



กรมการขนส่งทางบก



กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

# โครงการว่าจ้างที่ปรึกษา

เพื่อจัดทำแผนความปลอดภัย  
ในการใช้รถใช้ถนน  
ของกรมการขนส่งทางบก

ได้รับการสนับสนุนจาก กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า  
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

รายงานแผนยุทธศาสตร์  
และแผนแม่บทความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

พ.ศ. 2559

สารบัญ

หน้า

<b>บทที่ 1</b>	<b>บทนำ.....</b>	<b>1-1</b>
1.1	หลักการและเหตุผล .....	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของโครงการ .....	1-2
1.3	ผลลัพธ์ที่ได้ .....	1-2
1.4	ปัจจัยแห่งความสำเร็จของยุทธศาสตร์.....	1-2
1.5	แนวทางการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก .....	1-2
<b>บทที่ 2</b>	<b>การศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง.....</b>	<b>2-1</b>
2.1	การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน.....	2-1
2.2	การทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทความความปลอดภัย .....	2-1
2.3	การทบทวนโครงสร้างของกรมการขนส่งทางบก และกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง .....	2-1
2.4	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย .....	2-2
2.5	สรุปการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากรายทางบกจากหน่วยงานต่างๆ .....	2-3
2.6	สรุปการทบทวนปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากรายทางบกจากงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง .....	2-4
2.7	สรุปการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ .....	2-5
2.8	สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ .....	2-6
<b>บทที่ 3</b>	<b>แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน .....</b>	<b>3-1</b>
3.1	วิสัยทัศน์ .....	3-1
3.2	พันธกิจ .....	3-1
3.3	เป้าประสงค์ .....	3-1
3.4	ยุทธศาสตร์ .....	3-2
<b>บทที่ 4</b>	<b>แผนแม่บทความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน .....</b>	<b>4-1</b>
4.1	แนวทางการพัฒนาแผนแม่บทความความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน .....	4-1
4.2	แผนแม่บทความความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 .....	4-3
<b>บทที่ 5</b>	<b>การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยสู่ความสำเร็จ .....</b>	<b>5-1</b>
5.1	แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ.....	5-1
5.1.1	การถ่ายทอดแนวคิดและเป้าหมายหลักของแผน .....	5-1
5.1.2	การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก .....	5-1
5.1.3	การติดตามและประเมินผลของโครงการ .....	5-2
5.1.4	การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากร.....	5-2
5.1.5	การจัดสรรทรัพยากร .....	5-2
5.2	ปัจจัยสู่ความสำเร็จ .....	5-3

## สารบัญญภาพ

### หน้า

รูปที่ 1.5-1 ขั้นตอนการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก.....	1-3
รูปที่ 2.4-1 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2558 .....	2-2
รูปที่ 2.4-2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนคนของ 10 ประเทศกลุ่มอาเซียน .....	2-3
รูปที่ 3.2-1 กรอบแนวคิดสำหรับแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน.....	3-5
รูปที่ 4.4-2 แผนที่ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก .....	3-6

## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 4.1-1 ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของเป้าประสงค์หลักรายยุทธศาสตร์ และแผนงานเชิงกลยุทธ์ของแผนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน .....	4-1
ตารางที่ 4.2-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge).....	4-4
ตารางที่ 4.2-2 แผนงานฯ ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training).....	4-5
ตารางที่ 4.2-3 แผนงานฯ ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude).....	4-6
ตารางที่ 4.2-4 แผนงานฯ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior).....	4-7
ตารางที่ 4.2-5 แผนงานผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users) .....	4-8
ตารางที่ 4.2-6 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle).....	4-9
ตารางที่ 4.2-7 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed).....	4-10
ตารางที่ 4.2-8 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system) .....	4-11
ตารางที่ 4.2-9 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center).....	4-12
ตารางที่ 4.2-10 แผนงานฯ การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology) .....	4-13
ตารางที่ 4.2-11 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) .....	4-14

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนสูงติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก โดยในปี พ.ศ. 2554 องค์การอนามัยโลกได้ประเมินว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงถึง 26,000 คนต่อปี ในขณะที่ข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการของหน่วยงานทางด้านอุบัติเหตุของไทย ประเมินว่าไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุประมาณปีละ 24,000 คน ซึ่งถือว่าสูงมาก อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่เป็นทางการจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตในปีดังกล่าวที่ 9,060 คน และข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตที่ 14,033 คน

ปี พ.ศ.	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คน)	
	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กระทรวงสาธารณสุข
2550	12,492	9,989
2551	11,561	9,687
2552	10,717	9,490
2553	7,661	13,766
2554	9,060	14,033

ในปี พ.ศ. 2550 องค์การอนามัยโลกประเมินว่าอุบัติเหตุสร้างความเสียหายให้กับประเทศไทยถึง 230,000 ล้านบาทต่อปี หรือเท่ากับร้อยละ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ดังนั้น หากข้อมูลขององค์การอนามัยโลกเป็นจริงประเทศไทยอาจมีการสูญเสียจากอุบัติเหตุสูงถึง 450,000 แสนล้านบาทต่อปี หรือเท่ากับร้อยละ 5.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติก็ได้

ไม่ว่าอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนจะเป็น 2.81 หรือ 5.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ หรือไม่ว่าจะมีอัตราการเสียชีวิตที่ 9,060 หรือ 24,000 คนต่อปี ก็เป็นตัวเลขที่มีอายุยอมรับได้ทั้งสิ้น ดังนั้น เรื่องอุบัติเหตุจึงได้ถูกกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ และทุกหน่วยงานได้เข้ามาร่วมกันแก้ไขอย่างจริงจัง อาทิ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง และหน่วยงานอื่น ๆ อีกมากมาย รวมทั้ง กรมการขนส่งทางบกเองก็เป็นหน่วยงานหลักอีกหน่วยงานหนึ่ง เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ควบคุม กำกับ ดูแล การจดทะเบียนรถและออกใบอนุญาตขับรถ ซึ่งเท่ากับว่ากรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดูแลและผู้ขับรถ ซึ่งเป็น 2 ปัจจัยหลักจาก 4 ปัจจัยของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 80 มาจากผู้ขับรถ กรมการขนส่งทางบกจึงเป็นผู้ที่มีบทบาทหลักในด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนโดยปริยาย

ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ให้ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าปัญหานั้นจะเป็นเรื่องใดก็ตาม รวมทั้งเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งคือทิศทางที่ชัดเจน ซึ่งการมีทิศทางที่ชัดเจนจะ

เกิดขึ้นได้จากการวางแผนภายใต้กระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาในการแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกยังมิได้มีแผนหลัก หรือแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก คงใช้แต่แผนรวมของกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น แต่เนื่องจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงจำเป็นต้องมีแผนเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป อีกทั้งเรื่องดังกล่าวเป็นงานเชิงวิชาการที่ต้องดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาในจัดทำแผนดังกล่าวให้ได้แผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.2.1 เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการต่อไป
- 1.2.2 เพื่อนำแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มาจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยย่อย พร้อมทั้งจัดทำรายละเอียดของแผนงาน/ โครงการ ให้มีข้อมูลเพียงพอที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เพื่อดำเนินการต่อ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

## 1.3 ผลลัพธ์ที่ได้

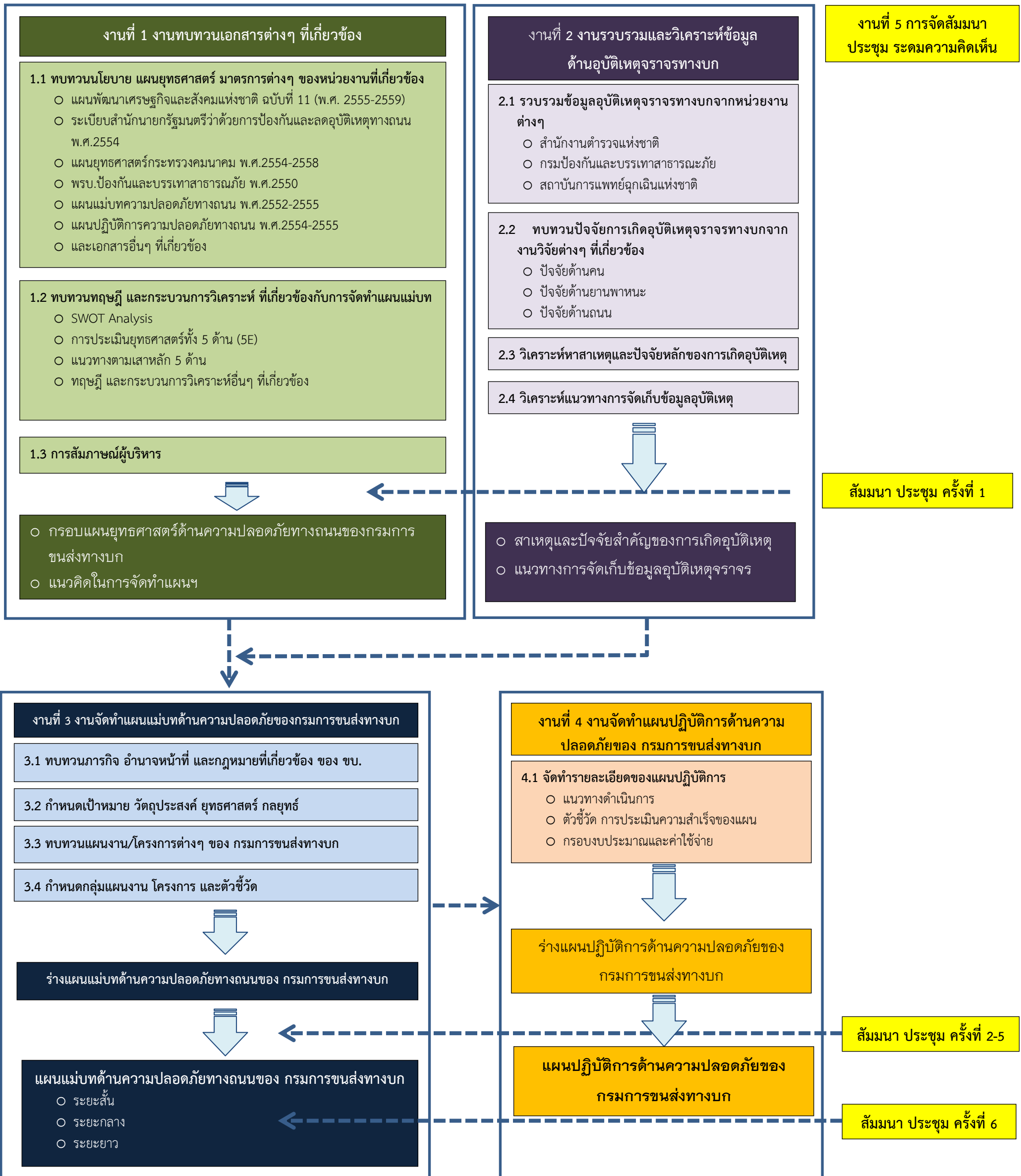
- 1.3.1 กรมการขนส่งทางบก มีแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 1.3.2 กรมการขนส่งทางบก มีแผนแม่บทในการนำมาใช้สำหรับวางแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาว ทำให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติงานของกรมการขนส่งทางบก
- 1.3.3 กรมการขนส่งทางบก มีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

