัดระยะเวลาการเสียชีวิตภายหลังการชน

การเสียชีวิตแบ่งตามประเภทของผู้ใช้ถนน



ที่มา ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ สำหรับบาดเจ็บสาหัส กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2559

ผู้ใช้ถนนปลอดภัย	
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วสูงสุด	มี
ความเร็วสูงสุดในเขตเมือง	80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ความเร็วสูงสุดในเขตชนบท	90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ความเร็วสูงสุดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
หน่วยงานระดับท้องถิ่นสามารถปรับเปลี่ยนความเร็วสูงสุดได้	ไม่ได้
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
วิธีการหลักในการบังคับใช้กฎหมาย	โดยเจ้าหน้าที่
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มแล้วขับ	
ปริมาณแอลกอฮอล์สูงสุดในเลือด - ประชากรทั่วไป	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร
ปริมาณแอลกอฮอล์สูงสุดในเลือด - ผู้ขับขี่อายุน้อย/มือใหม่	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร
การสุ่มตรวจลมหายใจ	มี ^a
การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในกรณีชนรุนแรงถึงแก่ชีวิต	ตรวจผู้ขับขี่บางราย
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
ร้อยละของการเสียชีวิตจากการชนบนถนนที่เกี่ยวข้องกับ	ร้อยละ 14 ^a
การดื่มแอลกอฮอล์	
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย	
บังคับใช้กับผู้ขับขี่จักรยานยนต์และผู้โดยสาร	ใช่
กำหนดให้ต้องรัดสายคาดหมวกนิรภัย	ใช่
กำหนดอ้างอิงมาตรฐานหมวกนิรภัย	ใช่
ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่เป็นเด็ก	ไม่มีข้อห้าม
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
อัตราการสวมหมวกนิรภัย	ร้อยละ 51 ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ^a ร้อยละ 20 ของผู้โดยสาร ^a
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย	
บังคับใช้กับคนขับและผู้โดยสารทั้งเบาะหน้าและเบาะหลัง	ใช่
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 58 ของคนขับ ^a ร้อยละ 40 ของผู้โดยสารเบาะหน้า ^a	
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก	
การให้เด็กนั่งที่เบาะหน้า	ไม่มีข้อห้าม
กำหนดให้ใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก	-
กำหนดอ้างอิงมาตรฐานระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก	-
การบังคับใช้กฎหมาย	-
ร้อยละของเด็กที่ใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก	-
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่	
การห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ต้องถือโทรศัพท์ขณะขับรถ	ใช่
การห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ไม่ต้องถือโทรศัพท์ (hands-free) ขณะขับรถ	ไม่ใช่
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการใช้สารเสพติดขณะขับขี่	
กฎหมายกำหนดให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ได้เมื่อต้องสงสัยว่าขับขณะเมาสุรา	มี

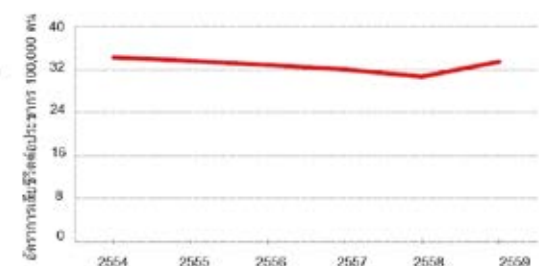
^a กฎหมายกำหนดให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์กับผู้ขับขี่ได้เมื่อต้องสงสัยว่าขับขณะเมาสุรา

^b ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากจากโรงพยาบาล 33 แห่ง พ.ศ. 2559

^c การสำรวจโดยมูลนิธิไทยโรดส์ พ.ศ. 2558

^d การสำรวจโดยมูลนิธิไทยโรดส์ พ.ศ. 2554

แนวโน้มการเสียชีวิตจากการชนบนถนนตามการรายงานของประเทศ















ที่มา การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ได้แก่ (1) ในมรณบัตรที่ตรวจสอบกับหนังสือรับรองการตายจากโรงพยาบาล (2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ (3) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ภาพแทนกฎหมายจัดทำโดยองค์การอนามัยโลก ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและยานพาหนะเป็นงานของ UNECE WP.29 ข้อมูลอื่น ๆ จัดทำจากแบบสอบถามและข้อมูลอื่น ๆ โดยกระทรวงสาธารณสุข