## 1.4 ปัจจัยแห่งความสำเร็จของยุทธศาสตร์

- 1.4.1 ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญและสนับสนุนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- 1.4.2 จำนวนโครงการ/กิจกรรมหลัก/กิจกรรมสนับสนุนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เกิดขึ้นมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ได้ถูกกำหนดไว้
- 1.4.3 กลไกการบริหารจัดการและการขับเคลื่อนโครงการ/กิจกรรมหลัก/กิจกรรมสนับสนุนตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารต้องมีประสิทธิภาพ และสามารถผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างแท้จริงทุกระดับทั้งภายในและภายนอกองค์กร

## 1.5 แนวทางการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก

สำหรับแนวทางในการศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ และจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีระบบและเป็นแบบแผนประกอบด้วย 4 ขั้นตอน คือ 1. งานทบทวนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 2. งานรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก 3. งานจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก 4. งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 1.5-1



รูปที่ 1.5-1 ขั้นตอนการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก

## บทที่ 2

# การศึกษา ทบทวน และรวบรวม ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

### 2.1 การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

ผลจากการทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยทั้งในระดับนานาชาติ ระดับภูมิภาคอาเซียน จะเห็นได้ว่า ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก เพราะปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรโลก โดยได้มีการผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 และยังได้ตกลงร่วมกันให้ประเทศสมาชิก ได้ดำเนินการโดยประกาศให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” เพื่อนำประเทศของตนเข้าสู่ “ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน”

สำหรับประเทศไทยในระดับนโยบายได้ให้ความสำคัญกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์ แผนหลัก/แผนแม่บท ตลอดจนแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยมีการเน้นหนักในด้านการให้ความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนต่อประชาชน และเน้นการดำเนินงานในช่วงเทศกาลขนาดใหญ่ซึ่งมีปริมาณการเดินทางสูงและมีจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

### 2.2 การทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย

ในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ 5E กรอบแนวทางตามเสาหลัก 5 ด้าน แนวคิดเกี่ยวกับภาวะวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน ตามมาตรฐาน ISO 39001 แนวทางวงจรการควบคุมคุณภาพ PDCA ซึ่งที่ปรึกษาจะได้นำแนวคิดดังกล่าวมาใช้เป็นแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการนำมาใช้ในการวางแผนด้านความปลอดภัยทางถนน

### 2.3 การทบทวนโครงสร้างของกรมการขนส่งทางบก และกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง

ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จะต้องมีการร่วมมือกันของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ซึ่งมีหน้าที่พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและมีหน้าที่กำกับดูแลการใช้รถใช้ถนน และภาคเอกชนที่เข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจทางถนน ทั้งการขนส่งสินค้า การเดินทางโดยสาร รถสาธารณะและอื่นๆ สำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนโครงสร้างองค์กรของกรมการขนส่ง

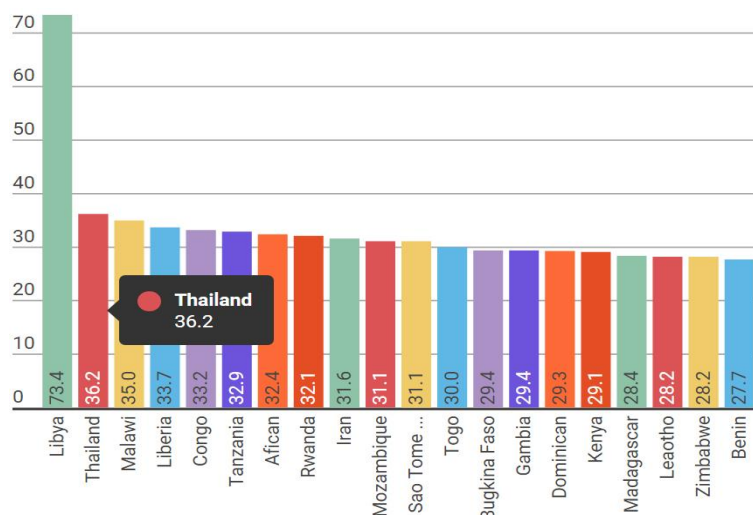


ทางบก ซึ่งมีหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล การใชยานพาหนะ ผู้ขับขี่ (ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยเป็นปัจจัยร่วมของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 90-95) และจัดระเบียบการขนส่งทางถนน

ซึ่งผลจากการทบทวนทำให้เข้าใจถึงภาพรวมของโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งปัจจุบันได้แบ่งโครงสร้างการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน คือ ราชการบริหารส่วนกลางและราชการบริหารส่วนภูมิภาค ประกอบด้วย บุคลากรจำนวน 6,408 อัตรา โดยมีภารกิจในการควบคุม และจัดระเบียบการขนส่งทางถนน ให้เป็นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ทั้งนี้เพื่อให้ระบบขนส่งทางบกและการใช้รถใช้ถนน เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของประเทศ

## 2.4 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

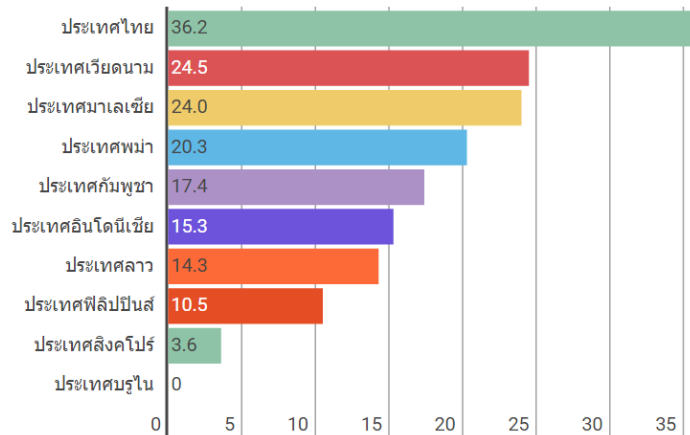
จากการรวบรวมสถานการณ์อุบัติเหตุโลกของข้อมูลจากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกในปี พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety, 2015) พบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ในระดับวิกฤติ ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน เท่ากับ 36.2 ซึ่งถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 รองลงมาจากประเทศลิเบีย เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะกลุ่มอาเซียนพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด ในปี พ.ศ. 2552 ก่อนการกำหนดปีทศวรรษความปลอดภ้ยทางถนน (พ.ศ. 2554-2563) องค์การอนามัยโลกได้นำเสนอรายงานสถานการณ์ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกกว่า 190 ประเทศ อัตราการเสียชีวิตภาพรวมของประเทศไทยไม่ติดในอันดับ 1-20 ในปีเดียวกันนั้น ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 19.6 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในขณะที่อันดับแรก คือ ประเทศ อิลิเทีย และในปี พ.ศ. 2556 จากการจัดอันดับ 20 ประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องถูกจับตามองอีกครั้ง เมื่อถูกประกาศให้เป็นประเทศในลำดับที่ 3 ที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงรองจากประเทศ นีอูเอ และสาธารณรัฐโดมินิกัน อัตราการเสียชีวิต ถูกขยับขึ้นมา เป็น 38.1, 41.7 และ 68.3 ถึงแม้ประเทศไทย จะไม่มีชื่อติดในลำดับ 1 ถึง 20 จากรายงานสถานการณ์ในปี พ.ศ. 2552



รูปที่ 2.4-1 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2558

จากการวิเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด รองลงมา คือ ประเทศเวียดนามและประเทศมาเลเซีย โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจร เท่ากับ 36.2 24.5 และ 24.0 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามลำดับ ในขณะที่

ที่ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์และลาว มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำสุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 3.6, 10.5 และ 14.3



รูปที่ 2.4-2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนคนของ 10 ประเทศกลุ่มอาเซียน

## 2.5 สรุปการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ

### 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีรูปแบบในการรวบรวมข้อมูลในรูปแบบคดีความรับแจ้งอุบัติเหตุ จากสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ใน ปี พ.ศ. 2550-2557 มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง จากปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนอุบัติเหตุ 107,353 ราย ลดลงเหลือ 59,201 ราย ในปี พ.ศ. 2557 จากการเปรียบเทียบข้อมูลอุบัติเหตุพบว่า ดัชนีการเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่จำนวนอุบัติเหตุลดลงซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรง มากจนถึงขั้นเสียชีวิต และยังพบอีกว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จากสถิติอุบัติเหตุทางถนน สำหรับสาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด การตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด และขับรถไม่ชำนาญ สาเหตุเหล่านี้มาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น

### 2) กระทรวงสาธารณสุข

มีการรวบรวมข้อมูลผู้เสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์รูปแบบข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากอัตรา 15.00 ต่อ 100,000 ประชากร ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 21.61 ในปี พ.ศ. 2553 จนถึงปี พ.ศ. 2556 อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 22.89 ต่อ 100,000 ประชากร นอกจากนี้ข้อมูลสามารถระบุจำนวนอุบัติเหตุตามเพศ อายุ และประเภทยานพาหนะ พบว่า เพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าหญิงประมาณ 3 เท่าตัว และเมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกกลุ่มอายุและประเภทยานพาหนะ พบว่า ทุกกลุ่มอายุจะมีผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดอยู่ในช่วง 15-19 ปี แสดงให้เห็นว่ากลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นวัยคึกคะนองและประสพการณ์ใน การขับขี่น้อยจึงอาจมีการประเมินสถานการณ์การตัดสินใจในขณะเกิดเหตุไม่ได้ จึงควรมีการจัดการควบคุมสำหรับกลุ่มช่วงอายุดังกล่าว เพื่อที่สามารถลดจำนวนการเสียชีวิตลงได้

### 3) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

หน่วยงานนี้เป็นการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจาก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยการรับแจ้งเป็นคดีอุบัติเหตุ จากสถิติการรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนการเสียชีวิตกว่า 5,000 ราย บาดเจ็บกว่า 400,000 ราย และทุพพลภาพจำนวนกว่า 600 ราย เมื่อพิจารณาสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ในสามลำดับแรกที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ การเมาสุรา การขับรถเร็วเกินกำหนด และลักษณะของรถที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งชี้ให้เห็นว่าสาเหตุเหล่านี้มาจากพฤติกรรมของคนและสภาพของรถที่ไม่ปลอดภัย

### 4) ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบการรายงานการเสียชีวิตทางถนนของคนไทย อยู่ใน 5 ระบบ คือ

1. ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance)
2. ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (Information Technology for Emergency Medical System)
3. ระบบแจ้งอุบัติเหตุผู้ประสบภัยจากรถ (E-Claim)
4. ระบบสารสนเทศตำรวจ (POLIS)
5. ระบบการรายงานการเสียชีวิต (มรณะบัตร)

จากการศึกษาพบว่าระบบที่กล่าวข้างต้นมีการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันในวัตถุประสงค์ทำให้สถิติของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีความคลาดเคลื่อนและไม่สามารถสะท้อนปัญหาและความรุนแรงจริง จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเสียชีวิตจากข้อมูลทั้ง 5 ระบบ พบว่า ฐานข้อมูลที่สามารถนำมาใช้วิเคราะห์จำนวนผู้เสียชีวิตที่เหมาะสม คือ การวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกันของระบบ 3 ฐาน ได้แก่ 1. ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 2. ระบบสารสนเทศตำรวจ 3. ระบบการรายงานการเสียชีวิต

## 2.6 สรุปการทบทวนปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง

ที่ผ่านมา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยภูมิภาค 5 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ทำการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก (Accident Investigation) นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบก โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้ร่วมกับ มหาวิทยาลัยนเรศวร และ 5 มหาวิทยาลัยข้างต้น กระทรวงสาธารณสุข โดยสำนักระบาดวิทยา และ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้วยกันจากการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ของสถาบันการศึกษา สนข. และ กปถ. มีความสอดคล้องกัน โดยการเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน 4 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งหรือมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยรวมกัน โดยเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนความเกี่ยวข้องของปัจจัยทั้ง 4 พบว่า ปัจจัยด้านคนมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากคนเป็นผู้ควบคุมรถ และเป็นปัจจัยที่อ่อนไหวและมีโอกาสที่จะเกิดความบกพร่องในการขับขี่ได้มากกว่าปัจจัยอื่นๆ นั่นเอง

## 2.7 สรุปการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยและหน่วยงานต่างๆ พบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุหลักได้แก่ ความผิดพลาดของคน ความบกพร่องของรถ และความบกพร่องของถนนหรือสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยหลักแต่ละด้านประกอบด้วยปัจจัยรอง สรุปได้ดังนี้

### 1) ปัจจัยด้านคน

จากข้อมูลการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถสรุปผลของการเกิดอุบัติเหตุที่มีปัจจัยจากคนเข้ามาเกี่ยวข้องได้ดังนี้

- ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เกิดเหตุ มักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนและขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ตลอดจนขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ เช่น ไม่ตระหนัก/ไม่เห็น/ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง
- ทำผิด พรบ. จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร
  - ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด/ความเร่งรีบ
  - ผ่าฝืนป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร ไม่สนใจต่อการบังคับใช้กฎหมาย
  - ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย
  - เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ ใช้สารกระตุ้นร่างกาย
  - ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
  - ขับรถตามรถคันหน้ากระชั้นชิด ไม่มีระยะหยุดปลอดภัยที่เพียงพอ เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน
  - การเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน เพื่อแซงหรือกลับรถ
- สภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับขี่ เช่น ความล้า ความอ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพออารมณ์เสีย
- ไม่คุ้นเคยกับถนนหรือรถที่ขับ
- ตั้งสมมติฐานที่ผิดในการขับขี่ เช่น คิดว่าถนนที่มากกว่า 2 ช่องจราจรแซงซ้ายไม่ได้ การใช้เกียร์สูงในทางลาดชัน

### 2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณีพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยานยนต์สามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะ ที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง
- อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยาง และเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางหลุดออก สลักยึดลูกพวงพ่วงชำรุด ประตูลูกพวงชำรุด
- การดัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด
- ความแตกต่างระหว่างความสูงรถบรรทุกกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดการชน หรือเฉี่ยวชน ทำให้ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสาร หลุดเข้าไปใต้ท้องรถบรรทุกได้

- รถที่มีการติดตั้งแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ไม่มีระบบการหยุดจ่ายแก๊สทันที เมื่อมีแรงดันผิดปกติเกิดขึ้นในระบบ
- การนำรถกระบะมาดัดแปลงเป็นรถสองแถวเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือรับส่ง ซึ่งเป็นรถที่ขาดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เนื่องจาก ที่นั่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีเข็มขัดรัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารจะหลุดออกจากตัวรถ
- รถกระบะไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อโดยสารที่ท้ายกระบะอย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่มีเบาะนั่งและการยึดรั้งผู้โดยสาร และเป็นการผิด พรบ. จราจร 2522 มาตรา 4 ยกเว้นจะมีการทำให้รถกระบะมีความปลอดภัยในกรณีที่มีการชนเกิดขึ้น
- เกิดเงบอดของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่รถกระบะ

### 3) ปัจจัยด้านถนนและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุในกรณีศึกษาพบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขี่แบบปกติ
- ทางฉุกเฉินสำหรับจอดรถ ของถนนที่ลาดชันหรือทางที่ตัดผ่านหุบเขา ไม่ได้มาตรฐาน
- ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง
- การเปิดกับริเวณที่มีการจราจรคับคั่งหรือตรงกับทางเข้าออกหมู่บ้าน
- ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง
- การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กับริเวณ
- ถนนลื่น เนื่องจาก Skid Resistance ต่ำ และถนนที่เป็นหลุมบ่อ เมื่อฝนตกเป็นอันตรายมาก
- ถนน 2 ช่องจราจรที่มีไหล่ทางแคบ และลาดชัน ไม่มีการปรับกายภาพของถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นแบบให้อภัย (Forgiving Highway) แก่ผู้ใช้ถนนที่ผิดพลาด
- การออกแบบและการก่อสร้างไม่เหมาะสม เช่น การยกโค้งบริเวณทางโค้งไม่เหมาะสมทั้งขนาดการยก และอุปกรณ์ประกอบทางโค้งไม่เพียงพอ
- สภาพข้างทางที่อันตราย เนื่องจากภาพในเขตปลอดภัย (Clear Zone) มีสิ่งกีดขวางซึ่งเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัสดุที่ใช้เป็นวัตถุแข็ง เช่น หลักนำทางคอนกรีต (Guide Post) ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลางเกินกว่า 10 ซม. และเสาสารณูปโภคต่างๆ
- ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟจะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างรางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

## 2.8 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ

การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ สำหรับรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถตู้โดยสาร สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ดังต่อไปนี้

- **รถจักรยานยนต์** รถจัดเป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุดจากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น พบว่า วัยรุ่นจนถึงวัยทำงานตอนต้นจัดเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุโดยอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งมักเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนโดยพฤติกรรมในการขับขี่การใช้ความเร็วและการดื่มสุรา

- **รถโดยสารขนาดใหญ่** นั้นถึงแม้ว่าจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุจะไม่มากนักแต่เกิดความสูญเสียมากในแต่ละครั้ง

ปัจจัยทั้งด้านคน พฤติกรรมขับขี่ ที่เป็นองค์ประกอบที่นำไปสู่การเกิดเหตุ

- การเร่งวงและอ่อนเพลียของผู้ขับขี่
- การขับรถติดต่อกันเป็นเวลานาน
- ไม่ปฏิบัติตามป้ายเตือน
- การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติด
- การไม่มีประสบการณ์ในเส้นทางหรือความชำนาญเส้นทางของผู้ขับขี่ รวมทั้งสภาพอารมณ์ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ฉุนเฉียว โกรธ ทะเลาะกับผู้โดยสาร ถูกยั่วเยาะจากผู้โดยสารอื่น เป็นต้น