ภาคผนวก ก. แนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์

- เป้าหมายระดับสูงและยุทธศาสตร์
 - บทบาทและความรับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของท่านคืออะไร
 - สำหรับเป้าหมายระดับประเทศแบบสมัครใจ ท่านรับผิดชอบเป้าหมายใด
 - เป้าหมาย/ยุทธศาสตร์ในการส่งเสริมความปลอดภัยของท่าน (ในเขตอำนาจ) คืออะไร
 - ยุทธศาสตร์ที่ท่านกำหนดช่วยให้บรรลุเป้าหมายหรือไม่
 - เมื่อเวลาผ่านไป ท่านปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ใดหรือไม่
- การดำเนินแผนงาน
 - แผนงานหลักของท่านคืออะไร
 - ท่านดำเนินแผนงานดังกล่าวตามที่ตั้งใจไว้หรือไม่
 - แผนงานช่วยให้ท่านบรรลุเป้าหมายมากขึ้นเพียงใด การดำเนินแผนงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่
 - ปัจจัยใดมีอิทธิพล (ทั้งดีและไม่ดี) ต่อการดำเนินงาน
 - ท่านติดตามตรวจสอบและประเมินแผนงานหรือไม่ ท่านเก็บหรือต้องการข้อมูลใดบ้าง
- กิจกรรมในอนาคต
 - แผนการสำหรับอนาคตของท่านคืออะไร
 - ควรดำเนินแผนงานใดอย่างต่อเนื่อง
 - อาจดำเนินแผนงานใดต่อไปโดยขยายขอบเขตงานให้กว้างขึ้น
 - ต้องการทรัพยากรใดเพื่อสนับสนุนการดำเนินแผนงานต่อไปหรือเพื่อปรับปรุงแผนงาน
- คำถามทั่วไป
 - ความสำเร็จที่สำคัญในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนมีอะไรบ้าง
 - ปัจจัยชะลอความก้าวหน้าในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนมีอะไรบ้าง

ภาคผนวก จ. เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

<p>เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563</p>  <p>เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา</p>	<p>เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า</p>	<p>เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า</p>	<p>เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคนต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า</p>	<p>เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง</p>	<p>เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100</p>	<p>เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100</p>
<p>เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง</p>	<p>เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่</p>	<p>เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบการอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้</p>	<p>เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573</p>  <p>เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก</p>

- สัญลักษณ์ 1: การจัดการความปลอดภัยทางถนน
- สัญลักษณ์ 2: ถนนและการเดินทางปลอดภัย
- สัญลักษณ์ 3: ยานพาหนะปลอดภัย
- สัญลักษณ์ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัย
- สัญลักษณ์ 5: การตอบสนองหลังเกิดเหตุ

สืบเนื่องจากข้อเรียกร้องจากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ รัฐสมาชิกสหประชาชาติได้มีมติเห็นชอบ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560

ดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/





องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

88/20 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข อาคาร 3 ชั้น 4
กระทรวงสาธารณสุข

ถ. ดิوانนท์ ต. ตลาดขวัญ อ. เมือง จ. นนทบุรี 11000

โทรศัพท์ 02 547 0110 โทรสาร 02 591 8199

อีเมล setharegistry@who.int

เว็บไซต์ <https://who.int/Thailand>

เฟซบุ๊ก WHOThailand

ทวิตเตอร์ WHOThailand



**World Health
Organization**
Thailand

องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย

88/20 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข อาคาร 3 ชั้น 4
กระทรวงสาธารณสุข ถ.พหลโยธิน ต.ตลาดขวัญ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000
โทรศัพท์ 02 547 0100 | โทรสาร 02 591 8199

อีเมล setharegistry@who.int | เว็บไซต์ <https://www.who.int/thailand>
เฟซบุ๊ก WHOThailand | ทวิตเตอร์ WHOThailand