ปัจจัยด้านรถ

- รถสองชั้นที่วิ่งในเส้นทางเสียงถนนโค้งลงเขาต่อเนื่อง
- ปัญหาจากความสูงของตัวรถและเกิดแรงหนีศูนย์กลาง
- ปัญหาเรื่องระบบพื้นฐานของตัวรถ เช่น ระบบเบรก และระบบช่วงล่าง
- การตัดแปลงสภาพรถเมื่อถูกตัดแปลงและขอจดทะเบียนใหม่เพื่อเป็นรถ สองชั้น ยังคงใช้ระบบเบรกเดิม

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารมักพบว่าถึงแม้ถนนจะไม่ได้เป็นสาเหตุโดยตรงแต่มักจะ เป็นองค์ประกอบหลักร่วมกับข้อผิดพลาดของผู้ขับขี่ เช่น ถูกสร้างมาเป็นเวลานานมีการออกแบบ เพื่อรองรับการจราจรในอดีต ปัจจุบัน มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น

- **รถตู้** พฤติกรรมการโดยสารและลักษณะยานพาหนะที่บกพร่องเป็นสาเหตุที่สำคัญในการเพิ่มจำนวนและความรุนแรง ดังนี้

- การโดยสารเกินจำนวนบนรถตู้โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนหรือรถตู้ที่แปลงสภาพเป็นรถรับส่งนักเรียนมักให้นั่งเบียดกันเกินจำนวน
- การโดยสารรถนักเรียนที่มาจากรถกระบะดัดแปลงทั้งจำนวนที่มากเกินไปและการห้อยโหนนอกตัวรถ
- การโดยสารรถตู้ โดยไม่มีการรัดเข็มขัดนิรภัยหรือโดยสารเกินจำนวนเบาะที่กำหนดเข็มขัดนิรภัยจึงมีไม่ครบ

**ยานพาหนะ** เป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในขณะเกิดเหตุดังนี้

- การใช้รถตู้ที่เก่า มีโครงสร้างห้องโดยสารไม่แข็งแรง มาดัดแปลงเพื่อเป็นรถรับส่งนักเรียน
- โครงสร้างของห้องโดยสารรถตู้ไม่มีความแข็งแรง เมื่อเกิดการพลิกคว่ำมักพบว่า ผู้โดยสารถูกโครงสร้างของรถทับ
- รถตู้หลายคันใช้เชื้อเพลิงหลายระบบในคันเดียวกันเช่น มีทั้งถังแก๊ส LPG,CNG และระบบน้ำมัน
- การยึดรั้งเหนี่ยวรั้งของรถตู้ไม่มีความมั่นคงแข็งแรงพอเก้อ้อโดยสารมักหลุดจากพื้น

**ถนนและสิ่งแวดล้อม** เป็นปัจจัยส่งเสริมและบางกรณีเป็นปัจจัยหลักดังนี้

- มีการเปิดช่องกลับรถกลางถนนโดยไม่มีทางเบี่ยง
- ไฟสัญญาณจราจรในทางแยกขนาดใหญ่ปิด ในขณะที่ปริมาณการจราจรคับคั่ง

- มีร่องระบายน้ำกลางถนนที่ลึกโดยไม่มีราวกันหรือรั้วกัน
- ป้ายเตือนการซ่อมบำรุงอยู่ในระยะกระชั้นชิด และไม่มีไฟเตือน

การบังคับใช้กฎหมายในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางบกจึงควรมีความเข้มงวดเป็นพิเศษ ประกอบกับการปรับปรุงกฎหมายในบางประเด็น เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ความรับผิดชอบของเจ้าของรถ และมาตรฐานของยานพาหนะ เป็นต้น นอกจากนี้การให้ความสำคัญด้านการปลูกฝังพฤติกรรมที่ปลอดภัยในการขับขี่ และการรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการป้องกันความเสียหายจากอุบัติเหตุ นำไปสู่การลดและควบคุมปัญหาความรุนแรงในการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

## บทที่ 3

# แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

### 3.1 วิสัยทัศน์

จากผลการศึกษาทบทวนและรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และผลการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นเชิงลึกกลุ่มผู้บริหารขององค์กร และผลการจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นเชิงลึกกลุ่มผู้บริหาร ที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบกได้ดังนี้

**“ระบบการขนส่งทางถนนที่มีความปลอดภัยด้วยนวัตกรรมและทุนคนไทย”**

### 3.2 พันธกิจ

จากผลการศึกษาทบทวนพันธกิจหลักในด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกจากนโยบายของกรมการขนส่งทางบกที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563 ซึ่งได้มีการระบุพันธกิจหลักของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนไว้แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้นำมากำหนดเป็นพันธกิจของแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในครั้งนี้ คือ

**“พัฒนาระบบ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัย”**

### 3.3 เป้าประสงค์

ที่ปรึกษาได้กำหนดเป้าประสงค์ของแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก ขึ้น โดยแบ่งเป็น 5 ข้อหลัก ดังนี้

- 1) จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งทางถนน ลดลงร้อยละ 50 : โดยตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุ หรือสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่จะใช้เป็นตัวชี้วัดแผนดำเนินการต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก จะต้องมาจากรฐานตัวเลขที่ชัดเจน และเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ
- 2) มีระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีความปลอดภัย ประกอบด้วย
  - ข้อมูลเชิงสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะที่ชัดเจนและเป็นแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือสำหรับกำหนดเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการ
  - ควบคุมดูแลผู้ประกอบการ/ สถานประกอบการ
  - ควบคุมดูแลและกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ
  - ควบคุมและกำหนดมาตรฐานแรกเข้ารถจักรยานยนต์สาธารณะ



- 3) มีระบบการขนส่งสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความปลอดภัย ประกอบด้วย
  - ข้อมูลเชิงสถิติอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตราย ที่ชัดเจนและเป็นแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ สำหรับกำหนดเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการ
  - ควบคุมและกำหนดมาตรฐานการขออนุญาตของผู้ประกอบการ
  - ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานของบรรจุกฎเกณฑ์สำหรับขนถ่ายวัตถุอันตราย รูปแบบการขนส่งทั่วไปให้เป็นมาตรฐานระหว่างผลิตภัณฑ์และกระบวนการขนส่ง
  - ควบคุมดูแลระหว่างการขนส่ง
  - การประกันอุบัติเหตุในชีวิตและทรัพย์สินรวมทั้งสิ่งแวดล้อม
- 4) มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ มีวัฒนธรรมความปลอดภัย
- 5) มียานพาหนะที่ปลอดภัย

### 3.4 ยุทธศาสตร์

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ โดยมีรายละเอียดของแผนงานเชิงกลยุทธ์ในแต่ละยุทธศาสตร์ ดังนี้

#### S1: ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe Culture)

การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน

##### แผนงานเชิงกลยุทธ์

###### ○ S1-1 ความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)

จากการทบทวนสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนซึ่งพบว่า ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัยด้าน “คน” โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นกลยุทธ์หนึ่งที่สำคัญและได้ถูกกำหนดไว้ภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ คือ การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนน ผ่านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์โดยการใช้สื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ การศึกษาทางไกลผ่านดาวเทียม เป็นต้น นอกจากนี้จะมีการสร้างความร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการในการลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ โดยการเพิ่มกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการจัดตั้งชมรมในชั่วโมงกิจกรรมและในหลักสูตรการศึกษาทุกระดับ เพื่อปลูกฝังเด็กไทยให้มีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนเพื่อสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องปลอดภัย

###### ○ S1-2 ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)

นอกเหนือจากการสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแล้ว การเพิ่มทักษะในการขับขี่ให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทก็เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในการลดการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้ขับขี่ประสบกับสถานการณ์ที่ไม่เป็นปกติ ทั้งนี้กลุ่มเป้าหมายของการเพิ่มทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในแผนงานนี้ จะเน้นกลุ่มเยาวชนตั้งแต่การศึกษา

ระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา และกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปซึ่งเป็นกลุ่มที่เกิดความสูญเสียมากที่สุด

○ S1-3 ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)

กลยุทธ์นี้จะเน้นการสร้างเครือข่ายในการเผยแพร่ทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยต่อประชาชนในวงกว้าง มุ่งเน้นในการรับผิดชอบต่อสังคม ให้เข้าใจและตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เช่น เสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนตลอดจนสมาคม/ชมรมต่างๆ อาทิ ผู้ผลิต ผู้กำกับภาพยนตร์ ละคร ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยผ่านการประชาสัมพันธ์ โฆษณา สื่อวิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสำหรับใช้ในรถสาธารณะ นอกจากนี้จะมีการดำเนินการโครงการเพื่อปรับทัศนคติของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เคยกระทำความผิด เช่น เมมาแล้วขับ เพื่อให้มีทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ถูกต้องและไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

○ S1-4 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)

พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน กลยุทธ์นี้จะมุ่งเน้นการส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยกลยุทธ์นี้จะเน้นกระบวนการพัฒนาให้เกิดชุมชนต้นแบบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และประยุกต์ใช้แนวคิดเกี่ยวกับทุนคนไทยในการส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการโครงการภายในชุมชนต้นแบบจะถูกนำไปใช้เป็นตัวอย่งที่ดี (Good Practice) สำหรับการเผยแพร่ในวงกว้างต่อไป

## S2: ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safe System)

มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น

### แผนงานเชิงกลยุทธ์

○ S2-1 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)

จากการทบทวนสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนซึ่งพบว่า ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัยด้าน “คน” ดังนั้นกลยุทธ์แรกในยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมระบบความปลอดภัยจึงมุ่งเน้นในการยกระดับระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ โดยการเพิ่มความเข้มข้นของกระบวนการทั้งระบบ รวมทั้งส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถทุกประเภทของเอกชนตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มช่องทางการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ และสร้างทักษะในการขับขี่ที่ปลอดภัย จากในอดีตที่ผู้ขับขี่ใหม่นิยมหัดขับซิ่งเอง เปลี่ยนเป็นการฝึกหัดขับรถผ่านโรงเรียนที่ได้มาตรฐานและการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยเน้นให้ได้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วจะมีความรู้สึกรับผิดชอบและห่วงใยในความปลอดภัย ทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

○ S2-2 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)

ผลจากการทบทวนสาเหตุของอุบัติเหตุพบว่า ส่วนหนึ่งเกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์ของยานพาหนะ อาทิ ระบบเบรก ยางรถยนต์ ตลอดจนอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งาน เป็นต้น กลยุทธ์นี้จะมุ่งเน้นการพัฒนามาตรฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล อีกทั้งจะต้องปรับปรุง

ระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับการตรวจสภาพ การจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการพัฒนาระบบการตรวจสภาพยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสภาพของสถานตรวจสภาพได้

○ S2-3 ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)

ความเร็วของยานพาหนะส่งผลโดยตรงต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน การควบคุม ติดตามความเร็วของยานพาหนะจะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แนวทางการจัดการเพื่อให้ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) ในแผนงานฯ นี้ จึงได้กำหนดให้มีการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีมาช่วยในการควบคุมความเร็ว นอกจากนี้แผนงานนี้ยังมุ่งเน้นการเพิ่มอำนาจในการดำเนินการด้านความปลอดภัยอื่นๆ ให้กับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งกลุ่มเป้าหมายจะเป็นกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ รถขนส่งวัตถุอันตรายซึ่งเป็นกลุ่มที่จะมีผลกระทบต่อสังคมอย่างมากหากเกิดอุบัติเหตุ

○ S2-4 ระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation System)

แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation System) เป็นการเน้นการส่งเสริม สนับสนุน เพื่อยกระดับผู้ประกอบการขนส่งให้มีการขนส่งที่ปลอดภัยทั้งในแง่ของมาตรฐานและคุณภาพ (Standard Quality) โดยการพัฒนาเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับ ดูแล รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์ด้านคุณภาพ เช่น การกำหนดคุณลักษณะของผู้ขับขี่ อายุของรถ ลักษณะโครงสร้าง อุปกรณ์ส่วนควบ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยประจำรถ รวมถึงพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถขนส่งและโดยสารเป็นประจำตามรอบเวลาที่เหมาะสม อีกทั้งจะมุ่งเน้นให้มีการปรับปรุงในส่วนของการรับผิดชอบต่อสังคมเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ

### S3: ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้

**แผนงานเชิงกลยุทธ์**

○ S3-1 การรวมศูนย์การดำเนินการภารกิจด้านความปลอดภัยของ กรมการขนส่งทางบก (Safety Control Center)

ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่ 1 และ 2 ให้ประสบผลสำเร็จ จำเป็นอย่างยิ่งที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงต่อภารกิจเฉพาะด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center) จึงเป็นศูนย์ที่มีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุน พัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ ทั้งในส่วนระบบด้านผู้ขับขี่ (การควบคุม กำกับ ดูแลการออกและต่อใบอนุญาตขับขี่) ระบบด้านยานพาหนะ (การควบคุม กำกับ ดูแลมาตรฐานของรถโดยสาร รถบรรทุกสินค้าและรถบรรทุกวัตถุอันตราย) และการประเมินผลความสำเร็จของโครงการฯ ต่างๆ

○ S3-2 การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation and Technology)

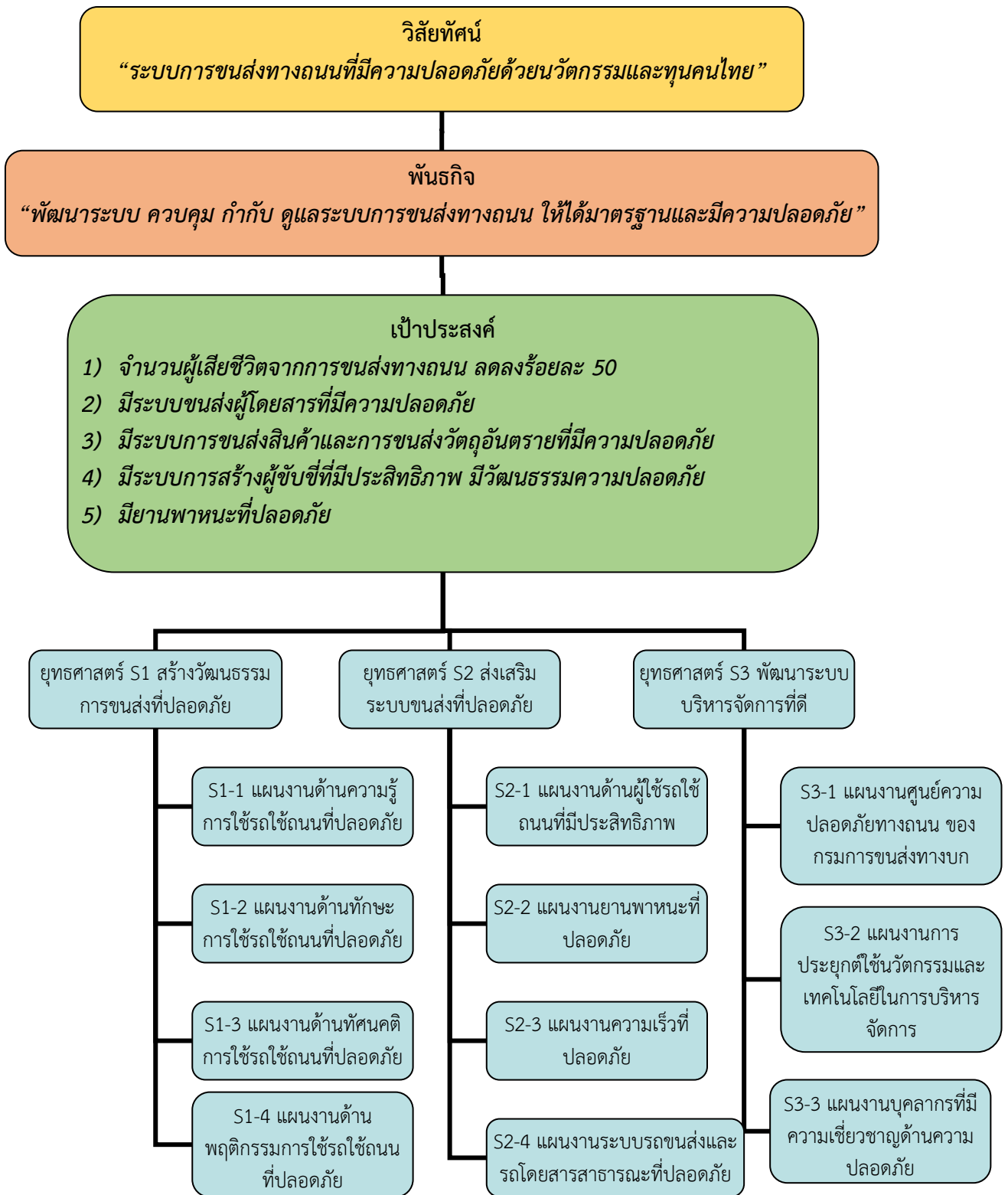
ในอดีตการดำเนินงานด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัดในหลายด้านทั้งในส่วนของ การควบคุม กำกับดูแลให้มีความครอบคลุมทั่วถึง รวมถึงการขาดความเชื่อมโยงของระบบฐานข้อมูลต่างๆ ทำให้ยากต่อการ นำมาวิเคราะห์และประเมินผล การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยี มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานด้าน ความปลอดภัย จึงเป็นการส่งเสริมให้การควบคุม กำกับ ดูแล การดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามภารกิจของ กรมการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

○ S3-3 บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)

ผลจากการทบทวนโครงสร้างองค์กรตลอดจนอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ร่วมกับการพิจารณาถึงภารกิจด้านความปลอดภัยของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พบว่า บุคลากรของ กรมการขนส่งทางบก ยังไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานให้บรรลุ เป้าหมาย และควรเพิ่มเติมความเชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านความปลอดภัยให้มากยิ่งขึ้น แผนงานด้านบุคลากรที่ มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) จึงเป็นการส่งเสริม สนับสนุนบุคลากรที่มีอยู่ใน ปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก ให้มีความรู้ความสามารถผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ตลอดจนการเพิ่มอัตรากำลังของบุคลากรให้เพียงพอต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยได้อย่างมี ประสิทธิภาพ



รูปที่ 3.4-1 กรอบแนวคิดสำหรับแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



รูปที่ 3.4-2 แผนที่ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

## บทที่ 4

# แผนแม่บทความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน

### 4.1 แนวทางการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ภายหลังจากพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภายใต้กรอบทิศทางการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดรายละเอียดของแผนงานเชิงกลยุทธ์ในการดำเนินงาน โดยมีเป้าประสงค์รองและผลลัพธ์ดังนี้

**ตารางที่ 4.1-1 ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของเป้าประสงค์หลักรายยุทธศาสตร์ และแผนงานเชิงกลยุทธ์ของแผนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

เป้าประสงค์หลัก (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	แผนงานเชิงกลยุทธ์ (Strategic Program)	เป้าประสงค์รอง (Minor Goal)	ผลลัพธ์ (Outcome)
G1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งทางถนน ลงร้อยละ 50	S1: สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)	S1-1 ความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้และมีทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้และมีทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน</li> </ul>
G2. มีระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีความปลอดภัย		S1-2 ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย Proper Training)		
G3. มีระบบการขนส่งสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความปลอดภัย		S1-3 ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)	S1-4 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ส่งผลให้มีพฤติกรรมใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย</li> </ul>
G4. มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ	S-2: ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System)	S2-1 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)		
G5. มียานพาหนะที่ปลอดภัย		S2-2 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)		
		S2-3 ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อพัฒนาระบบการควบคุม กำกับ ดูแล การตรวจสอบ ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยานพาหนะบนท้องถนนทุกประเภทที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</li> </ul>
		S2-4 ระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)		

**ตารางที่ 4.1-1 ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของเป้าประสงค์หลักภายใต้ยุทธศาสตร์ และแผนงานเชิงกลยุทธ์ของแผนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ต่อ)**

เป้าประสงค์หลัก (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	แผนงานเชิงกลยุทธ์ (Strategic Program)	เป้าประสงค์รอง (Minor Goal)	ผลลัพธ์ (Outcome)
			<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาระบบการควบคุม กำกับ ดูแล การตรวจสอบ ปลอดภัยของระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ ความเข้าใจ และเข้ามามีส่วนร่วมในด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</li> </ul>
	S3: พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)	S3-1 ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)  S3-2 การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)  S3-3 บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยเฉพาะในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก</li> <li>เพื่อส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน</li> <li>เพื่อยกระดับองค์ความรู้ของบุคลากรในการดำเนินการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรมการขนส่งทางบก มีหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</li> <li>มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul> บุคลากรของ กรมการขนส่งทางบก มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย

## 4.2 แผนแม่บทความความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568

ภายหลังจากที่ได้พัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานในช่วงระยะเวลา 10 ปี คือ พ.ศ. 2559-2568 แล้ว ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่กรมการขนส่งทางบกได้เคยดำเนินการมาในอดีต (5 ปีที่ผ่านมา) แผนงาน/โครงการฯ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และที่คาดว่าจะดำเนินการในอนาคต มาพิจารณาร่วมกับแผนงาน/โครงการฯ ซึ่งเป็นผลที่ได้รับจากการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ (Workshop) ภายใต้งานวิจัยของ “การคงไว้” ซึ่งแผนงาน/โครงการที่มีประสิทธิภาพ “การบูรณาการ” แผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่างๆ ภายในกรมการขนส่งทางบก “การขยายผล” แผนงาน/โครงการเดิมที่ประสบผลสำเร็จ และ “การเสนอ” แผนงาน/โครงการใหม่ที่ทางที่ปรึกษาได้พัฒนาขึ้นมาใหม่ โดยมุ่งเน้นการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยฯ ที่ได้วางไว้

แผนแม่บทความความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ 11 แผนงานเชิงกลยุทธ์ โดยมีตัวอย่างของแผนงานกิจกรรมและโครงการฯ พร้อมทั้งวิธีการในการขับเคลื่อนกลยุทธ์ ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1 ถึง ตารางที่ 4.2-11



ตารางที่ 4.2-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p><b>S1:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)</p> <p>การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน</p>	
<p><b>S1-1</b> แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานด้านความรู้ในการใช้รถใช้ถนนนั้นจะเริ่มต้นในกลุ่มเป้าหมายที่มีความเสี่ยงสูง คือ กลุ่มเยาวชนและกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผ่านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์โดยการใช้สื่อ อาทิเช่น โทรทัศน์ วิทยุ และสื่อสารสนเทศต่างๆ นอกจากนี้จะมีการสอดแทรกความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เพื่อปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	
<p>1) การประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อรูปแบบต่าง ๆ และมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย</p>
<p>2) การปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>เยาวชนและผู้ปกครองที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</p>
<p>3) การปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านกิจกรรมต่างๆ ในสถาบันการศึกษา</p>	<p>เยาวชนที่ผ่านกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนภายในสถานศึกษา ได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบ</p>
<p>4) การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร</p>	<p>นักเรียนตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ขึ้นไปที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความระมัดระวังมีความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนจะขับขี่จริง และมีแนวความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ถูกต้อง</p>
<p>5) การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสื่อต่างๆ</p>	<p>ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุทางถนนและมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อต่างๆ</p>
<p>6) การรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</p>	<p>ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารและรถบรรทุกตลอดในช่วงเทศกาลตลอดทั้งปีและเน้นในช่วงเทศกาล</p>

ตารางที่ 4.2-2 แผนงานฯ ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย								
<p><b>S1:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน</p>									
<p><b>S1-2</b> แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training) วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยนั้น จะเน้นในกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง คือ กลุ่มเยาวชน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการจัดกิจกรรมเสริมทักษะ ผ่านสนามจราจรโดยเป็นการเพิ่มทักษะในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มทักษะอย่างเหมาะสมในแต่ละระดับการศึกษา ตั้งแต่ประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา รวมทั้งมีการเสริมสร้างทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ซึ่งแผนงานฯ นี้จะช่วยลดอุบัติเหตุ ในกรณีที่ผู้ขับขี่เผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ผ่านกระบวนการตัดสินใจและมีทักษะที่ถูกต้อง</p> <p>ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="855 1043 1117 1171">1) การเสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ผ่านกิจกรรมสนามจราจร ในสถานศึกษา</td> <td data-bbox="1117 1043 1415 1171">นักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ปลอดภัย และผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนด</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1171 1117 1256">2) การเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย</td> <td data-bbox="1117 1171 1415 1256">ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีทักษะขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่ม รถจักรยานยนต์สาธารณะ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1256 1117 1469">3) การเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย</td> <td data-bbox="1117 1256 1415 1469">พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ไม่มีการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการและไม่มีอุบัติเหตุ (Zero Accident)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1469 1117 1675">4) การพัฒนาให้มีสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ในชุมชนและมีครูฝึกที่มีทักษะด้านความปลอดภัย</td> <td data-bbox="1117 1469 1415 1675">เพื่อกระตุ้นในการสร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ขึ้นในชุมชน พร้อมครูฝึก ทำให้เกิดการถ่ายทอดสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้องภายในครอบครัว ภายในชุมชนและโรงเรียน คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย</td> </tr> </table>	1) การเสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ผ่านกิจกรรมสนามจราจร ในสถานศึกษา	นักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ปลอดภัย และผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนด	2) การเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีทักษะขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่ม รถจักรยานยนต์สาธารณะ	3) การเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย	พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ไม่มีการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการและไม่มีอุบัติเหตุ (Zero Accident)	4) การพัฒนาให้มีสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ในชุมชนและมีครูฝึกที่มีทักษะด้านความปลอดภัย	เพื่อกระตุ้นในการสร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ขึ้นในชุมชน พร้อมครูฝึก ทำให้เกิดการถ่ายทอดสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้องภายในครอบครัว ภายในชุมชนและโรงเรียน คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
1) การเสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ผ่านกิจกรรมสนามจราจร ในสถานศึกษา	นักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ปลอดภัย และผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนด								
2) การเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีทักษะขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่ม รถจักรยานยนต์สาธารณะ								
3) การเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย	พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ไม่มีการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการและไม่มีอุบัติเหตุ (Zero Accident)								
4) การพัฒนาให้มีสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ในชุมชนและมีครูฝึกที่มีทักษะด้านความปลอดภัย	เพื่อกระตุ้นในการสร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ขึ้นในชุมชน พร้อมครูฝึก ทำให้เกิดการถ่ายทอดสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้องภายในครอบครัว ภายในชุมชนและโรงเรียน คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย								

## ตารางที่ 4.2-3 แผนงาน ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<b>S1:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน	
<b>S1-3</b> แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude) วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยนั้น จะเป็นการผลิตสื่อเพื่อปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มุ่งเน้นในการรับผิดชอบต่อสังคม ให้เข้าใจและตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เช่น การสวมหมวกกันน็อกเพื่อป้องกันชีวิตไม่ใช่ป้องกันตำรวจจับ เข้าใจอันตรายจากการดื่มสุราและขับรถ โดยผ่านการประชาสัมพันธ์ โฆษณา สื่อวิทยุ โทรทัศน์ รวมทั้งสร้างความร่วมมือกับทุกภาคส่วนให้เล็งเห็นถึงความสำคัญของอุบัติเหตุ และร่วมมือกันดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ในการปรับทัศนคติ และสร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย	
1) การผลิตสื่อเพื่อปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กรมการขนส่งทางบก มีสื่อในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่มีเนื้อหา ในการกระตุ้นให้ประชาชนเกิดความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและมีการเผยแพร่ผ่านสื่อหลากหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง
2) การเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ทุกภาคส่วนเล็งเห็นถึงความสำคัญของอุบัติเหตุ และร่วมมือกันดำเนินการกิจกรรมต่างๆ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ

## ตารางที่ 4.2-4 แผนงานฯ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<b>S1:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน	
<b>S1-4</b> แผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior) วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยทางถนน โดยการส่งเสริมให้เกิดชมรมด้านความปลอดภัย ในสถานศึกษาและส่งเสริมให้เกิดชุมชนต้นแบบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีการประยุกต์ใช้แนวคิดเกี่ยวกับทุกคนไทยในการส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร นอกจากนี้ผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการโครงการภายในชุมชนต้นแบบจะเป็นตัวอย่างที่ดี (Good Practice) สำหรับการเผยแพร่ในวงกว้างต่อไป สำหรับในกลุ่มผู้ที่เคยกระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมจะต้องผ่านการอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำ ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย	<p>1) การสร้างวัฒนธรรมการขนส่งปลอดภัยผ่านชมรมของสถาบันการศึกษา</p> <p>เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างและถ่ายทอดวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ผ่านชมรมในสถาบันการศึกษาทั้งมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษาเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยที่ยั่งยืน โดยเน้นการเพิ่มความรู้ สร้างทักษะ การปรับทัศนคติการถ่ายทอดวัฒนธรรมจากรุ่นพี่สู่รุ่นน้อง ส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มเยาวชนผู้ใช้จักรยานยนต์</p> <p>2) การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชนไทย</p> <p>เพื่อส่งเสริมให้เกิดการสร้างและถ่ายทอดวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ผ่านชุมชนนำร่องโดยการดำเนินมาตรการการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เช่น การระบุกลุ่มเสี่ยง การขจัดจุดเสี่ยง และการป้องปรามเพื่อควบคุมและลดพฤติกรรมเสี่ยงในระดับครอบครัว ชุมชน นำไปสู่ความสำเร็จของการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของประเทศไทยอย่างยั่งยืน</p> <p>3) การอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ</p> <p>เพื่อให้ผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ มีทัศนคติที่ถูกต้อง โดยตระหนักถึงความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</p>

ตารางที่ 4.2-5 แผนงานผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p><b>S2:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น</p>	
<p><b>S2-1</b> แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users) วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงาน ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ที่ปลอดภัยให้มีความเข้มข้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งส่งเสริมให้โรงเรียนสอนขับรถเอกชนดำเนินงานตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งมีการสร้างหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัยในกลุ่มรถขนส่งวัตถุอันตราย รถฉุกเฉิน รถพยาบาล รถขนส่งระหว่างประเทศ ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	
<p>1) การพัฒนาหลักสูตรอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตของรถแต่ละประเภท</p>	<p>มีหลักสูตรการขับรถปลอดภัยของรถประเภทต่างๆ</p>
<p>2) การรับรองผู้ฝึกสอนขับรถ</p>	<p>ผู้ฝึกสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองผ่านการอบรมและทดสอบตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด</p>
<p>3) การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ</p>	<p>โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด</p>
<p>4) การจัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้น</p>	<p>ประชาชนผู้มาเรียนขับรถได้รับความรู้และมีทักษะในการขับรถประเภทต่างๆ รวมทั้งใช้อุปกรณ์ส่วนควบของรถได้อย่างถูกวิธีและสามารถผ่านการทดสอบขับรถ</p>
<p>5) การอบรมผู้ฝึกสอนขับรถเอกชน เพื่อเป็นวิทยากรหลักสูตรการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ</p>	<p>ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองผ่านการอบรมและมีความรู้เพิ่มขึ้น</p>
<p>6) การตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง</p>	<p>โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด</p>
<p>7) การกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว</p>	<p>ข้อกำหนดและมาตรฐานในการต่ออายุใบขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมชัก โรคหัวใจ เป็นต้น</p>
<p>8) การพัฒนาระบบทดสอบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง</p>	<p>มีระบบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถ</p>
<p>9) การพัฒนาหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัย</p>	<p>มีหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัย ซึ่ง จะเน้นในกลุ่มรถขนส่งวัตถุอันตราย รถฉุกเฉิน รถพยาบาล รถขนส่งระหว่างประเทศ</p>

ตารางที่ 4.2-6 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย														
<p><b>S2:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น</p>															
<p><b>S2-2</b> แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) จะต้องดำเนินการศึกษาและออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานของยานพาหนะให้ครบถ้วนตามแผนที่ตั้งไว้ ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล อีกทั้งต้องปรับปรุงระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับการตรวจสภาพ เช่น การจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบก จะพัฒนาระบบการตรวจสภาพยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสภาพรถยนต์ของสถานตรวจสภาพรถยนต์ได้ ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="853 875 1117 1003">1) การประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล</td> <td data-bbox="1117 875 1468 1003">ทราบถึงลำดับความสำคัญในการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะประเภทต่างๆ จากการพิจารณาตามเกณฑ์ด้านความปลอดภัย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 1003 1117 1131">2) การศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน</td> <td data-bbox="1117 1003 1468 1131">ข้อเสนอแนะเรื่องระยะเวลา การตรวจสภาพรถ เกณฑ์การซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่างๆ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 1131 1117 1384">3) การศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพยานพาหนะเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย</td> <td data-bbox="1117 1131 1468 1384">การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสภาพของยานพาหนะอย่างเป็นระบบสามารถตรวจสอบได้ ตลอดจนเพิ่มมาตรการเพื่อตรวจสอบระบบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น มีรายงานการตรวจสอบอย่างละเอียดของอุปกรณ์ที่สำคัญเช่น เบรก สภาพยาง เป็นต้น และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 1384 1117 1512">4) การร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน</td> <td data-bbox="1117 1384 1468 1512">ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า และแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 1512 1117 1639">5) การออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย</td> <td data-bbox="1117 1512 1468 1639">มาตรฐานที่เสนอแนะในโครงการถูกนำไปปรับใช้เพื่อประกาศเป็นกฎหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 1639 1117 1767">6) การศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร</td> <td data-bbox="1117 1639 1468 1767">กรมการขนส่งทางบกมีหลักเกณฑ์และระเบียบในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร ทั้งในส่วนของผู้ขับขี่และยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 1767 1117 1888">7) การเพิ่มศักยภาพของรถปฏิบัติการเคลื่อนที่สำหรับตรวจสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</td> <td data-bbox="1117 1767 1468 1888">กรมการขนส่งมีการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ส่วนควบที่สำคัญขณะใช้งาน โดยเน้นบริเวณพื้นที่มีความเสี่ยงสูงและพัฒนาไปสู่การมีจุดตรวจถาวรสำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก</td> </tr> </tbody> </table>	1) การประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล	ทราบถึงลำดับความสำคัญในการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะประเภทต่างๆ จากการพิจารณาตามเกณฑ์ด้านความปลอดภัย	2) การศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	ข้อเสนอแนะเรื่องระยะเวลา การตรวจสภาพรถ เกณฑ์การซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่างๆ	3) การศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพยานพาหนะเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย	การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสภาพของยานพาหนะอย่างเป็นระบบสามารถตรวจสอบได้ ตลอดจนเพิ่มมาตรการเพื่อตรวจสอบระบบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น มีรายงานการตรวจสอบอย่างละเอียดของอุปกรณ์ที่สำคัญเช่น เบรก สภาพยาง เป็นต้น และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	4) การร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน	ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า และแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	5) การออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย	มาตรฐานที่เสนอแนะในโครงการถูกนำไปปรับใช้เพื่อประกาศเป็นกฎหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย	6) การศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร	กรมการขนส่งทางบกมีหลักเกณฑ์และระเบียบในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร ทั้งในส่วนของผู้ขับขี่และยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	7) การเพิ่มศักยภาพของรถปฏิบัติการเคลื่อนที่สำหรับตรวจสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	กรมการขนส่งมีการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ส่วนควบที่สำคัญขณะใช้งาน โดยเน้นบริเวณพื้นที่มีความเสี่ยงสูงและพัฒนาไปสู่การมีจุดตรวจถาวรสำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
1) การประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล	ทราบถึงลำดับความสำคัญในการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะประเภทต่างๆ จากการพิจารณาตามเกณฑ์ด้านความปลอดภัย														
2) การศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	ข้อเสนอแนะเรื่องระยะเวลา การตรวจสภาพรถ เกณฑ์การซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่างๆ														
3) การศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพยานพาหนะเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย	การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสภาพของยานพาหนะอย่างเป็นระบบสามารถตรวจสอบได้ ตลอดจนเพิ่มมาตรการเพื่อตรวจสอบระบบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น มีรายงานการตรวจสอบอย่างละเอียดของอุปกรณ์ที่สำคัญเช่น เบรก สภาพยาง เป็นต้น และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ														
4) การร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน	ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า และแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน														
5) การออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย	มาตรฐานที่เสนอแนะในโครงการถูกนำไปปรับใช้เพื่อประกาศเป็นกฎหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย														
6) การศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร	กรมการขนส่งทางบกมีหลักเกณฑ์และระเบียบในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร ทั้งในส่วนของผู้ขับขี่และยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน														
7) การเพิ่มศักยภาพของรถปฏิบัติการเคลื่อนที่สำหรับตรวจสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	กรมการขนส่งมีการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ส่วนควบที่สำคัญขณะใช้งาน โดยเน้นบริเวณพื้นที่มีความเสี่ยงสูงและพัฒนาไปสู่การมีจุดตรวจถาวรสำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก														

## ตารางที่ 4.2-7 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<b>S2:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น	
<b>S2-3</b> แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) วิธีการขับเคลื่อน : ในการขับเคลื่อนแผนงานความเร็วที่ปลอดภัยนี้ เป็นการศึกษาและเสนอแนะแนวทางเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกให้อำนาจในการกำกับ ควบคุม ดูแล ในด้านการควบคุมความเร็ว ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับการพัฒนาของนวัตกรรมและเทคโนโลยีในการกำกับ ควบคุม ดูแลความเร็วของยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก ในอนาคต ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย	
1) การศึกษาปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อกำกับ ควบคุม ดูแล ความเร็วของยานพาหนะ โดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี	เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกสามารถกำกับ ควบคุม ดูแล ความเร็วของยานพาหนะให้เกิดความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต

**ตารางที่ 4.2-8 แผนงานระบบขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)**

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<b>S2:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น	
<b>S2-4</b> แผนงานระบบขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system) วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานระบบขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย โดยการยกระดับการประกอบการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการ ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย	
1) การยกระดับมาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)	- ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้ามีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน - กรมการขนส่งทางบกมี Road map ในการยกระดับด้านมาตรฐาน ความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ
2) การส่งเสริมให้มีการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของยานพาหนะประเภทต่างๆ อาทิ รถโดยสาร รถขนส่งสินค้า รถขนส่งวัตถุอันตราย (Q-Mark)	ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภทมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ
3) การสนับสนุนให้มีการจัดบริการรถโรงเรียนปลอดภัย	เพื่อสนับสนุนให้มีการบริการรถโรงเรียนที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด



### ตารางที่ 4.2-9 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<b>S3:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้	
<b>S3-1</b> แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center) วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกนี้ เป็นการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุน พัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัยการขนส่งทั่วประเทศ ทั้งรถโดยสาร รถบรรทุกกึ่งอเนกประสงค์ และสามารถนำมาใช้ในการกำกับดูแลทั้งการประกอบการขนส่ง ยานพาหนะและผู้ขับขี่ เช่น การนำข้อมูลการกระทำความผิด จากการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อประกอบการพิจารณาการให้ใบอนุญาตขับรถ หรือใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เป็นต้น ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย	
1) การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center) และเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับบริหารการขนส่งและการเดินรถทั่วประเทศ	กรมการขนส่งทางบกมีศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและมีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนด้านพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัย
2) การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้
3) การพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)	มีฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุทางถนนที่น่าเชื่อถือ สามารถเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นสำหรับการนำไปวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย

ตารางที่ 4.2-10 แผนงานฯ การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p><b>S3:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (SAFETY MANAGEMENT) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้</p>	
<p><b>S3-2</b> แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology) วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ จะเป็นการพัฒนาระบบฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกให้เป็นฐานข้อมูลเดียวกัน จากนั้นจะพัฒนาให้สามารถเชื่อมต่อกับหน่วยงานภายนอก ซึ่งจะทำให้มีข้อมูลที่เชื่อมกันและมีความน่าเชื่อถือของข้อมูล อีกทั้งการพัฒนาระบบการตรวจสอบรถโดยสารและรถบรรทุก ทำให้ กรมการขนส่งทางบกมีเครื่องมือที่สามารถ กำกับ ควบคุม ดูแลอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	
<p>1) การพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบ Active system</p>	<p>มีระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารที่ทันสมัยในรูปแบบ Active system</p>
<p>2) การพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นพยานหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสาร</p>	<p>เพื่อให้ทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุของรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสาร</p>
<p>3) การพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสาร</p>	<p>มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสารในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย มีข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาและกำหนดเส้นทางเดินรถ การสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย</p>
<p>4) การพัฒนาฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก (Transport Safety Statistics System)</p>	<p>มีข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน</p>
<p>5) การเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจร กำกับการดูแลความปลอดภัยทางถนน ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติ</p>	<p>ทำให้ทราบถึงความต้องการและปัญหาในการนำแผ่นป้ายทะเบียนไปใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและทราบถึงรูปแบบป้ายทะเบียนที่เหมาะสมในการรองรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งหากสามารถนำผลการศึกษาไปปฏิบัติได้เป็นรูปธรรม จะช่วยให้การกวาดค้นวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดการใช้กำลังพลในการปฏิบัติงานและสามารถปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง</p>

**ตารางที่ 4.2-11 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)**

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย						
<b>S3:</b> ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อน แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้							
<b>S3-3</b> แผนงาน บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย จะเป็นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ให้มีความรู้ความสามารถ ผ่านการฝึกอบรมที่ดี และตรงตามสายงาน รวมทั้งมีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย	<table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="855 815 1117 943">1) การดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก</td> <td data-bbox="1117 815 1423 943">ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและนำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 943 1117 1155">2) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยการฝึกอบรมและดูงานด้านความปลอดภัย</td> <td data-bbox="1117 943 1423 1155">บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1155 1117 1276">3) การจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน</td> <td data-bbox="1117 1155 1423 1276">กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้</td> </tr> </tbody> </table>	1) การดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก	ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและนำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ	2) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยการฝึกอบรมและดูงานด้านความปลอดภัย	บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัย	3) การจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน	กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
1) การดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก	ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและนำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ						
2) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยการฝึกอบรมและดูงานด้านความปลอดภัย	บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัย						
3) การจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน	กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้						

## บทที่ 5

# การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยสู่ความสำเร็จ

### 5.1 แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

#### 5.1.1 การถ่ายทอดแนวคิดและเป้าหมายหลักของแผน

ในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ตามนโยบายที่วางไว้ สิ่งที่สำคัญคือ “การถ่ายทอดแนวคิดและเป้าหมายหลักของแผน” จากฝ่ายนโยบายลงสู่ฝ่ายปฏิบัติการเพื่อให้ทุกฝ่ายมีความเข้าใจที่ตรงกันในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้การดำเนินงานทางด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นงานที่จะต้องใช้ระยะเวลาในการปรับเปลี่ยน ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกรมการขนส่งทางบกทั้งหมดจึงต้องมีความมุ่งมั่นและอดทนในการร่วมมือกันปฏิบัติงาน ดังนั้น การถ่ายทอดแนวคิดและเป้าหมายหลักของแผน เพื่อสร้างให้เกิดทัศนคติและวัฒนธรรมองค์กรที่มีการให้ความสำคัญและเข้าใจเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะทำให้องค์กรมีการขับเคลื่อนไปในทิศทางที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 5.1.2 การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นภารกิจหลักที่มีความสำคัญสูงและต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้จึงจำเป็นต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานระดับสำนักขึ้นมารับผิดชอบโดยตรง ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวมีแนวทางการดำเนินการดังนี้

1) การปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างองค์กร (Reorganization) เพื่อรวบรวมส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของ กรมการขนส่งทางบก เข้าไว้ด้วยกัน และจัดตั้งเป็นหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีภารกิจหลักในการบริหารยุทธศาสตร์ฯ และดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ของศูนย์ข้อมูลที่ได้จัดตั้งขึ้น ทำหน้าที่ด้านการเชื่อมโยงเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เข้ากับการปฏิบัติระดับผลลัพธ์ ผลผลิต ตลอดจนการติดตามและประเมินผล

2) การรับสมัครบุคลากรเพิ่มเติม เพื่อเข้ามาดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้ โดยจะต้องคำนึงถึงการกำหนดคุณลักษณะของบุคลากรให้มีความเหมาะสมกับแต่ละหน้าที่ ตลอดจนภาระงานที่มีความเหมาะสมเพื่อให้การดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

### 5.1.3 การติดตามและประเมินผลของโครงการ

ในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบายที่วางไว้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการติดตามตรวจสอบแผนปฏิบัติการต่างๆ นอกจากนี้ควรจะมีการประเมินผลรูปแบบของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งต้องมีความยืดหยุ่นเพื่อพร้อมที่จะปรับปรุงแก้ไขแผนปฏิบัติต่างๆ ในแต่ละขั้นตอน ซึ่งเป็นผลมาจากปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปซึ่งอาจมีผลกระทบต่อแนวทางการดำเนินงานและเป้าหมาย ทั้งนี้แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่ดำเนินงานไปแล้ว ไม่ว่าจะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายหรือไม่ ล้วนแล้วแต่มีคุณค่าที่จะช่วยเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

สำหรับกระบวนการติดตามประสิทธิผลของโครงการสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ระยะ คือ ระยะแรกนับตั้งแต่ช่วงต้นปีงบประมาณ (Pre-Evaluation) เพื่อวางกรอบการจัดทำการติดตามประเมินผลโครงการที่จะมีการพิจารณาจัดสรรงบประมาณ ระยะต่อมาจึงมาสู่กระบวนการติดตามประเมินผลตามตัวชี้วัดที่จัดทำไว้กับโครงการที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณระหว่างปีงบประมาณ (On-Going Process) และระยะสุดท้ายของระบบการติดตามประเมินผลคือ การประเมินผลจากการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ในช่วงปิดปีงบประมาณ (Post-Evaluation) ทั้งนี้หลังจากได้ดำเนินการทั้ง 3 ขั้นตอนดังกล่าว ข้อมูลของโครงการภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานนั้นจะถูกเก็บรวบรวมเพื่อใช้สำหรับการพัฒนาระบบติดตามประเมินผล และปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ต่อไป

### 5.1.4 การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากร

การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญทั้งในส่วนของเทคนิคเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานและกระบวนการบริหารจัดการ เพื่อสนับสนุนให้กับบุคลากรมีการพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่องและสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

### 5.1.5 การจัดสรรทรัพยากร

การจัดสรรทรัพยากรสำหรับใช้ในการสนับสนุนแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้คือ เป็นอีกปัจจัยสำคัญและส่งผลโดยตรงต่อการบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ทั้งนี้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นงานที่มีความสำคัญและเร่งด่วนมาก ส่งผลให้ต้องใช้ทรัพยากรในการดำเนินงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงต้นของการดำเนินงาน (ในช่วง 5 ปีแรก) อย่างไรก็ตามเนื่องจากข้อจำกัดในหลายด้าน กรมการขนส่งทางบกจึงจะต้องคำนึงถึงการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งงบประมาณและบุคลากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงที่สุด

## 5.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาเรื้อรังซึ่งเกิดจากพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนรายบุคคลที่ฝังรากลึก และยากต่อการเปลี่ยนแปลงในระยะเวลายาวนาน ตลอดจนภาคประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ ไม่เห็นความสำคัญต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เพราะคิดว่าเป็นเรื่องที่ไกลตัวหรือเป็นเรื่องของเวรกรรม ดังนั้นความสำเร็จในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ดังนี้

1. **แรงสนับสนุนทางสังคม และค่านิยมของคนไทยในทางบวกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Road Safety First)** โดยการเน้นการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ชุมชนต่อการยอมรับกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้นในอนาคต รวมถึงการเน้นสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดความรู้ ความเข้าใจและตระหนักให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ซึ่งการดำเนินงานควรจะเน้นการสร้างให้เกิดผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง และดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

2. **การขับเคลื่อนทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวด จริงจัง ต่อเนื่อง** โดยเน้นหนักในประเด็นด้าน “จักรยานยนต์” และ “การใช้ความเร็วสูง” โดยการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีต่างๆ มาเป็นเครื่องมือหลักในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. **ความร่วมมือของภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนทุกภาคส่วน** เนื่องจากการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นงานที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ดังนั้นความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและภาคีเครือข่ายต่างๆ จึงเป็นปัจจัยหลักในการที่จะช่วยในการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้ประสบความสำเร็จและบรรลุเป้าหมายที่วางไว้

4. **การกำกับดูแล และติดตามอย่างต่อเนื่อง** ตลอดจนมีการถอดบทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานมาใช้ในการปรับปรุงแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต