

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	บทนำ.....	1-1
1.1	ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-2
1.3	ขอบเขตการศึกษา.....	1-2
1.4	ประโยชน์ที่ได้รับ	1-6
1.5	องค์ประกอบของรายงาน	1-6
บทที่ 2	การศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง.....	2-1
2.1	การทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ มาตรการต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2-1
2.1.1	การทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในระดับนานาชาติ	2-1
2.1.2	ยุทธศาสตร์ทั่วไปขององค์กร FIA	2-3
2.1.3	แผนแม่บทเรื่อง “Safer Vehicles” ขององค์การอนามัยโลก	2-5
2.1.4	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559).....	2-7
2.1.5	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางถนน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2563	2-7
2.1.6	แผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety).....	2-12
2.1.7	แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555.....	2-22
2.1.8	แผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559	2-26
2.1.9	บทสรุปผลการทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ ที่มีความสอดคล้อง และเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย.....	2-29
2.2	การทบทวนทฤษฎี และกระบวนการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บท	2-32
2.2.1	การประเมินยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน (5E).....	2-32
2.2.2	แนวทางตามเสาหลัก 5 ด้าน.....	2-32
2.2.3	การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กร (SWOT Analysis).....	2-33
2.2.4	ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน มาตรฐาน ISO 39001 : 2012	2-34
2.2.5	วงจรควบคุมมาตรฐาน PDCA.....	2-35
2.2.6	การนำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย.....	2-36
2.3	การทบทวนเกี่ยวกับกรมการขนส่งทางบก.....	2-36
2.3.1	ภารกิจขององค์กร.....	2-36
2.3.2	โครงสร้างองค์กร.....	2-37
2.3.3	การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558.....	2-43
2.3.4	การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563.....	2-47
2.3.5	การทบทวนผลการดำเนินงานตามงบประมาณรายจ่ายของกรมการขนส่งทางบก	2-53
2.3.6	แผนงาน/ โครงการที่ผ่านมา ของกรมการขนส่งทางบก	2-55

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3.7	แผนงาน/ โครงการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.).....	2-58
2.4	การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบกและการบังคับใช้	2-66
2.4.1	พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.....	2-66
2.4.2	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.....	2-70
2.5	สรุปผลการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนโครงสร้างของ กรมการขนส่งทางบกและกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง	2-73
2.5.1	ผลการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน.....	2-73
2.5.2	ผลการทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย	2-73
2.5.3	ผลการทบทวนโครงสร้างของกรมการขนส่งทางบกและกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง	2-73
บทที่ 3	การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก	3-1
3.1	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.....	3-1
3.2	การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ	3-5
3.2.1	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	3-5
3.2.2	กระทรวงสาธารณสุข	3-11
3.2.3	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	3-14
3.2.4	ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศไทย.....	3-17
3.3	การทบทวนปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	3-29
3.3.1	การทบทวนงานสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรของ สนข.	3-29
3.3.2	งานวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย.....	3-51
3.3.3	การทบทวนงานวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากการขนส่งและจราจรของ กปถ.	3-65
3.4	การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-75
3.4.1	การวิเคราะห์ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-75
3.4.2	การวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-78
3.4.3	ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของความรุนแรงของอุบัติเหตุ.....	3-88
3.5	การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ	3-92
3.5.1	อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์	3-92
3.5.2	อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารขนาดใหญ่.....	3-97
3.5.3	อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสาร	3-100
3.5.4	อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก	3-103
3.5.5	อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกกึ่งอเนกประสงค์.....	3-104
3.6	สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางถนน	3-106
3.6.1	สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.....	3-106
3.6.2	สรุปการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ	3-107

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.6.3	สรุปการทบทวนปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จากงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง	3-108
3.6.4	สรุปการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-109
3.6.5	สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ	3-110
บทที่ 4	กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	4-1
4.1	แนวคิดทั่วไปของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ	4-1
4.1.1	แนวคิดของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์.....	4-1
4.1.2	ความสำคัญของแผนยุทธศาสตร์.....	4-2
4.1.3	กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์	4-2
4.1.4	ความแตกต่างระหว่างการวางแผนยุทธศาสตร์กับการวางแผนทั่วไป	4-5
4.1.5	การเขียนแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map)	4-6
4.1.6	แผนปฏิบัติการ (Action Plan).....	4-7
4.1.7	ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการ	4-7
4.2	การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก	4-9
4.3	การสัมภาษณ์เชิงลึก.....	4-15
4.3.1	วิธีการและขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารขององค์กร	4-15
4.3.2	ประเด็นคำถามในการสัมภาษณ์.....	4-17
4.3.3	ผลการสัมภาษณ์ตามประเด็นคำถาม.....	4-18
4.3.4	สรุปผลการสัมภาษณ์.....	4-22
4.4	การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1 : ระดับนโยบาย.....	4-22
4.4.1	ลำดับขั้นตอนการสัมมนา.....	4-22
4.4.2	เนื้อหาการนำเสนอของที่ปรึกษา.....	4-23
4.4.3	ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1.....	4-25
4.5	การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2 : ระดับนโยบาย (หน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)	4-27
4.5.1	ลำดับขั้นตอนการสัมมนา.....	4-27
4.5.2	ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2.....	4-28
4.6	การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3 : ระดับปฏิบัติการภายในกรมฯ.....	4-28
4.6.1	ลำดับขั้นตอนการสัมมนา.....	4-29
4.6.2	ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3.....	4-30
4.7	การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4 : ระดับปฏิบัติการภายนอกกรมฯ	4-33
4.7.1	ลำดับขั้นตอนการสัมมนา.....	4-33
4.7.2	ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4.....	4-34
4.8	การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5 : ระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ กรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ.....	4-37

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.8.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา.....	4-37
4.8.2 ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5.....	4-38
4.9 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6 : ระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ กรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศและหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	4-40
4.9.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา.....	4-41
4.9.2 ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6.....	4-41
บทที่ 5 แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	5-1
5.1 วิสัยทัศน์.....	5-1
5.2 พันธกิจ	5-1
5.3 เป้าประสงค์	5-2
5.4 ยุทธศาสตร์	5-2
5.5 ระยะเวลาดำเนินงาน	5-7
บทที่ 6 แผนแม่บทความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	6-1
6.1 แนวทางการพัฒนาแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	6-1
6.2 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568	6-4
บทที่ 7 แผนปฏิบัติการความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน.....	7-1
7.1 แนวทางการพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568	7-1
7.2 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 : สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture).....	7-10
7.3 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System).....	7-29
7.4 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management).....	7-63
บทที่ 8 การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยสู่ความสำเร็จ	8-1
8.1 แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ.....	8-1
8.1.1 การถ่ายทอดแนวคิดและเป้าหมายหลักของแผน.....	8-1
8.1.2 การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	8-1
8.1.3 การติดตามและประเมินผลของโครงการ	8-2
8.1.4 การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากร.....	8-2
8.1.5 การจัดสรรทรัพยากร	8-2
8.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ	8-3

สารบัญภาพ

หน้า

รูปที่ 1.3-1 ขอบเขตการศึกษา.....	1-5
รูปที่ 2.1-1 ประเทศที่มีการประกาศใช้มาตรฐาน 7 ข้อ ตามข้อเสนอแนะของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).....	2-5
รูปที่ 2.1-2 กรอบ 5 เสาหลักขององค์การสหประชาชาติ	2-14
รูปที่ 2.1-3 โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555	2-25
รูปที่ 2.1-4 กรอบแนวคิดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559.....	2-27
รูปที่ 2.3-1 โครงสร้างกรมการขนส่งทางบก.....	2-42
รูปที่ 2.3-2 แผนยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558.....	2-45
รูปที่ 2.3-3 แผนยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563.....	2-49
รูปที่ 2.3-4 งบประมาณรายจ่ายขององค์กร พ.ศ. 2556-2559.....	2-53
รูปที่ 2.3-5 แผนงาน/ โครงการ ของกรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2549-2553	2-56
รูปที่ 2.3-6 แผนงาน/ โครงการ ของกรมการขนส่งทางบก ปี 2554-2558.....	2-57
รูปที่ 2.3-7 สรุปงบประมาณดำเนินการในแต่ละยุทธศาสตร์ปี พ.ศ.2554-2558	2-58
รูปที่ 2.3-8 แผนงาน/ โครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปี 2551-2558.....	2-60
รูปที่ 2.3-9 สรุปงบประมาณดำเนินการในแต่ละพันธกิจ ปี พ.ศ.2551-2558	2-62
รูปที่ 2.3-10 กลุ่มกิจกรรมของแผนงาน/ โครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.).....	2-63
รูปที่ 2.3-11 กลุ่มเป้าหมายของแผนงาน/โครงการตามเป้าหมายของคนและยานพาหนะ.....	2-64
รูปที่ 2.3-12 สัดส่วนกลุ่มเป้าหมายของกิจกรรมของแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)	2-64
รูปที่ 2.3-13 กลุ่มเป้าหมายของกิจกรรมของแผนงาน/ โครงการ ด้านความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.).....	2-65
รูปที่ 3.1-1 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2558	3-2
รูปที่ 3.1-2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนคนของ 10 ประเทศกลุ่มอาเซียน	3-2
รูปที่ 3.1-3 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2552	3-3
รูปที่ 3.1-4 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2556	3-4
รูปที่ 3.1-5 สัดส่วนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนและอัตราเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2552	3-5
รูปที่ 3.2-1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2557	3-6
รูปที่ 3.2-2 แสดงแนวโน้มของดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index).....	3-7
รูปที่ 3.2-3 สัดส่วนประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พ.ศ. 2554-2557	3-9
รูปที่ 3.2-4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน ปี พ.ศ. 2550-2557.....	3-10
รูปที่ 3.2-5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2557.....	3-10
รูปที่ 3.2-6 จำนวนและอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2543-2556 จากกระทรวงสาธารณสุข.....	3-11
รูปที่ 3.2-7 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2556	3-12

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.2-8 จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2556.....	3-12
รูปที่ 3.2-9 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน ปี พ.ศ. 2556 ..	3-13
รูปที่ 3.2-10 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มอายุ และประเภทยานพาหนะ ปี พ.ศ. 2556.....	3-13
รูปที่ 3.2-11 จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกรายเดือน ปี พ.ศ. 2556.....	3-14
รูปที่ 3.2-12 สถิติการรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ จากบริษัทกลางฯ ปี พ.ศ. 2557.....	3-15
รูปที่ 3.2-13 สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปีใหม่ จากบริษัทกลางฯ ปี พ.ศ. 2555-2558.....	3-16
รูปที่ 3.2-14 อัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2558.....	3-16
รูปที่ 3.2-15 อัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทยานพาหนะ ปี พ.ศ. 2558	3-17
รูปที่ 3.2-16 อัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2558.....	3-17
รูปที่ 3.2-17 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและรูปแบบการเดินทางของข้อมูล.....	3-18
รูปที่ 3.2-18 ภาพแสดงรูปแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจรรยาบรรณของโรงพยาบาล.....	3-20
รูปที่ 3.2-19 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลระบบรายงานข้อมูล ITEMS 19 สาเหตุ (IS).....	3-20
รูปที่ 3.2-20 ภาพแสดงรูปแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน.....	3-21
รูปที่ 3.2-21 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลระบบรายงานข้อมูล จดทะเบียนการตาย	3-22
รูปที่ 3.2-22 ภาพแสดงระบบฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจรรยาบรรณ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	3-23
รูปที่ 3.2-23 ภาพแสดงสถิติอุบัติเหตุจรรยาบรรณ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	3-23
รูปที่ 3.2-24 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อการควบคุมป้องกัน.....	3-25
รูปที่ 3.2-25 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากระบบข้อมูลอุบัติเหตุจรรยาบรรณ.....	3-26
รูปที่ 3.2-26 แสดงแบบจำลองความครอบคลุมของข้อมูลผู้เสียชีวิตจากระบบข้อมูลอุบัติเหตุจรรยาบรรณ	3-26
รูปที่ 3.2-27 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากกระทรวงสาธารณสุข.....	3-27
รูปที่ 3.2-28 เปรียบเทียบจำนวน และอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร เปรียบเทียบระหว่างมรณบัตรข้อมูล 3 ฐาน และ การประมาณการขององค์การอนามัยโลก	3-28
รูปที่ 3.3-1 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุพื้นที่ทั่วประเทศ.....	3-30
รูปที่ 3.3-2 จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-31
รูปที่ 3.3-3 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคนขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนน.....	3-32
รูปที่ 3.3-4 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคนทำผิด พรบ. จรรยาบรรณ หรือขาดจิตสำนึกที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร.....	3-33
รูปที่ 3.3-5 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคน ที่สภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับขี่.....	3-33

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.3-6 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคน ที่ไม่คุ้นเคยกับถนนหรือรถที่ขับ.....	3-34
รูปที่ 3.3-7 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถ จากความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถัง รถโดยสารสาธารณะ	3-34
รูปที่ 3.3-8 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถที่อุปกรณ์ส่วนควบคุมต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ชำรุด..	3-35
รูปที่ 3.3-9 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถที่บรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด	3-35
รูปที่ 3.3-10 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถซึ่งเกิดเงื่อนไขของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot).....	3-36
รูปที่ 3.3-11 ภาพมองจากทิศทางเวียงสาไปร่องทาง แสดงทิศทางและตำแหน่งของรถ	3-38
รูปที่ 3.3-12 แสดงการกำหนดรอยครูดด้วยจุดคู่มือสีเหลือง	3-39
รูปที่ 3.3-13 ลักษณะทางช่วงเข้าสู่บริเวณเกิดเหตุ	3-39
รูปที่ 3.3-14 บริเวณเกิดเหตุเป็นช่วง ทางโค้งไปซ้าย	3-40
รูปที่ 3.3-15 ผังบริเวณเกิดเหตุ	3-40
รูปที่ 3.3-16 สัดส่วนรถประเภทต่างๆ บนเส้นทางสาย 101 กม. 198.....	3-41
รูปที่ 3.3-17 แสดงการทำกรวดและถ่ายภาพรถกระบะที่ชนประสานงากับรถโดยสาร	3-42
รูปที่ 3.3-18 สภาพภายในห้องโดยสารที่นั่งด้านคนขับเสียรูปร่างมากจากการชน	3-42
รูปที่ 3.3-19 ภาพ Seat Layout ของรถกระบะแสดงตำแหน่งที่นั่งผู้โดยสารและคนขับ.....	3-43
รูปที่ 3.3-20 ลักษณะการยุบตัวของรถกระบะ	3-43
รูปที่ 3.3-21 แสดงการวัดและถ่ายภาพรูปรถโดยสาร	3-44
รูปที่ 3.3-22 ภาพ Seat Layout ของรถโดยสาร แสดงตำแหน่งที่นั่งผู้โดยสาร.....	3-44
รูปที่ 3.3-23 ลักษณะการยุบตัวของรถบัสโดยสาร	3-45
รูปที่ 3.3-24 แสดงตำแหน่งของรถกระบะ และรถโดยสารก่อนการชน	3-48
รูปที่ 3.3-25 แสดงตำแหน่งของรถกระบะ และรถโดยสาร ณ จุดชน.....	3-48
รูปที่ 3.3-26 แสดงตำแหน่งของรถกระบะ และรถโดยสารหลังการชน	3-49
รูปที่ 3.3-27 แผนผังการชน	3-53
รูปที่ 3.3-28 สัดส่วนของทิศทางการชนในรถประเภทต่างๆ	3-56
รูปที่ 3.3-29 แผนภูมิปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ (Venn Diagram).....	3-61
รูปที่ 3.3-30 สัดส่วนของปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาอุบัติเหตุในเชิงลึก ในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ.....	3-61
รูปที่ 3.3-31 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากความผิดพลาดของคน.....	3-62
รูปที่ 3.3-32 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ.....	3-64
รูปที่ 3.3-33 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ	3-66
รูปที่ 3.3-34 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุทั่วประเทศ.....	3-67
รูปที่ 3.3-35 จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-68
รูปที่ 3.4-1 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของ สนข. ร่วมกับ 5 มหาวิทยาลัย (ทุกภูมิภาค).....	3-75

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.4-2 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข	3-76
รูปที่ 3.4-3 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)	3-77
รูปที่ 3.4-4 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับ 5 มหาวิทยาลัย	3-77
รูปที่ 3.4-5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านคน	3-80
รูปที่ 3.4-6 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านยานพาหนะรวมทั้งประเทศ	3-82
รูปที่ 3.4-7 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านถนนรวมทั้งประเทศ	3-86
รูปที่ 3.4-8 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งประเทศ	3-87
รูปที่ 3.4-9 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	3-88
รูปที่ 3.4-10 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ส่วนบุคคล	3-89
รูปที่ 3.4-11 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถกระบะ	3-89
รูปที่ 3.4-12 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถตู้	3-90
รูปที่ 3.4-13 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่	3-91
รูปที่ 3.4-14 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก	3-91
รูปที่ 3.5-1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์แยกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2554-2556	3-92
รูปที่ 3.5-2 ประเภทพาหนะผู้เสียชีวิตและคู่กรณี ในถนนทางหลวง ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2555-2557	3-93
รูปที่ 3.5-3 ประเภทพาหนะผู้เสียชีวิตและคู่กรณี ในถนนชนบท ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2555-2557	3-93
รูปที่ 3.5-4 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 7 วันอันตราย ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2557 แยกตามประเภทถนน	3-94
รูปที่ 3.5-5 จำนวนผู้บาดเจ็บที่เมาสุรา แยกถนนและประเภทพาหนะ ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2557	3-94
รูปที่ 3.5-6 สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์โดยสาร บริษัท ขนส่ง พ.ศ. 2551-2557	3-96
รูปที่ 3.5-7 สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยสาร บริษัทขนส่ง จำกัด พ.ศ. 2551-2557	3-96
รูปที่ 3.5-8 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารขนาดใหญ่	3-97
รูปที่ 3.5-9 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสาร	3-101
รูปที่ 3.5-10 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก	3-103
รูปที่ 3.5-11 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2557	3-105
รูปที่ 3.5-12 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย	3-105
รูปที่ 4.3-1 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก	4-17
รูปที่ 4.4-1 บรรยากาศการสัมภาษณ์การระดมความคิดเห็น	4-22
รูปที่ 4.4-2 กรอบกลยุทธ์ในการจัดทำแผนความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก	4-24
รูปที่ 4.4-3 การนำเสนอของคณะที่ปรึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	4-25
รูปที่ 4.4-4 เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	4-26
รูปที่ 4.5-1 บรรยากาศการสัมภาษณ์การระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2	4-27
รูปที่ 4.6-1 บรรยากาศการสัมภาษณ์การระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3	4-29

สารบัญญภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 4.7-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4	4-34
รูปที่ 4.8-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5	4-38
รูปที่ 4.9-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6	4-41
รูปที่ 5.4-1 กรอบแนวคิดสำหรับแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน.....	5-5
รูปที่ 5.4-2 แผนที่ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก	5-6
รูปที่ 7.1-1 ผังการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ.....	7-2
รูปที่ 7.4-1 การเชื่อมโยงต่อเนื่องกันของการดำเนินโครงการต่างๆ.....	7-63

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการศึกษาและระยะเวลาการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดในโครงการ	1-7
ตารางที่ 2.1-1 ความสัมพันธ์ของเป้าประสงค์ ผลลัพธ์ ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัด การขนส่งทางถนน.....	2-11
ตารางที่ 2.1-2 ค่าเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2552-2555	2-23
ตารางที่ 2.1-3 ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555	2-24
ตารางที่ 2.1-4 สรุปแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555 จำแนกตามแผนงาน.....	2-26
ตารางที่ 2.1-5 ค่าเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2556-2559	2-28
ตารางที่ 2.3-1 แสดงประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงาน พ.ศ. 2554-2558	2-43
ตารางที่ 2.3-2 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2554-2558.....	2-46
ตารางที่ 2.3-3 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2559-2563.....	2-50
ตารางที่ 2.3-4 สรุปผลการดำเนินงานตามงบประมาณรายจ่ายขององค์กร	2-53
ตารางที่ 2.3-5 แผนงาน/ โครงการจำแนกตามแผนยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2549-2553.....	2-56
ตารางที่ 2.3-6 แผนงาน/ โครงการตามประเด็นยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 - 2558	2-57
ตารางที่ 2.3-7 แผนงาน/ โครงการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2551-2558	2-59
ตารางที่ 2.3-8 สรุปงบประมาณดำเนินการในแต่ละพันธกิจปี พ.ศ. 2551-2558 ของกรมการขนส่งทางบก.....	2-61
ตารางที่ 2.3-9 สรุปงบประมาณจำแนกตามประเภทของกิจกรรมแผนงาน/โครงการ	2-63
ตารางที่ 3.2-1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2557	3-6
ตารางที่ 3.2-2 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index)	3-7
ตารางที่ 3.2-3 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกปี พ.ศ. 2550-2557.....	3-8
ตารางที่ 3.2-4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะที่จดทะเบียน	3-9
ตารางที่ 3.2-5 การรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ ปี พ.ศ. 2558 (ข้อมูลเดือนสิงหาคม).....	3-14
ตารางที่ 3.2-6 วัตถุประสงค์ของระบบฐานข้อมูลงานเฝ้าระวังและป้องกันการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย	3-18
ตารางที่ 3.2-7 ฐานข้อมูลงานเฝ้าระวังและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	3-19
ตารางที่ 3.2-8 การเปรียบเทียบข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน	3-24
ตารางที่ 3.2-9 ร้อยละความครบถ้วนของตัวแปรที่จำเป็นในการเชื่อมต่อข้อมูล กลุ่มผู้เสียชีวิต	3-26
ตารางที่ 3.3-1 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-30

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 3.3-2 จำนวนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุของกรณีศึกษา	3-31
ตารางที่ 3.3-3 จำนวนอุบัติเหตุแยกตามความรุนแรง (ครั้ง).....	3-51
ตารางที่ 3.3-4 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุแยกตามความรุนแรง (คน).....	3-52
ตารางที่ 3.3-5 ประเภทของรถที่เกี่ยวข้อง (คัน).....	3-52
ตารางที่ 3.3-6 ความรุนแรงของอุบัติเหตุแยกตามประเภทรถและความรุนแรงของผู้ประสบอุบัติเหตุ (คน).....	3-52
ตารางที่ 3.3-7 ประเภทอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	3-54
ตารางที่ 3.3-8 กลุ่มอายุของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	3-55
ตารางที่ 3.3-9 อายุเฉลี่ยของผู้ขับขี่.....	3-55
ตารางที่ 3.3-10 อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บและการใช้งาน.....	3-56
ตารางที่ 3.3-11 จำนวนและสัดส่วนการบาดเจ็บที่อวัยวะต่างๆของผู้ประสบอุบัติเหตุ.....	3-57
ตารางที่ 3.3-12 สัดส่วนของปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากความผิดพลาดของคน	3-62
ตารางที่ 3.3-13 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-66
ตารางที่ 3.3-14 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุกรณีศึกษา.....	3-67
ตารางที่ 3.3-15 จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุกรณีศึกษา	3-68
ตารางที่ 4.2-1 ตารางแสดงการวิเคราะห์กระบวนการเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และภาพอนาคต.....	4-10
ตารางที่ 4.3-1 รายนามผู้บริหารที่รับการสัมภาษณ์	4-16
ตารางที่ 4.3-2 ความหมายของสัญลักษณ์ Harvey Ball.....	4-18
ตารางที่ 4.3-3 การวิเคราะห์และประเมินองค์กรในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	4-19
ตารางที่ 4.3-4 เป้าหมายด้านความปลอดภัย	4-21
ตารางที่ 6.1-1 ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของเป้าประสงค์หลักกลยุทธ์ศาสตร์ และแผนงานเชิงกลยุทธ์ของแผนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	6-2
ตารางที่ 6.2-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge).....	6-5
ตารางที่ 6.2-2 แผนงานฯ ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training).....	6-6
ตารางที่ 6.2-3 แผนงานฯ ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)	6-7
ตารางที่ 6.2-4 แผนงานฯ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior).....	6-8
ตารางที่ 6.2-5 แผนงานผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)	6-9
ตารางที่ 6.2-6 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle).....	6-10
ตารางที่ 6.2-7 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed).....	6-11
ตารางที่ 6.2-8 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)	6-12
ตารางที่ 6.2-9 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center).....	6-13
ตารางที่ 6.2-10 แผนงานฯ การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)	6-14

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6.2-11 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)	6-15
ตารางที่ 7.4-1 สรุปภาพรวมของแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568.....	7-88

บทที่ 1

บทนำ

- ❖ ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ
- ❖ วัตถุประสงค์ของโครงการ
- ❖ ขอบเขตการศึกษา
- ❖ ประโยชน์ที่ได้รับ
- ❖ องค์ประกอบของรายงาน

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

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 และข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตที่ 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 ล้านบาทต่อปี 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 ซึ่งการมีทิศทางที่ชัดเจนจะเกิดขึ้นได้จากการวางแผนภายใต้กระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาในการแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกยังไม่ได้มีแผนหลัก หรือแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก คงใช้แต่แผนรวมของกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น แต่เนื่องจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงจำเป็นต้องมีแผนเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป อีกทั้งเรื่องดังกล่าวเป็นงานเชิงวิชาการที่ต้องดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาในจัดทำแผนดังกล่าวให้ได้แผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.2.1 เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการต่อไป
- 1.2.2 เพื่อนำแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มาจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยย่อย พร้อมทั้งจัดทำรายละเอียดของแผนงาน/โครงการให้มีข้อมูลเพียงพอที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เพื่อดำเนินการต่อ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

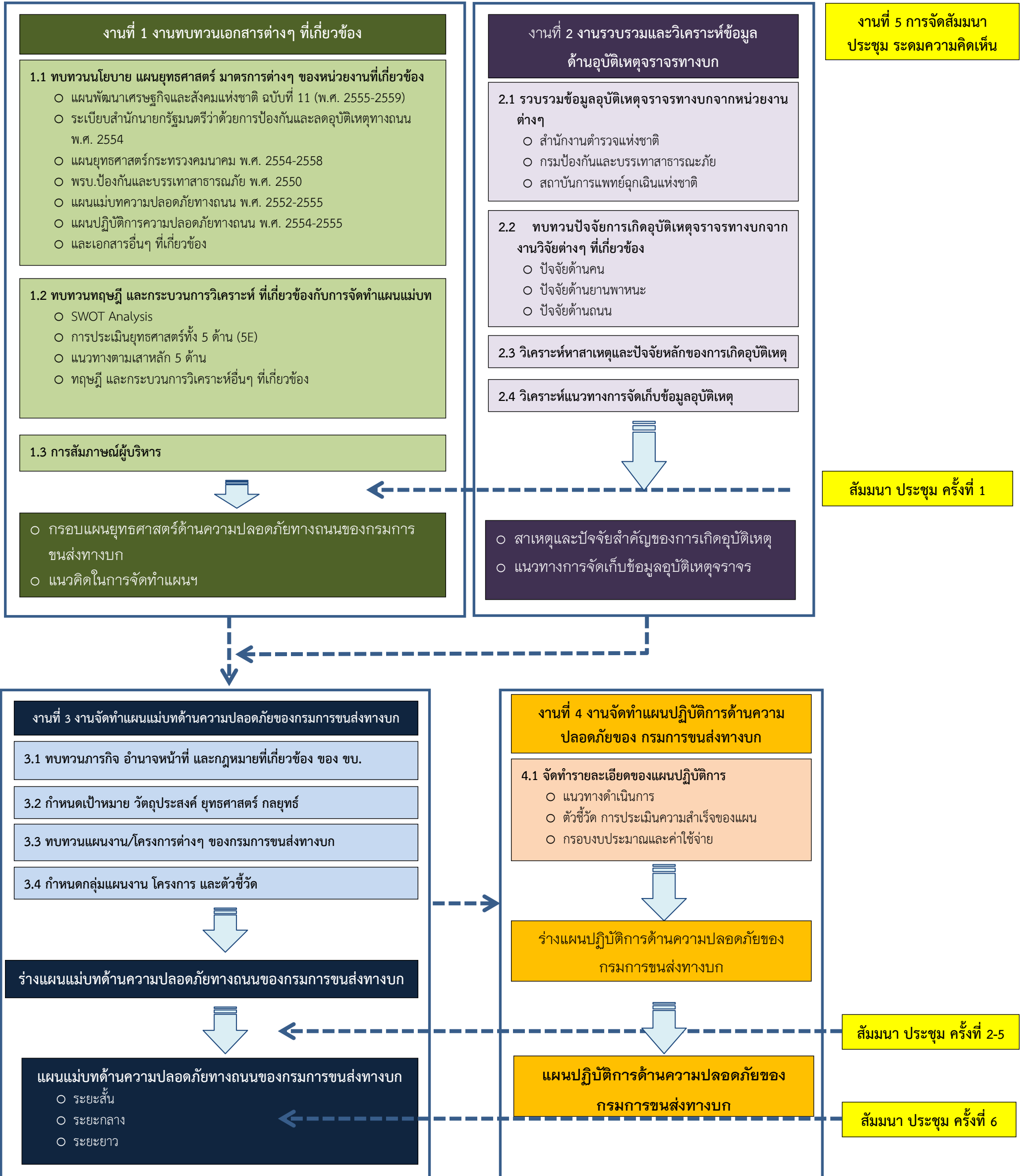
1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1.3.1 ที่ปรึกษาได้ทบทวนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้
 - นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ มาตรการต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)
 - ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554
 - แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558
 - พรบ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550
 - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555
 - แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2555
 - แผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

- และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - ทบทวนทฤษฎี และกระบวนการวิเคราะห์ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บท อาทิเช่น
 - การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis)
 - การประเมินยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน (5E) ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement), ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering), ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม, ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) และยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)
 - แนวทางตามเสาหลัก 5 ด้าน ได้แก่ เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management), เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility), เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles), เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และเสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)
 - และทฤษฎี และกระบวนการวิเคราะห์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 1.3.2 ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) สำนักเทคโนโลยีความปลอดภัย เป็นต้น เพื่อสืบค้นสาเหตุ และปัจจัยที่สำคัญ แล้วนำไปใช้ในการจัดทำแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย
- 1.3.3 ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ ของกระทรวงคมนาคม จากการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลในหัวข้อที่ 1.3.1 และ 1.3.2 โดยแบ่งแผนในระยะต่างๆ ออกเป็น 3 ระยะ คือ
- แผนระยะสั้น (Short Range Planning) ต้องวางแผนเพื่อให้ครอบคลุมและเป็นไปตามเป้าหมายปฏิบัติการที่วางไว้ และต้องสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนระยะกลาง และระยะยาว
 - แผนระยะกลาง (Intermediate Range Planning) ต้องเป็นแผนที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะยาวกับแผนระยะสั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามยุทธวิธี และเป้าหมายยุทธวิธีที่วางไว้
 - แผนระยะยาว (Long Range Planning) ต้องเป็นแผนในระดับกลยุทธ์ โดยมีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงการบริหารและการปฏิบัติการเข้าด้วยกันในระยะยาวได้
- 1.3.4 ที่ปรึกษาได้นำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยย่อย โดยอย่างน้อยต้องประกอบไปด้วย
- หลักการและรายละเอียดแผนปฏิบัติการ
 - ดัชนีชี้วัดที่สำคัญ เช่น เชิงคุณภาพ เชิงปริมาณ เชิงเวลา เชิงต้นทุน เป็นต้น

- งบประมาณและค่าใช้จ่าย

1.3.5 ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของกรรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานต่างๆ เพื่อร่วมกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ประกอบการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับหน่วยงานอื่นๆ จำนวน ไม่น้อยกว่า 6 ครั้ง



รูปที่ 1.3-1 ขอบเขตการศึกษา

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

- 1.4.1 กรรมการขนส่งทางบก มีแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 1.4.2 กรรมการขนส่งทางบก มีแผนแม่บทในการนำมาใช้สำหรับวางแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาว ทำให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติงานของกรรมการขนส่งทางบก
- 1.4.3 กรรมการขนส่งทางบก มีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

1.5 องค์ประกอบของรายงาน

- บทที่ 1 : บทนำ
- บทที่ 2 : การศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- บทที่ 3 : การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก
- บทที่ 4 : กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- บทที่ 5 : แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- บทที่ 6 : แผนแม่บทความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- บทที่ 7 : แผนปฏิบัติการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- บทที่ 8 : การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยสู่ความสำเร็จ

ตารางที่ 1.5-1 ขอบเขตการศึกษาและระยะเวลาการดำเนินงานทั้งหมดในโครงการ

8 ก.ค. 58

4 มี.ค. 59

รายละเอียด	ข้อกำหนด TOR	สัดส่วนของงาน (%)	ระยะเวลาดำเนินการ (วัน)																	
			30	60	90	120	150	180	210	240										
1 งานทบทวนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง		10.0																		
1.1 ทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ มาตรการต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.1.1	5.0																		
1.2 ทบทวนทฤษฎี กระบวนการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บท	3.1.2	5.0																		
2 งานรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจากรางทางบก		20.0																		
2.1 รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากรางทางบกจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	3.2	5.0																		
2.2 สืบค้นและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	3.2	5.0																		
2.3 การวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ	3.2	10.0																		
3 งานจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของ ขบ.		30.0																		
3.1 ศึกษาอำนาจหน้าที่ พันธกิจ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ของ ขบ.	3.3	2.0																		
3.2 ทบทวนแผนงาน โครงการ ต่างๆ ของ ขบ.	3.3	3.0																		
3.3 กำหนด เป้าหมาย วัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	3.3	5.0																		
3.4 จัดลำดับความสำคัญของแผน	3.3	10.0																		
3.5 จัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของ ขบ.	3.3	10.0																		
4 งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย		30.0																		
4.1 จัดทำรายละเอียดของแผนปฏิบัติการ	3.4.1	10.0																		
4.2 กำหนด ตัวชี้วัด แนวทางการประเมินความสำเร็จของแผน	3.4.2	10.0																		
4.3 ประเมินงบประมาณและค่าใช้จ่าย	3.4.3	10.0																		
5 การจัดสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น		10.0																		
5.1 การสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 1	3.5	1.0																		
5.2 การสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 2	3.5	1.0																		
5.3 การสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 3	3.5	2.0																		
5.4 การสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 4	3.5	2.0																		
5.5 การสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 5	3.5	2.0																		
5.6 การสัมมนา ประชุม ระดมความคิดเห็น ครั้งที่ 6	3.5	2.0																		

บทที่ 2

การศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

- ❖ การทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ มาตรการต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ❖ การทบทวนทฤษฎี และกระบวนการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บท
- ❖ การทบทวนเกี่ยวกับกรมการขนส่งทางบก
- ❖ การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบกและการบังคับใช้
- ❖ สรุปผลการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน โครงสร้างของกรมการขนส่งทางบกและกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง

2.1 การทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ มาตรการต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เนื้อหาในบทนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเนื้อหาการทบทวนกรมการขนส่งทางบก อาทิเช่น ภารกิจองค์กร โครงสร้างองค์กร และแผนงาน โครงการที่กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1.1 การทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในระดับนานาชาติ

องค์การสหประชาชาติได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2011-2020 (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 เพราะปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรโลก และยังได้ตกลงร่วมกันให้ประเทศสมาชิก ดำเนินการโดยประกาศให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น ‘วาระแห่งชาติ’ เพื่อนำประเทศของตนเข้าสู่ ‘ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน’

ประเทศไทยเอง โดยกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ได้เห็นชอบตามกรอบปฏิญญามอสโก ซึ่งเป็นผลจากการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่องความปลอดภัยทางถนน (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 ซึ่งกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโก กล่าวคือ

“ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563”

เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจนและมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็นภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลกดังนี้

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยโดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
6. พัฒนาศมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้จากการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่องความปลอดภัยทางถนน (Second Global High-level Conference on Road Safety: Time for Results) ณ บราซิลเลีย เมื่อวันที่ 18-19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ยังได้มีข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

- การเสริมสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและการปรับปรุงกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย
- การส่งเสริมถนนที่ปลอดภัยและการใช้รูปแบบการขนส่งอย่างยั่งยืน
- การปกป้องผู้ใช้ถนนกลุ่มที่เป็นกลุ่มเสี่ยง
- การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- เพิ่มความตระหนักและสร้างความสามารถของผู้ใช้ถนน
- การปรับปรุงการตอบสนองภายหลังการชนและบริการฟื้นฟูสมรรถภาพ
- การเสริมสร้างความร่วมมือและการประสานงานสู่ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก

สำหรับในระดับภูมิภาคอาเซียน ประเทศไทยโดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอร่างแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Region Road Safety Strategy and Action Plan) และร่างปฏิญญาพนมเปญด้านความปลอดภัยทางถนนของอาเซียน (Phnom Penh Ministerial Declaration on ASEAN Road Safety) รับรองเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนประเทศสมาชิกอาเซียนในการนำแผนปฏิบัติการฯ และโครงการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมและประสานกันให้ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนเพื่อบรรลุเป้าหมายในการลดอัตราผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทาง

ถนนที่มีเป็นจำนวนมาก รวมทั้งความสูญเสียทางเศรษฐกิจจำนวนมากที่ภูมิภาคนี้ต้องประสบในแต่ละปี และเพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนที่จำเป็นและการสนับสนุนจากนานาชาติ ประเทศ โดยให้ชะลอเรื่องการจัดตั้ง คณะทำงานเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนนในอาเซียน (RSWG) ในข้อ 3 ของร่างปฏิญญาพนมเปญ ออกไปก่อน และมอบหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มอบหมายลงนามรับรองร่างแผนปฏิบัติการฯ และร่างปฏิญญาฯ โดยหากจำเป็นสามารถปรับปรุงถ้อยคำของ ร่างทั้งสองฉบับได้ เท่าที่ไม่ขัดกับหลักการและสาระสำคัญที่จะได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีหรือเป็น ประโยชน์ต่อประเทศไทย และให้ดำเนินการต่อไปได้

ซึ่งผลจากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 21 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ได้มีข้อตกลงร่วมภายใต้ “ร่างปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยแผนยุทธศาสตร์ด้าน ความปลอดภัยทางถนน” ในการ

1. **รับรอง** ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน เพื่อเป็นกรอบการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน และสอดคล้องกับแผนงานขององค์การ สหประชาชาติว่าด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563

2. **กำหนดให้** ที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียนเป็นผู้นำในการดำเนินการตาม ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคอาเซียน ผ่านคณะทำงานด้านการขนส่งทางบกอาเซียนและ คณะทำงานพิเศษด้านความปลอดภัยทางถนนหลากหลายสาขา

3. **ส่งเสริม** บทบาทของสถาบันเพื่อการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งสหพันธรัฐ มาเลเซีย ในฐานะศูนย์ปลอดภัยทางถนนของอาเซียน เพื่อเป็นการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนนของอาเซียน

2.1.2 ยุทธศาสตร์ทั่วไปขององค์กร FIA

FIA นั้นมีชื่อเต็มว่า Fédération Internationale de l'Automobile (English: International Automobile Federation) หรือ สหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ เป็นหน่วยงานที่ตั้งขึ้นมาโดยไม่แสวงหากำไร เริ่มก่อตั้งในปี ค.ศ. 1904 โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เกิดจากการร่วมมือกันของ องค์กรยานยนต์นานาชาติกว่า 236 ประเทศ และสมาพันธ์กีฬา 141 ประเทศจาก 5 ทวีป โดยองค์กร FIA ได้ จัดตั้งศูนย์การวิจัยเพื่อใช้ทดสอบและประเมินประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของยานยนต์ในแต่ละรุ่น โดยแต่ละปี FIA ได้ประเมินยานยนต์กว่า 150 รุ่น ด้วยการทดสอบมากกว่า 300 แบบโดยการทดสอบจะ มุ่งเน้นให้ ผู้ขับขี่มีความมั่นใจในการเลือกใช้นานยนต์แต่ละรุ่น นอกจากนี้ทาง FIA ยังได้มีการประเมิน ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กและอุปกรณ์พื้นฐานสำหรับยานยนต์ ซึ่งองค์กร FIA ได้มีการจัดทำ FIA EURO COUNCIL ROADMAP TO ROAD SAFETY 2020 เพื่อเป็นแนวทาง ในการเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้มากขึ้น ซึ่งมีเนื้อหาดังต่อไปนี้

จากสถิติขององค์กร FIA ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา มีชาวยุโรปเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุรวมกัน มากกว่า 2 ล้านคน ซึ่งส่งผลให้เกิดความสูญเสียในหลายด้าน เช่น ด้านสังคม (การสูญเสียประชากร) ด้านเศรษฐกิจ เป็นต้น ทั้งนี้องค์กร FIA เชื่อว่าสภาพยุโรปมีศักยภาพในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และสามารถเพิ่มระบบความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่ยานยนต์ได้ โดยการเข้ามามีส่วนร่วมของ FIA จะช่วยให้ ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นทั้ง ผู้เดินอยู่ข้างถนน ผู้ปั่นจักรยาน และผู้ขับขี่ยานยนต์

โดยแนวทางขององค์กร FIA ได้คาดการณ์และวางแผนสำหรับอนาคตเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้งานพาหนะ สำหรับแนวทางที่ FIA ได้วางไว้แบ่งเป็น 6 เสาหลักดังต่อไปนี้

1. สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการวิจัย (Accident Statistics and Research)

องค์กร FIA ได้มีการพัฒนา แผนการวิจัยที่มีข้อมูลที่จำเป็นสำหรับหน่วยวิจัย เช่น การลดระยะทาง เพื่อลดเวลาในการช่วยเหลือ รวมทั้งการลดระยะทางในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเป้าหมายขององค์กร FIA ในปี ค.ศ. 2020 คือเพิ่มมาตรฐานคุณภาพของข้อมูลพื้นฐานอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถใช้ได้สำหรับทุกประเทศสมาชิก และส่งเสริมให้เกิดงานวิจัย ที่มีคุณภาพเพื่อศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Cars and Light Commercial Vehicle)

องค์กร FIA ได้มีการทดสอบความปลอดภัยแบบเคลื่อนที่ (Dynamic) ของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในแต่ละรุ่นที่สถานะต่างๆ เช่น Crash Test และ Roll Over Test ซึ่งผลการทดสอบจะถูกตีพิมพ์ลงในนิตยสารของ FIA เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกรถยนต์ที่มีความปลอดภัย โดยเป้าหมายของ FIA ในปี ค.ศ. 2020 คือ

- ลดการเสียชีวิตของผู้โดยสารลงร้อยละ 40
- ลดการเสียชีวิตของเด็กที่เป็นผู้โดยสารบนรถยนต์ลงร้อยละ 40
- ลดอุบัติเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารมีอาการบาดเจ็บอย่างรุนแรงลงร้อยละ 30

3. รถบรรทุก (Heavy Duty Vehicles)

จากข้อมูลขององค์กร FIA พบว่ารถบรรทุกส่วนใหญ่จะก่อให้เกิดจำนวนอุบัติเหตุมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งองค์กร FIA ได้วิจัยพบว่าการนำเทคโนโลยี Distance Radar (ACC) มาทำงานร่วมกับระบบ Automatic Emergency Braking และระบบ Lane Keeping จะทำให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกสามารถควบคุมรถบรรทุกได้ดีขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่าเทคโนโลยีที่นำมาใช้ยังช่วยลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ โดยเป้าหมายของ FIA ในปี ค.ศ. 2020 คือ ลดการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกลงร้อยละ 50

4. ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนสองล้อ

ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนสองล้อ (รถจักรยานยนต์และสกูตเตอร์) มีแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุลดลง จากข้อมูลทางสถิติของ FIA พบว่าการติดตั้งอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยต่างๆ เช่น ระบบเบรก (ABS) หมวกนิรภัย ชุดป้องกันและถุงลมนิรภัย ช่วยลดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ทางองค์กร FIA ยังพัฒนาโครงการวิจัยเพื่อตรวจสอบปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งทางด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่และจากทางด้านโครงสร้างของยานพาหนะขับเคลื่อนสองล้อ โดยองค์กร FIA จึงมีเป้าหมายในการลดจำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บลงร้อยละ 40 ในปี ค.ศ. 2020

5. การฝึกอบรมให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัย

จากข้อมูลของทางองค์กร FIA พบว่าการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่มีผลทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง โดยการฝึกอบรม จะแบ่งประเภทของผู้ขับขี่ออกเป็นแต่ละกลุ่มในช่วงอายุที่ต่างกัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถใช้รถใช้ถนนได้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้องค์กร FIA ได้ทำการฝึกอบรมให้โรงเรียนสอนขับรถในการให้ความรู้ที่ถูกต้องกับผู้ขับขี่ และจัดการอบรมด้านจราจรให้แก่เด็ก โดยเน้นในเรื่อง คนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน และผู้โดยสาร เนื่องจากเป็นเรื่องใกล้ตัวสำหรับเด็ก

6. โครงสร้างสภาพแวดล้อมของท้องถนน

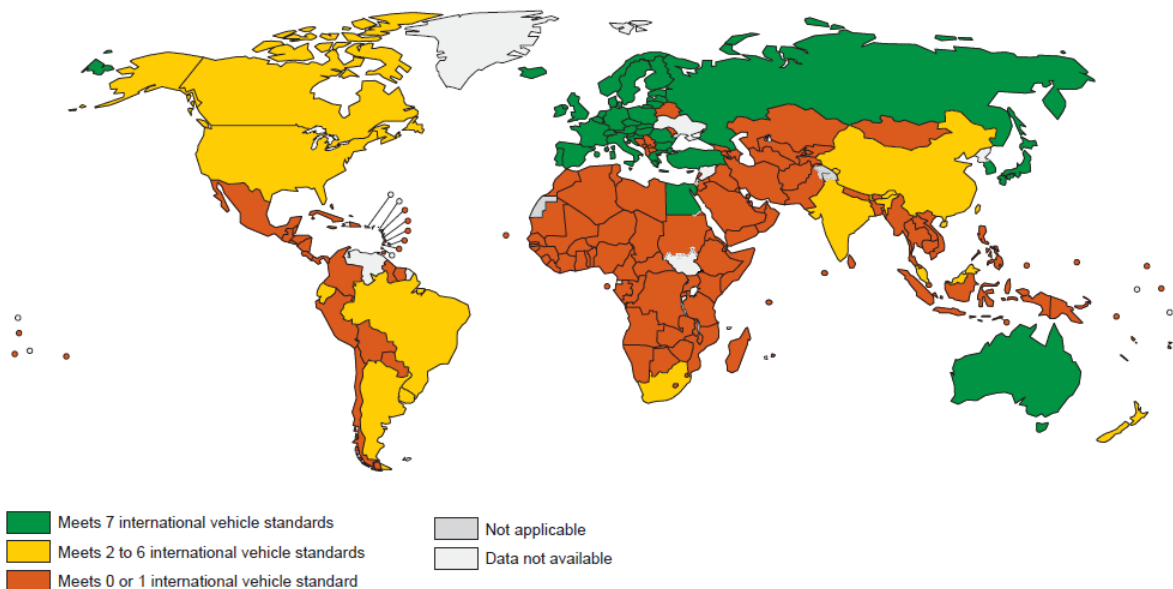
จากข้อมูลทางสถิติขององค์กร FIA พบว่าโครงสร้างสภาพแวดล้อมของท้องถนนเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนไม่น้อยกว่าปัจจัยอื่น จากการวิจัยพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจาก

ผู้ขับขี่ไม่คุ้นกับสภาพท้องถนน เช่น โค้งหักศอก ตำแหน่งการวางของต้นไม้ข้างถนน การออกแบบตำแหน่งและลักษณะของทางเดินเท้า การสร้างอุโมงค์ลอดผ่านสี่แยก และการจัดการจราจรในสถานที่ต่างๆ ในเขตชุมชน

2.1.3 แผนแม่บทเรื่อง “Safer Vehicles” ขององค์การอนามัยโลก

ปัจจุบันปริมาณของรถยนต์มากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับในอดีต โดยจำนวนรถจดทะเบียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วง 3 ปีที่ผ่านมา และปี ค.ศ. 2014 เป็นปีที่มีการผลิตรถยนต์สูงสุดในประวัติศาสตร์ซึ่งร้อยละ 50 ของทั้งหมด ส่งขายในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลาง

การพัฒนายานพาหนะให้มีความปลอดภัยมากขึ้นเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจนถึงป้องกันการบาดเจ็บสาหัสในกรณีที่เกิดการชน หลายปีที่ผ่านมาประเทศในกลุ่มรายได้สูงเริ่มให้ความสำคัญกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยมากขึ้น สังเกตได้จากรถยนต์ใหม่ทุกประเภทที่ส่งขายในกลุ่มประเทศที่มีรายได้มาก จะต้องติดตั้งเทคโนโลยีความปลอดภัยมาพร้อมกับตัวรถเลย ส่วนในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำ เทคโนโลยีความปลอดภัยจะถูกติดตั้งในรถยนต์ที่มีราคาแพงหรือเป็นตัวเลือกเสริมที่ต้องจ่ายเงินเพิ่ม จากการประชุมคณะกรรมการด้านมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ของสหประชาชาติ ในเรื่องการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่ประชุมได้ประกาศมาตรฐาน 7 ข้อ ที่มีความสำคัญเป็นลำดับแรก โดยแสดงข้อมูลการประกาศมาตรฐานของประเทศในกลุ่มสมาชิกในรูปที่ 2.1-1



รูปที่ 2.1-1 ประเทศที่มีการประกาศใช้มาตรฐาน 7 ข้อ ตามข้อเสนอแนะของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

มาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศทั่วโลก มีทั้งกลุ่มประเทศที่มีการประกาศใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดในขณะที่บางประเทศที่ไม่มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยเลย รถยนต์ที่ผลิตขายในประเทศที่ประกาศมาตรฐานแล้วจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยที่มาตรฐานกำหนดไว้ แต่ระบบความปลอดภัยจะถูกนำออกจากรถยนต์ที่ขายในประเทศที่ยังไม่ประกาศมาตรฐาน โดยมาตรฐานตามคำแนะนำจากการประชุมสหประชาชาติมีดังนี้

- มาตรฐานการป้องกันผู้โดยสารจากการชนด้านหน้าและด้านข้าง (UNECE Regulation 1)
มาตรฐานความปลอดภัยจากการชนด้านหน้าและด้านข้างเป็นมาตรฐานที่ World Forum ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก โดยต้องผ่านการทดสอบ โดยการจำลองการชนขึ้นมา จากนั้นประเมินความเสียหายจากหุ่นทดสอบต้องผ่านเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดไว้ ปัจจุบันพบว่ามาตรฐานนี้ยังมีการประกาศใช้ไม่แพร่หลาย โดยประเทศที่ประกาศมาตรฐานความปลอดภัยจากการชนด้านหน้ามีเพียง 49 ประเทศ (คิดเป็นร้อยละ 27 ของประเทศทั่วโลก) และความปลอดภัยจากการชนด้านข้างทั้งหมด 47 ประเทศ (คิดเป็นร้อยละ 26 ของประเทศทั่วโลก) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศในกลุ่มรายได้สูง
 - มาตรฐานระบบช่วยควบคุมการทรงตัวของรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Stability Control)
ระบบช่วยควบคุมการทรงตัวด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นมาตรฐานที่ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ซึ่งระบบนี้จะช่วยป้องกันการลื่นไถลและการสูญเสียการควบคุมของผู้ขับขี่ อีกทั้งการป้องกันการชนอย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันมีประเทศที่ประกาศใช้แล้วทั้งหมด 46 ประเทศ ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูงเป็นส่วนใหญ่
 - มาตรฐานการป้องกันการบาดเจ็บจากการชนคนเดินถนน
จากสถิติพบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากการชนคนเดินถนนมีจำนวนมากถึง 27,500 รายต่อปี คิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด การออกแบบกันชนหน้าของรถยนต์ให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น ประกอบกับลดโครงสร้างที่มีความแข็งบริเวณด้านหน้าให้น้อยลงเพื่อลดการบาดเจ็บของคนเดินถนนขณะปะทะกับรถยนต์ ปัจจุบันมีประเทศที่ประกาศใช้แล้ว 44 ประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง
 - มาตรฐานความปลอดภัยของเข็มขัดนิรภัย ความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัยและความปลอดภัยสำหรับเด็ก
ตามมาตรฐานในเรื่องของเข็มขัดนิรภัย รถยนต์ทุกคันจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่ผ่านมาตรฐานมาพร้อมกันรถ ส่วนเรื่องของจุดยึดเข็มขัดนิรภัยจะต้องมีความแข็งแรงเพียงพอทำให้ไม่เกิดความเสียหายขณะเกิดการชน สุดท้ายคือส่วนของมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเด็ก ในรถยนต์จะต้องทำการติดตั้งที่นั่งที่มีจุดยึดเบาะสำหรับเด็กที่เรียกกันว่าจุดยึดประเภท ISOFIX ปัจจุบันมีประเทศที่ประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยของเข็มขัดนิรภัยและความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด 55 ประเทศและมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเด็กทั้งหมด 48 ประเทศ
- จากการประชุมคณะทำงานด้านมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ในครั้งนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นในการสร้างมาตรฐานด้านยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ในปัจจุบันมีประเทศที่ประกาศใช้มาตรฐานครบทั้ง 7 ข้อ ตามคำแนะนำของที่ประชุม ทั้งหมด 40 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง ส่วนประเทศที่มีรายได้ปานกลางและน้อยจะต้องมีการพัฒนาในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยให้มากขึ้น โดยภาครัฐต้องประกาศให้มีมาตรฐานขึ้นในประเทศ เพื่อเป็นการบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ต้องขายรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยที่สูงขึ้นของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

2.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

ในส่วนสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) พบว่ายังคงมุ่งพัฒนาภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม พัฒนาประเทศสู่ความสมดุลในทุกมิติอย่างบูรณาการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) การพัฒนาในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ได้กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับแผนความปลอดภัยทางถนน โดยให้ความสำคัญกับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

- **ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่ง ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม

- **พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ** โดยปรับปรุงทางรถไฟและจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการจราจรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและดำเนินงานในอนาคต

- **ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย** ครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้นและสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภูมิภาค รวมทั้งการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบเพื่อให้การบริการมีคุณภาพมาตรฐาน และเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ

2.1.5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางถนน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2563

กระทรวงคมนาคม มีภารกิจส่วนหนึ่งที่ต้องทำแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจรเพื่อเป็นตัวขับเคลื่อนในการพัฒนาประเทศ เพื่อให้สามารถนำแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพจำเป็นต้องจัดทำแผนหลักยุทธศาสตร์ของแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร ลงรายละเอียดไปสู่ระดับกลยุทธ์/มาตรการของรายสาขาการขนส่ง เนื่องจากแต่ละสาขาการขนส่งมีบริบท ระดับการพัฒนา กลุ่มเป้าหมายผู้ใช้ หน่วยงานที่รับผิดชอบ และรูปแบบการบริการแตกต่างกัน โดยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา ที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก คือ **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขาการขนส่งทางถนน** ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- วิสัยทัศน์การขนส่งทางถนน

“การขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย ไปไกลทั่วถึง คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม”

การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักของประเทศ ครอบคลุมผู้ใช้จำนวนมากที่สุด ทั้งการเดินทางของประชาชน และการขนส่งสินค้า การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักทั้งในเขตเมืองและระหว่างเมือง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจอื่นที่อยู่ดี และคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวม นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์โดยตรงกับเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ การขนส่งทางถนนจึงเป็นระบบขนส่งที่ใกล้ชิดกับผู้ใช้จำนวนมากและมีความสำคัญกับชีวิตประจำวันของประชาชน การขนส่งทางถนนประกอบด้วย การขนส่งหลักทั้ง การขนส่งโดยยานพาหนะส่วนบุคคลและการขนส่งสาธารณะ สำหรับเป้าประสงค์ในเรื่องความปลอดภัย นั้นได้จัดอยู่ในเป้าประสงค์ที่ 3 คือ “เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย” มีรายละเอียดดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 3 “เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย”

แนวทางในการป้องกันและปรับปรุงการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจร การจัดทำให้มีช่องทางจักรยานยนต์ การปรับปรุงทางด้านกายภาพ เช่น ความโค้งของถนน การให้การศึกษา การบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่น การจำกัดความเร็วและเข้มงวดในการควบคุมน้ำหนักและจำนวนรถบรรทุกทั้งการขนส่งคนและสินค้า รวมถึงการตรวจสภาพประจำปี นอกจากนี้ ต้องมีการกำกับดูแลคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการขนส่งสาธารณะตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ โดยมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เช่น การปรับปรุงการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางรถร่วมบริการ เพื่อให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน การนำเทคโนโลยีมาช่วยให้เกิดความปลอดภัยและการกำกับที่ดี โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา กลยุทธ์ และมาตรการต่างๆ ในด้านความปลอดภัยดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 3.1 : การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ยุทธศาสตร์นี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยต้องวางแผนพัฒนา และปรับปรุงองค์ประกอบระบบขนส่งทางถนนให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังต้องเร่งกำกับการใช้งานให้เกิดความปลอดภัย เมื่อพิจารณาคุณภาพขององค์ประกอบของระบบการขนส่งทางถนน อันได้แก่ ยานพาหนะ ผู้ขับขี่ และทาง และพิจารณาการใช้งานและการกำกับการใช้งานแล้ว พบว่า การกำกับการใช้งานให้เกิดความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะการกำกับการขับขี่โดยผู้ขับขี่ประเภทต่างๆ (รถจักรยานยนต์ รถส่วนบุคคล รถสาธารณะ รถบรรทุก ผู้เดินเท้า และอื่นๆ) ไม่เฉพาะการได้มาซึ่งใบอนุญาตเท่านั้น แต่ต้องมีการกำกับเพื่อให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญ 2 กลยุทธ์ ได้แก่

1) การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัย เป็นการเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนและการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืน โดยต้องดำเนินการตามมาตรการดังนี้

- (1) การจัดตั้งหน่วยหลักซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างถาวร
- (2) การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ในการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อศึกษา วิจัย และประยุกต์เทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ รวมถึงการวิจัยพัฒนาบูรณาการเทคโนโลยีระหว่างองค์ประกอบของระบบถนน
- (3) การเปลี่ยนวิธีการทดสอบและออกใบอนุญาตขับขี่
- (4) จัดให้มีระบบตรวจสอบด้านความปลอดภัยอย่างเป็นทางการ
- (5) จัดให้มีระบบตรวจสอบความปลอดภัยของรถทุกประเภท

- (6) การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย
- (7) การวางแผนและการลงทุนการใช้ระบบเทคโนโลยีเพื่อการกำกับการใช้งานขนส่งและจราจรเพื่อความปลอดภัย โดยพิจารณาประยุกต์ระบบเทคโนโลยีเพื่อการกำกับการใช้รถใช้ถนน อาทิ การติดตามยานพาหนะ การกวดขันความเร็ว การกวดขันการกระทำผิดกฎจราจร
- (8) การวางแผนและพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้มีการใช้งานระบบขนส่งที่มีความปลอดภัยบนถนน โดยพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้อย่างแพร่หลายเกิดการกำกับการใช้งานและติดตามตรวจสอบสถานการณ์ความปลอดภัยบนถนนได้
- (9) การจัดตั้งศูนย์ฝึกทักษะการขับขี่ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยให้ครอบคลุมผู้ขับขี่ และสร้างหลักสูตรการอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และมีการอบรมให้ผู้ขับขี่ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- (10) การบังคับใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับขี่โดยสาธารณะให้เข้มงวดมากขึ้น
- (11) การตรวจสอบการโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมีการบันทึกสถิติสำหรับรถโดยสารสาธารณะและมีการตรวจสอบได้
- (12) การกวดขันน้ำหนักบรรทุกทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน มีกลไกควบคุมการบรรทุกอย่างเห็นผลโดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง มีการบันทึกการกวดขัน/จับกุมและมีสถิติของการกระทำผิดเกิดการลงโทษ สามารถตรวจสอบได้
- (13) การบังคับใช้การจำกัดความเร็ว (Speed Management) อย่างเป็นรูปธรรม มีการบังคับความเร็วอย่างเคร่งครัด มีการจับกุมและปรับ หรือดำเนินคดีอย่างตรงไปตรงมาและสามารถตรวจสอบได้
- (14) การผลักดันให้มีการประกันภัยที่ครอบคลุมทั้งการใช้รถส่วนบุคคล การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยอาศัยศึกษาพิจารณาการประกันภัยรายยานพาหนะหรือรายบุคคลและส่งเสริมการทำประกันภัย
- (15) การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้าและสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดมาตรการในการกำกับและควบคุมติดตามรถขนส่งประเภทนี้อย่างเคร่งครัด มีการตรวจสอบได้
- (16) การกำหนดมาตรฐานการขนส่งและบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกจัดทำคู่มือการขับขี่ (Log book)
- (17) การบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
- (18) การบังคับใช้กฎหมายการขนส่ง และการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายขนส่งอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
- (19) การจัดระเบียบข้อบังคับว่าด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

2) การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้มีถนนที่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยต้องดำเนินการตามมาตรการดังนี้

- (1) การติดตั้งอุปกรณ์ส่องสว่างให้เพียงพอต่อการขับขี่ในเวลากลางคืนบนเส้นทางที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ หรือมีปริมาณการขนส่งสูง
- (2) การศึกษาวางแผนติดตั้งอุปกรณ์เทคโนโลยีขนส่งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ติดตั้งและใช้งานอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่บนถนนเพื่อกำกับให้การใช้งานปลอดภัย เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟเตือนต่างๆ
- (3) การวางแผนบำรุงรักษาทางให้มีสภาพดีตลอดเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ 3.2 : การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดผลกระทบของอุบัติเหตุและป้องกันเหตุการณ์ซ้ำซ้อนที่อาจเกิดขึ้น โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

1) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารจัดการถนนให้มีความปลอดภัยและลดผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยต้องดำเนินการตามมาตรการดังนี้

- (1) การจัดตั้งหน่วยงานดูแลและตอบสนองต่อเหตุการณ์คับขันต่างๆ โดยถนนทั้งหมดจะต้องมีการตรวจเฝ้าระวังและบริหารจัดการอุบัติเหตุ ซึ่งมาจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการถนนโดยตรง โดยมีศูนย์จัดการจราจร (Traffic Management Center) ที่คอยทำหน้าที่ติดตามเพิ่มความปลอดภัยและบริหารการจราจร บริหารการนำส่งผู้ป่วยและกู้ภัย
- (2) การมีกลไกรองรับผลกระทบอันเกิดจากภัยพิบัติ อุบัติการณ์ มีการออกระเบียบและแนวทางปฏิบัติ (Operating Procedure) ของการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เหตุการณ์คับขันและเหตุการณ์อื่นๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยและการเคลื่อนตัวของกระแสจราจร
- (3) การพัฒนาระบบจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management) และการจัดการสถานการณ์คับขัน (Emergency Response) เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวมีการพัฒนาระบบจัดการอุบัติเหตุและตอบสนองต่อเหตุการณ์ให้มีประสิทธิภาพ
- (4) การปรับปรุงความปลอดภัยข้างทาง
- (5) การแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน จัดทำแผนการปรับปรุงจุดอันตรายและแก้ไขจุดอันตรายต่างๆ บนถนน
- (6) การเพิ่มประสิทธิภาพของการแพทย์ฉุกเฉิน
- (7) การจัดทำคู่มือการจัดการอุบัติเหตุ
- (8) การรายงานอุบัติเหตุอย่างทันกาลอาจใช้ระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะในการดำเนินการ

โดยมีความสัมพันธ์ของเป้าประสงค์ ผลลัพธ์ ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัด การขนส่งทางถนนดังตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 ความสัมพันธ์ของเป้าประสงค์ ผลลัพธ์ ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัด การขนส่งทางถนน

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด
1. เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ	1.1 การเตรียมความพร้อมของสายทางตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> • เส้นทางมีความพร้อมรองรับการขยายตัวทางด้านการค้าและบริการตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> • ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ด่านพรมแดน • ปริมาณการเดินทางที่ด่านพรมแดน
2. เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจ	2.1 การพัฒนาโครงข่ายถนนและการอำนวยความสะดวกเพื่อการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> • เส้นทางมีความพร้อมรองรับการจราจรและขนส่งคนและสินค้าระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจ • เกิดความสะดวกในการขนส่ง 	<ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในช่วงเวลาเร่งด่วน • ประชาชนมีความพึงพอใจในการใช้ทางหลวง • ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งและจราจรบนทางหลวงชนบท • ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจทางถนน • ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจทางถนน
3. เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย	3.1 การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 3.2 การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> • การเดินทางและขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยสูงขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งประเทศจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน • จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนนบนโครงข่ายทางในสังกัดกระทรวงคมนาคม • อัตราผู้เสียชีวิตทั้งประเทศจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน • อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนนบนโครงข่ายทางในสังกัดกระทรวงคมนาคม
4. เพื่อให้การขนส่งทางถนนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและลดการใช้พลังงาน	4.1 การจัดการพลังงานด้านการขนส่งทางถนน 4.2 การจัดการสิ่งแวดล้อมด้านการขนส่งทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> • การประหยัดพลังงานและลดการปลดปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> • สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทางถนน • มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งทางถนน
5. เพื่อให้มีบริการขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีคุณภาพ	5.1 การเพิ่มคุณภาพและการบริการในระบบขนส่งสาธารณะทางถนน 5.2 การยกระดับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	<ul style="list-style-type: none"> • การใช้งานระบบขนส่งสาธารณะทางถนนเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • จำนวนผู้โดยสารโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล • สัดส่วนการโดยสารโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 2.1-1 ความสัมพันธ์ของเป้าประสงค์ ผลลัพธ์ ยุทธศาสตร์ และตัวชี้วัด การขนส่งทางถนน (ต่อ)

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด
			<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมือง สัดส่วนการใช้รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมือง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ความเร็วเฉลี่ยของรถโดยสารระหว่างเมือง ความเร็วเฉลี่ยของรถโดยสารในเขตเมือง ความตรงต่อเวลาของรถโดยสารระหว่างเมือง ความตรงต่อเวลาของรถโดยสารในเขตเมือง
6. เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความสะดวกรวดเร็ว	6.1 การลดปัญหาการจราจรติดขัด 6.2 การลดปัญหาคอขวด 6.3 การจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Traffic and Incident Management)	<ul style="list-style-type: none"> การเดินทางและขนส่งมีความสะดวกรวดเร็วและแน่นอน 	<ul style="list-style-type: none"> ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตเมืองภูมิภาคในช่วงเวลาเร่งด่วน

2.1.6 แผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety)

องค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก โดยกำหนดให้ ค.ศ. 2011-2020 (พ.ศ. 2554-2563) เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทางแผนงาน มาตรการ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 จึงกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยมีเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563

- **กรอบแนวทางสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (A Framework for the Decade of Action)**

หลักการสำคัญในการกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้นยึดแนวคิดเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลัก เป้าหมายสำหรับระบบดังกล่าวเพื่อพัฒนาระบบขนส่งทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมถึงขีดจำกัดของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ แนวคิดดังกล่าวยอมรับว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้เสมอ ดังนั้น อุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เป้าหมายของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย จึงมีไว้เพื่อหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะไม่นำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรง แนวคิดดังกล่าวคำนึงถึงขีดจำกัดของมนุษย์ในการรับแรงกระทำเชิงกลที่เกิดขึ้นกับร่างกาย ซึ่งจำเป็นจะต้องได้รับการวางแผนป้องกันเมื่อออกแบบให้สอดคล้องกับขีดจำกัดนี้ เช่นเดียวกัน

ผู้ใช้รถใช้ถนน ยานพาหนะ และโครงข่ายถนนและสิ่งแวดลอม จะต้องถูกกำหนดแนวทาง มาตรการ ที่ประสาน สอดคล้องไปพร้อม ๆ กัน โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการจัดการความเร็ว และยานพาหนะ และการ ออกแบบถนน ซึ่งต่างไปจากแนวทางการแก้ปัญหาแบบเดิม

แนวทางนี้หมายความว่า จะต้องมีการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนน จากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบขนส่งทางถนนโดยรวม ผู้ออกแบบ ระบบ (System Designer) ประกอบด้วย ผู้จัดการด้านถนน วิศวกรยานยนต์ ตำรวจ นักการเมือง และ ฝ่ายนิติบัญญัติ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงหน่วยงาน เช่น สาธารณสุข กระบวนการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และองค์กรที่มีสังกัดภาครัฐ (Nongovernment Organization) สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรับผิดชอบที่ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เหล่านั้น

แผนทศวรรษเข้าใจถึงความจำเป็นของการกำหนดเจ้าภาพรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศและ ระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน (Multiple Sector) กิจกรรมต่างๆ ที่จะดำเนินการไปเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติ ในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม และควรมุ่งส่งเสริมการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงาน (ภาคการขนส่ง สุขภาพ ตำรวจ ยุติธรรม การวางผังเมือง) เป็นต้น องค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชน ควรได้รับการนำเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและการนำไปสู่การปฏิบัติในกิจกรรมเหล่านี้ทั้งในระดับชาติและ ระดับนานาชาติ

● เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เป้าหมายของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อรักษาและลดความสูญเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้น จากอุบัติเหตุทางถนนในโลก ในปี ค.ศ. 2020 ด้วยแนวทางเช่น

- พัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติของยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อยกระดับความปลอดภัย อย่างยั่งยืน
- ตั้งเป้าหมายที่ท้าทาย แต่เป็นไปได้ที่จะลดอัตราการสูญเสียภายในปี ค.ศ. 2020 โดย พิจารณาจากเป้าหมายที่มีอยู่ในแต่ละภูมิภาค
- สร้างความเข้มแข็งด้านการจัดการเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพในการกำหนดแนวทาง และกิจกรรมที่จะช่วยยกระดับความปลอดภัยทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ปรับปรุงคุณภาพของการจัดเก็บข้อมูลในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดที่เป็นที่สนใจทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการสนับสนุนเงินทุนด้านความปลอดภัยทางถนน และการใช้ ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งผลักดันให้ความปลอดภัยทาง ถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงการก่อสร้างโครงสร้างถนน

● สาระสำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก

แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้าน เพื่อประกอบในการวาง ยุทธศาสตร์ ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูลของประเทศ ในบางประเทศอาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไป ในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้

กรอบระดับชาติ				
เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย	เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

รูปที่ 2.1-2 กรอบ 5 เสาหลักขององค์การสหประชาชาติ

เสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วน และกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบ นำไปปฏิบัติ ติดตาม และประเมินผลประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรมที่ 1 กำหนดหน่วยงานหลักพร้อมทั้งกลไกการประสานงานกับเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนดังนี้

- กำหนดหน่วยงานหลักและกลุ่มงานเลขานุการที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดกลุ่มการประสานงานในระดับปฏิบัติการ
- กำหนดแผนงานหลัก (Core Work Program) ที่จะดำเนินการ

กิจกรรมที่ 2 พัฒนาแผนยุทธศาสตร์ (ระดับคณะรัฐมนตรี หรือกระทรวง) ผ่านการประสานงานของหน่วยงานหลัก

- กำหนดแนวทางในการได้มา รวมถึงจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนระยะยาวในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดตัวชี้วัดหน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงานหลัก เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการทำงาน
- กำหนดแผนงานหลัก รวมถึงแผนปฏิบัติการ
- สร้างเครือข่ายความร่วมมือ
- ส่งเสริมโครงการใหม่ๆ ด้านการพัฒนาคุณภาพระบบบริหารจัดการความปลอดภัย เช่น มาตรฐาน ISO39001
- วางระบบจัดเก็บข้อมูลต่อเนื่องเพื่อกำหนดข้อมูลฐาน และการติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดหลัก คือ การบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมถึงตัวชี้วัดย่อยที่สำคัญ เช่น ต้นทุน

กิจกรรมที่ 3 วางเป้าหมายระยะยาวที่มีความเป็นไปได้จริงของกิจกรรมต่างๆ ที่จะดำเนินการ จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่มีอยู่ ด้วยการ

- กำหนดเป้าหมายหลักที่จำเป็นจะต้องยกระดับการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ประเมินการผลสำเร็จที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินการตามเป้าหมายหลัก

กิจกรรมที่ 4 กำหนดแนวทางในการแสวงหางบประมาณเพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ อย่างเพียงพอ ด้วยการ

- ชี้ให้เห็นถึงความคุ้มค่าและต้นทุนของแนวทางการลงทุนด้วยมาตรการที่ตอบสนองต่อผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้
- วางเป้าหมายงบประมาณรายปี และระยะปานกลางในแผนงานหลัก
- ส่งเสริมให้เกิดหลักเกณฑ์ในการจัดสรรงบประมาณในแต่ละแผนงาน โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- วางหลักเกณฑ์เพื่อใช้ประโยชน์จากงบประมาณ ร้อยละ 10 ที่จำเป็นจะต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับความปลอดภัย
- ศึกษาและส่งเสริมให้เกิดกลไกการสนับสนุนทุนรูปแบบใหม่

กิจกรรมที่ 5 สนับสนุนระบบข้อมูล เพื่อการติดตามและประเมินผลที่สามารถติดตามได้ ทั้งในระดับกระบวนการและระดับผลลัพธ์ โดย

- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามสถานการณ์การเสียชีวิต บาดเจ็บ และการเกิดอุบัติเหตุ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลลัพธ์ระดับกลาง (Intermediate Outcome) เช่น ความเร็วเฉลี่ย อัตราการสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลผลิต (Output) จากการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยต่างๆ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อติดตามผลกระทบ (Impact) เชิงเศรษฐศาสตร์ของอุบัติเหตุ
- วางแนวทางในการจัดเก็บข้อมูลทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นเพื่อเฝ้าระวังสถานการณ์เสี่ยง (Exposure) จากการเกิดอุบัติเหตุ

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 1

ตัวชี้วัด (Indicator)	
ตัวชี้วัดหลัก (Core)	ตัวชี้วัดรอง (Optional)
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่มีบทบาทของหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน ● จำนวนประเทศที่มีแผนหลักของชาติ ● จำนวนประเทศที่มีเป้าหมายภายใต้กรอบระยะเวลา ● จำนวนประเทศที่มีระบบข้อมูลเพื่อติดตามเป้าหมาย ● จำนวนประเทศที่มีการเก็บข้อมูลรายปีที่เป็นไปตามนิยามสากล 	<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ● จำนวนประเทศที่มีความก้าวหน้าไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

สร้างมิตินความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนน และยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ผู้ใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผล (Assessment) ของโครงสร้างพื้นฐานถนน (Road-Infrastructure) การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพขณะทำงานของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

กิจกรรมที่ 1 ส่งเสริมสำนึกความเป็นเจ้าของและสำนึกความรับผิดชอบในกลุ่มหน่วยงานด้านถนน วิศวกรการทาง และนักวางผังเมือง ด้วยแนวทางดังต่อไปนี้

- ผลักดันให้ภาครัฐและหน่วยงานด้านถนน กำหนดเป้าหมายที่จะลดถนนที่อันตรายสูง (High Risk Roads) ให้หมดไปภายในปี ค.ศ. 2020
- ผลักดันให้หน่วยงานด้านถนนจะต้องลงทุนอย่างน้อยร้อยละ 10 ของงบประมาณ เพื่อแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดกลไกกำกับดูแลที่เป็นทางการให้หน่วยงานด้านถนนต้องรับผิดชอบต่อสาธารณะด้านความปลอดภัย หากไม่ดำเนินการในโครงข่ายที่ตนเองรับผิดชอบด้วยการดำเนินการในมาตรการที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า ตลอดจนการรายงานต่อสาธารณะให้รับทราบถึงสถานการณ์ แนวโน้ม มาตรการที่ได้ดำเนินการทุกปี
- พัฒนาหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อคอยติดตามและปรับปรุงถนนภายในโครงข่าย
- ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และบทบาทของถนนที่รับรู้ได้ง่ายในการสัญจร (Self-Explaining) และคุ้มครองยามผิดพลาด (Forgiving)
- มีระบบติดตามประเมินผลความคุ้มค่าของการลงทุน โดยหน่วยงานด้านถนน ธนาคาร ที่เป็นเจ้าของเงินกู้ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กิจกรรมที่ 2 การวางผังเมือง การจัดการอุปสงค์การเดินทาง และการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

- การวางผังเมืองที่ตอบสนองต่ออุปสงค์การเดินทางที่ปลอดภัยของคนทุกกลุ่ม รวมถึงการจัดการอุปสงค์การเดินทาง ความต้องการการเข้าถึงจุดหมายปลายทางสถานะด้านการลงทุนของตลาด สภาพทางภูมิศาสตร์และประชากรศาสตร์
- รวมการประเมินผลกระทบด้านความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนในการวางแผนและตัดสินใจในการพัฒนาเมือง หรือการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- กำหนดแนวปฏิบัติที่มีประสิทธิผลและกลไกซึ่งสามารถควบคุมการพัฒนาและใช้ประโยชน์ที่ดิน

- กำหนดทางเชื่อม ทางเข้าออก ที่ปลอดภัย
- กิจกรรมที่ 3 ส่งเสริมสภาพการใช้งานของถนนที่ปลอดภัย การบำรุงรักษา และการปรับปรุงถนนที่มีอยู่**
 - หน่วยงานทางถนนต้องมีฐานข้อมูลที่แสดงถึงจำนวนและตำแหน่งที่เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน และปัจจัยหลักของโครงสร้างถนน ที่มีผลต่อความเสี่ยงของกลุ่มคนเหล่านั้น
 - หน่วยงานทางถนนต้องมีฐานข้อมูลที่แสดงถึงตำแหน่งถนนที่เกิดอันตรายสูงและมีมาตรการในการแก้ไข
 - ทำการประเมินความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่ และมีมาตรการแก้ไขเพื่อปรับปรุงความปลอดภัย
 - หน่วยงานทางถนนต้องรับผิดชอบวางระบบด้านการจัดการความเร็ว การออกแบบถนนที่สอดคล้องกับความเร็วและการใช้งาน
 - ควบคุม และตรวจสอบความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง
- กิจกรรมที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ที่บรรลุความต้องการในการสัญจร การเข้าถึงจุดหมายปลายทางของคนทุกกลุ่ม โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้อง**
 - พิจารณาทุกรูปแบบ ประเภทของการเดินทางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่
 - สร้างเกณฑ์ความปลอดภัยขั้นต่ำของการลงทุน เพื่อออกแบบถนนใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของคนทุกกลุ่ม และกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของข้อกำหนดในการก่อสร้าง
 - ใช้ประโยชน์จากผลการประเมินของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เป็นอิสระในการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง และการบำรุงรักษาของโครงการก่อสร้างถนนใหม่ และควรสร้างความมั่นใจว่าข้อเสนอจากการตรวจสอบความปลอดภัยทุกข้อได้รับการนำไปปฏิบัติอย่างเหมาะสม
- กิจกรรมที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและการถ่ายทอดความรู้ด้านการพัฒนาโครงสร้างที่ปลอดภัยโดย**
 - สร้างภาคีเครือข่ายกับทุกกลุ่ม เช่น ธนาคราที่ให้อุปกรณ์เงินเพื่อการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ หน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาคการศึกษา และภาคเอกชน เพื่อสร้างความมั่นใจว่ากลุ่มคนเหล่านั้นเข้าใจถึงพื้นฐานการออกแบบที่ปลอดภัย และความจำเป็นจะต้องก่อสร้างถนนที่ปลอดภัย
 - ส่งเสริมการอบรมให้ความรู้ด้านมาตรการต้นทุนต่ำกับภาคีเครือข่าย (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรบริหารส่วนจังหวัด องค์กรบริหารส่วนตำบลและเทศบาล) ด้านวิศวกรรมความปลอดภัย การตรวจสอบความปลอดภัย และการประเมินผลความปลอดภัย
 - พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการออกแบบและการใช้งานของถนนที่ปลอดภัยที่สามารถบูรณาการร่วมกับปัจจัยของมนุษย์และการออกแบบยานพาหนะ

กิจกรรมที่ 6 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยโดย

- รวบรวม ทำให้สมบูรณ์ และแบ่งปันงานวิจัยถึงความคุ้มค่าของการลงทุนที่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานทางถนนปลอดภัยมากขึ้น รวมไปถึงระดับของการลงทุนที่พึงมีเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษความปลอดภัย
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านการพัฒนาความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายถนน ส่งเสริมผลการประเมินโครงการนำร่องที่พัฒนานวัตกรรมด้านการปรับปรุงความปลอดภัยโดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความอ่อนไหวต่อการบาดเจ็บและสูญเสีย

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 2

ตัวชี้วัด (Indicator)	
ตัวชี้วัดหลัก (Core)	ตัวชี้วัดรอง (Optional)
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่หน่วยงานทางถนนถูกกำหนดให้มีความรับผิดชอบ (Statutory Responsibility) ในการปรับปรุงด้านความปลอดภัยในโครงข่ายถนน ● จำนวนประเทศที่มีการกำหนดงบประมาณเพื่อสนับสนุนแผนงานอำนวยความสะดวกปลอดภัย ● จำนวนประเทศที่มีเป้าหมายในการกำจัดถนนที่มีความเสี่ยงสูงภายในปี 2020 ● จำนวนประเทศที่มีแนวทางเชิงนโยบายในการพัฒนาการสัญจรในเขตเมืองที่ยั่งยืน ● จำนวนประเทศที่มีหน่วยงานที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยเพื่อติดตามความปลอดภัยของโครงข่ายถนน ● จำนวนประเทศที่มีนโยบายและการปฏิบัติด้านการตรวจสอบความปลอดภัย การตรวจสอบผลกระทบความปลอดภัย การประเมินผลความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ 	<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่มีการกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบส่วนหนึ่งของหน่วยงานที่ดูแลด้านการวางแผนระบบคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ● จำนวนประเทศที่มีความก้าวหน้าไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ ● จำนวนประเทศที่มีแนวทางในการกำกับดูแลการอนุญาตสร้างทางเชื่อมและการพัฒนาที่ดินที่มีประสิทธิภาพ ● จำนวนประเทศที่มีการสำรวจและให้คะแนนความปลอดภัยของโครงข่ายเป็นประจำและต่อเนื่อง ● จำนวนประเทศที่มีมาตรฐานเกณฑ์การให้คะแนนด้านความปลอดภัยขั้นต่ำสำหรับโครงการก่อสร้างถนนใหม่ ● จำนวนประเทศที่มีการรายงานปริมาณการเดินทางของยานพาหนะ

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicle)

ส่งเสริมการนำมาใช้งานจริงอย่างครอบคลุมเทคโนโลยีที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ถูกนำมาใช้

กิจกรรมที่ 1 สนับสนุนให้แต่ละประเทศเข้าร่วมและประกาศใช้มาตรฐานความปลอดภัยตามกฎข้อบังคับเรื่องยานพาหนะของ UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29)

กิจกรรมที่ 2 สนับสนุนแผนงานการประเมินความปลอดภัยของรถรุ่นใหม่ (New Car Assessment Program) เพื่อประโยชน์ในการให้ความรู้กับผู้บริโภคเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถ

- กิจกรรมที่ 3** กำหนดให้รถใหม่จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและมีระบบยึดรั้งที่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและจากมาตรฐานที่ได้จากการทดสอบการชน
- กิจกรรมที่ 4** ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้งานจริงเพื่อหลีกเลี่ยงการชน ที่ได้รับการทดสอบด้านประสิทธิภาพ เช่น Electronic Stability Control และ Anti-Lock Braking Systems
- กิจกรรมที่ 5** สร้างแรงจูงใจทางการเงินผ่านระบบสนับสนุนงบประมาณหรือมาตรการสร้างแรงจูงใจเชิงธุรกิจอื่นๆ สำหรับยานพาหนะที่มีระบบคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับสูง และกีดกันการนำเข้ายานพาหนะใหม่ หรือยานพาหนะใช้แล้วที่มีมาตรฐานความปลอดภัยต่ำลงเมื่อนำเข้ามาในประเทศ
- กิจกรรมที่ 6** กำหนดเกณฑ์ด้านระบบความปลอดภัยที่ป้องกันคนเดินเท้า และเพิ่มงานวิจัยด้านเทคโนโลยีความปลอดภัยที่ออกแบบเพื่อลดการบาดเจ็บและสูญเสียในกลุ่มที่มีความอ่อนไหว
- กิจกรรมที่ 7** ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนที่รับผิดชอบด้านการจัดหายานพาหนะมาใช้งานในองค์กรเลือกยานพาหนะที่มีเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยและระบบป้องกันผู้โดยสารที่ดี

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 3

ตัวชี้วัด (Indicator)	
ตัวชี้วัดหลัก (Core)	ตัวชี้วัดรอง (Optional)
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่เข้าร่วมกับ UN World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29) และนำมาตรฐานที่เกี่ยวข้องมาใช้ ● จำนวนประเทศที่เข้าร่วมในโครงการ NCAP (New Car Assessment Program) ● จำนวนประเทศที่มีกฎหมายห้ามการใช้ยานพาหนะที่ปราศจากเข็มขัดนิรภัย (ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง) 	<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่มีการออกกฎหมายห้ามการผลิตยานพาหนะที่ปราศจากระบบความปลอดภัยบางอย่าง เช่น Electronic Stability Control และ Anti-Lock Braking System

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

- กิจกรรมที่ 1** สร้างความตระหนักและเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัยและมาตรการป้องกันที่เหมาะสม รวมไปถึงการรณรงค์การตลาดเชิงสังคม (Social Marketing) เพื่อช่วยการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ความเข้าใจเกี่ยวกับความจำเป็นในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ
- กิจกรรมที่ 2** กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับควบคุมขีดจำกัดความเร็ว ที่เหมาะสมบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based)

- กิจกรรมที่ 3** กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับ ควบคุม ปัญหาเมาแล้วขับบนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการชน และการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการดื่มแอลกอฮอล์
- กิจกรรมที่ 4** กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับ ควบคุมการสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ บนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ
- กิจกรรมที่ 5** กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และกำหนดแนวทางในการกำกับ ควบคุมการสวมเข็มขัดนิรภัย และระบบยึดรั้งสำหรับเด็ก บนพื้นฐานของหลักฐาน (Evidence-based) เพื่อลดการบาดเจ็บจากการชน
- กิจกรรมที่ 6** กำหนดกฎหมาย มาตรฐาน หลักเกณฑ์ ด้านการขนส่ง อาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อการปฏิบัติงานของยานพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร เพื่อลดการบาดเจ็บ
- กิจกรรมที่ 7** วิจัยและพัฒนา รวมถึงสนับสนุนนโยบายและแนวปฏิบัติที่ช่วยลดการบาดเจ็บการทำงานด้านการขนส่ง ในภาครัฐ เอกชน และภาคส่วนอื่นๆ เพื่อสนับสนุนมาตรฐานสากลด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนและมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสุขภาพ
- กิจกรรมที่ 8** กำหนดระบบการให้ใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้นสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 4

ตัวชี้วัด (Indicator)	
ตัวชี้วัดหลัก (Core)	ตัวชี้วัดรอง (Optional)
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่มีการกำหนดขีดจำกัดความเร็วให้เหมาะสมกับประเภทของถนน (เช่น ถนนในเขตเมือง ทางหลวงชนบท ทางหลวง) ● จำนวนประเทศที่กำหนดมาตรฐานปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 มิลลิกรัม/ลิตร ● จำนวนประเทศที่กำหนดมาตรฐานปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดน้อยกว่า 50 มิลลิกรัม/ลิตร สำหรับผู้ขับขี่รถมือใหม่ เยาวชน และ ผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์ ● จำนวนประเทศที่การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากแอลกอฮอล์ ● จำนวนประเทศที่มีกฎหมายบังคับการสวมหมวกนิรภัย (รวมถึงมาตรฐานหมวก) ● จำนวนประเทศที่มีการเก็บข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัย ● จำนวนประเทศที่มีกฎหมายการคาดเข็มขัดนิรภัย ● จำนวนประเทศที่มีการเก็บข้อมูลอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย (ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง) 	<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศซึ่งมีข้อมูลความเร็วบนโครงข่ายถนนจำแนกตามประเภทของถนน ● จำนวนประเทศซึ่งมีข้อมูลอัตราการใช้ระบบยึดรั้งสำหรับเด็ก ● จำนวนประเทศซึ่งมีการนำมาตราฐานใหม่ ISO 39001 มาใช้ ● จำนวนประเทศที่มีการจัดสัปดาห์ความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ ● จำนวนประเทศซึ่งมีรายงานข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นหมวดหนึ่งของข้อมูลการบาดเจ็บในขณะทำงาน (Occupational Injury)

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุและพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพ และระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาสุขภาพการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

- กิจกรรมที่ 1** พัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล รวมไปถึงระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุออกจากยานพาหนะที่ประสบเหตุที่เหมาะสม วางระบบโทรศัพท์เพื่อรับการแจ้งเหตุที่ใช้เบอร์เดียวได้ทั่วประเทศ รวมถึงการนำตัวอย่างแนวปฏิบัติที่ดีที่มีอยู่ไปสู่การปฏิบัติจริง
- กิจกรรมที่ 2** พัฒนาระบบศูนย์วิกฤตบาดเจ็บและอุบัติเหตุ การติดตามประเมินผลด้านคุณภาพของการให้บริการรักษาด้วยการวางกลไกประกันคุณภาพและการขยายผลตัวอย่างแนวปฏิบัติที่ดีไปสู่การดำเนินการในทุกระดับ
- กิจกรรมที่ 3** วางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจจากผู้ที่ได้รับผลจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- กิจกรรมที่ 4** ส่งเสริมระบบประกันภัยให้เป็นกลไกหลักที่จะรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายของการให้บริการเพื่อการฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุด้วย
 - กำหนดให้มีระบบประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
 - ส่งเสริมแนวทางร่วมกันของการมีระบบประกันระหว่างประเทศ เช่น ระบบกรมนธรม์นานาชาติ (Green Card System) ในยุโรป
- กิจกรรมที่ 5** ส่งเสริมกลไกการสอบสวนเหตุการณ์ชนบนถนน และรูปแบบการดำเนินการทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรมต่อผู้ประสบอุบัติเหตุ
- กิจกรรมที่ 6** ส่งเสริมเจ้าของงานที่จ้างผู้พิการเนื่องจากอุบัติเหตุ
- กิจกรรมที่ 7** ส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาเพื่อปรับปรุงการจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ

ตัวชี้วัดสำหรับเสาหลักที่ 5

ตัวชี้วัด (Indicator)	
ตัวชี้วัดหลัก (Core)	ตัวชี้วัดรอง (Optional)
<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่กำหนดให้มีการทำประกันอุบัติเหตุบุคคลที่ 3 ● จำนวนประเทศที่มีหมายเลขโทรศัพท์เฉพาะโทรแจ้งเหตุฉุกเฉินทั่วประเทศ ● จำนวนประเทศที่มีศูนย์อุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนประเทศที่มีการอบรมการแพทย์ฉุกเฉินสำหรับบุคลากรด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

2.1.7 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555

การทบทวนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เดิมถือเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินงาน โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับแรกขึ้นเพื่อบูรณาการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2548-2551 แผนฯ ดังกล่าวได้กำหนดวิสัยทัศน์ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล และมีเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อหนึ่งแสนประชากร ลงจาก 22.21 ในปี พ.ศ. 2547 เหลือ 20.00 ภายในปี พ.ศ. 2551 โดยใช้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย

- ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
- ด้านงานวิศวกรรม (Engineering)
- ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education)
- ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency)
- ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation)

จากการทำงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าวสามารถลดการสูญเสียลงได้ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยในปี พ.ศ. 2551 มีอัตราการเสียชีวิตต่อหนึ่งแสนประชากร อยู่ที่ 17.77 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าแนวทางในการทำงานและการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนตามแผนแม่บทฯ ฉบับเดิมเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และควรมีการนำมาขยายผลเพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาและลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น ซึ่งยังถือว่าอยู่ในระดับที่สูงอยู่เมื่อเทียบกับประเทศที่มีรูปแบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นมาตรฐานที่โดยทั่วไปแล้วจะมีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรต่ำกว่า 10

นอกจากนั้นในปี พ.ศ. 2552 องค์การสหประชาชาติได้มีการจัดประชุมในเดือนพฤศจิกายน ที่ประเทศรัสเซียเพื่อเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกได้ยกระดับการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระที่สำคัญของทุกประเทศในโลก โดยใช้ชื่อว่า A Decade of Action for Road Safety 2010-2020 องค์การสหประชาชาติคาดหวังว่าจะสามารถลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลก ร้อยละ 50 ภายใน 10 ปี ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกและมีศักยภาพในการจัดการปัญหาดังกล่าวดังที่ได้แสดงให้เห็นจากการทำงานในช่วงสี่ปีที่ผ่านมาควรจะได้กำหนดเป้าหมายการแก้ปัญหาดังกล่าวให้เป็นวาระที่สำคัญของประเทศ และควรตั้งเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตให้ได้ครึ่งหนึ่งใน 10 ปี ข้างหน้าเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติ

1) สรุปสาระสำคัญในแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555

หลักการในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่

- การกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแนวทางขับเคลื่อนของแผนต้องสามารถบูรณาการทั้งในระดับยุทธศาสตร์ชาติ กระทรวง กรม และในระดับพื้นที่ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายและแนวทางในการบริหารจัดการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)
- เป้าหมายของแผนแม่บทฉบับใหม่ควรยึดกรอบขององค์การสหประชาชาติ (UN) และองค์การอนามัยโลก (WHO) เป็นมาตรฐานสากล

- ยุทธศาสตร์เดิมเป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นด้านเทคนิค ควรกำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการเพื่อการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน
- มีการกำหนดตัวชี้วัดในระดับยุทธศาสตร์ เป้าหมายการให้บริการ และมีกลไกในการติดตามประเมินผลที่ทันต่อเวลาและสถานการณ์
- แนวทางในการจัดทำแผนควรสอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดินและแนวทางจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน

2) วิสัยทัศน์

บนถนน “ทุกชีวิตปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”

3) วัตถุประสงค์

- เพื่อกำหนดทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและผลักดัน ให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ
- เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้เป็นไปตามระดับมาตรฐานสากล มียุทธศาสตร์และมาตรการที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อเชื่อมโยง บูรณาการ การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน
- เพื่อสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) ให้คนไทยมีจิตสำนึกในการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

4) เป้าหมายเชิงนโยบาย

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 มีเป้าหมายเชิงนโยบายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเหลือ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือประมาณ 9,012 คน ภายในปี พ.ศ. 2555 ดังนั้น หากจะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ในปีพ.ศ. 2554-2555 จะต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้ได้ในจำนวนประมาณ 1,287 คน ซึ่งเหตุผลที่กำหนดเป้าหมายดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก แห่งสหประชาชาติที่กำหนดเป้าหมายไว้ว่าประเทศสมาชิกควรที่จะพยายามที่จะลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในระยะเวลา 10 ปี

ตารางที่ 2.1-2 ค่าเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2552-2555

พ.ศ.	เป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน
2552	17.18
2553	16.17
2554	15.16
2555	14.15

ที่มา: แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2552-2555

5) ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงาน

สำหรับแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ได้กำหนดยุทธศาสตร์ออกเป็น 6 ด้าน และมีกลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ 12 กลยุทธ์ และกลยุทธ์เฉพาะประเด็นรถจักรยานยนต์ 6 กลยุทธ์ โดยมีแผนงานเพื่อการดำเนินการแยกออกเป็น 6 แผนงาน ดังนี้

ตารางที่ 2.1-3 ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน
1.ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ 2.ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน 3.ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ 4.ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาคาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง 5.ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาคาความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคและท้องถิ่น 6.ยุทธศาสตร์วิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน	กลยุทธ์ตามยุทธศาสตร์ 1. การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย 2. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียน และบุคคลทั่วไป 3. การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย 5. การส่งเสริมการพัฒนางานวิชาการและบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ 6. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน 7. การจัดทำ โครงการนำร่องด้านการนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ในการเพิ่มศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย 8.การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้องต่อสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง 9.การส่งเสริมระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่ 10.การพัฒนากระบวนการสหประชาชาติเพื่อการตัดสินใจในส่วนกลาง และในระดับพื้นที่เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างทันต่อเวลาและถูกต้อง 11.การสนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจในทุกภาคส่วน 12.การรักษาฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ กลยุทธ์เฉพาะประเด็นรถจักรยานยนต์ 1.กลยุทธ์ด้านการเตรียมความพร้อมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2.กลยุทธ์การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 3.กลยุทธ์การลดสถานการณ์ที่จะเป็นอันตรายบนท้องถนน	1. แผนงานด้านการวางพื้นฐานสังคมสู่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 2. แผนงานด้านการพัฒนาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย 3. แผนงานด้านนิติบัญญัติ 4. แผนงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ 5. แผนงานด้านระบบสารสนเทศการติดตามประเมินผล และพัฒนางานวิจัย 6. แผนงานการจัดการความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 2.1-2 ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน
	4.กลยุทธ์การมุ่งเป้าหมายไปที่กลุ่มที่กระทำผิดซ้ำซาก (Recidivist Driver) 5.กลยุทธ์มาตรการที่สนับสนุนการบรรเทาความรุนแรง 6.การวิจัย พัฒนา และการติดตามประเมินผล	



ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2552-2555, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รูปที่ 2.1-3 โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555

2.1.7.1 แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2555

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555 ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 จัดทำขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 ที่ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 โดยกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทฯ และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทฯ และพิจารณาปรับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555

○ หลักการสำคัญในการจัดทำแผนปฏิบัติการ

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555 และกำหนดให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นแนวทางที่สำคัญในยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนหรือประมาณ 9,012 คน ภายในปี พ.ศ. 2555

ดังนั้น หากจะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวในปี พ.ศ. 2554-2555 จะต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้ได้ในจำนวนประมาณ 1,287 คน

○ กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการ

แผนปฏิบัติการฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งเน้นในเรื่องการลดปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง ดังนั้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากรจึงวางกรอบโครงการกิจกรรมที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 และทิศทางการดำเนินงานทศวรรษความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์สร้างจิตสำนึกให้แก่ประชาชนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและปัจจัยเสี่ยงสำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับ และการใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการแก้ไขปัญหายังคงต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

○ กรอบงบประมาณ

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555 ประกอบด้วย 6 แผนงาน 44 โครงการ

ตารางที่ 2.1-4 สรุปแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555 จำแนกตามแผนงาน

แผนงาน	จำนวนโครงการ		งบประมาณ (บาท)		
	2554	2555	2554	2555	รวม
1. แผนงานการวางพื้นฐานสังคมสุขและทำความปลอดภัยทางถนน	9	16	335,357,860	115,983,700	451,341,560
2. แผนงานด้านการพัฒนาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย	1	8	6,000,000	717,228,900	723,228,900
3. แผนงานด้านนิติบัญญัติและการบังคับใช้กฎหมาย	-	3	-	26,035,300	26,035,300
4. แผนงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่	-	1	-	13,295,500	13,295,500
5. แผนงานด้านระบบสารสนเทศการติดตามการประเมินผลและพัฒนางานวิจัย	1	8	22,725,550	27,201,550	49,927,100
6. แผนงานการจัดการความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์	1	2	30,000,000	46,000,000	76,000,000
รวมงบประมาณทั้งสิ้น			394,083,410	945,744,950	1,339,828,360

ที่มา : แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555, ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

2.1.8 แผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

1) วัตถุประสงค์ของแผนแม่บท

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเป็นแผนเชิงมหภาคสำหรับการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นการแก้ไขปัญหาระบบ มุ่งวางรากฐานให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safety System) และนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safe Culture) ในระยะ 10 ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นผลลัพธ์สูงสุดโดยทำให้เกิด

- การพัฒนาความปลอดภัยทางดำเนินงานของประเทศมีความชัดเจน และนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายตามมาตรฐานสากล

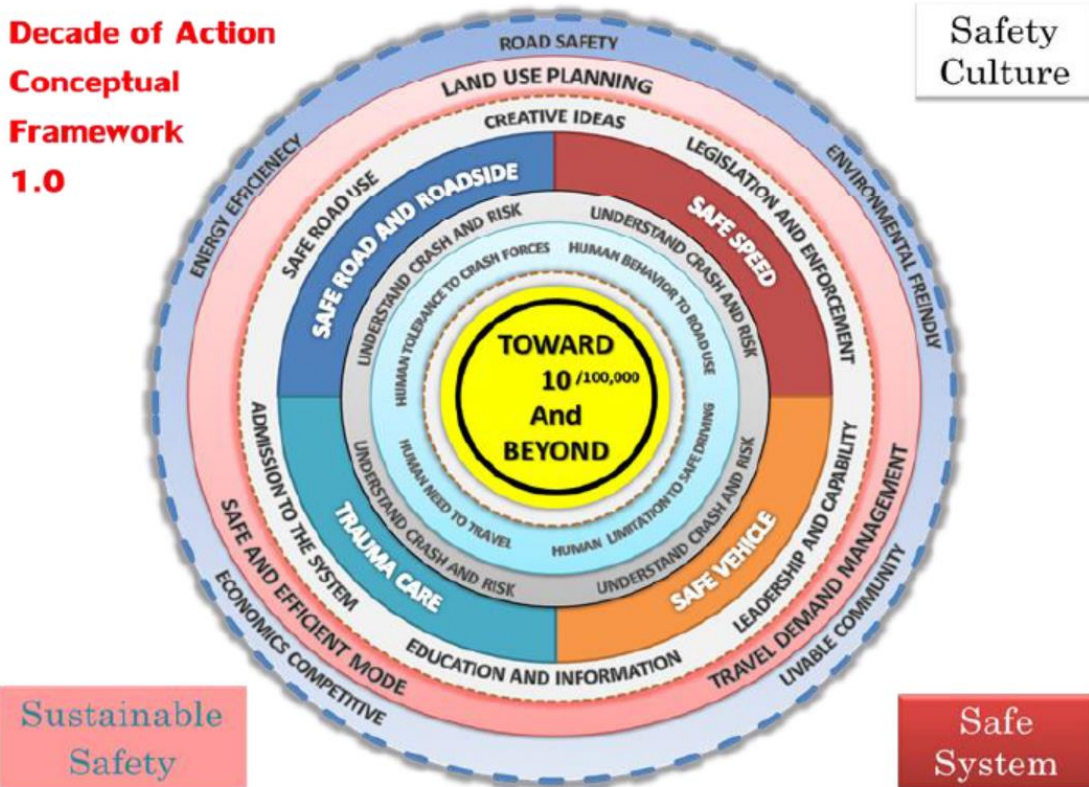
- รัฐบาลและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีแผนบริหารเชิงมหภาค เพื่อกำหนดแนวทางในการดำเนินการจัดสรรทรัพยากรที่ต้องสนองต่อเป้าหมายในทศวรรษความปลอดภัยทางถนน
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติมีทิศทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

2) กรอบแนวคิดเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน

แนวทางการจัดทำแผนแม่บทจะสอดคล้องกับแนวทางขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งเป็นแนวคิดสากลด้านการจัดการความปลอดภัยด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย และสอดคล้องกับบริบทปัญหาของประเทศที่จำเป็นจะต้องมีการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย นอกจากนี้ เพื่อให้ทิศทางการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับนโยบายด้านอื่นๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการสัญจรที่ปลอดภัยทั้งในระดับชุมชนและในระดับประเทศ จึงจำเป็นจะต้องมีการจัดวางแนวทางเพื่อเข้าไปจัดการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบใน 3 ระดับ หรือเรียกว่า Tri-Circle of Influence ประกอบด้วย

- 2.1) วงกลมเพื่อทำให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Influence)
- 2.2) วงกลมเพื่อทำให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture Influence)
- 2.3) วงกลมเพื่อให้เกิดทิศทางนโยบายที่มีผลกระทบเชิงบวกต่อนโยบายด้านความปลอดภัย

(Road Safety Derived policies Influence)



ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556-2559, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รูปที่ 2.1-4 กรอบแนวคิดแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

3) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

○ วิสัยทัศน์

“ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”

(Achieving the Standard of Safe Journeys “Together”)

○ พันธกิจ

1. สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติของนโยบายรัฐ
2. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นรากฐานของสังคมไทย
3. ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสียของประชาชนไทย

○ เป้าหมายเชิงนโยบาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีการกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินงานของแผนดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1-5 ค่าเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2556-2559

พ.ศ.	เป้าหมาย (ตาย/ต่อประชากรแสนคน)
2556	14.43
2557	13.68
2558	12.93
2559	12.18

ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

หมายเหตุ สำหรับค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 ฉบับนี้ได้กำหนดค่าเป้าหมายจากข้อมูลที่จัดเก็บโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ได้ดีที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากมีการจัดเก็บอย่างต่อเนื่องและมีนิยามในการจัดเก็บที่สม่ำเสมอ สามารถนำมาวิเคราะห์แนวโน้ม รวมถึงการเปรียบเทียบระหว่างปีได้ อย่างไรก็ตามควรมีการพัฒนากระบวนการจัดเก็บให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ใช้การจัดเก็บข้อมูลการเสียชีวิตภายใน 30 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพัฒนาระบบข้อมูลในการจัดเก็บที่ได้มาตรฐานแล้ว ควรพิจารณาปรับค่าเป้าหมายให้เป็นไปตามนิยามใหม่ โดยยึดหลักค่าเป้าหมายที่จะลดลงให้ได้ร้อยละ 50 ภายใน พ.ศ. 2563 เป็นเกณฑ์ ในการกำหนดค่าเป้าหมายใหม่และอาจมีการทบทวนแผนแม่บทฉบับใหม่ ให้เหมาะสมกับค่าเป้าหมายที่กำหนดขึ้น เนื่องจากอาจต้องมีการปรับการเพิ่มมาตรการให้มีความเหมาะสมกับเป้าหมายในปี พ.ศ. 2563 ต่อไป

4) ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินการ

สำหรับแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

○ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล

การพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากลเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนแผนงานหลักที่ 1 และ 2 ของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 1 ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการผลักดันให้

นโยบายทางถนนได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน และเกิดกลไกการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานองค์ความรู้และหลักฐานเชิงประจักษ์

○ **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า

เป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนแผนงานหลักที่ 3 ของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการสร้างระบบและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2, 3 และ 4 ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการผลักดันให้เกิดระบบความปลอดภัยทั้งด้านถนนและการสัญจร ด้านยานพาหนะ และด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

○ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน

เป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนแผนงานหลักที่ 3 ของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ในการสร้างระบบและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2, 3 และ 4 ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการลดปัจจัยเสี่ยงหลักทั้งด้านถนน และการสัญจรด้านยานพาหนะ และด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

○ **ยุทธศาสตร์ที่ 4** เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนแผนงานหลักที่ 3 และ 4 ของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการสร้างระบบและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และส่งเสริมให้เกิดระบบสนับสนุนการทำงานตามเป้าหมาย เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 4 ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ในการสร้างภาคีเครือข่ายการมีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างจริงจังในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

5) การจัดทำแผนปฏิบัติการ

แผนแม่บทฯ ฉบับนี้ได้กำหนดแนวทางเพื่อให้หน่วยงานได้มีการนำแผนไปแปลงสู่แผนปฏิบัติการของหน่วยงานในการจัดทำงบประมาณตามกรอบของรัฐบาลต่อไป นอกจากแผนปฏิบัติการของหน่วยงานแล้ว ควรมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนซึ่งประกอบด้วย

- (1) แผนพัฒนาสมรรถนะการทำงานแบบบูรณาการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในส่วนกลาง จังหวัด และท้องถิ่น
- (2) แผนพัฒนากฎหมายเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน
- (3) แผนปฏิบัติการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา
- (4) แผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงท้องถิ่น
- (5) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1.9 บทสรุปผลการทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ ที่มีความสอดคล้องและเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย

จากการทบทวนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ ที่มีความสอดคล้องและเกี่ยวข้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย พบว่า จากอดีตจนถึงปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญและพยายามหาแนวทางการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 และ ฉบับที่ 11 รวมถึงมีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับแรกขึ้น เพื่อบูรณาการการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ในช่วงปี พ.ศ. 2548-2551 จากนั้นได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี พ.ศ. 2552-2555

เพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นการดำเนินงานตามปฏิญญาออสโล และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) และเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมาย จึงได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 โดยสรุปสาระสำคัญของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

- 1) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี 2548-2551 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ 5E เพื่อใช้ในการดำเนินการ ดังนี้
 - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 การปรับปรุงด้านวิศวกรรม (Engineering)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 การให้ความรู้ อบรม และประชาสัมพันธ์ (Education)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 การช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 5 การติดตามและประเมินผล (Evaluation)
- 2) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี 2552-2555 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ ดังนี้
 - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 การทำแผนปฏิบัติการ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง
 - ยุทธศาสตร์ที่ 5 การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคและท้องถิ่น
 - ยุทธศาสตร์ที่ 6 การวิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน
- 3) มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และได้จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) โดยกำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ ดังนี้
 - เสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
 - เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)
 - เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)
 - เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)
 - เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

และเพื่อให้การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนสามารถบรรลุตามเป้าหมาย คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 จึงได้วางกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็น คือ

- (1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
- (2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

- (3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
 - (4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
 - (5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
 - (6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Users) ให้มีความปลอดภัย
 - (7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
 - (8) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 4) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี 2556-2559 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ ดังนี้
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล (ตอบสนองเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 1)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า (ตอบสนองเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2, 3 และ 4)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยหลักอย่างยั่งยืน (ตอบสนองเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 2, 3 และ 4)
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม (ตอบสนองเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเสาหลักที่ 4)

จะเห็นได้ว่าการดำเนินงานด้านความปลอดภัยนั้น ในระยะแรกเน้นการดำเนินงานป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนด้านวิศวกรรมเป็นหลัก โดยการกำหนดยุทธศาสตร์ 5E เป็นแนวทางการดำเนินงาน การดำเนินงานในระยะต่อมามุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาทั้งระบบ โดยการบูรณาการให้ครอบคลุมปัญหาทุกด้าน และการดำเนินงานของทุกภาคส่วน โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ 5 เสาหลัก ในการดำเนินงานมุ่งวางรากฐานให้เกิดการมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safe Culture)

2.2 การทบทวนทฤษฎี และกระบวนการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บท

2.2.1 การประเมินยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน (5E)

การวิเคราะห์แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในแต่ละยุทธศาสตร์ (5E) ประกอบด้วย

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 :** ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง และเคร่งครัด
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 :** ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) เร่งปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน และยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 :** ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation) เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 :** ยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System, EMS) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการและความทุกข์ทรมานจากกรณีที่ไม่สมควร โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ตลอดจนสามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุให้ไปถึงโรงพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 :** ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) เป็นการบริหารจัดการระบบการรายงาน และประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย

2.2.2 แนวทางตามเสาหลัก 5 ด้าน

กรอบแนวทางตามเสาหลัก มีรายละเอียดดังนี้

1) เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบนำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

2) เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

โดยสร้างมิติตามความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และจักรยาน สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน การส่งเสริมการวางแผนออกแบบก่อสร้าง และสภาพของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

3) เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles)

มีการส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้งานจริง เพื่อทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทาง

เดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ถูกนำมาใช้

4) เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users)

มีการพัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาการเมาแล้วขับ ความเร็วและปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

5) การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่น ๆ ในการดูแลรักษาสุขภาพการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

2.2.3 การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กร (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันขององค์กร เพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ต้องการในอนาคต ประกอบด้วย

1) จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ (Strengths)

เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กร ว่าปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่สามารถนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้

2) จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ (Weaknesses)

เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กรเองว่าเป็นปัจจัยที่เป็นจุดด้อย ข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรมีการปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือจัดให้หมดไปอันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กรมากที่สุด

3) โอกาสที่จะดำเนินการได้ (Opportunities)

เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบต่อประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรในระดับมหภาค และองค์กรสามารถฉกฉวยข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้

4) อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยคุกคามการดำเนินงาน (Threats)

เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบในระดับมหภาคในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งองค์กรจำต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระทบดังกล่าวได้

โดยหลักการสำคัญของ SWOT คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจสภาพการณ์ 2 ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ที่สามารถแสดงเพื่อให้รู้สภาพตนเอง (รู้เรา) และรู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) อย่างชัดเจน และการวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีผลต่อความสามารถด้าน

ต่างๆ ที่องค์กรมีอยู่ โดยข้อมูลเหล่านี้จะใช้ประกอบในการกำหนด วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และการดำเนินการตามกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกที่เหมาะสมต่อไป

2.2.4 ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน มาตรฐาน ISO 39001 : 2012

ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน ตามมาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยการลดจำนวนการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บร้ายแรงจากการจราจรทางถนน โดยสามารถชี้บ่งข้อกำหนดหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ที่องค์กรสามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามความต้องการของระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้

โดยหลักการของมาตรฐานสรุปได้ดังนี้

- 1) มาตรฐาน ISO 39001 เป็นไปตามหลักการพื้นฐาน PDCA (Plan-Do-Check-Act) โดยคงไว้ซึ่งหลักการระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO (ISO Management System Standard) ทำให้มีการดำเนินการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง
- 2) มาตรฐาน ISO 39001 มีโครงสร้างตามมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ทำให้ง่ายต่อการบูรณาการร่วมกับระบบคุณภาพอื่นๆ
- 3) มีเอกสารสนับสนุนอื่นๆ ที่จะเป็นข้อมูล และช่วยให้สามารถจัดทำระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) ออกแบบสำหรับองค์กรที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายด้านความปลอดภัยจราจร และการวางแผนต่างๆ
- 5) มาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ โดยมุ่งเน้นการเตรียมการต่างๆ ที่จะลดความเสี่ยงระบบจราจร

○ แนวทางการจัดทำระบบตามมาตรฐาน ISO 39001

- 1) **ทำความเข้าใจในบริบทขององค์กร :** เป็นการทำความเข้าใจองค์กรและบริบทขององค์กร องค์ประกอบขององค์กร ความเข้าใจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย การกำหนดขอบข่ายของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- 2) **การวางแผน :** เป็นการระบุข้อกำหนดทั่วไป การดำเนินการระบุความเสี่ยงและโอกาส ปัจจัย สมรรถนะ ความปลอดภัยการจราจรทางถนน วัตถุประสงค์ความปลอดภัยการจราจรทางถนน และการวางแผนให้บรรลุผล
- 3) **การสนับสนุน :** เป็นการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการสนับสนุน ได้แก่ การประสานงานทรัพยากร ความสามารถ ความตระหนัก การสื่อสาร ข้อมูลด้านเอกสาร เป็นต้น
- 4) **การดำเนินการ :** เป็นการดำเนินการตามแผนและการควบคุม การเตรียมพร้อมและตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน
- 5) **การประเมินสมรรถนะ :** เป็นการประเมินการดำเนินงานขององค์กรว่าได้ทำงานมีความสอดคล้องกับข้อกำหนดและนโยบายขององค์กรหรือไม่ อีกทั้งประเมินการควบคุมการป้องกันอันตรายได้ผลหรือไม่
- 6) **การปรับปรุง :** เป็นการปรับปรุงให้เป็นไปตามข้อกำหนด รวมทั้งการปรับปรุงการทำงานทั้งหมดให้ดีกว่าที่ผ่านมา

○ สรุป ภายใต้มาตรฐาน ISO 93001 สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) เป็นระบบการจัดการเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรบนถนน มีวัตถุประสงค์ เพื่อลดการบาดเจ็บสาหัสและการตายที่เกิดจากการจราจรบนถนน
- 2) เป็นระบบการจัดการที่มองที่ความเสี่ยงของความปลอดภัยด้านการจราจรบนถนนและการดำเนินการทำให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ควบคุมได้
- 3) เป็นระบบการจัดการที่จะทำให้การดำเนินการด้านความปลอดภัยการจราจรบนถนนมีการดำเนินการภายใต้การควบคุมการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เน้นการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- 4) เป็นระบบการจัดการที่สามารถปฏิบัติเชื่อมโยงกับมาตรฐานระบบอื่นๆ (Integrated ISO Standard) ได้ เช่น ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001
- 5) เป็นระบบการจัดการที่จะช่วยลดการบาดเจ็บสาหัส และการตายที่เกิดจากการจราจรบนถนน ลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ในเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรบนถนน สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ และเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ (กรณีรถโดยสารสาธารณะ)

2.2.5 วงจรควบคุมมาตรฐาน PDCA

PDCA คือ วงจรการควบคุมคุณภาพ ประกอบด้วย

1) การวางแผน (Plan)

หมายถึง การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ ครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง รวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ของการทำงาน, การจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการทำงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการ และกำหนดงบประมาณที่จะใช้

2) การปฏิบัติตามแผน (Do)

หมายถึง การดำเนินการตามแผน ประกอบด้วย การมีโครงสร้างรองรับการดำเนินการ เช่น คณะกรรมการ หรือหน่วยงาน มีวิธีการดำเนินการ และมีผลของการดำเนินการ

3) การตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน (Check)

หมายถึง การประเมินแผน ประกอบด้วย การประเมินโครงสร้างที่รองรับการดำเนินการ, การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินสามารถทำได้เองโดยผู้รับผิดชอบ ซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง

4) การปรับปรุงแก้ไข (Act)

หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน ประกอบด้วย การนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ได้อยู่แล้วให้ดีขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบการดำเนินการใหม่ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป

2.2.6 การนำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย

การจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก จะทำทฤษฎีต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในทุกขั้นตอนของการจัดทำแผนฯ ดังนี้

1) ขั้นตอนการจัดทำกรอบแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

ในขั้นตอนนี้ที่ปรึกษาได้นำการประเมินยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน (5E) และแนวทางตามเสาหลัก 5 ด้าน มาใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 และแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 นอกจากนี้ที่ปรึกษาจะนำผลการที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก มาประกอบการวิเคราะห์ เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายของผู้บริหารฯ และสามารถขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติได้

2) ขั้นตอนการกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์

ในขั้นตอนนี้ที่ปรึกษาจะนำวิธีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWAT analysis) มาทำการวิเคราะห์ โดยวิธีการนี้จะทำการสำรวจ 2 สภาพการณ์คือ สภาพการณ์ภายใน และสภาพการณ์ภายนอก ผลจากการวิเคราะห์จะทำให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทำให้สามารถกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ที่มีความเหมาะสม และสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้

3) ขั้นตอนการกำหนดกลุ่มแผน โครงการ และตัวชี้วัด ของแผนแม่บทฯ และแผนปฏิบัติการฯ

ในขั้นตอนนี้ที่ปรึกษาจะนำวิธีการวิเคราะห์ PDCA (Plan, Do, Check, Act) มาประยุกต์ใช้เพื่อจัดทำแผนแม่บทฯ ที่มีความเหมาะสม และการนำไปปฏิบัติได้ของโครงการ โดยที่ปรึกษาจะใช้วิธี PDCA ในการประเมินความเหมาะสมโครงการเบื้องต้น เช่น มีรายละเอียดของโครงการที่ชัดเจนครบถ้วน ทั้งแนวทางการดำเนินงาน ผู้รับผิดชอบโครงการ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ งบประมาณ รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดของโครงการ นอกจากนี้จะใช้ในการประเมินโครงการเบื้องต้นแล้ว ที่ปรึกษาจะนำวิธี PDCA มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดวิธีการประเมินโครงการตลอดระยะเวลาการดำเนินงานตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก

2.3 การทบทวนเกี่ยวกับกรมการขนส่งทางบก

2.3.1 ภารกิจขององค์กร

กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจในการควบคุม และจัดระเบียบการขนส่งทางถนน ให้เป็นตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และดำเนินการเกี่ยวกับรถยนต์และล้อเลื่อนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน ทั้งนี้เพื่อให้ระบบขนส่งทางบกและการใช้รถใช้ถนน เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของประเทศ สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- 3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
- 4) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

- 5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
- 6) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2.3.2 โครงสร้างองค์กร

กรมการขนส่งทางบกมีโครงสร้างองค์กรแบ่งเป็นราชการบริหารส่วนกลางและราชการบริหารส่วนภูมิภาค ดังนี้

1. ราชการส่วนกลาง ประกอบด้วย

1) สำนักงานเลขาธิการกรม

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป และปฏิบัติงานสารบรรณและงานวิทยุสื่อสารของกรม
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานช่วยอำนวยความสะดวกและงานเลขานุการของกรม
- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงานและความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานของกรม
- ดำเนินการเกี่ยวกับอาคารสถานที่และยานพาหนะของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2) กองการเจ้าหน้าที่

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดระบบงานและบริหารงานทรัพยากรบุคคลของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

3) กองตรวจการขนส่งทางบก

อำนาจหน้าที่

- ควบคุมตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ ผู้ประจำรถ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ควบคุม ตรวจสอบบรรดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ
- ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน สืบสวน จับกุม เปรียบเทียบปรับ และดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ให้ความคุ้มครองช่วยเหลือผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

4) กองแผนงาน

อำนาจหน้าที่

- จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติราชการของกรม
- ศึกษา วิเคราะห์ และแปลงแผนยุทธศาสตร์ของกรมเพื่อจัดทำแผนงานและแผนงบประมาณเชิงยุทธศาสตร์ รวมทั้งจัดทำคำของบประมาณประจำปีของกรม
- ศึกษา วิเคราะห์ ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของกรม
- สำรวจและวิเคราะห์ข้อมูล และประมวลสถิติเกี่ยวกับการขนส่งทางบก รวมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร
- ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อจัดทำความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางบก การเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการด้านการขนส่งทางบกในกรอบความร่วมมือระดับต่าง ๆ รวมทั้งพัฒนางานด้านการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

5) สำนักกฎหมาย

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินการเกี่ยวกับงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่ง อาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรม
- ให้คำปรึกษา และเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง ข้อบังคับที่จำเป็นต่อการควบคุมดูแลการขนส่งทางบก
- ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนามาตรฐานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

6) สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาและพัฒนากิจการขนส่งผู้โดยสาร
- ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

- ปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

7) สำนักงานขนส่งสินค้า

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการและจัดระบบด้านการขนส่งสัตว์หรือสิ่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาและพัฒนาด้านการขนส่งสินค้า
- ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินการด้านการขนส่งสินค้า
- ปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

8) - 12) สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1 - 5

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งในพื้นที่รับผิดชอบ
- กำกับดูแลสถานประกอบการของเอกชนในเขตพื้นที่ที่รับอนุญาตจากกรมให้เป็นไปตามกฎหมาย
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

13) สำนักบริหารการคลังและรายได้

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ และการพัสดุของกรม
- ดำเนินการเกี่ยวกับการรับเงินภาษีที่กรมจัดและเงินรายได้อื่น
- ดำเนินการเกี่ยวกับเงินทุนหมุนเวียนเพื่อจัดทำแผนป้ายทะเบียนรถ และด้านการเงินและบัญชีกองทุนเพื่อการใช้รถใช้ถนน และเงินรายได้อื่น
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

14) สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ

อำนาจหน้าที่

- ศึกษาและพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ
- กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำด้านทะเบียนและภาษีรถ
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านทะเบียนและภาษีรถยนต์
- ควบคุมบัญชีรถและเครื่องยนต์สำหรับรถ

- ดำเนินการเกี่ยวกับการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ กำกับดูแลและบริหารกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

15) สำนักวิศวกรรมยานยนต์

อำนาจหน้าที่

- ศึกษาและพัฒนาด้านวิศวกรรมยานยนต์และมลภาวะที่เกิดจากยานพาหนะ
- กำหนดแบบมาตรฐานและให้ความเห็นชอบรถ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ รวมทั้งการทดสอบด้านวิศวกรรมยานยนต์
- ศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาความรู้และความชำนาญของบุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมยานยนต์
- ส่งเสริมและพัฒนาระบบงาน รวมทั้งเผยแพร่ความรู้เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนในด้านวิศวกรรมยานยนต์
- กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ มาตรฐาน และดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตและกำกับดูแลการดำเนินการของสถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากกรม ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำ ฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้การซ่อม และบำรุงรักษาเครื่องตรวจสอบสภาพรถ
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

16) สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

อำนาจหน้าที่

- ศึกษา พัฒนา และวางแผนระบบป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ
- กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำกับดูแล และให้คำแนะนำเกี่ยวกับหลักสูตรของโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกและโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง
- ดำเนินการโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

17) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

อำนาจหน้าที่

- จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน
- ดำเนินการเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม

- พัฒนาระบบงานคอมพิวเตอร์และเครือข่าย รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำฝึกอบรม การใช้คอมพิวเตอร์และการใช้โปรแกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

โดยมีกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร และกลุ่มตรวจสอบภายใน เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก

กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร เพื่อทำหน้าที่หลักในการพัฒนาการบริหารของกรม ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ มีประสิทธิภาพ คุ่มค่า

อำนาจหน้าที่

- เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม
- ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการในกรม
- ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

กลุ่มตรวจสอบภายใน เพื่อทำหน้าที่หลักในการตรวจสอบการดำเนินงานภายในกรม และสนับสนุนการปฏิบัติงานของกรม

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

2. ราชการส่วนภูมิภาค ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัด

อำนาจหน้าที่

- ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งภายในจังหวัด
- กำกับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรม ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- กำกับดูแลและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาและสถานีขนส่ง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

โดยโครงสร้างองค์กรแสดงดังรูปที่ 2.3-1



รูปที่ 2.3-1 โครงสร้างกรมการขนส่งทางบก

สำหรับอัตรากำลังในปัจจุบัน ณ วันที่ 1 กันยายน 2558 มีอัตรากำลังที่ปฏิบัติงานอยู่จริงเท่ากับ 5,818 อัตรา แบ่งเป็นข้าราชการ 3,940 อัตรา พนักงานราชการ 1,448 อัตรา และลูกจ้างประจำ 430 อัตรา ทั้งนี้ยังไม่ได้รวมอัตรากำลังลูกจ้างประเภทอื่นๆ ประกอบด้วย ลูกจ้างระบบสัญญาจ้างจำนวน 284 อัตรา และลูกจ้างชั่วคราวจำนวน 296 อัตรา

2.3.3 การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558

2.3.3.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม และวัฒนธรรมขององค์กร

1) วิสัยทัศน์ (Vision)

“มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน”

2) พันธกิจ (Mission)

- (1) จัดระเบียบ พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางถนน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นธรรม คุ่มค่าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ
- (2) พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลรถให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับ มาตรฐานสากล
- (3) พัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน
- (4) กำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมาย
- (5) พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
- (6) ส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

3) เป้าประสงค์ (Goal)

เป้าประสงค์หรือวัตถุประสงค์หลักของกรมการขนส่งทางบก มี 4 ข้อ ดังนี้

- (1) ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ
- (2) ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ
- (3) ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน
- (4) ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร

2.3.3.2 แผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของกรมการขนส่งทางบก

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เชื่อมโยงและสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ ดังแสดงในตารางที่ 2.3-1 และรูปที่ 2.3-2

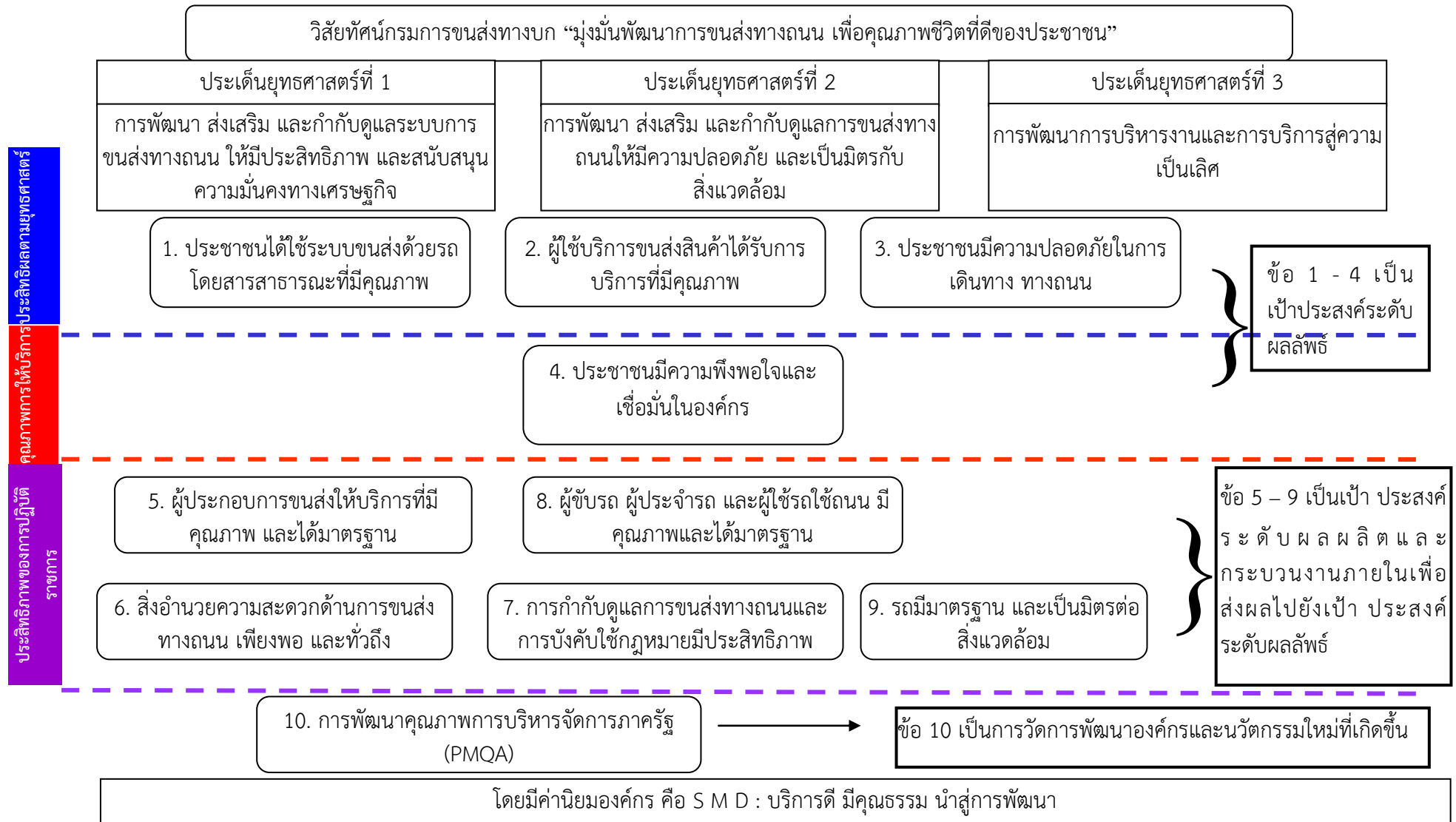
ตารางที่ 2.3-1 แสดงประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงาน พ.ศ. 2554-2558

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
1. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	1. พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ
	2. พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
2. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1. เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมถึงการใช้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ	1. พัฒนางานด้านบริการประชาชน

ที่มา : แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ.2554-2558)

2.3.3.3 ทิศทางองค์กรตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก

ทิศทางการทำงานขององค์กรที่สอดคล้องและเป็นไปตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ขององค์กร พ.ศ.2554-2558 สามารถสรุปตามประเด็นยุทธศาสตร์ได้ตารางที่ 2.3-2



รูปที่ 2.3-2 แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558

ตารางที่ 2.3-2 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2554-2558

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์ระดับผลลัพธ์	เป้าประสงค์ระดับผลผลิต	ตัวอย่างตัวชี้วัดระดับผลผลิต
1. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	1. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ ตัวชี้วัด 1. ร้อยละความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ	1. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน	1. ร้อยละผู้ประกอบการที่ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานและได้รับใบอนุญาตประกอบการฯ 2. จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการขนส่งด้วยรถโดยสาร 3. จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร
		2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนนให้มีเพียงพอ และทั่วถึง	1. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารทางถนนเทียบกับแผนที่วางไว้
		3. การกำกับดูแลการขนส่งผู้โดยสารทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	1. ร้อยละข้อร้องเรียนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ดำเนินการแก้ไขจนแล้วเสร็จ
	2. ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ ตัวชี้วัด 1. ระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	1. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้บริการที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน	1. จำนวนผู้ประกอบการที่ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานและได้รับใบรับรองฯ (ราย) 2. จำนวนข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 3. จำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
		2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีเพียงพอ และทั่วถึง	1. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนนเทียบกับแผนที่วางไว้
		3. การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	1. ร้อยละข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการแก้ไขจนแล้วเสร็จ
2. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	3. ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน ตัวชี้วัด 1. จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ	1. ผู้ขับขี่รถ ผู้ประจำรถ และผู้ใช้รถใช้ถนน มีคุณภาพตามมาตรฐาน	1. ร้อยละความสำเร็จในการจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย 2. ร้อยละของความสำเร็จในการพัฒนาระบบคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ
		2. รถมีมาตรฐาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1. ระดับความสำเร็จในการกำหนดมาตรฐานด้านตัวรถตามมาตรฐานสากล 2. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถ 3. ร้อยละของสถานตรวจสภาพรถและผู้ตรวจทดสอบระบบก๊าซที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน
		3. การกำกับดูแลการขนส่งทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ	1. จำนวนรถและผู้ประจำรถที่ผ่านการตรวจสอบ
3. การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ	4. ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร ตัวชี้วัด 1. ร้อยละความพึงพอใจและเชื่อมั่นของประชาชนผู้รับบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถ	1. การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA)	1. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ

2.3.4 การทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563

ในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับนี้จึงได้มุ่งเน้นบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการเป็นหน่วยงาน ควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน เพื่อให้เกิดการพัฒนา การขนส่งทางถนนที่มีความสมดุล โดยยังคงจุดแข็งในเรื่องการบริการที่เป็นเลิศด้วยนวัตกรรมและธรรมาภิบาล และมีหลักการของแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ดังนี้

- 1) น้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทาน “เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา” และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง “ความมีเหตุผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน” มาใช้เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติราชการ
- 2) วิสัยทัศน์ประเทศไทยปี พ.ศ. 2558-2563 “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”
- 3) แนวทางการปฏิบัติงานของ นโยบายรัฐบาล “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน”
- 4) นโยบายกระทรวงคมนาคม ในการทำงานเป็นเครือข่าย Network Centric Base/Operation และอยู่บนหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และยึดผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก
- 5) หลักการใช้ตัวชี้วัดเป็นเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนา โดยให้มีการพัฒนาตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Indicators) ให้ครอบคลุมทุกมิติของงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 6) การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เป้าประสงค์ในอีก 5 ปีบรรลุผล ซึ่งเป็นหน้าที่ของบุคลากรทุกคนในองค์กรในการร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานอย่างเป็นเครือข่ายในการร่วมมือกับหน่วยงานเจ้าภาพหลักในแต่ละเป้าประสงค์ขับเคลื่อนงานตามภารกิจหลักของกรมฯ

2.3.4.1 แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563

- 1) วิสัยทัศน์ “**เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย**”
- 2) ค่านิยม “ONE DLT” ประกอบด้วย

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐาน อย่างมีอาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหมาย)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อความมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม	ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสมและปรับเปลี่ยนให้ทันสมัยรองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

3) พันธกิจ มี 4 ข้อ ดังนี้

- 3.1) พัฒนาระบบ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัยรวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
- 3.2) พัฒนานวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย
- 3.3) พัฒนา และส่งเสริมการให้บริการระบบ การขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและมีสำนึกรับผิดชอบต่อ
- 3.4) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

4) ประเด็นยุทธศาสตร์ มี 4 ข้อ ดังนี้

- 4.1) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้
- 4.2) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 4.3) พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ
- 4.4) เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

5) เป้าประสงค์ มี 3 ข้อ ดังนี้

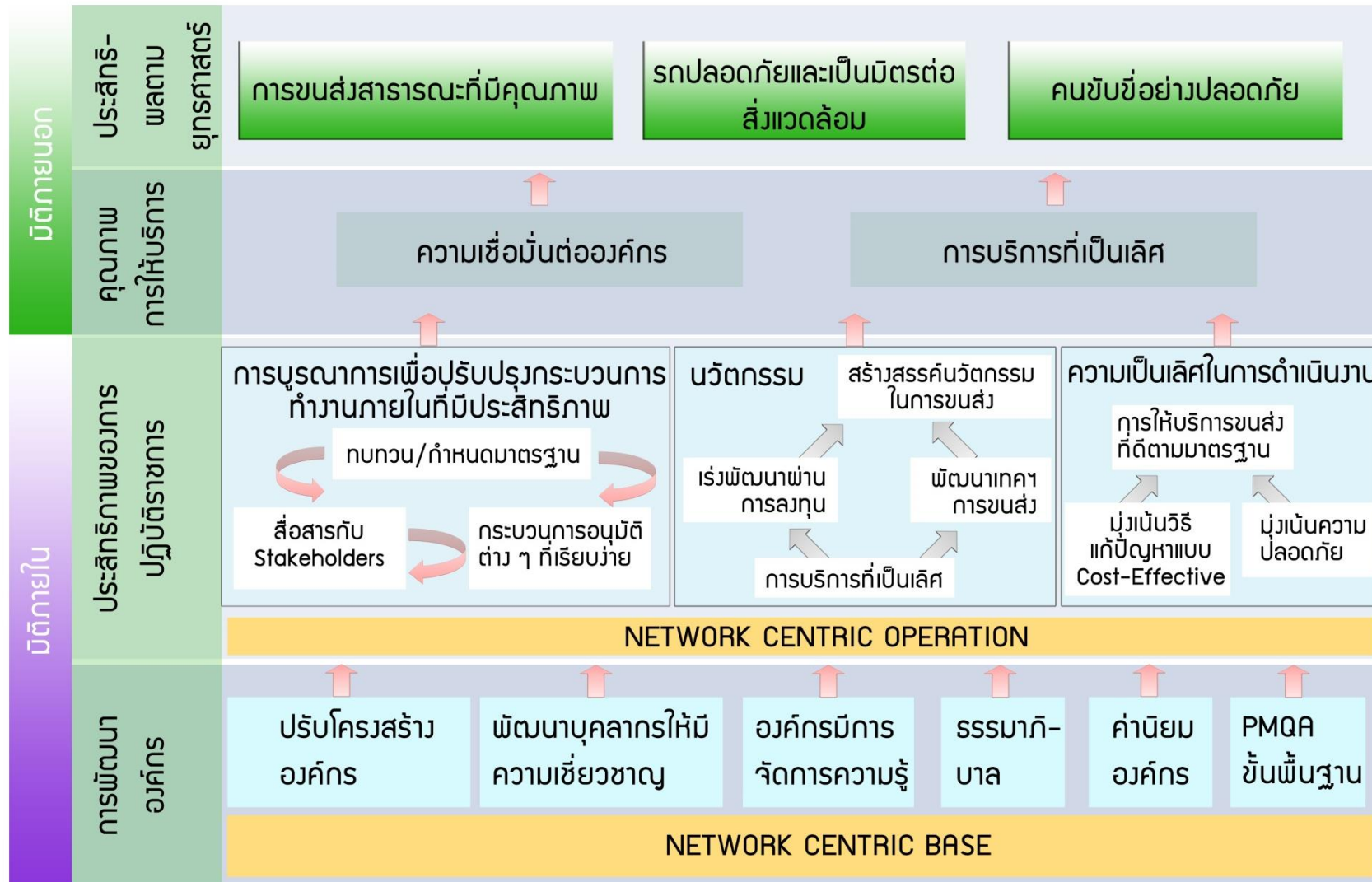
- 5.1) การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ
- 5.2) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 5.3) คนขับตัวอย่างปลอดภัย

โดยจุดแข็งที่ใช้เป็นแก่นแท้ของ กรมการขนส่งทางบก คือ

- การให้บริการที่เป็นเลิศ
- การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

2.3.4.2 ทิศทางองค์กรตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2559-2563)

ทิศทางการทำงานขององค์กรที่สอดคล้องและเป็นไปตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ขององค์กร พ.ศ. 2559-2563 สามารถสรุปตามประเด็นยุทธศาสตร์ได้ตารางที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-3 แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563

ตารางที่ 2.3-3 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2559-2563

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
1. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้	<p>1. การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ</p> <p>1.1 ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ</p> <p>ตัวชี้วัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถสาธารณะต่อผู้เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล - ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ - เวลารอคอยรถสาธารณะ - สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น 	<p>ควบคุม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทบทวนและกำหนดมาตรฐานงานที่เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน 2. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ 3. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ <p>กำกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ <p>ดูแล</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคมและรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล 6. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับดูแล การขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันอุบัติเหตุ
	<p>1.2 ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก</p> <p>ตัวชี้วัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนปริมาณการบรรทุกทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมด - ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมรับผิดชอบ 	<p>ควบคุม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทบทวน พัฒนาและกำหนดมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถผิดประเภท 2. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น <p>กำกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ <p>ดูแล</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ 5. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อมสามารถขยายฐานการประกอบการขนส่งโดยสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน 6. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับดูแล การขนส่งด้วยรถบรรทุก

ตารางที่ 2.3-3 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
<p>2. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>2. รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคน-กิโลเมตร - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง - ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน - ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน 	<p>ควบคุม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภทรวมถึงรถประกอบและรถดัดแปลงให้มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันและเป็นมาตรฐานสากล 2. พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ 3. พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชนหน่วยงาน หรือสถาบัน เข้ามามีส่วนร่วม 4. พัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถทั้งภาครัฐและเอกชน 5. กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง <p>กำกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย <p>ดูแล</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ฝึกทักษะฝีมือ) 8. สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 9. พัฒนาวีถีกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถ รวมทั้งระบบตรวจสภาพรถ
	<p>3. คนขับช้อย่างปลอดภัย ตัวชี้วัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคน-กิโลเมตร - จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง 	<p>ควบคุม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทบทวนและพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน 2. พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน <p>กำกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. พัฒนาวีถีกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลคนขับช้อย่างปลอดภัย <p>ดูแล</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน 5. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ 6. ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ 7. พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.3-3 สรุปทิศทางการทำงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคตตามแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์/ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
3. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	4. การให้บริการที่เป็นเลิศ ตัวชี้วัด - ระดับความสำเร็จในการพัฒนา นวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร - ร้อยละความพึงพอใจ - ร้อยละความไม่พึงพอใจ	1. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอเพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ 2. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้านโดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน 3. มีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมของกรมฯ โดยเฉพาะด้านควบคุม กำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ
4. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	5. การเป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูงและมี การบริหารจัดการที่ดี ตัวชี้วัด - ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร	1. ปรับโครงสร้าง องค์กรให้สอดคล้องกับภารกิจในการควบคุม กำกับ ดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Enterprise Architecture) 2. พัฒนา บุคลากรให้มีทักษะในการควบคุมกำกับ ดูแล การขนส่งทางถนน 3. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในเรื่องนวัตกรรมและมีความใส่ใจในงานบริการ 4. ส่งเสริมให้ทุกคนในองค์กรมีความตั้งใจในการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization) 5. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation และการประเมินผลสัมฤทธิ์ยุทธศาสตร์องค์กร 6. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) 7. การกำหนดให้มีมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจงานที่ได้รับมอบหมาย

2.3.5 การทบทวนผลการดำเนินงานตามงบประมาณรายจ่ายของกรมการขนส่งทางบก

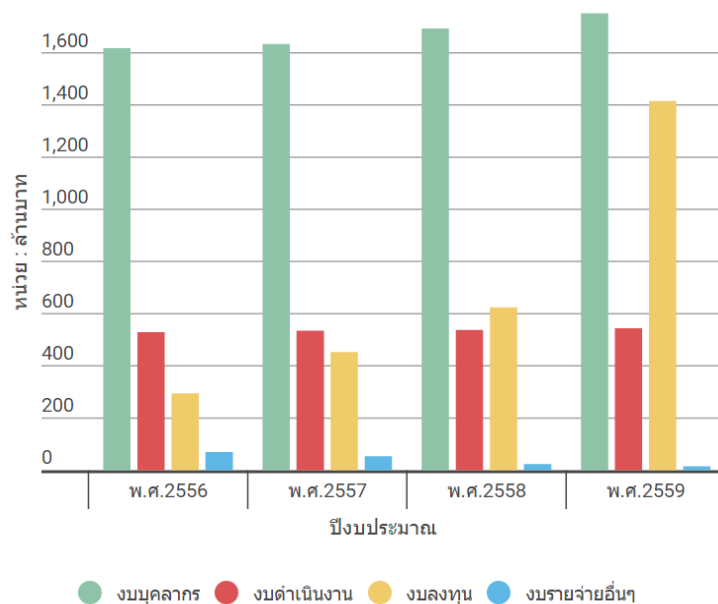
กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการตามภารกิจที่รับผิดชอบในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 จำนวน 3,757.34 ล้านบาท เป็นรายจ่ายสำหรับงบบุคลากรจำนวน 1,751.12 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 46.60 เป็นงบลงทุนจำนวน 1,469.06 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.10 งบดำเนินงานจำนวน 521.82 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.89 และงบรายจ่ายอื่นๆ จำนวน 15.34 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.41 โดยข้อมูลงบประมาณที่ได้รับจัดสรรสำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. 2556-2559 ดังแสดงในตารางที่ 2.3-4

ตารางที่ 2.3-4 สรุปผลการดำเนินงานตามงบประมาณรายจ่ายขององค์กร

หน่วย : ล้านบาท

งบรายจ่าย	2556		2557		2558		2559 (กรอบงบประมาณ)	
	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน	จำนวน	สัดส่วน
งบบุคลากร	1,617.62	64.41	1,633.27	61.07	1,692.79	58.79	1,751.12	46.60
งบดำเนินงาน	528.85	21.06	534.61	19.99	538.17	18.69	521.82	13.89
งบลงทุน	294.55	11.73	453.00	16.94	624.40	21.69	1,469.06	39.10
งบรายจ่ายอื่นๆ	70.34	2.80	53.60	2.00	24.00	0.83	15.34	0.41
รวมทั้งสิ้น	2,511.36	100	2,674.48	100	2,879.36	100	3,757.34	100.00

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 2.3-4 งบประมาณรายจ่ายขององค์กร พ.ศ. 2556-2559

จากรูปที่ 2.3-4 พบว่า งบประมาณรายจ่ายรวมทั้งหมดของ กรมการขนส่งทางบก ในภาพรวม มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ต่อปี จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า งบรายจ่ายในแต่ละปีส่วนใหญ่ เป็นงบบุคลากรเกินกว่าร้อยละ 50 สำหรับงบดำเนินการ มีสัดส่วนของงบประมาณกว่าร้อยละ 20 ต่อปี โดยจะมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัย เช่น โครงการรับรองผู้ฝึกสอนขับรถ โครงการรับรองโรงเรียนสอน

ขับรถ แผนการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนน เป็นต้น สำหรับงบประมาณจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2559 ได้มีกรอบงบประมาณสูงถึง 1,469.06 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.10 ของงบประมาณ ปี พ.ศ. 2559 เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกมีแผนงานส่งเสริมเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ แผนงานพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ รวมทั้งแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อที่รองรับการเปิดเขตการค้าเสรี (AEC) และภายใต้งบประมาณนี้ มีโครงการที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัด 4 ระบบ (งบประมาณ 52.82 ล้านบาท) โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา 10 ระบบ (งบประมาณ 73.45 ล้านบาท) เป็นต้น

สำหรับผลการดำเนินงานที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาล ในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ประกอบด้วย

1. ด้านการขนส่งด้วยรถโดยสาร

1) ด้านการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ

1.1) การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ดำเนินการ ตรวจสอบวิน รถจักรยานยนต์สาธารณะที่ผิดกฎหมาย และเปลี่ยนประเภทรถจักรยานยนต์สาธารณะให้ถูกต้องตามกฎหมาย (เปลี่ยนจากป้ายดำเป็นป้ายเหลือง) ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ พล.1 รอ., ตำรวจ และ กทม. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2558 เพื่อนำไปสู่การจัดระเบียบอย่างยั่งยืน โดยเน้นขอหากการนำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมารับ-ส่งผู้โดยสาร แต่งกายไม่ถูกต้องตามประกาศกรมฯ (ไม่ใส่เสื้อวินไม่ติดบัตรประจำตัว) และไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ (ยกเว้นอยู่ระหว่างผ่อนผันต้องแสดงหนังสือผ่านการอบรม)

1.2) การจัดระเบียบรถตู้ได้ดำเนินการดังนี้

- ตรวจสอบรถตู้ที่รับส่งผู้โดยสารอย่างผิดกฎหมาย (รถตู้ป้ายดำ)
- เปลี่ยนประเภท รถตู้โดยสารให้ถูก ต้องตามกฎหมาย (เปลี่ยนเป็นป้ายเหลือง)
- บรรจุรถตู้โดยสารป้ายดำในเส้นทาง หมวด 1 (92 เส้นทาง) เป็นรถถูกต้องตามกฎหมาย จำนวน 696 คัน/จดทะเบียนแล้ว 638 คัน และเส้นทางหมวด 2 (56 เส้นทาง) จำนวน 1,346 คัน/จดทะเบียนแล้ว 1,305 คัน
- จัดระเบียบสถานที่จอดรถตู้บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยให้รถตู้โดยสารสาธารณะที่มีเส้นทางไปทางภาคใต้ทั้งหมดต้องนำรถเข้าใช้สถานีขนส่งสายใต้เดิม
- กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ พล.ม.2 รอ., สำนักงานขนส่งจังหวัด ,ผู้ประกอบการขนส่ง และกลุ่มรถตู้โดยสารส่วนบุคคล ประชุมหารือเพื่อดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารหมวด 3 จำนวนรถ 590 คัน

1.3) การจัดระเบียบรถแท็กซี่ ได้ดำเนินการตรวจมาตรฐานคุณภาพรถแท็กซี่มิเตอร์เพื่อเตรียมความพร้อมการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร

1.4) การจัดระเบียบรถสามล้อรับจ้าง กรมการขนส่งทางบก เตรียมความพร้อมเปิดรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อรับจ้าง ตามโครงการสามล้อเอื้ออาทร เพิ่มอีกจำนวนไม่เกิน 814 คัน ซึ่งเป็นจำนวนที่คงค้างมาจากการเปิดรับจดทะเบียนรถยนต์สามล้อรับจ้าง เมื่อปี 2549 เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ผู้ขับรถยนต์สามล้อรับจ้าง ประกอบอาชีพอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และเพื่อประโยชน์ในการควบคุมและจัดระเบียบรถยนต์สาธารณะให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทำให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ

2) การปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางตามมติ คนร. กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ คค. (สปค.), สนข., ขสมก. ทำการปฏิรูปลำดับเส้นทางเดินรถเสร็จสิ้นแล้ว โดยมีการกำหนดเส้นทางใหม่ 172 เส้นทาง จากเดิม 210 เส้นทาง

3) สำรองคุณภาพการให้บริการแท็กซี่ DLT Check in ได้จัดทำประเมินความพึงพอใจการให้บริการแท็กซี่ (DLT Check in) ผ่าน Application โทรศัพท์มือถือ เปิดตัวโครงการเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558 เพื่อให้สามารถนำผลการประเมินมาศึกษาและวิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภคที่ไม่ได้รับผู้โดยสาร และนำไปสู่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหอย่างเป็นรูปธรรม

2. ด้านความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1) โครงการ Smart Driver Model (โครงการนำร่อง) ติดตั้งระบบ Monitoring Data Recorder บนรถโดยสารประจำทางให้กับ ขส. จำนวน 60 คัน เมื่อเดือนมีนาคม 2558 และได้มีการกำหนดเกณฑ์วัดผลพฤติกรรม การขับรถและดำเนินการวัดผลพฤติกรรมของพนักงานขับรถ และทำการวัดพฤติกรรมจากการใช้งานระบบ Monitoring Data Recorder พบว่ามีพนักงานขับรถที่มีการพัฒนาพฤติกรรมการขับรถที่ปลอดภัยในระดับดีเยี่ยม จำนวน 59 คน

2) การติดตั้ง monitor บนรถโดยสารทุกคัน ได้ตั้งคณะทำงานศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาแนวทางในการติดตั้งระบบ Monitoring Data Recorder บนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประกอบด้วย สนภ. สนค. สนว. และ ศทส. และได้มีการประชุมคณะทำงานฯ และมีข้อสรุปดังนี้

2.1) เลือกใช้เทคโนโลยีแบบแถบแม่เหล็ก เพื่อสามารถระบุตัวตนของพนักงานขับรถและรองรับกับใบอนุญาตที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบในอนาคต

2.2) พิจารณาคูณลักษณะของเครื่องบันทึกการเดินทาง ประกอบด้วย หมายเลขทะเบียนรถ เลขที่ใบอนุญาตขับรถ ข้อมูลการเคลื่อนที่ของรถ เช่น ตำแหน่ง เวลา พฤติกรรมการขับขี่ เช่น ความเร็ว การเร่ง การเบรก การเลี้ยวกะทันหัน ชั่วโมงการทำงาน มีเสียงเตือนเมื่อใช้ความเร็วเกิน ใช้ใบอนุญาตผิดประเภท หรือทำงานเกินชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด

2.3.6 แผนงาน/โครงการที่ผ่านมา ของกรมการขนส่งทางบก

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนงาน/โครงการ ของกรมการขนส่งทางบก ที่มีการดำเนินการไปแล้วใน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2558 โดยที่ปรึกษาได้จำแนก เป็น 2 ช่วง ตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก คือช่วงที่ 1 ตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2549-2553 ช่วงที่ 2 ตามแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558

1) แผนงาน/โครงการที่ผ่านมา ภายใต้แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2549-2553

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2549-2553 นั้น ได้มีการกำหนดกรอบวิสัยทัศน์ “พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนสู่มาตรฐานสากลเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีโดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม” และกำหนดยุทธศาสตร์ดังนี้

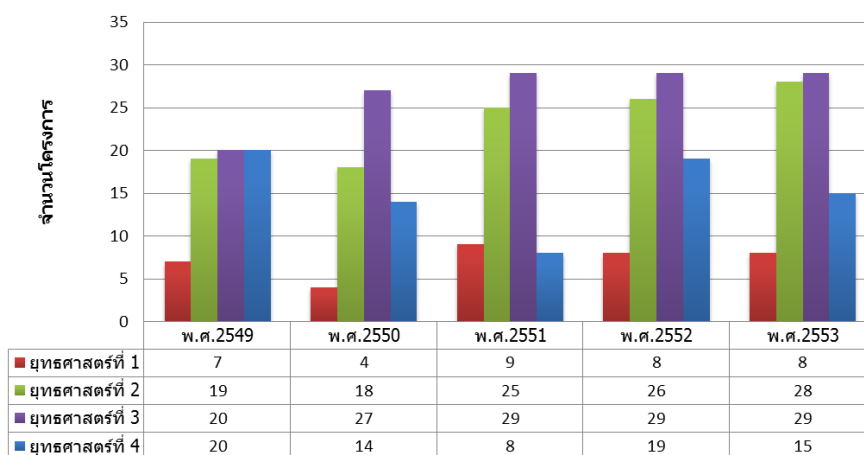
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประเทศ

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง ประหยัด และเชื่อถือได้
 - ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนน
 - ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนและด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจํารถเพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด
- โดยแผนงาน/โครงการ และงบประมาณแสดงในตารางที่ 2.3-5

ตารางที่ 2.3-5 แผนงาน/ โครงการจำแนกตามแผนยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2549-2553

ปีงบประมาณ ยุทธศาสตร์	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550	พ.ศ.2551	พ.ศ.2552	พ.ศ.2553	รวม
ยุทธศาสตร์ที่ 1	7	4	9	8	8	36
ยุทธศาสตร์ที่ 2	19	18	25	26	28	116
ยุทธศาสตร์ที่ 3	20	27	29	29	29	134
ยุทธศาสตร์ที่ 4	20	14	8	19	15	76
รวม	66	63	71	82	80	362

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 2.3-5 แผนงาน/ โครงการ ของกรมการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2549-2553

จากการทบทวนแผนงาน/ โครงการ ของกรมการขนส่งทางบก ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2553 รูปที่ 2.3-5 พบว่า กรมการขนส่งทางบกมีแผนงาน/โครงการ ด้านการส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนนมากที่สุดจำนวนทั้งสิ้น 134 โครงการโดยคิดร้อยละ 37 ของโครงการทั้งหมด รองลงมาคือแผนงาน/ โครงการให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง ประหยัด และเชื่อถือได้ มีจำนวนโครงการ 116 โครงการคิดเป็นร้อยละ 32 ของโครงการทั้งหมด และแผนงานโครงการน้อยที่สุด คือ การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประเทศ มีทั้งสิ้น 36 โครงการ คิดเป็น

ร้อยละ 10 ซึ่งเห็นได้ว่าแผนงาน/ โครงการ ช่วงปี พ.ศ.2549-2553 ของกรมการขนส่งทางบก ได้มุ่งเน้นความสำคัญในด้านการส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนน

2) แผนงาน/ โครงการที่ผ่านมา ภายใต้แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 – 2558

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554-2558 นั้น ได้มีการกำหนดกรอบวิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน” และกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ดังนี้

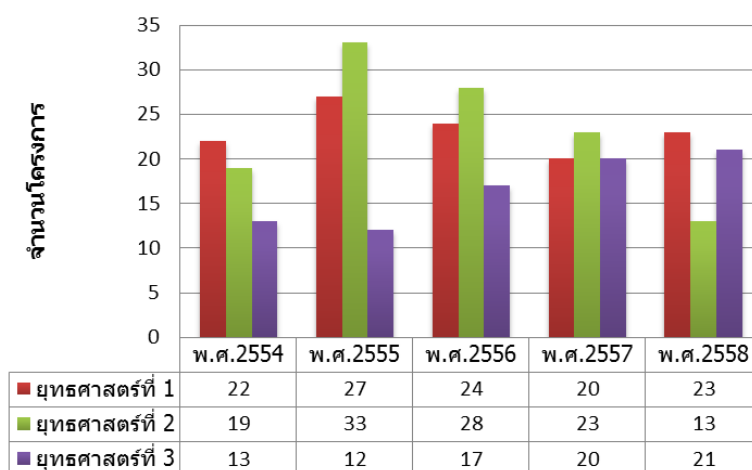
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนา ส่งเสริมและกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนา ส่งเสริมและกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ

โดยแผนงาน/โครงการ และงบประมาณจำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ แสดงในตารางที่ 2.3-6

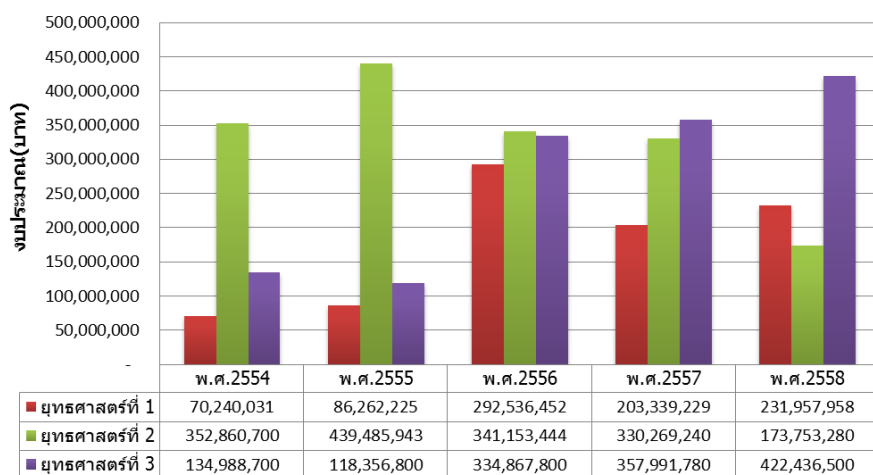
ตารางที่ 2.3-6 แผนงาน/ โครงการตามประเด็นยุทธศาสตร์ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 - 2558

ปีงบประมาณ ยุทธศาสตร์	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556	พ.ศ.2557	พ.ศ.2558	รวม
ยุทธศาสตร์ที่ 1	22	27	24	20	23	116
ยุทธศาสตร์ที่ 2	19	33	28	23	13	116
ยุทธศาสตร์ที่ 3	13	12	17	20	21	83
รวม	54	72	69	63	57	315

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 2.3-6 แผนงาน/ โครงการ ของกรมการขนส่งทางบก ปี 2554-2558



รูปที่ 2.3-7 สรุปงบประมาณดำเนินการในแต่ละยุทธศาสตร์ปี พ.ศ.2554-2558

จากรูปที่ 2.3-7 พบว่า ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมากรมการขนส่งทางบกได้ใช้งบประมาณ ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 (การพัฒนา ส่งเสริมและกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม) เป็นงบประมาณรวมกันกว่า 1,637 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 42.09) โดยในปี 2555 กรมการขนส่งทางบก ได้สนับสนุนงบประมาณในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 จำนวนกว่า 439 ล้านบาท ซึ่งมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุประจำปี (119 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงระบบตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งทั่วประเทศ (118 ล้านบาท) เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม จะเห็นว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2558 มีสัดส่วนงบประมาณในยุทธศาสตร์ที่ 2 ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในปี พ.ศ.2558 ลดลงถึง ร้อยละ เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2555 และใน พ.ศ. 2554-2558 จะพบว่ากรมการขนส่งทางบก ได้มุ่งเน้นการพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ ซึ่งมีโครงการที่สำคัญประกอบด้วย โครงการจัดหาและพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางเพื่อบูรณาการข้อมูลสนับสนุนการให้บริการ(พ.ศ.2558 งบประมาณ 136.4 ล้านบาท)

2.3.7 แผนงาน/ โครงการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนงาน/ โครงการที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ที่มีการดำเนินการไปแล้วในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551-2558 โดยที่ปรึกษาได้จำแนก เป็น 4 พันธกิจ ดังนี้

- พันธกิจที่ 1 การส่งเสริมการจัดการแผนงานโครงการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป็นแผนงาน/ โครงการเพื่อที่จะลดการสูญเสียชีวิตอันเกิดจากอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การอบรมให้ความรู้สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมายและการเฝ้าระวังป้องกันการใช้รถใช้ถนน การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

○ พันธกิจที่ 2 การช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน

เป็นแผนงาน/ โครงการที่เป็นการสนับสนุนอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนนให้กลับมาดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้นโดยใช้กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ การจัดสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน

○ พันธกิจที่ 3 ดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์

เป็นแผนงาน/ โครงการที่ทำให้เกิดงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่มีคุณภาพสามารถพัฒนางานวิจัย พร้อมทั้งนำผลการวิจัยไปสู่การประยุกต์ใช้และเผยแพร่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ 3 คือ สนับสนุนและส่งเสริมทุนการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สู่มาตรฐานสากล โดยมุ่งเน้นศึกษาวิจัยและพัฒนาการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน สนับสนุนและส่งเสริมการบูรณาการองค์ความรู้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประยุกต์งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น

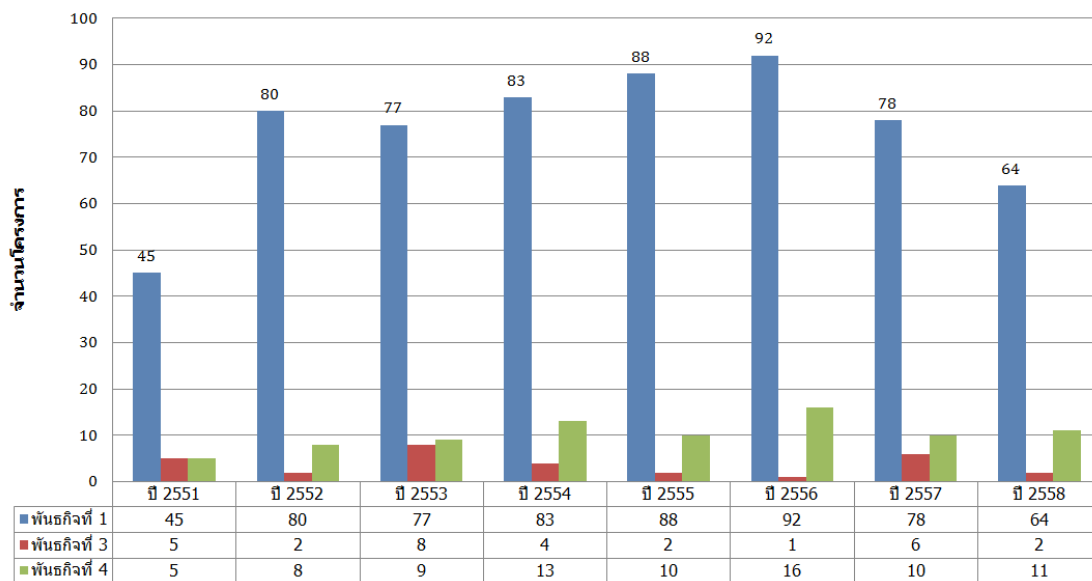
○ พันธกิจที่ 4 การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของ กปถ.

เป็นแผนงาน/ โครงการที่เป็นการเพิ่มนวัตกรรมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของ กปถ. เพื่อให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยใช้กลยุทธ์การดำเนินงานตามพันธกิจที่ 4 คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการเบิกจ่ายเงินตามแผนและการรายงานทางการเงิน การบริหารจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคให้มีประสิทธิผลมากขึ้น การเพิ่มประสิทธิภาพพบปะทบทวนการกำกับดูแลของคณะกรรมการทุนหมุนเวียน การพัฒนาระบบการควบคุมภายในและการประเมินผลการควบคุมด้วยตนเอง การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบภายใน เป็นต้น

ตารางที่ 2.3-7 แผนงาน/ โครงการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2551-2558

ปีงบประมาณ	พ.ศ.2551	พ.ศ.2552	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556	พ.ศ.2557	พ.ศ.2558
พันธกิจที่ 1	45	80	77	83	88	92	78	64
พันธกิจที่ 3	5	2	8	4	2	1	6	2
พันธกิจที่ 4	5	8	9	13	10	16	10	11
รวม	55	90	94	100	100	109	94	77

ที่มา : กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบก



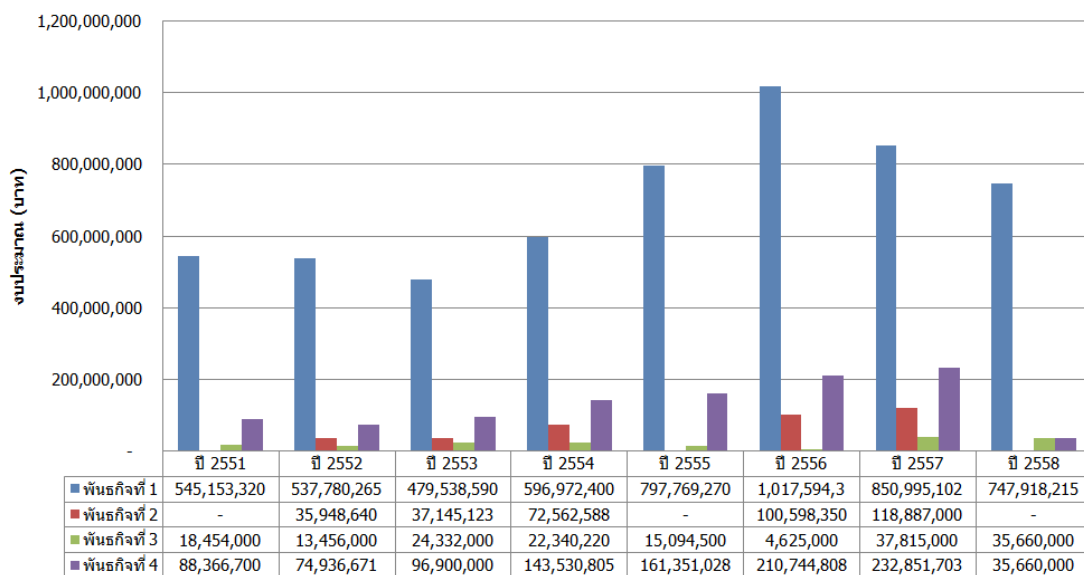
รูปที่ 2.3-8 แผนงาน/ โครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปี 2551-2558

จากการทบทวนแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบก ในปีงบประมาณ 2551-2558 (รูปที่ 2.3-8) พบว่า
ในแต่ละปีกรมการขนส่งทางบกจะมีการดำเนินโครงการส่งเสริมการจัดการแผนงานโครงการเพื่อเพิ่มความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สูงถึงร้อยละ 80 ต่อปี รองลงมาจะเป็นการดำเนินโครงการด้านการสนับสนุนและ
ส่งเสริมการจัดประมวลผลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของ กปถ. ร้อยละ 11-16 ต่อปี
และดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้
และการนำไปใช้ประโยชน์ ร้อยละ 4-8 ต่อปี

ตารางที่ 2.3-8 สรุปงบประมาณดำเนินการในแต่ละพันธกิจปี พ.ศ. 2551-2558 ของกรมการขนส่งทางบก

ปีงบประมาณ	พ.ศ.2551	พ.ศ.2552	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556	พ.ศ.2557	พ.ศ.2558
พันธกิจที่ 1	545,153,320	537,780,265	479,538,590	596,972,400	797,769,270	1,017,594,344	850,995,102	747,918,215
พันธกิจที่ 2	-	35,948,640	37,145,123	72,562,588	-	100,598,350	118,887,000	-
พันธกิจที่ 3	18,454,000	13,456,000	24,332,000	22,340,220	15,094,500	4,625,000	37,815,000	35,660,000
พันธกิจที่ 4	88,366,700	74,936,671	96,900,000	143,530,805	161,351,028	210,744,808	232,851,703	35,660,000
รวม	651,974,020	662,121,576	637,915,713	835,406,013	974,214,798	1,333,562,502	1,240,548,805	819,238,215

ที่มา : กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 2.3-9 สรุปงบประมาณดำเนินการในแต่ละพันธกิจ ปี พ.ศ.2551-2558

จากรูปที่ 2.3-9 การทบทวนแผนงาน/งบประมาณดำเนินการในแต่ละพันธกิจ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบก ในปีงบประมาณ 2551-2558 พบว่า ในแต่ละปี กรมการขนส่งทางบกจะใช้งบประมาณ ในพันธกิจ ที่ 1 คือ การส่งเสริมการจัดการแผนงานโครงการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นสัดส่วนร้อยละ 80 ต่อปี รองลงมาเป็น พันธกิจ ที่ 4 การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประชุมหลายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของ กปถ. โดยมีสัดส่วนร้อยละ 14 ต่อปี และพันธกิจที่ 3 ดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์มี สัดส่วนร้อยละ 3 ต่อปี

จากการทบทวนกิจกรรมของแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2551-2558 สามารถแบ่งประเภทกิจกรรม ได้ดังนี้

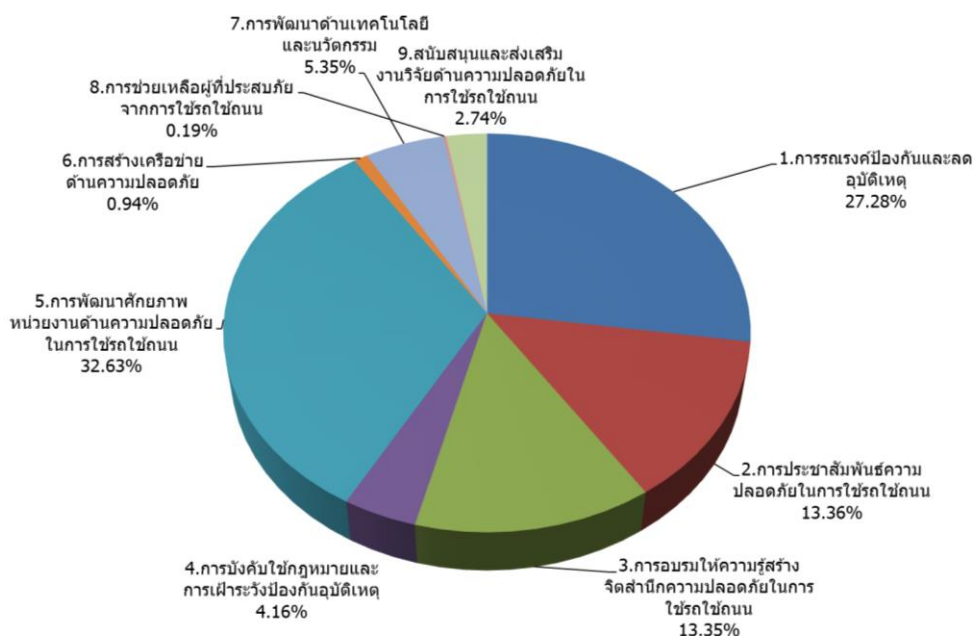
1. การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ
2. การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
3. การอบรมให้ความรู้สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
4. การบังคับใช้กฎหมายและการเฝ้าระวังป้องกันอุบัติเหตุ
5. การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
6. การสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัย
7. การพัฒนาด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี
8. การช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน
9. สนับสนุนและส่งเสริมงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เมื่อพิจารณาแผนงาน/โครงการ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) พ.ศ.2551-พ.ศ.2558 พบว่า ได้จัดสรรงบประมาณ ไปกว่า 7,228 ล้านบาท โดยเป็นการพัฒนาศักยภาพหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นจำนวนกว่า 2,358 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.63 รองลงมาเป็นการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ เป็นจำนวน 1,971 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.28 และการอบรมให้ความรู้

สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนรวมทั้งการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นจำนวน 965 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.36 ดังแสดงในตารางที่ 2.3-9 และรูปที่ 2.3-10

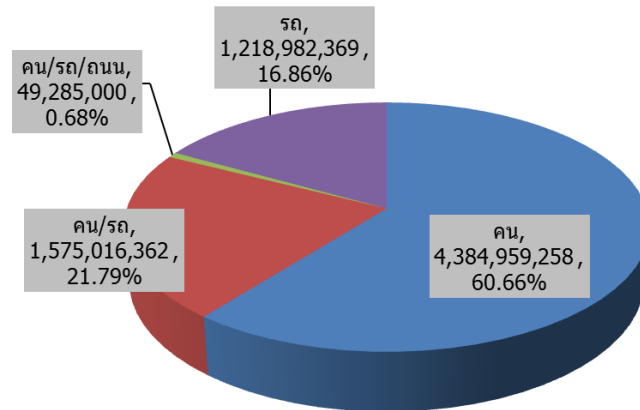
ตารางที่ 2.3-9 สรุปงบประมาณจำแนกตามประเภทของกิจกรรมแผนงาน/โครงการ

ประเภทของกิจกรรม	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (บาท)
1.การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ	80	1,971,773,015
2.การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	81	965,626,587
3.การอบรมให้ความรู้สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	232	965,263,381
4.การบังคับใช้กฎหมายและการเฝ้าระวังป้องกันอุบัติเหตุ	50	300,625,514
5.การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	184	2,358,389,111
6.การสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัย	32	68,064,690
7.การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม	37	386,753,751
8.การช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน	4	13,765,500
9.สนับสนุนและส่งเสริมงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	33	197,981,440
รวม	733	7,228,242,989



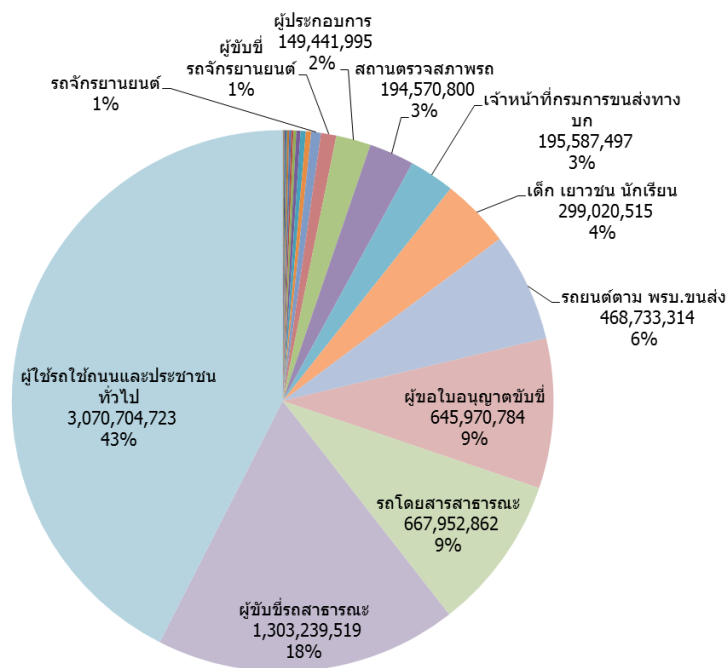
รูปที่ 2.3-10 กลุ่มกิจกรรมของแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

เมื่อพิจารณาของเป้าหมายของกิจกรรมของแผนงาน/โครงการ พ.ศ. 2551-2558 พบว่า กิจกรรมส่วนใหญ่มีเป้าหมายไปที่คน และยานพาหนะ โดยโครงการที่เกี่ยวข้องกับคนนั้น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้จัดสรรงบประมาณ ไปทั้งสิ้นกว่า 4,384 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 60.66 รองลงมา เป็นโครงการที่มีเป้าหมายไปที่ คน/รถ โดยได้จัดสรรงบประมาณไป 1,575 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.79 และโครงการที่มีเป้าหมายในด้านยานพาหนะ ได้จัดสรรงบประมาณ 1,218 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.86 ดังแสดงในรูปที่ 2.3-11

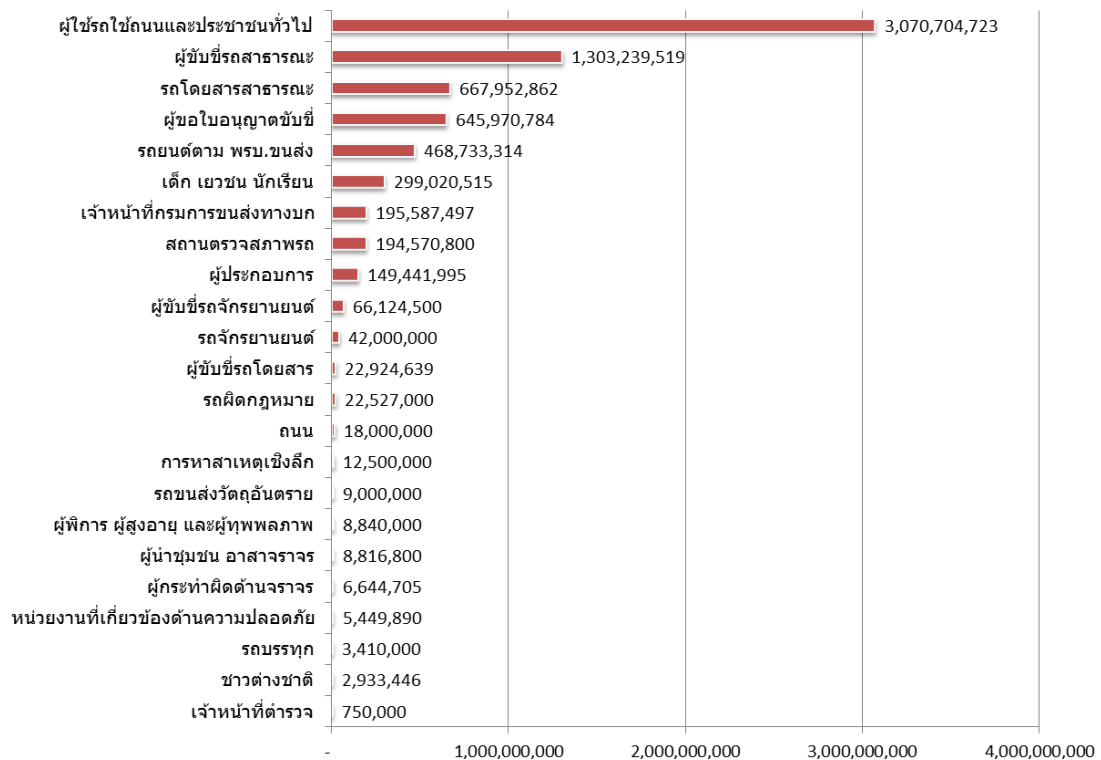


รูปที่ 2.3-11 กลุ่มเป้าหมายของแผนงาน/โครงการตามเป้าหมายของคนและยานพาหนะ

เมื่อพิจารณากลุ่มเป้าหมายของกิจกรรม/โครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) พบว่า ได้จัดสรรงบประมาณในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปสูงเป็นอันดับ 1 โดยใช้งบประมาณไปกว่า 3,070 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43 รองลงมาเป็นการจัดสรรงบประมาณไปในกิจกรรมของผู้ขับขี่รถสาธารณะ โดยใช้งบประมาณ 1,303 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18



รูปที่ 2.3-12 สัดส่วนกลุ่มเป้าหมายของกิจกรรมของแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)



รูปที่ 2.3-13 กลุ่มเป้าหมายของกิจกรรมของแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

จากการทบทวนแผนงาน/โครงการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) พบว่า งบประมาณส่วนใหญ่ได้ใช้ไปในกลุ่มเป้าหมายของผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 43 ของงบประมาณทั้งหมด โดยมีโครงการ เช่น โครงการโครงการผลิตสื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โครงการโครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรด้วยระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) เป็นต้น กลุ่มเป้าหมายของกิจกรรมรองลงมา เป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 18 โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ และศูนย์ Call-Center กรมการขนส่งทางบก โครงการเสริมสร้างความปลอดภัยแก่กษัตริย์ไทยสู่อาเซียน เป็นต้น

2.4 การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบกและการบังคับใช้

พระราชบัญญัติที่กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศบังคับใช้เพื่อควบคุมการจราจรในปัจจุบันรวม 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยที่ปรึกษาได้ทำการสรุปสาระสำคัญการปรับปรุงได้ดังนี้

2.4.1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

เหตุผลของการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตามก็ยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมืองสมควรปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติฉบับนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มีเนื้อหาแบ่งออกเป็น 4 หมวด ดังนี้

- หมวด 1 การจดทะเบียน เครื่องหมาย การใช้รถ
- หมวด 2 ภาษีประจำปี
- หมวด 3 ใบอนุญาตขับรถ
- หมวด 4 บทกำหนดโทษ

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ยังมีการแก้ไขอีก 17 ครั้ง ดังนี้

1. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524
2. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525
3. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2527
4. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2528
5. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528
6. พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2529
7. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530
8. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2530
9. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2537
10. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542
11. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2544
12. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546
13. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547
14. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2550
15. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551

16.พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2556

17.พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557

นอกจากนี้ยังมีกฎหมายลำดับรองที่ตราขึ้นโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ว่าจะเป็นกฎกระทรวง ประกาศและระเบียบอีกหลายฉบับ

2.4.1.1 สารสำคัญของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง¹

รถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีดังนี้²

- (1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง)
- (2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน (รถตู้)
- (3) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีน้ำหนักรถไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม
- (4) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน
- (5) รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน
- (6) รถยนต์บริการ ซึ่งใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าไม่เกิน 7 คน
- (7) รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- (8) รถจักรยานยนต์สาธารณะ
- (9) รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- (10) รถยนต์สามล้อรับจ้าง
- (11) รถบดถนน
- (12) รถแทรกเตอร์
- (13) รถพ่วง
- (14) รถใช้งานเกษตรกรรม

1. การจดทะเบียน

รถที่นำมาใช้ต้องจดทะเบียนแล้ว และเสียภาษีประจำปีครบถ้วนถูกต้อง หากผู้ใดใช้รถโดยไม่จดทะเบียน หรือชำระภาษีต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท³

แต่ยังมีรถบางประเภทได้รับยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ ดังนี้⁴

- (1) รถที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในราชอาณาจักรชั่วคราวโดยที่ผู้นำเข้าไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร แต่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงที่รัฐบาลไทย ทำไว้กับรัฐบาลของประเทศที่ผู้นำเข้ามีสัญชาติ
- (2) รถสำหรับเฉพาะพระองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
- (3) รถของกรมตำรวจที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด

¹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4

² เอกสารการอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กลุ่มพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

³ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 29 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 มาตรา 6 และมาตรา 59

⁴ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 8

(4) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(5) รถที่เจ้าของแจ้งการไม่ใช้รถ

(6) รถที่ผู้ผลิตหรือประกอบเพื่อจำหน่าย ผลิต ประกอบ หรือนำเข้าและยังมิได้จำหน่ายให้แก่ผู้อื่น ผู้ใดจดทะเบียนรถให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนา⁵

รถที่จะขอจดทะเบียนต้องมีส่วนควบและอุปกรณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง อีกทั้งต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากนายทะเบียนหรือสถานตรวจสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายขนส่งทางบก⁶

บุคคลใดใช้รถที่มีส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย หรือจิตใจของผู้อื่นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน สองพันบาท⁷

2. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน⁸

ตามกฎหมาย พรบ.รถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดให้มีกองทุนขึ้นในชั้นในกรมการขนส่งทางบก เรียกกองทุนนี้ว่า “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ที่มาของเงินกองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินค่าธรรมเนียมพิเศษที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถยนต์ซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชน
- (2) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้มอบให้เพื่อสมทบกองทุน
- (3) ดอกผลและรายได้จากกองทุน
- (4) เงินและทรัพย์สินอื่นที่ตกเป็นของกองทุน

3. ใบอนุญาตขับรถ

(ก) ใบอนุญาตขับรถมีดังนี้⁹

- (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว
- (2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- (3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- (4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- (5) ใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ
- (6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
- (7) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
- (8) ใบอนุญาตขับรถบดถนน
- (9) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
- (10) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น นอกจาก (1) ถึง (9)
- (11) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

⁵ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525 มาตรา 10

⁶ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 7

⁷ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 12 และพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 มาตรา 60

⁸ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2546 มาตรา 10/2

⁹ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 มาตรา 43

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถประเภทการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลได้ และใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล และใบอนุญาตขับรถสาธารณะได้¹⁰

ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับ¹¹

ผู้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ¹²

ผู้ขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุ หรือระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับรถหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท¹³

ผู้ขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท¹⁴

(ข) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว¹⁵

(1) มีอายุไม่ต่ำกว่าสิบแปดปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันไม่เกินที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์¹⁶

(2) มีความรู้และความสามารถในการขับรถ

(3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้

(5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ

(6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน

(7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับรถ¹⁷

(9) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งมีใช้จากเหตุขาดคุณสมบัติเรื่องอายุของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ เว้นแต่ได้พ้นกำหนดสามปีไปแล้วนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถโดยที่อธิบดีกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับรถไว้ด้วย¹⁸

¹⁰ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2537 มาตรา 43 ทวิ

¹¹ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42

¹² พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 64

¹³ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 มาตรา 65

¹⁴ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 66

¹⁵ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 46

¹⁶ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 มาตรา 46(1)

¹⁷ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 มาตรา 46(8)

¹⁸ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2557 มาตรา 46(9)

2.4.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

เมื่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ใช้บังคับมีผลเป็นอันยกเลิกพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกอีกสามฉบับคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2510 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2518¹⁹

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีเนื้อหาจำนวน 10 หมวดดังนี้

หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

หมวด 2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก

หมวด 3 การประกอบกิจการขนส่ง

หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

หมวด 5 การรับจัดการขนส่ง

หมวด 6 รถ

หมวด 7 ผู้ประจำรถ

หมวด 8 ผู้โดยสาร

หมวด 9 สถานีขนส่ง

หมวด 10 บทกำหนดโทษ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีการแก้ไขอีก 12 ครั้ง ดังนี้

- 1.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523
- 2.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530
- 3.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535
- 4.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535
- 5.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537
- 6.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537
- 7.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542
- 8.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542
- 9.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2546
- 10.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2550
- 11.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2557
- 12.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2557

19 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 3

1. สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก การขนส่ง หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ ซึ่งการขนส่งตามกฎหมายการขนส่งทางบกมีสี่ประเภทดังนี้²⁰

- (1) การขนส่งประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด
- (2) การขนส่งไม่ประจำทาง หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- (3) การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักกรและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม
- (4) การขนส่งส่วนบุคคล หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองที่มีน้ำหนักเกินสองพันสองร้อยกิโลกรัม

2. การประกอบการขนส่ง

ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขอใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง²¹ หากฝ่าฝืนระวางจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²²

ประเภทของใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีสี่ประเภท²³

- (ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางมีอายุเจ็ดปี
- (ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางมีอายุห้าปี
- (ค) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กมีอายุห้าปี
- (ง) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีอายุห้าปี

3. ผู้ประจํารถ

ผู้ประจํารถ ได้แก่²⁴

- (1) ผู้ขับรถ
- (2) ผู้เก็บค่าโดยสาร
- (3) นายตรวจ
- (4) ผู้บริการ

ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน หากฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท แต่ในกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงขึ้นไปคือจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²⁵

ใบอนุญาตสำหรับผู้ประจํารถมี 4 ประเภท คือ²⁶

- (1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ
- (2) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร

20 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4

21 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 23

22 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 126

23 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 27 และ มาตรา 28

24 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 92

25 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 และมาตรา 151

26 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 94

(3) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ

(4) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ซึ่งใบอนุญาตแต่ละประเภทจะใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สาม และประเภทที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตประเภทที่สองได้

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ แบ่งออกเป็น 4 ชนิดดังนี้²⁷

ชนิดที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ สำหรับขับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

ชนิดที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ สำหรับขับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน

ชนิดที่ 3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ สำหรับขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใดๆบนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่ 4 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ สำหรับขับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย

คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ²⁸

(1) มีสัญชาติไทย

(2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เช่น ความรู้ด้านกฎหมายขนส่งทางบก กฎหมายจราจร เป็นต้น

(3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นเหตุไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสะดวก

(4) ไม่เป็นผู้วิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

(5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ

(6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ

(7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตประเภทหรือชนิดเดียวกันกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีไม่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

(11) มีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้ผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

27 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 มาตรา 95

28 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 96 และ มาตรา 97

2.5 สรุปผลการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน โครงสร้างของกรมการขนส่งทางบกและกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 ผลการทบทวนนโยบาย 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 ตลอดจนแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยมีการเน้นหนักในด้านการให้ความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนต่อประชาชน และเน้นการดำเนินงานในช่วงเทศกาลขนาดใหญ่ซึ่งมีปริมาณการเดินทางสูงและมีจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

2.5.2 ผลการทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย

ในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ 5E กรอบแนวทางการตามเสาหลัก 5 ด้าน แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน ตามมาตรฐาน ISO 39001 แนวทางวงจรการควบคุมคุณภาพ PDCA ซึ่งที่ปรึกษาจะได้นำแนวคิดดังกล่าวมาใช้เป็นแนวคิดเบื้องต้นสำหรับการนำมาใช้ในการวางแผนด้านความปลอดภัยทางถนนในบทที่ 5,6 และ 7 ต่อไป

2.5.3 ผลการทบทวนโครงสร้างของกรมการขนส่งทางบกและกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง

ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จะต้องมีการร่วมมือกันของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ซึ่งมีหน้าที่พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและมีหน้าที่กำกับดูแลการใช้รถใช้ถนน และภาคเอกชนที่เข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจทางถนน ทั้งการขนส่งสินค้า การเดินทางโดยสาร รถสาธารณะและอื่นๆ สำหรับการศึกษาครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนโครงสร้างองค์กรของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล การใชยานพาหนะ ผู้ขับขี่ (ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยเป็นปัจจัยร่วมของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 90-95) และจัดระเบียบการขนส่งทางถนน

ซึ่งผลจากการทบทวนทำให้เข้าใจถึงภาพรวมของโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งปัจจุบันได้แบ่งโครงสร้างการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน คือ ราชการบริหารส่วนกลางและราชการบริหารส่วนภูมิภาค ประกอบด้วย บุคลากรจำนวน 6,408 อัตรา โดยมีภารกิจในการควบคุม และจัดระเบียบ

การขนส่งทางถนน ให้เป็นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ทั้งนี้เพื่อให้ระบบขนส่งทางบกและการใช้รถใช้ถนน เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของประเทศ

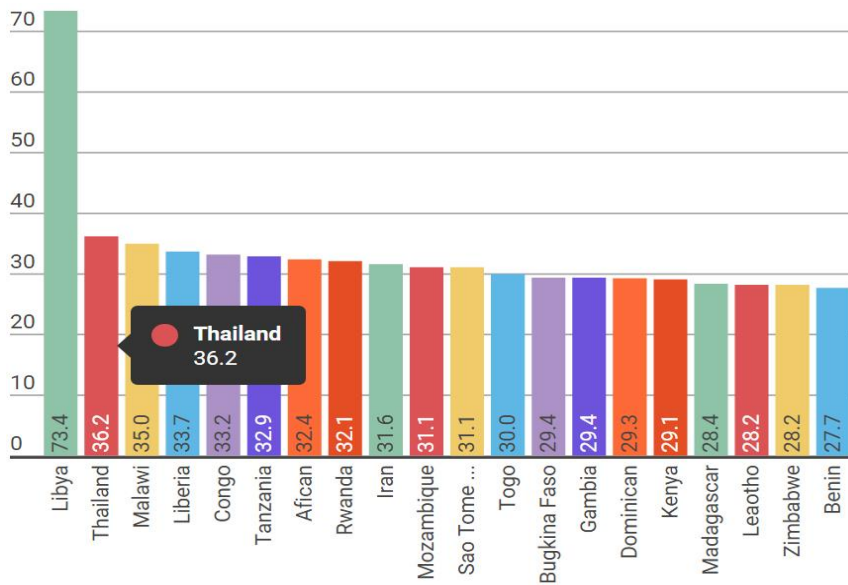
บทที่ 3

การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก

- ❖ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
- ❖ การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ
- ❖ การทบทวนปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ❖ การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ
- ❖ การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ
- ❖ สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางถนน

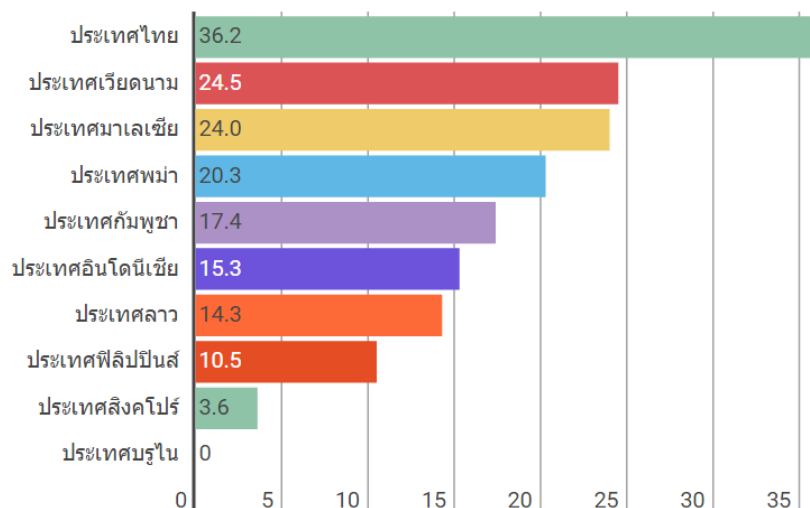
3.1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงในลำดับต้นๆ อย่างต่อเนื่องและยังคงติดอันดับ 1 ใน 3 ของประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด จากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety, 2015) พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประเทศลิเบียเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด รองลงมา ได้แก่ ไทย มาลีวี ซึ่งมีการรายงานอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน อยู่ที่ 73.4, 36.2 และ 35.0 ตามลำดับ จากผลรายงานดังกล่าวนี้จำนวน 20 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงส่วนใหญ่อยู่ในประเทศที่มีรายได้ในระดับต่ำ ในประเทศแถบแอฟริกา ยกเว้นประเทศไทยและอิหร่านที่อยู่ในทวีปเอเชีย และโดมินิกันที่อยู่ในทวีปอเมริกา ดังแสดงในรูปที่ 3.1-1



รูปที่ 3.1-1 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2558

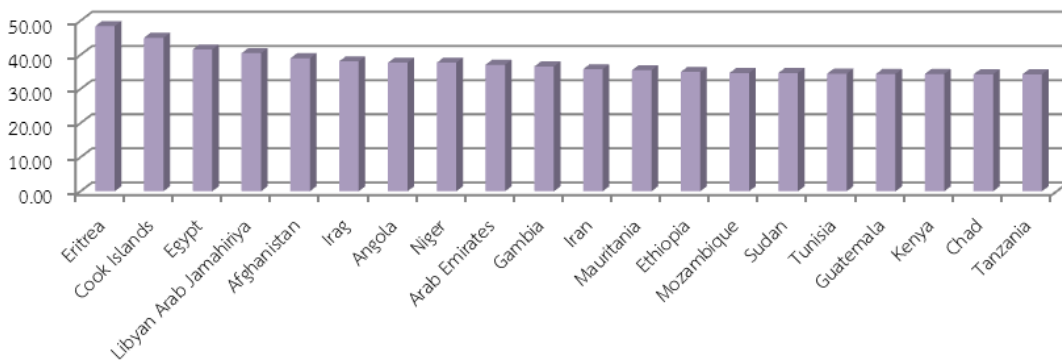
เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุดและมากกว่าประเทศอื่นเกือบครึ่งหนึ่ง รองลงมา คือ ประเทศเวียดนามและประเทศมาเลเซีย โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจร เท่ากับ 36.2, 24.5 และ 24.0 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามลำดับ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์และลาว มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำสุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 3.6, 10.5 และ 14.3 มีข้อที่น่าสนใจว่า ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีขนาดประชากรและมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง แต่มีอัตราการเสียชีวิต ในระดับที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในระดับโลก



รูปที่ 3.1-2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนคนของ 10 ประเทศกลุ่มอาเซียน

การเข้าสู่สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรของประเทศไทยในทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 ก่อนการกำหนด ปีทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 องค์การอนามัยโลกได้นำเสนอรายงานสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกกว่า 190 ประเทศ พบว่าอัตราการเสียชีวิตรวมของประเทศไทยไม่ติดในอันดับ 1-20 (รูปที่ 3.1-3) ในปีเดียวกันนั้น ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 19.6 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในขณะที่อันดับแรก คือประเทศ อิธิเทีย รองลงมา ได้แก่ คุก ไอส์แลนด์และ อียิปต์ ที่มีอัตราเสียชีวิตสูงถึง 48.4 ,45.0 และ 41.6 ตามลำดับ สังเกตว่า ในการรายงานนี้ ใช้ข้อมูลที่แต่ละประเทศได้รายงานเป็นข้อมูลประจำปี ของประเทศนั้นๆ ใน 20 ประเทศพบว่า ประเทศใน ตะวันออกกลางและแอฟริกาเป็นส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตสูงอยู่ในลำดับต้นๆ

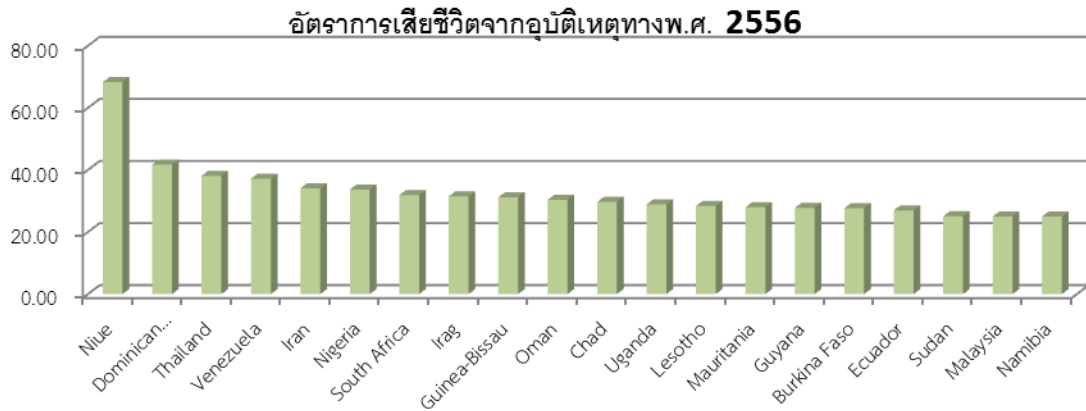
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางพ.ศ. 2552



รูปที่ 3.1-3 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2552

ในปี พ.ศ. 2556 มีการรายงานสถานการณ์ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลก จากการจัดอันดับ 20 ประเทศ ประเทศไทยต้องถูกจับตามองอีกครั้ง เมื่อถูกประกาศให้เป็นประเทศในลำดับที่ 3 ที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงรองจากประเทศ นีอูเอ และ สาธารณรัฐโดมินิกัน อัตราการเสียชีวิต ถูกขยับขึ้นมา เป็น 38.1 , 41.7 และ 68.3 การรายงานสถานการณ์ในครั้งนี้ ถูกจัดทำโดยใช้หลักการคาดการณ์ประมาณ อัตราผู้เสียชีวิตเมื่อพิจารณาข้อมูลในประเทศปีเดียวกัน ที่ใช้การรายงานอัตราตายจากข้อมูลผู้เสียชีวิตจากคดีอุบัติเหตุจราจรของตำรวจที่มีการรายงาน เพียง 20.43 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด คือ นีอูเอ มีผู้ตั้งข้อสังเกตว่า เป็นประเทศที่เป็นเกาะขนาดเล็ก ในทวีปออสเตรเลีย มีประชากรในประเทศเพียง 1,400 คน นอกนั้นส่วนใหญ่ เป็นประเทศในกลุ่มแอฟริกาและ ตะวันออกกลาง ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีเพียงประเทศไทยและมาเลเซียที่ยังคงอยู่ใน 20 ลำดับ

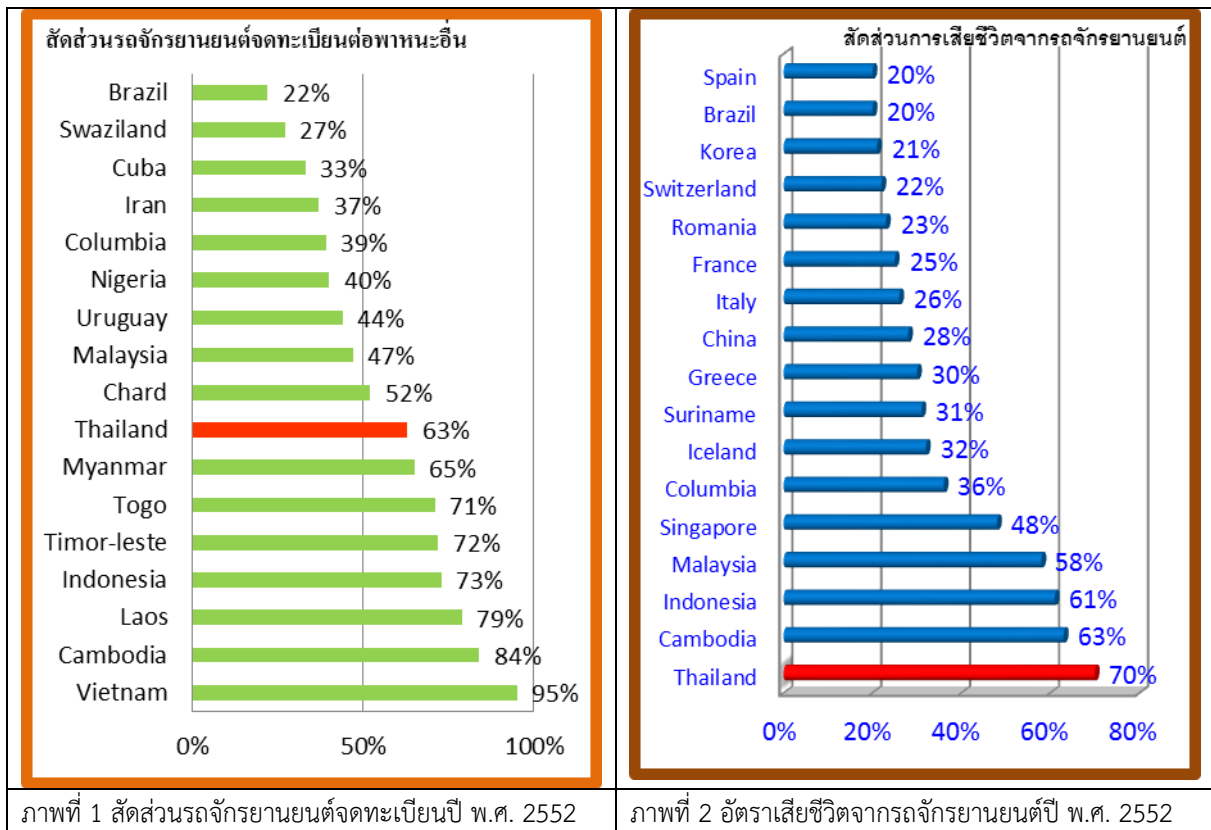


รูปที่ 3.1-4 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง 20 อันดับ ปี พ.ศ. 2556

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์คือ กลุ่มเสี่ยงจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย

จากรายงานสถานการณ์ในปี พ.ศ. 2552 ถึงแม้ประเทศไทย จะไม่มีชื่อติดในลำดับ 1 ถึง 20 แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะข้อมูลสัดส่วนอัตราการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ต่อรถอื่น และการจัดอันดับเฉพาะ 20 ประเทศที่มีอัตราการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ต่อรถอื่นๆ มากที่สุด พบว่า ประเทศเวียดนามมีสัดส่วนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสูงสุด รองลงมา คือ เขมร ลาว อินโดนีเซีย ติมอร์เลสเต โตโก พม่าและประเทศไทย โดยมีอัตราการจักรยานยนต์จดทะเบียนต่อพาหนะอื่นดังแสดงในรูปที่ 3.1-5

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ของแต่ละประเทศ ในปี พ.ศ. 2552 ประเทศไทยมีส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ สูงเป็นลำดับที่ 1 โดยประเทศที่เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงในอันดับที่ 1 ถึง 5 เป็นประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่สำหรับประเทศเวียดนามนั้น มีสัดส่วนผู้ใช้รถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 95 แต่ไม่มีรายชื่ออยู่ในประเทศที่เสียชีวิตติดอันดับ 1 ใน 20 ดังแสดงในรูปที่ 3.1-5



รูปที่ 3.1-5 สัดส่วนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนและอัตราเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2552

3.2 การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ

3.2.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

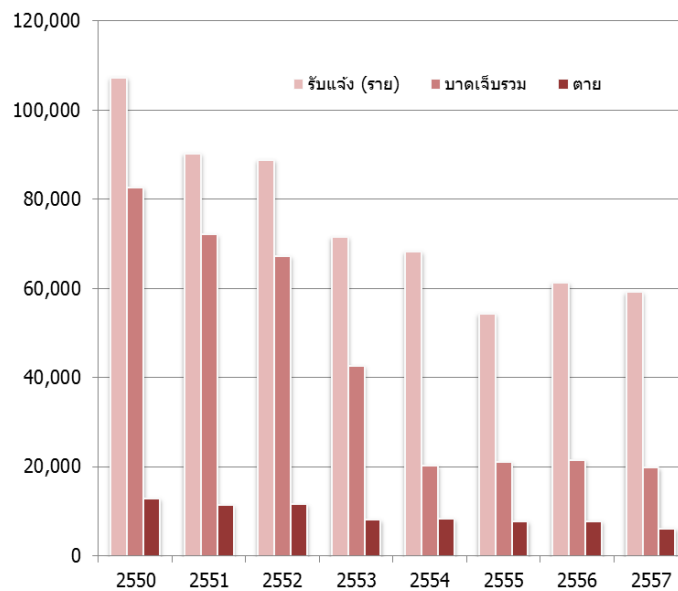
○ สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนสถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2550-2557 พบว่า จำนวนอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนอุบัติเหตุ 107,353 ครั้ง และลดจำนวนลงเรื่อยๆ จนปี พ.ศ. 2557 มีจำนวนอุบัติเหตุ 59,201 ครั้ง ซึ่งมีอัตราการลดลง ร้อยละ 6.4 ต่อปี สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 12,898 ราย และลดลงเป็น 6,185 ราย ในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีอัตราเสียชีวิตลดลง ร้อยละ 7.4 ต่อปี จำนวนผู้บาดเจ็บ ในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 82,669 ราย และลดลงเป็น 19,823 ราย ในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีอัตราการบาดเจ็บลดลง ร้อยละ 10.8 ต่อปี สำหรับมูลค่ามูลค่าทรัพย์สินเสียหายได้ลดลงจาก 4,881 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 404 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีอัตราการลดลงร้อยละ 13.1 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 3.2-1 และรูปที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2557

ปี งบประมาณ	รับแจ้งอุบัติเหตุ	มูลค่าทรัพย์สิน เสียหาย (บาท)	ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล(คน)			
			ตาย	บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	บาดเจ็บรวม
2550	107,353	4,881,820,881	12,898	17,259	65,410	82,669
2551	90,341	4,752,669,582	11,422	13,645	58,488	72,133
2552	88,896	12,642,012,619	11,583	11,259	56,045	67,304
2553	71,604	2,380,658,864	8,093	6,565	36,117	42,682
2554	68,296	610,686,128	8,275	3,924	16,417	20,341
2555	54,384	553,868,303	7,784	3,575	17,510	21,085
2556	61,279	699,942,636	7,820	3,612	17,923	21,535
2557	59,201	404,146,277	6,185	2,756	17,067	19,823

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

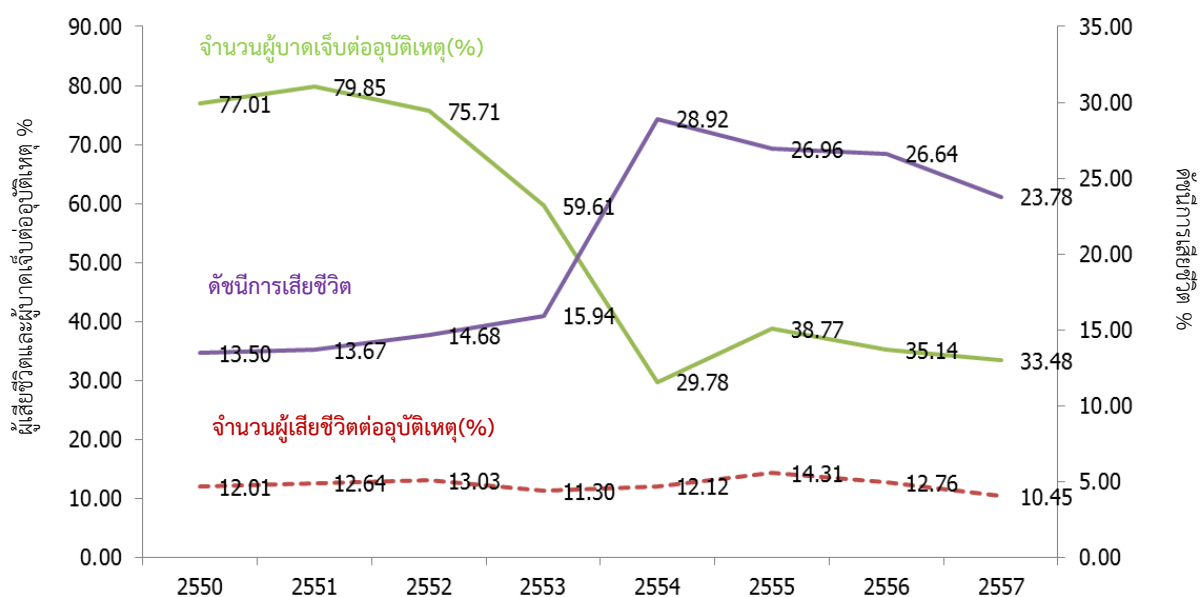
รูปที่ 3.2-1 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2557

ตารางที่ 3.2-2 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index)

ปี พ.ศ.	จำนวน			จำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ (%)	จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุ (%)	ดัชนีการเสียชีวิต
	อุบัติเหตุ	ผู้เสียชีวิต	ผู้บาดเจ็บ			
2550	107,353	12,898	82,669	12.01	77.01	13.50
2551	90,341	11,422	72,133	12.64	79.85	13.67
2552	88,896	11,583	67,304	13.03	75.71	14.68
2553	71,604	8,093	42,682	11.30	59.61	15.94
2554	68,296	8,275	20,341	12.12	29.78	28.92
2555	54,384	7,784	21,085	14.31	38.77	26.96
2556	61,279	7,820	21,535	12.76	35.14	26.64
2557	59,201	6,185	19,823	10.45	33.48	23.78

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

* ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) หมายถึง สัดส่วนระหว่างจำนวนผู้เสียชีวิตที่ปรากฏในสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ต่อ จำนวนรวมผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่ปรากฏในสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก



รูปที่ 3.2-2 แสดงแนวโน้มของดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index)

จากรูปที่ 3.2-2 พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุในช่วง ปี พ.ศ. 2551-2554 มีจำนวนลดลงจาก 79.85% เป็น 29.78% และเพิ่มเป็น 38.77% ในปี พ.ศ. 2555 สำหรับในช่วง ปี พ.ศ. 2556-2557 จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุมีจำนวนลดลงเป็น 35.14% และ 33.48% ตามลำดับ จำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุระหว่างปี พ.ศ. 2550-2557 มีค่าอยู่ระหว่าง 11%-14% สำหรับดัชนีการเสียชีวิต ในช่วง ปี พ.ศ. 2550-2554 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 13.50% ในปี พ.ศ. 2550 เป็น 28.92% ในปี พ.ศ. 2554 หลังจากนั้นในช่วง ปี พ.ศ. 2554-2557 มีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 มีดัชนีการเสียชีวิต เป็น 23.78 % ในปี พ.ศ. 2557

เมื่อเปรียบเทียบอุบัติเหตุการจราจรทางบก จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วง ปี พ.ศ. 2550-2557 ที่มีจำนวนลดลง จำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตลดลงด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตามหากพิจารณาดัชนีการเสียชีวิตกลับพบว่าแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงมากจนถึงขั้นเสียชีวิต

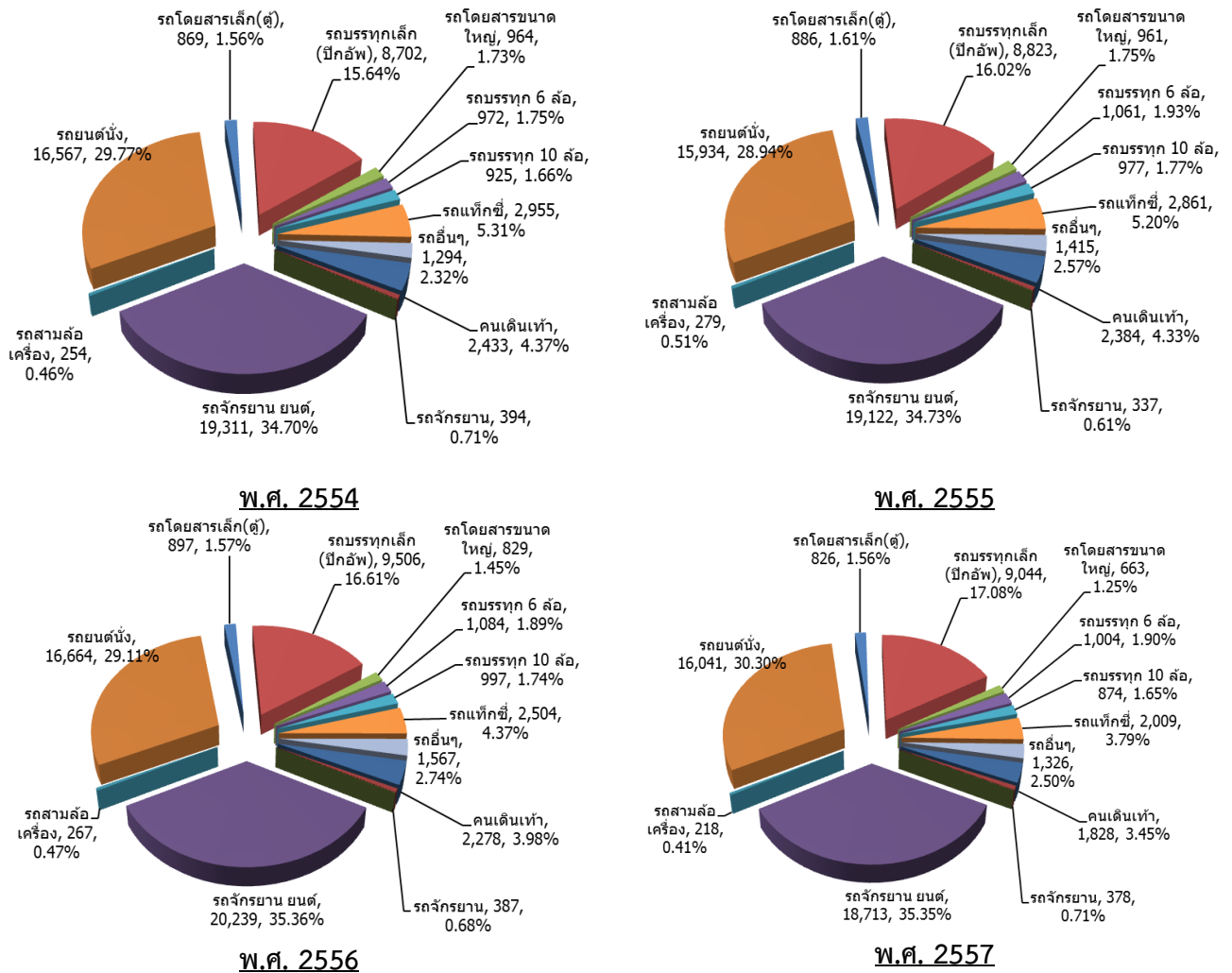
○ ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2557 พบว่า ประเภทของยานพาหนะที่เกิดมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ จำนวน 18,713 คัน คิดเป็นร้อยละ 35.35 รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 16,041 คัน คิดเป็น 30.30 % และรถบรรทุกขนาดเล็ก จำนวน 9,044 คัน คิดเป็น 17.08 % ดังแสดงในตารางที่ 3.2-3 และรูปที่ 3.2-3

ตารางที่ 3.2-3 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกปี พ.ศ. 2550-2557

ปี	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถสามล้อ	รถจักรยานยนต์	รถสามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่ง	รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	รถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิคอัพ)	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า	แท็กซี่	อื่นๆ
2550	4,270	2,326	406	72,373	1,333	41,855	2,759	29,169	3,409	2,782	4,336	6,807	2,336
2551	3,640	2,165	490	60,248	1,091	39,813	2,462	24,652	2,612	2,484	3,673	6,891	1,940
2552	3,498	2,479	278	56,658	929	41,022	2,431	25,526	2,384	2,225	2,977	6,714	1,851
2553	2,581	1,282	151	38,815	697	29,650	1,740	17,247	1,661	1,712	2,238	4,988	1,594
2554	2,433	394	17	19,311	254	16,567	869	8,702	964	972	925	2,955	1,294
2555	2,384	337	18	19,122	279	15,934	886	8,823	961	1,061	977	2,861	1,415
2556	2,278	387	19	20,239	267	16,664	897	9,506	829	1,084	997	2,504	1,567
2557	1,828	378	16	18,713	218	16,041	826	9,044	663	1,004	874	2,009	1,326
รวม	22,912	9,748	1,395	305,479	5,068	217,546	12,870	132,669	13,483	13,324	16,997	35,729	13,323

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

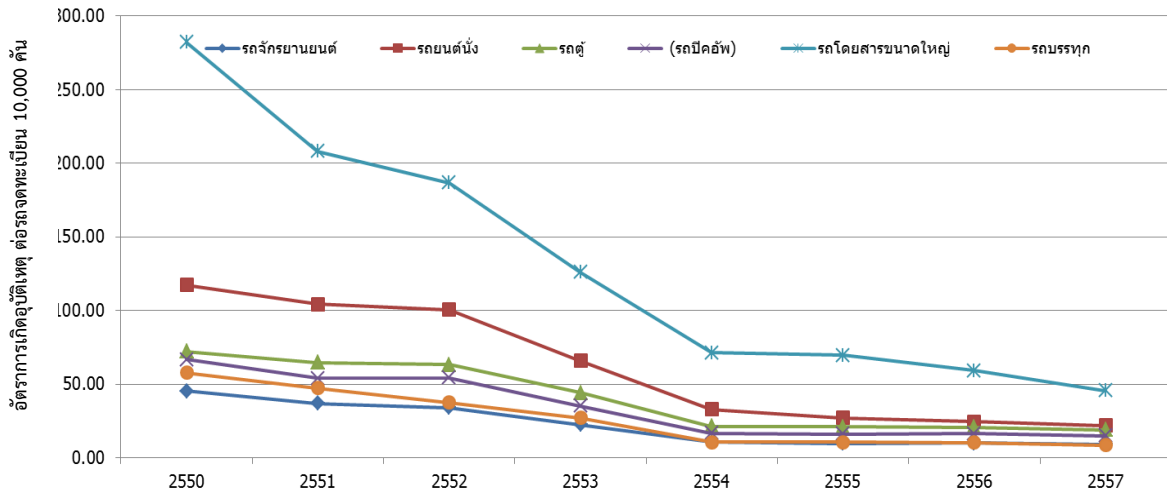
รูปที่ 3.2-3 สัดส่วนประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พ.ศ. 2554-2557

จากข้อมูลสถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ที่ปรึกษาได้ทำการเปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถที่จดทะเบียน พบว่า รถโดยสารขนาดใหญ่จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด รองลงมาจะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถตู้โดยสาร ตามลำดับ อย่างไรก็ตามจากสถิติข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550-2557 แสดงให้เห็นว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง ดังแสดงในตารางที่ 3.2-4 และรูปที่ 3.2-4

ตารางที่ 3.2-4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะที่จดทะเบียน

ปี	รถจักรยานยนต์		รถยนต์นั่ง		รถตู้		รถปิคอัพ		รถโดยสารขนาดใหญ่		รถบรรทุก	
	จำนวน ¹	อัตรา ²	จำนวน ¹	อัตรา ²	จำนวน ¹	อัตรา ²	จำนวน ¹	อัตรา ²	จำนวน ¹	อัตรา ²	จำนวน ¹	อัตรา ²
2550	72,373	45.34	41,855	117.56	2,759	72.30	29,169	66.73	3,409	282.34	4,336	57.99
2551	60,248	37.04	39,813	104.52	2,462	64.92	24,652	54.15	2,612	208.30	3,673	47.61
2552	56,658	34.24	41,022	100.58	2,431	63.36	25,526	54.35	2,384	186.90	2,977	37.62
2553	38,815	22.62	29,650	65.94	1,740	44.35	17,247	35.24	1,661	126.09	2,238	27.40
2554	19,311	10.72	16,567	33.12	869	21.55	8,702	16.94	964	71.42	925	10.85
2555	19,122	10.05	15,934	27.21	886	21.22	8,823	16.22	961	69.84	977	10.88
2556	20,239	10.19	16,664	24.74	897	20.85	9,506	16.58	829	59.28	997	10.35
2557	18,713	9.29	16,041	22.02	826	19.07	9,044	15.19	663	45.80	874	8.67

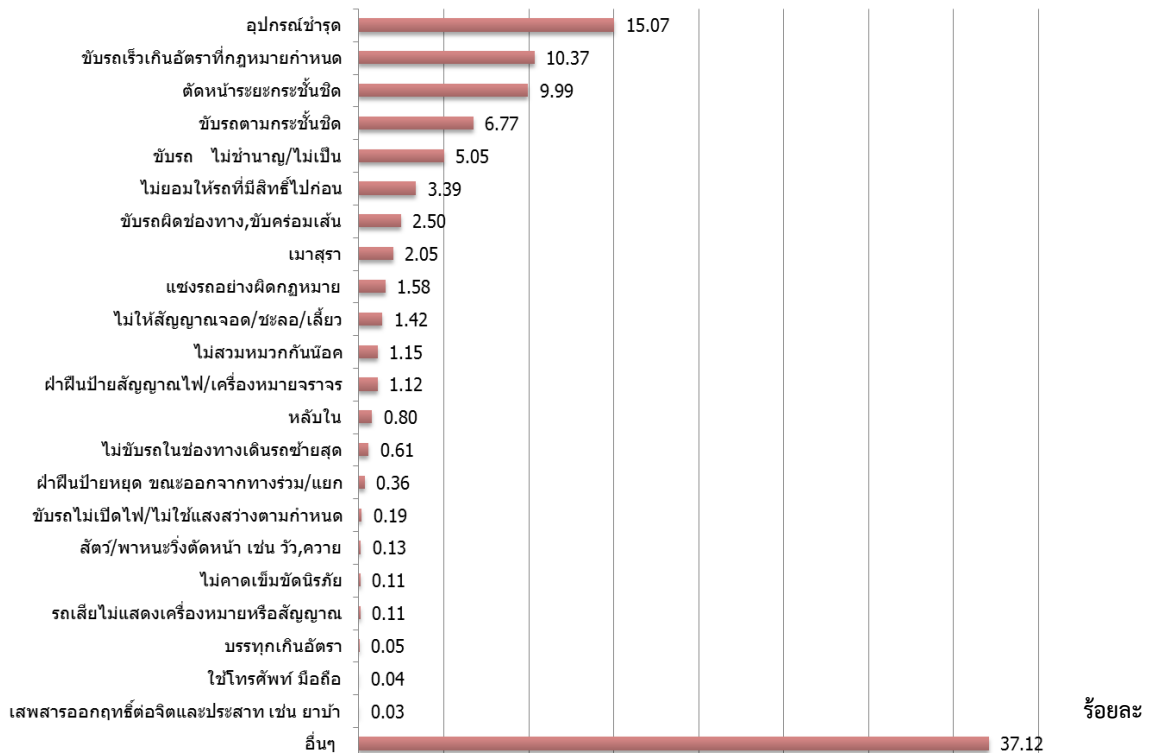
ที่มา: คณะที่ปรึกษา, 1 หมายถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่อปี, 2 หมายถึงอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะที่จดทะเบียน



รูปที่ 3.2-4 อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน ปี พ.ศ. 2550-2557

○ สาเหตุหลักและปัจจัยของอุบัติเหตุ

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างปี พ.ศ. 2557 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่ไม่สามารถระบุสาเหตุที่ชัดเจนได้ถึงร้อยละ 37.12 รองลงมาเกิดจากอุปกรณ์ชำรุดร้อยละ 15.07 การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดร้อยละ 10.37 การตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ 9.99 ขับรถตามกระชั้นชิดร้อยละ 6.77 และขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็นร้อยละ 5.05 ดังแสดงใน รูปที่ 3.2-5 ซึ่งจะสังเกตเห็นว่าสาเหตุเหล่านี้ ล้วนแล้วจะมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น



ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รูปที่ 3.2-5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2557

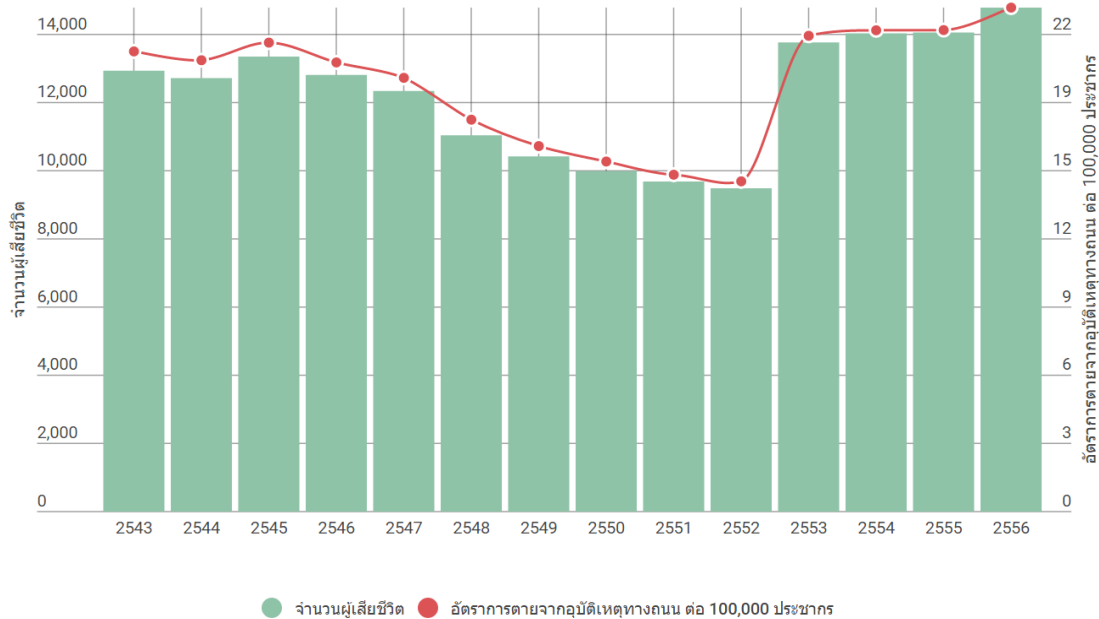
3.2.2 กระทรวงสาธารณสุข

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย จากกระทรวงสาธารณสุข สามารถสรุปได้ดังนี้

○ สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก

อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2556 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 14,789 คน คิดเป็นอัตรา 22.89 ต่อประชากร 100,000 คน โดยทุกๆ วันจะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 41 คน หรือประมาณ 2 คนต่อชั่วโมง

จำนวนผู้เสียชีวิตจากข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในภาพรวมตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2543-2552 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จนเมื่อปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ได้มีการนำข้อมูลมรณบัตรมาสอบทานกับหนังสือรับรองการตายเพื่อปรับสาเหตุการตายให้ถูกต้องมากขึ้น ทำให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 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 ดังแสดงในรูปที่ 3.2-6

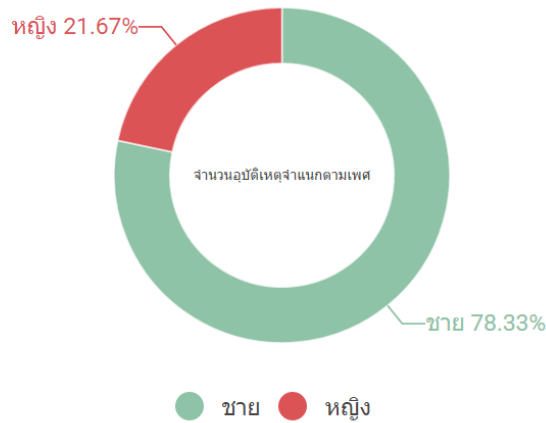


ที่มา: : ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปี พ.ศ. 2543-2556

รูปที่ 3.2-6 จำนวนและอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน จากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2543-2556 จากกระทรวงสาธารณสุข

○ จำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามเพศ

ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปี พ.ศ. 2556 พบว่า เพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่าตัว โดยเพศชายมีจำนวนการเสียชีวิตทั้งหมด 11,584 คน คิดเป็น 78.33 % ส่วนเพศหญิงมีจำนวนการเสียชีวิต 3,205 คน คิดเป็น 21.67 % ดังรูปที่ 3.2-7

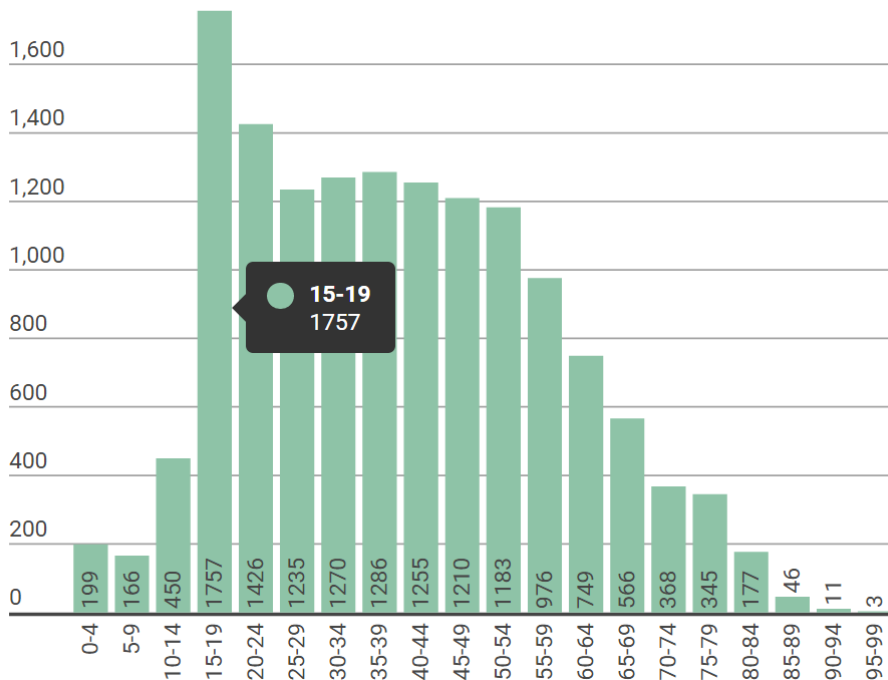


ที่มา: ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-7 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2556

○ จำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามกลุ่มอายุ

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ พบว่า กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด จะอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 15-19 ปี (จำนวน 1,757 คน) รองลงมา คือ กลุ่มอายุระหว่าง 20-24 ปี ส่วนกลุ่มอายุที่เสียชีวิตน้อยที่สุด คือกลุ่มอายุ 85 ปีขึ้นไป ดังรูปที่ 3.2-8

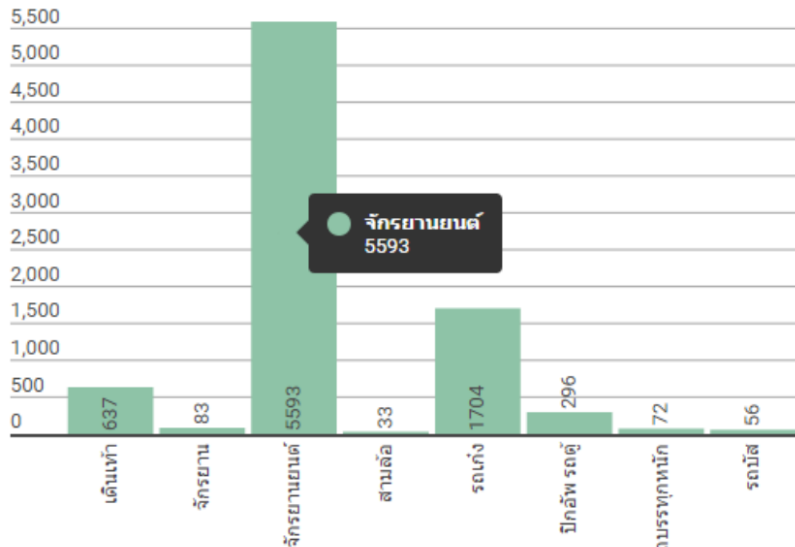


ที่มา: ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-8 จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2556

○ จำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะ พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนการเสียชีวิตมากที่สุด ถึง 5,593 คน ส่วนผู้ใช้รถสามล้อเป็นพาหนะมีจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยที่สุด 33 คน มีข้อสังเกตว่า คนเดินเท้า คือ กลุ่มที่เสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 3 รองมาจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์และรถเก๋ง ดังรูปที่ 3.2-9

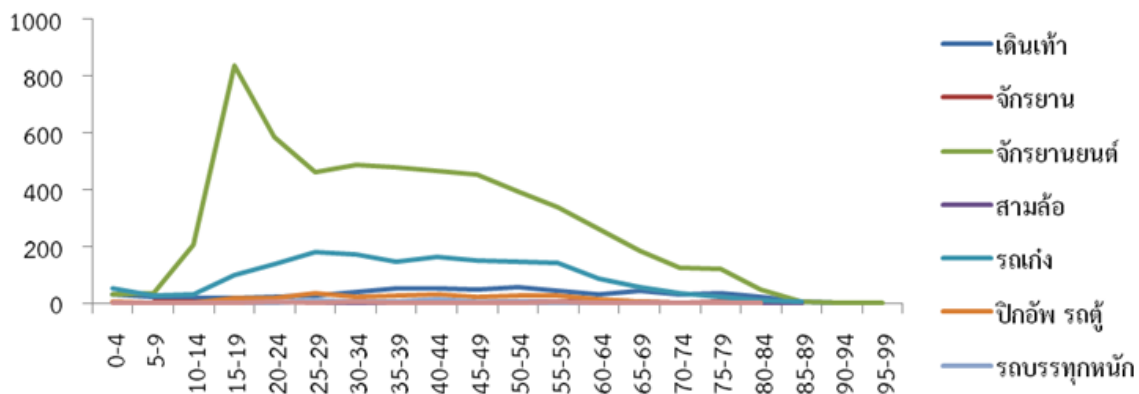


ที่มา : ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-9 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทของผู้ใช้รถใช้ถนน ปี พ.ศ. 2556

○ จำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกกลุ่มอายุและประเภทยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยดูความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอายุและประเภทพาหนะ พบว่า ทุกกลุ่มอายุจะมีผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มอายุที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดจะอยู่ในช่วงระหว่าง 15-19 ปี ดังรูปที่ 3.2-10

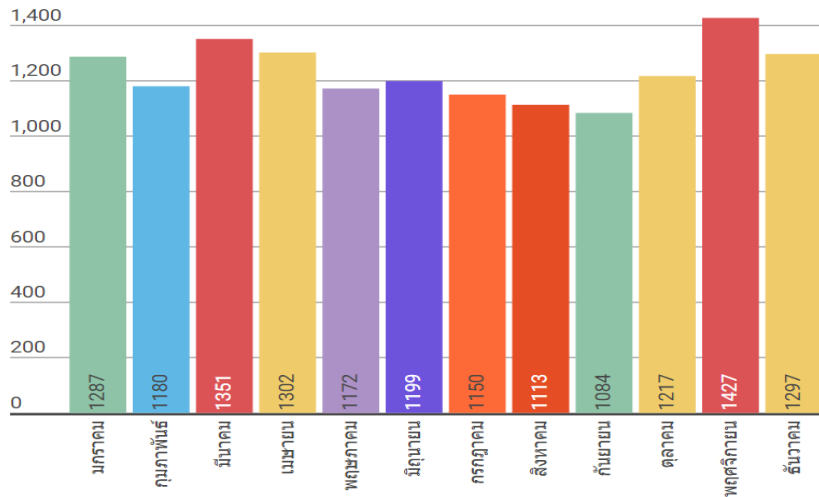


ที่มา : ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-10 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มอายุและประเภทยานพาหนะ ปี พ.ศ. 2556

○ จำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามช่วงเวลา

ช่วงเวลาที่มียานพาหนะเสียชีวิตมากที่สุดคือ ช่วงเดือนพฤศจิกายน ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากถึง 1,427 คน รองลงมา คือ เดือนมีนาคม ธันวาคม และเมษายน ซึ่งมีข้อสังเกตว่า ช่วงเดือนเมษายน ธันวาคม และมกราคม ที่เป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ ตัวเลขเสียชีวิตรายเดือนไม่สูงไปกว่าเดือนอื่นๆ แม้จะมีการรณรงค์ในช่วงเทศกาลเป็นพิเศษก็ตาม



ที่มา : ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-11 จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกรายเดือน ปี พ.ศ. 2556

3.2.3 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนสถิติการใช้สิทธิจากอุบัติเหตุทางถนนตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จากข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สามารถสรุปได้ดังนี้

○ สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก

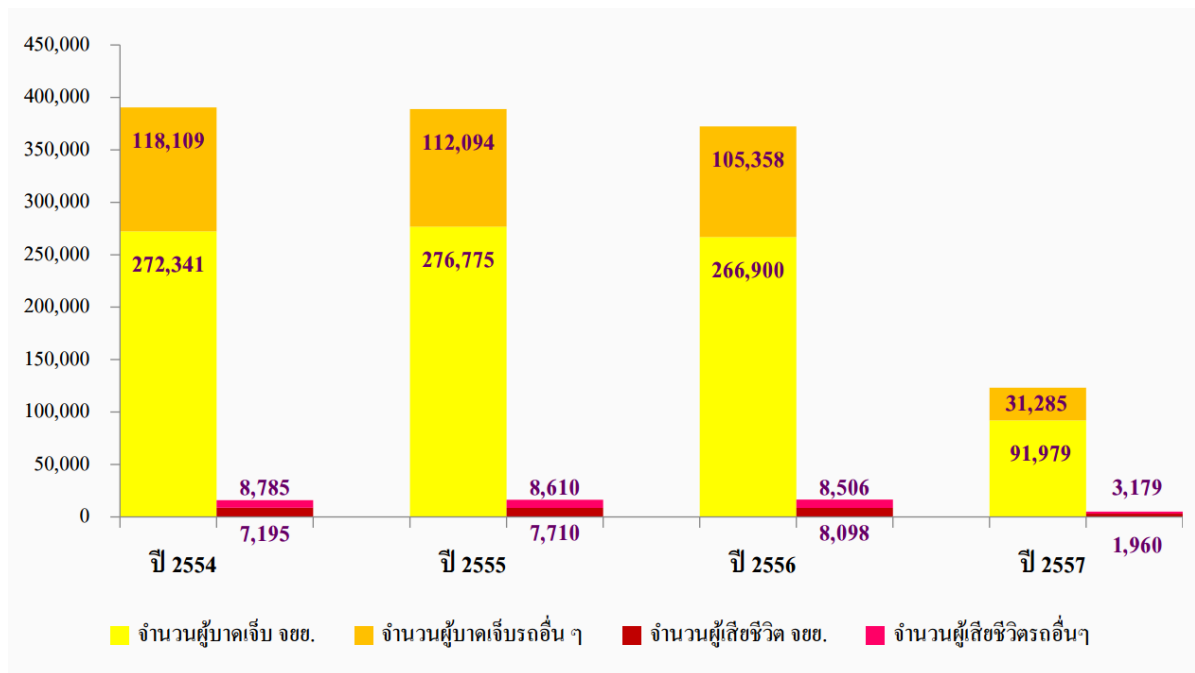
สถิติการรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศปี พ.ศ. 2558 (ข้อมูลเดือนสิงหาคม) พบว่า มีจำนวนการเสียชีวิตทั้งหมด 5,338 ราย บาดเจ็บจำนวน 452,806 ราย และทุพพลภาพจำนวน 646 ราย และเมื่อพิจารณาเป็นภูมิภาค พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมาเป็นภาคใต้ ดังตารางที่ 3.2-5

ตารางที่ 3.2-5 การรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ ปี พ.ศ. 2558 (ข้อมูลเดือนสิงหาคม)

ภูมิภาค	ทุพพลภาพ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม
กรุงเทพและปริมณฑล	66	55,547	513	56,126
ภาคกลาง	162	65,894	1,059	67,115
ภาคตะวันตก	36	19,519	322	19,877
ภาคตะวันออก	70	46,459	553	47,082
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	146	127,131	1,692	128,969
ภาคใต้	105	84,340	718	85,163
ภาคเหนือ	61	53,916	481	54,458
รวมทั้งประเทศ	646	452,806	5,338	458,790

ที่มา : ระบบรับแจ้ง E-Claim, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, ปี พ.ศ.2558

และเมื่อพิจารณาอัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิต ปีพ.ศ. 2554-2557 พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2556 จะมีจำนวนการรับแจ้งเกิดเหตุที่ใกล้เคียงกัน ประมาณ 4 แสนครั้งต่อปี จะเป็นการบาดเจ็บ ประมาณ 380,000 ครั้งต่อปี และเสียชีวิตประมาณ 16,000 ครั้งต่อปี แต่ในปี พ.ศ. 2557 พบว่า จำนวนการแจ้งเหตุได้ลดลงเป็นอย่างมาก พบว่า มีการแจ้งเหตุเพียง 128,000 ครั้ง เป็นการบาดเจ็บจำนวน 123,000 ครั้ง และเสียชีวิต 5,000 ครั้ง ดังรูปที่ 3.2-12

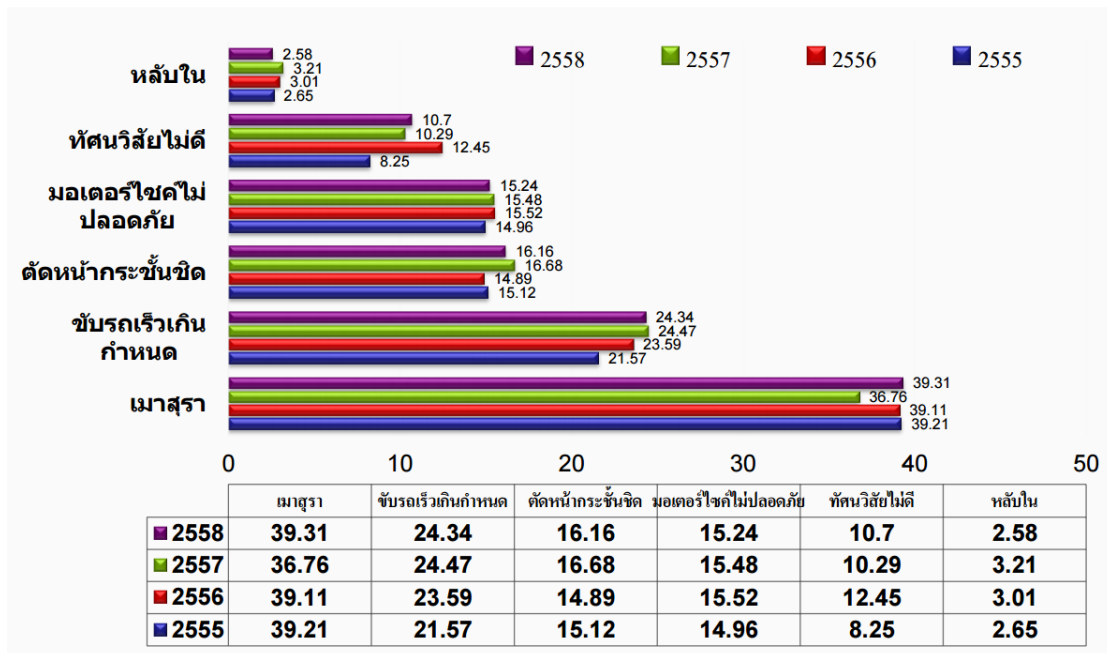


ที่มา : บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

รูปที่ 3.2-12 สถิติการรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ จากบริษัทกลางฯ ปี พ.ศ. 2557

○ สาเหตุหลักและปัจจัยของอุบัติเหตุ

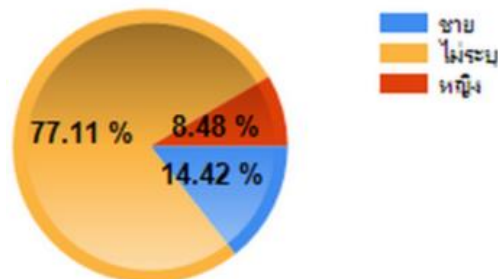
เมื่อพิจารณาสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2558 พบว่า ส่วนใหญ่จะเกิดจากการเมาสุรา ร้อยละ 40 รองลงมาจะเป็น การขับเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 24 และลักษณะของรถที่ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 16 ดังรูปที่ 3.2-13



รูปที่ 3.2-13 สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปีใหม่ จากบริษัทกลางฯ ปี พ.ศ. 2555-2558

○ อัตราการสูญพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจำแนกตามเพศ

ข้อมูลสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ จำแนกตามเพศ ในปี พ.ศ. 2558 พบว่า เพศชายมีอัตราการสูญพลภาพ, บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 2 เท่าตัว โดยเพศชายมีสัดส่วนการสูญพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิต 14.42% ส่วนเพศหญิง 8.5% ดังรูปที่ 3.2-14

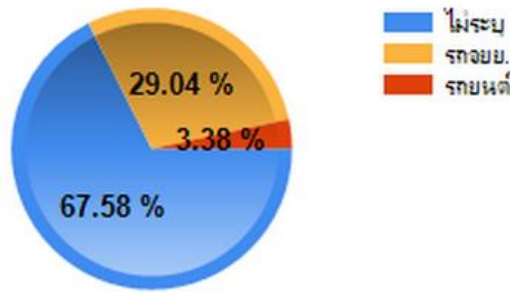


ที่มา: ข้อมูลสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รูปที่ 3.2-14 อัตราการสูญพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามเพศ ปี พ.ศ.2558

○ อัตราการสูญพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจำแนกตามประเภทยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาข้อมูลอัตราการสูญพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะ พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนการเสียชีวิตมากที่สุด 29.04% รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล 3.38% ดังรูปที่ 3.2-15

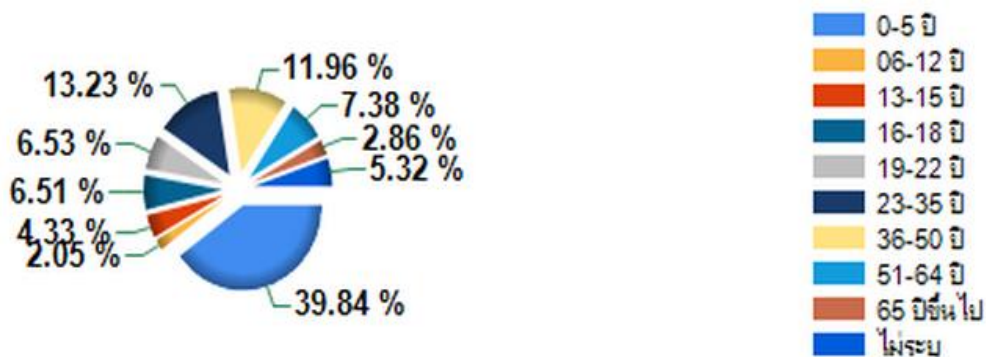


ที่มา: ข้อมูลสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ,

รูปที่ 3.2-15 อัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภท ยานพาหนะ ปี พ.ศ. 2558

○ อัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจำแนกตามกลุ่มอายุ

เมื่อพิจารณาอัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ พบว่า กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด จะอยู่ในช่วง 23-35 ปี ร้อยละ 13.23% รองลงมา คือ กลุ่มอายุระหว่าง 36-50 ปี ร้อยละ 11.96% (สำหรับช่วงอายุระหว่าง 0-5 ปี ถึงแม้จะไม่ใช่กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดแต่มีอัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตถึง 39.84 % เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับเด็กในช่วงอายุ 0-5 ปี ส่วนมากจะทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตเพราะโครงสร้างของร่างกายของกลุ่มอายุนี้อยู่ยังไม่แข็งแรงเพียงพอ จึงทำให้มีสัดส่วนที่สูง) ดังรูปที่ 3.2-16



ที่มา: ข้อมูลสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รูปที่ 3.2-16 อัตราการทุพพลภาพ บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2558

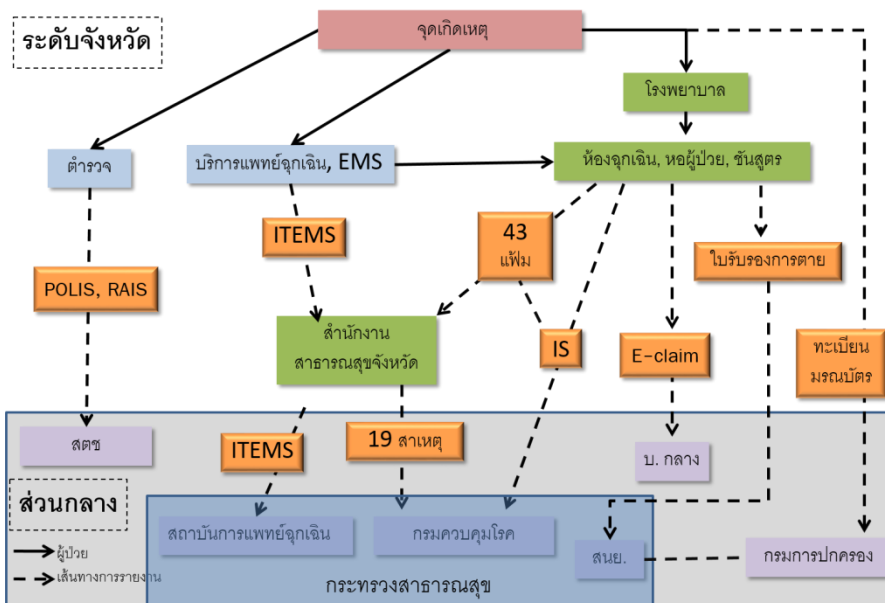
3.2.4 ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศไทย

ฐานข้อมูลงานเฝ้าระวังและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ของประเทศไทยในปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทำการเก็บบันทึกข้อมูลไว้ โดยมีนิยามของระบบและวัตถุประสงค์ของการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน เช่น ข้อมูลระบบคดี ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้นิยามของระบบ คือ ระบบบันทึกคดี ซึ่งจะเป็นการบันทึกเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเป็นคดีความ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทะเบียนคดีและวางแผนด้านกำลังตำรวจ เป็นต้น โดยฐานข้อมูลงานเฝ้าระวังและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทยในปัจจุบัน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-6

ตารางที่ 3.2-6 วัตถุประสงค์ของระบบฐานข้อมูลงานเฝ้าระวังและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย

ระบบข้อมูล	นิยามของระบบ	วัตถุประสงค์ของระบบ
ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ Injury surveillance System(IS)	ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ	เพื่อพัฒนานโยบายด้านการป้องกันการบาดเจ็บเพื่อพัฒนาการบริการด้านการรักษาพยาบาลผู้ป่วยบาดเจ็บ
ข้อมูลการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ	ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากสาเหตุภายนอก 19 สาเหตุหลัก	เพื่อติดตามและเฝ้าระวังจำนวนผู้บาดเจ็บ
ITEMS ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ)	ระบบข้อมูลสารสนเทศด้านการแพทย์ฉุกเฉิน	เพื่อพัฒนางานด้านการดูแลผู้ป่วยฉุกเฉิน
ทะเบียนมรณบัตร	ระบบจดทะเบียนการเสียชีวิตของประชากรไทย	เพื่อติดตามและวิเคราะห์การตายในประชากรไทย
ข้อมูลระบบคดี ของตำรวจPOLIS	ระบบบันทึกคดี	เพื่อเป็นทะเบียนคดีและวางแผนดำเนินกำลังตำรวจ
ข้อมูลของระบบ พรบ. ผู้ประสบภัยจากรถ E-claim	ระบบลงทะเบียนการเบิกจ่ายเงินชดเชยผู้ประสบภัยจากทางถนน	เพื่อเป็นทะเบียนการเบิกจ่ายค่าชดเชยและดำเนินการวางแผนงานของ บ. กลางประกันภัย จำกัด

เมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ตำรวจ(กรณีที่เป็นคดีความ) หน่วยบริการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) และโรงพยาบาล โดยการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานจะแตกต่างกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการตรวจสอบหาสาเหตุ ดำเนินการสอบสวนเพื่อให้ทราบถึงผู้กระทำผิด หน่วยบริการแพทย์ฉุกเฉินมีหน้าที่ดำเนินการให้ความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บรวมทั้งเสียชีวิต ในเบื้องต้นเพื่อไปรับการรักษาในสถานพยาบาลต่อไป เมื่อหน่วยงานต่าง ๆ ได้ดำเนินงานตามหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานแล้วเสร็จ จะทำการบันทึกข้อมูล โดยรูปแบบของการจัดการข้อมูลดังแสดงในรูปที่ 3.2-17



รูปที่ 3.2-17 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและรูปแบบการเดินทางของข้อมูล

เนื่องด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ที่ต่างกันในการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ทำให้ข้อมูลของแต่ละหน่วยงานมีความแตกต่างกัน เช่น ข้อมูลระบบคดี ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะเป็นข้อมูลผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เป็นกรณีเป็นคดีความ จะทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง แต่จะไม่ครอบคลุมการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่เป็นคดีความ หรือการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่คู่กรณี สำหรับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน ข้อมูลของระบบจะเป็นข้อมูลของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ได้รับการช่วยเหลือจากระบบการแพทย์ฉุกเฉิน แต่จะทราบผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ได้รับการช่วยเหลือจากระบบการแพทย์ฉุกเฉินในทุกกรณี โดยรูปแบบของข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 3.2-7

ตารางที่ 3.2-7 ฐานข้อมูลงานเฝ้าระวังและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

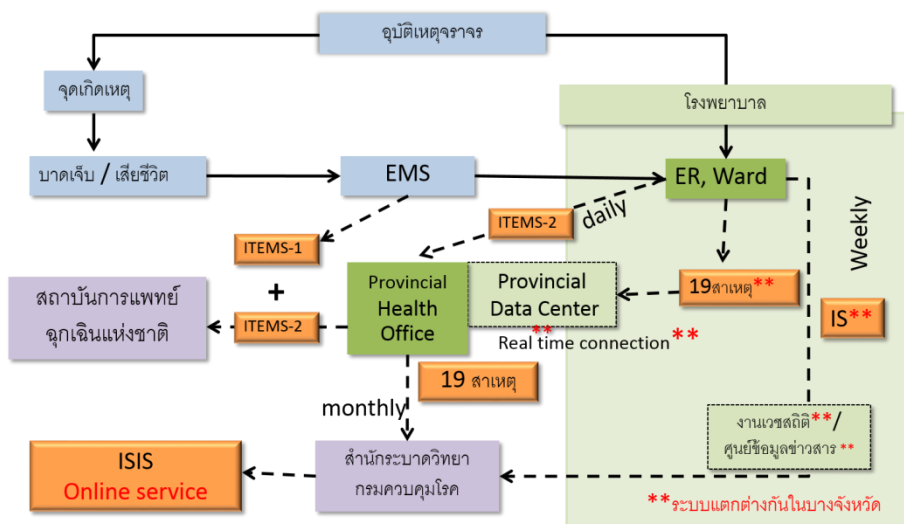
ระบบข้อมูล	กลุ่มประชาชนที่อยู่ในระบบข้อมูล
ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ Injury surveillance System(IS)	ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เข้ารับการรักษาใน รพ. ที่มีระบบบันทึกข้อมูล IS (ภายใน 7 วันหลังบาดเจ็บ)
ข้อมูลการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ	ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากสาเหตุ 19 ชนิด ที่เข้ารับการรักษาใน รพ. ของรัฐ
ITEMS ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ)	ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ได้รับการช่วยเหลือจากระบบการแพทย์ฉุกเฉิน
ทะเบียนมรณบัตร	ประชาชนที่เสียชีวิตและแจ้งตายต่อนายทะเบียน
ข้อมูลระบบคดี ของตำรวจPOLIS	ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เป็นกรณีเป็นคดีความ
ข้อมูลของระบบพรบ. ผู้ประสบภัยจากรถ E-claim	ผู้ประกันตนตาม พรบ. ผู้ประสบภัยจากรถ กับ บ.กลางประกันภัย จำกัด

ระบบรายงานข้อมูล ITEMS 19 สาเหตุ (IS)

ระบบรายงานข้อมูล ITEMS 19 สาเหตุ (IS) เป็นการบันทึกข้อมูลทางสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษา จากโรงพยาบาลต่างๆ โดยแบ่งสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวนทั้งสิ้น 19 รายการ เช่น พลัดตกหรือหกล้ม สัมผัสกับแรงเชิงกลวัตถุสิ่งของ การตกน้ำ จมน้ำ การสัมผัสความร้อนของร้อน เป็นต้น โดยที่ อุบัติเหตุการขนส่งทางบกเป็น 1 ใน 19 ของการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยรูปแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกของโรงพยาบาล ดังแสดงในรูปที่ 3.2-18

รูปที่ 3.2-18 ภาพแสดงรูปแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกของโรงพยาบาล

เมื่อได้ดำเนินบันทึกข้อมูลทางสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษา จากโรงพยาบาลต่างๆ ก็จะส่งต่อข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ดังแสดงในรูปที่ 3.2-19



รูปที่ 3.2-19 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลระบบรายงานข้อมูล ITEMS 19 สาเหตุ (IS)

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ.)

เป้าหมายของระบบสารสนเทศของระบบการแพทย์ฉุกเฉิน คือ การรองรับและสนับสนุนการทำงานของบุคลากรที่อยู่ในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน อย่างครบวงจรตั้งแต่การรับแจ้งการแพทย์ฉุกเฉิน การคัดแยกผู้ป่วย การเลือกชุดปฏิบัติการที่เหมาะสม การออกคำสั่งปฏิบัติการ การดูแลผู้ป่วย การนำผู้ป่วยไปยังสถานพยาบาล การติดตามผลการปฏิบัติการ การเบิกจ่ายค่าตอบแทน จนกระทั่งถึงการนำข้อมูลต่างๆ ที่ผ่านเข้ามาในระบบไปบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อให้เกิดการจัดการทรัพยากรได้อย่างเหมาะสมและคุ้มค่า โดยตัวอย่างการเก็บข้อมูลของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินดังแสดงในรูปที่ 3.2-20

สำนักงานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
แบบบันทึกการปฏิบัติงานหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น
เลขที่ผู้ป่วย: 0311121

1. หน่วยปฏิบัติการ
ชื่อหน่วยงานปฏิบัติการ: ...
ชื่อหน่วยงานผู้รับแจ้ง: ...
ชื่อผู้ปฏิบัติงาน: ...
ชื่อผู้ควบคุม: ...

2. ข้อมูลรวม

รวมจำนวน	รวมจำนวน	รวมจำนวน	รวมจำนวน	รวมจำนวน	รวมจำนวน	รวมจำนวน
รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)
รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)	รวมจำนวน (ราย)

3. ผู้ปฏิบัติงาน
จำนวนผู้ปฏิบัติงาน: 30
ชื่อผู้ปฏิบัติงาน: ...
ตำแหน่ง: ...
ประสบการณ์: ...

4. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในโรงพยาบาล
สถานที่เกิดเหตุ: ...
เวลาเกิดเหตุ: ...
สาเหตุ: ...

5. การประเมินการนำส่ง
HS: ...
การประเมิน: ...

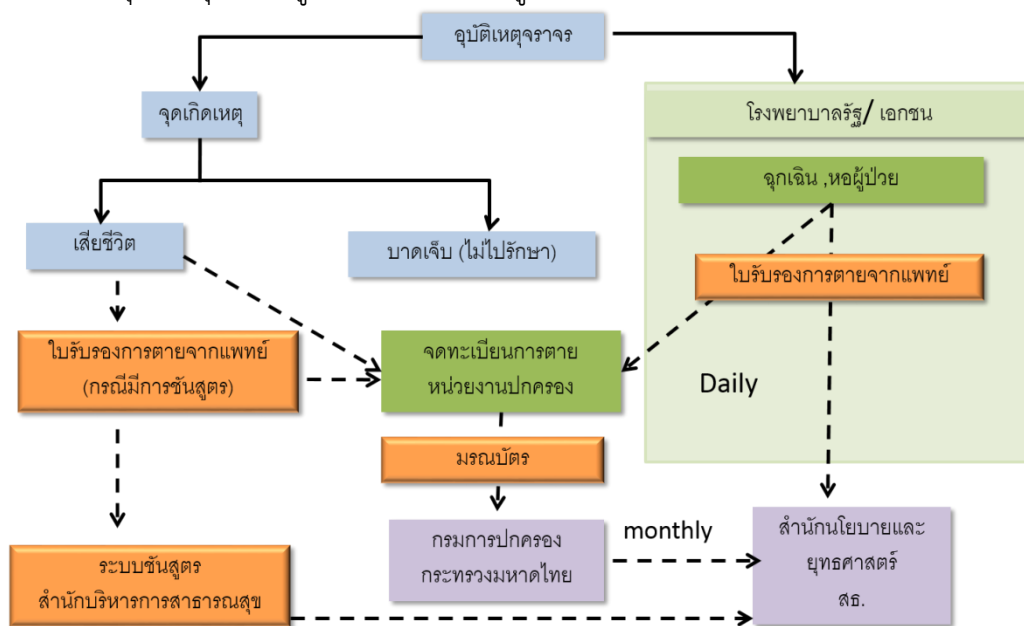
6. ผลการรักษาที่โรงพยาบาล
ผลการรักษา: ...

รูปที่ 3.2-20 ภาพแสดงรูปแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุนจากรทางบกจากสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน

ระบบข้อมูลการจดทะเบียนการตาย (มรณบัตร)

การจดทะเบียนและรายงานการตาย กระทรวงมหาดไทยกำหนดไว้ว่า เจ้าบ้านหรือผู้พบคนตายต้องแจ้งการตายต่อนายทะเบียนท้องถิ่นภายใน 24 ชั่วโมงนับตั้งแต่เวลาตายหรือเวลาที่พบศพ หากเป็นการตายในสถานพยาบาล แพทย์ประจำโรงพยาบาลผู้ดูแลก่อนตายจะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองการตาย (ทร.4/1) เพื่อให้ญาตินำไปแจ้งการตายที่สำนักทะเบียนท้องถิ่น/อำเภอ และเชื่อมโยงระบบเข้าฐานข้อมูลทะเบียนกลาง กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

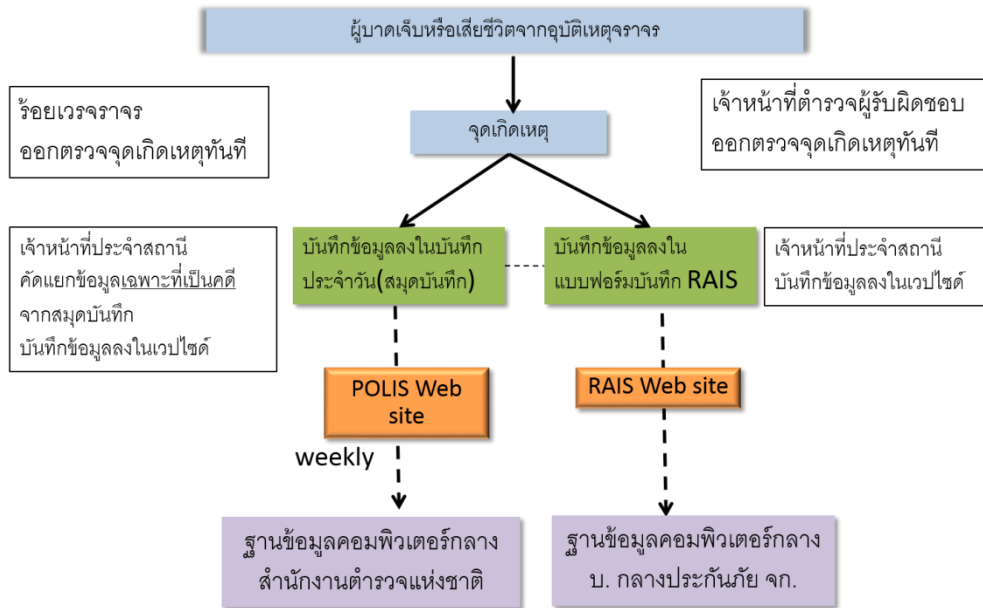
สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข ได้รับข้อมูลการตาย และสาเหตุการตาย จากฐานข้อมูลทะเบียนกลาง กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นข้อมูลที่มาจากระบบการจดทะเบียนการตาย ของคนตายทุกคนที่ญาติแจ้งการตาย จะมีความครอบคลุมการตายทั้งในสถานพยาบาลและนอกสถานพยาบาล นำมาวิเคราะห์และจัดทำรายงานสถิติการตายของประเทศไทยเป็นประจำทุกปี ลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลระบบรายงานข้อมูล ดังแสดงในตารางที่ 3.2-21



รูปที่ 3.2-21 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลระบบรายงานข้อมูลจดทะเบียนการตาย

ระบบข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ระบบฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รับผิดชอบจะออกตรวจจุดเกิดเหตุและดำเนินการตามกฎหมาย จากนั้นจะบันทึกข้อมูลลงในบันทึกประจำวัน และนำเข้าสู่ข้อมูลสู่ฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์กลางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังแสดงในรูปที่ 3.2-22



รูปที่ 3.2-22 ภาพแสดงระบบฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หน่วยงาน	สภ.พระนครศรีอยุธยา จว.พระนครศรีอยุธยา ก.1	เลขคดี ที่ จร	18	0 2556
พนักงานสอบสวน	3140101141328 น.ต.ต. จักรพันธ์ สุประทีป	วันที่ รับตำรวจทพ	04/04/2556 31	เวลา 23:30 ป.จ.ว. ข้อ 29
		วันที่เกิดเหตุ	04/04/2556 31	เวลา 22:00

ลักษณะที่เกิดเหตุ	ชกชน
ข้อหา	ข้อหาขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ ทรัพย์สินเสียหาย
สถานที่เกิดเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ ถนนเลี่ยงเมืองหน้าวงเวียนสี่แยก อ.ก.น่ายอง ตำบลประจักษ์ อำเภพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ผู้ต้องหา	เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ น.ต.ต. จักรพันธ์ สุประทีป
บริเวณที่เกิดเหตุ	เขตเทศบาล
จุดเกิดเหตุ	ทางโค้ง
สาเหตุจากบุคคล	ประมาท
สาเหตุจากอุปกรณ์	ไม่มี
สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม	ไม่มี
พฤติการณ์แห่งคดี	ทำมาวันเวลาเกิดเหตุพนักงานสอบสวนแจ้งแจ้งเหตุขอแก้ไขได้เดินทางไปตรวจสถานที่เกิดเหตุ พบรถคันนี้ จึงได้จัดทำบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ นำชุดการณีสืบ สภ. และสำเนาบันทึกการณีสืบ

ข้อมูลรายละเอียดผู้ขับขี่/รถ			
<input type="checkbox"/>	ชื่อ-สกุล	ทางคดีเป็น	ชนิดรถ
<input type="checkbox"/>	นาย จตุพร สมเมือง	ผู้ต้องหา	สามล้อ
ทะเบียนรถ			
สง-ง-206 กรุงเทพมหานคร			

ข้อมูลรายละเอียดผู้เสียหาย (ที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่)			
<input type="checkbox"/>	ชื่อ-สกุล	ทางคดีเป็น	ความเสียหายกับบุคคล
<input type="checkbox"/>	นาย สิบดิษฐ์ งามประทีป	ผู้โดยสาร	เสียชีวิตที่โรงพยาบาล

รูปที่ 3.2-23 ภาพแสดงสถิติอุบัติเหตุจราจร ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากการรวบรวมข้อมูลของแต่ละหน่วยงานพบว่า ข้อมูลจากสถาบันตำรวจแห่งชาติมีความครบถ้วนของข้อมูลในทุกด้าน ทั้งข้อมูลบุคคล จุดเกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต แต่สถิติของสถาบันตำรวจแห่งชาติเป็นข้อมูลที่เป็นอุบัติเหตุจราจรเท่านั้น ส่วนข้อมูลของระบบ E-claim มีความครบถ้วนของข้อมูลใกล้เคียงกับสถาบันตำรวจแห่งชาติ ขาดเพียงข้อมูล แอลกอฮอล์ เข็มขัดนิรภัย ความเร็ว โดยการเปรียบเทียบข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน แสดงในตารางที่ 3.2-8

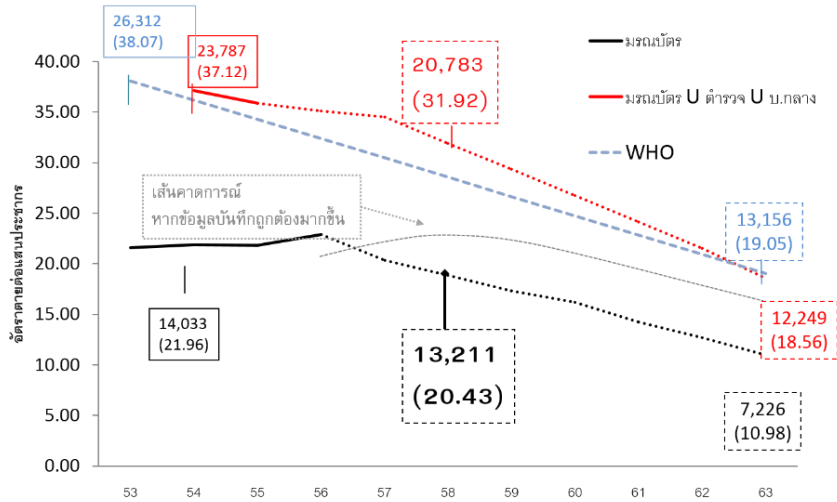
ตารางที่ 3.2-8 การเปรียบเทียบข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน

กลุ่มตัวแปร	Injury Surveillance	19 สาเหตุ	ITEMS	มรณบัตร	E-claim	POLIS
ข้อมูลบุคคล	✓	-	✓	✓	✓	✓
จุดเกิดเหตุ	✓	-	✓	-	✓	✓
ลักษณะการเกิดเหตุ	✓	-	✓	-	✓	✓
เวลาเกิดเหตุ	✓	-	✓	-	✓	✓
พาหนะ	✓	-	✓	-	✓	✓
ประเภทผู้ใช้งาน	✓	-	✓	-	✓	✓
คู่อริ	-	-	✓	-	✓	✓
การบาดเจ็บ/ตาย	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ความรุนแรงการบาดเจ็บ	✓	✓	✓	-	✓	✓
แอลกอฮอล์	✓	-	-	-	-	✓
หมวกนิรภัย	✓	-	-	-	✓	✓
เข็มขัดนิรภัย	✓	-	-	-	-	✓
ความเร็ว	-	-	-	-	-	✓

ระบบข้อมูลอุบัติเหตุ 3 ฐาน

ประเทศไทยประสบปัญหาเรื่องระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ ในปัจจุบันใช้ข้อมูลจากระบบการรายงานคดีของอุบัติเหตุ ซึ่งประเทศอื่นๆ ก็มีปัญหานี้เช่นเดียวกัน กรมควบคุมโรคที่มีบทบาทหน้าที่ตามมติคณะรัฐมนตรี ให้มีบทบาทหน้าที่ในการจัดการข้อมูลเพื่อติดตามประเมินผล จึงได้ดำเนินการศึกษาระบบข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทุกระบบที่มีความครอบคลุมในการรายงานมากที่สุด

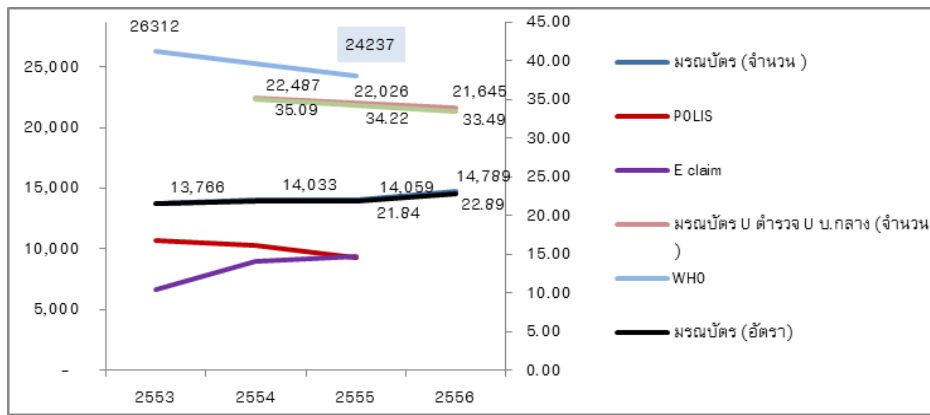
โดยปี พ.ศ. 2553 ประเทศไทยได้รายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในถนนในประเทศจากข้อมูลผู้เสียชีวิตในคดีอุบัติเหตุ เท่ากับ 10,742 คน มีอัตราเสียชีวิตที่ร้อยละ 21.96 ในขณะที่การรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุโดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าประเทศไทยมีการเสียชีวิต อยู่ในลำดับต้นๆ คือ 26,312 คน ร้อยละ 37.12 ซึ่งต่างกัน เกือบเท่าตัว เมื่อนำมาทำนายแนวโน้มการลดลงของการทำตาม ปฎิญาสาทลของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ที่จะต้องลดการเสียชีวิตลงร้อยละ 50 จึงเกิดคำถามว่าแล้วจะใช้ข้อมูลใดเพื่อการติดตามประเมินผลในประเทศ คณะทำงานจึงได้ทดลองนำข้อมูลต่างๆ ที่มีอยู่มาทำการศึกษาดังแสดงในรูปที่ 3.2-24



ที่มา: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-24 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อการควบคุมป้องกัน

คณะทำงานได้ศึกษาข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่มีในประเทศไทยและตรวจสอบความครอบคลุมการรายงานพบว่าระบบการรายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทย นั้นอยู่ใน 5 ระบบ คือ 1. ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ระบบนี้เป็นระบบการเก็บรวบรวมผู้บาดเจ็บรุนแรงเสียชีวิต โดยการรวบรวมเฉพาะผู้บาดเจ็บรุนแรงที่เข้ามาใช้บริการที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินของ 33 โรงพยาบาลใหญ่ ที่กระจายทุกภาค แต่ ไม่ครอบคลุมและมีข้อจำกัดหลายประการ มีการบันทึกผู้เสียชีวิต ที่สามารถระบุหมายเลขประจำตัวประชาชนได้ในระดับหนึ่ง และพบว่าเกือบทุกรายทุกบันทึกไว้ในรายงานอื่นๆ ด้วย พบว่าในผู้เสียชีวิต จำนวนไม่มากนักที่ถูกบันทึกในรายงานนี้แต่ไม่พบในรายงานอื่น 2. ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (Information Technology for Emergency Medical System (ITEMS)) เป็นข้อมูลระบบบริการของศูนย์สั่งการ 1669 ที่รับแจ้งและออกปฏิบัติการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ รายงานนี้มีความครอบคลุมการรายงานผู้เสียชีวิตน้อยที่สุดกว่าทุกระบบ 3. ระบบแจ้งอุบัติเหตุผู้ประสบภัยจากรถ (E-Claim) ระบบรายงานนี้มีข้อมูล ในช่วงปี แรกๆยังต่ำกว่าทุกระบบที่มีความครอบคลุมแต่ในระยะหลังการรายงานครอบคลุมเทียบได้ใกล้เคียงกับระบบการรายงานในคดีอุบัติเหตุ 4. ข้อมูลระบบสารสนเทศตำรวจ (POLIS) จากระบบการรายงานคดีจราจรของตำรวจ ที่ใช้เป็นข้อมูลรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศ 5. ระบบการรายงานการเสียชีวิต (มรณบัตร) ซึ่งพบว่าข้อมูลมรณบัตร มีมากกว่าข้อมูลอื่นๆ โดยการเปรียบเทียบข้อมูลระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรดังแสดงในรูปที่ 3.2-25



รูปที่ 3.2-25 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

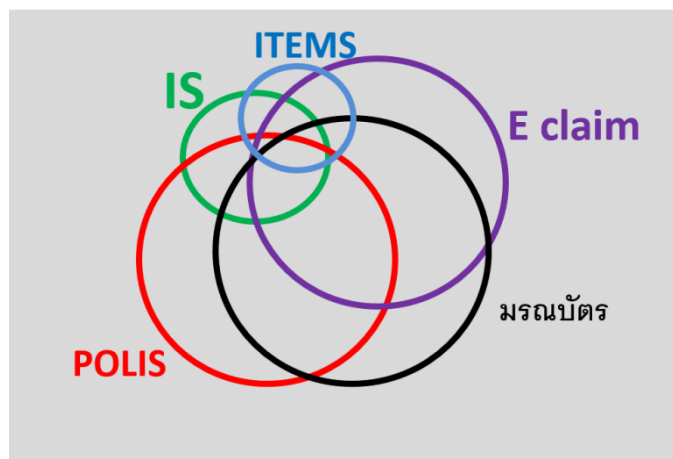
เนื่องจากการตรวจสอบข้อมูลโดยใช้ ตัวแปรที่ใช้อ้างอิงตัวบุคคลจากฐานข้อมูลต่างๆ ของหมายเลขประจำตัวประชาชน ชื่อและสกุลของผู้เสียชีวิต วันเดือนปีที่เกิดเหตุและเสียชีวิต จังหวัดที่เกิดเหตุ เพื่อเป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างรายงานทั้ง 4 ระบบก่อน คือ มรณบัตร E-Claim Polis และ ITEMS พบว่า ในฐานข้อมูล ITEM มีความครอบคลุม ต่ำที่สุด และมีความทับซ้อนในระบบอื่นๆ อยู่แล้วจึงตัดทิ้งไป คงเหลือไว้ 3 ระบบ คือ มรณบัตร E-claim, POLIS พบว่า ข้อมูลมรณบัตร มีความถูกต้องของตัวแปรทั้งชุด ร้อยละ 100 รองลงมา ได้แก่ E-claim, POLIS มีความถูกต้องของข้อมูลน้อยกว่าดังแสดงในตารางที่ 3.2-9

การวิเคราะห์หาจำนวนผู้เสียชีวิต ใช้ทั้ง วิธีการตรวจสอบความทับซ้อน (intersection) และ ตรวจสอบว่ามีอยู่ในรายงานของระบบใดระบบหนึ่ง (Union)

ตารางที่ 3.2-9 ร้อยละความครบถ้วนของตัวแปรที่จำเป็นในการเชื่อมต่อข้อมูล กลุ่มผู้เสียชีวิต

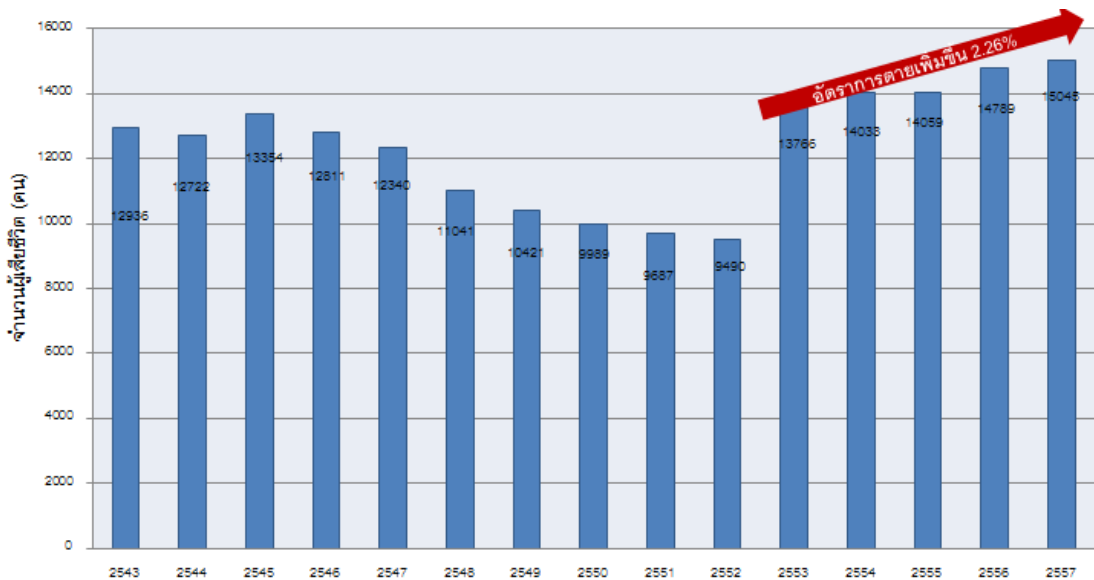
ฐานข้อมูล	DEAD	E-claim	POLIS	ITEMS
ID เลขบัตร ปชช/ passport	100 %	84 %	41%	26 %
ชื่อ สกุล	100 %	99 %	98%	65 %
วัน เดือน ปี เกิดเหตุ/เสียชีวิต	100 %	100 %	100 %	100 %
จังหวัด	100 %	100 %	96 %	100 %

ช่วงข้อมูลระหว่าง 1 ม.ค. 2554 – 31 ธ.ค. 2555



รูปที่ 3.2-26 แสดงแบบจำลองความครอบคลุมของข้อมูลผู้เสียชีวิตจากระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

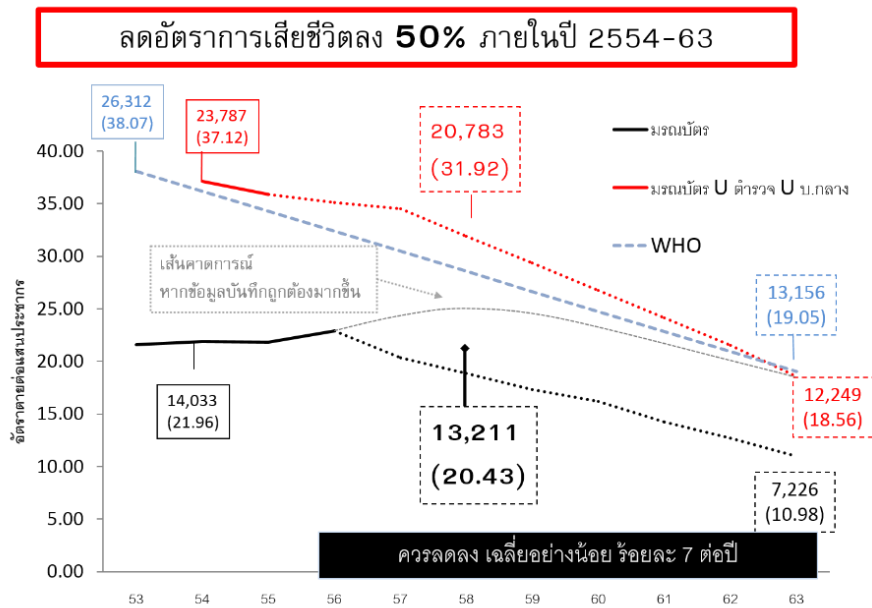
จากข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายของสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พบว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2552 มีแนวโน้มของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ได้นำข้อมูลมรณบัตรมาสอบทานกับหนังสือรับรองการตายเพื่อปรับสาเหตุการตายให้ถูกต้องมากขึ้น ทำให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ. 2553-2557 มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยมีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 2.26 ต่อปี จากข้อมูลเหล่านี้ แสดงว่า อัตราการเสียชีวิตในประเทศไทยที่ใช้อยู่และถูกบันทึกในรายงานต่างระบบแตกต่างกัน และมีโอกาสมากที่จะพบว่า ในแต่ละระบบยังมีรายงานที่ต่ำกว่าความเป็นจริง สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากกระทรวงสาธารณสุขดังแสดงในรูปที่ 3.2-27



ที่มา: ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.2-27 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากกระทรวงสาธารณสุข

ปัญหาจากระบบข้อมูลการรายงานการบาดเจ็บพบว่า ที่ผ่านมามีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านอุบัติเหตุของประเทศไทยหลายระบบและไม่มีเอกภาพ ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมและการใช้ประโยชน์ของแต่ละหน่วยงาน จึงเกิดแนวคิดในการทดลองนำข้อมูลแต่ละระบบมาเชื่อมต่อเพื่อหาจำนวนเสียชีวิตที่ใกล้เคียงความจริง พบว่า มีความเป็นไปได้สูงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป จำนวนการเสียชีวิตในประเทศไทยจะเพิ่มมากขึ้นจากในระดับจังหวัดที่มีการยืนยันการเสียชีวิตของข้อมูลในแต่ละระบบ เช่น การรายงานจากทะเบียนมรณบัตร ข้อมูลตำรวจ และข้อมูลจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด



รูปที่ 3.2-28 เปรียบเทียบจำนวน และอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร เปรียบเทียบระหว่างมรณบัตร ข้อมูล 3 ฐาน และการประมาณการขององค์การอนามัยโลก

จากข้อมูลหลายระบบในประเทศไทยข้างต้น ทำให้ทราบถึงจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง ผลของการบาดเจ็บและเสียชีวิต แสดงถึงความสูญเสียอย่างประเมินค่าไม่ได้ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบทางด้าน 1) อายุของผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตก่อนวัยอันควร 2) ผู้ที่มีฐานะต่ำเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งมีการเสียชีวิตมากที่สุด 3) เมื่อต้องการความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน กรณีเกิดอุบัติเหตุหมู่จากระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ดังนั้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ควรเร่งให้ผู้ขับขี่ต้องมีความพร้อมด้านร่างกาย จิตใจ และทักษะในการขับขี่ทุกด้าน เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะที่เหมาะสม สร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับเยาวชนและประชาชนทั่วไป รวมทั้งเร่งพัฒนาการช่วยเหลือในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งอาจช่วยทำให้การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยลงได้

อย่างไรก็ตามจากระบบข้อมูลที่แตกต่างในวัตถุประสงค์ทำให้เกิดความจำเป็นในการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงและการส่งต่อข้อมูลเพื่อเป็นข้อมูลรายงานกลางของประเทศไทยเพื่อให้สะท้อนปัญหาและความรุนแรงจริง อนึ่งข้อมูลที่ขาดหายไปและน่าจะเกิดประโยชน์กับกรมการขนส่งทางบก คือ ข้อมูลระบบการติดตามการควบคุมพฤติกรรมขับขี่ภายหลังการได้รับใบอนุญาตขับรถ การติดตามพฤติกรรมขับขี่ของผู้ขับขี่ใหม่ การควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่เสี่ยง และผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น และในอนาคตยังสามารถติดตามคุณภาพการอบรม การผ่านการอบรมจากสถาบันต่าง ๆ และระบบประเมินผลความร่วมมือ เช่น คุณภาพผู้ฝึกสอน คุณภาพโรงเรียน และคุณภาพผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ เป็นต้น

3.3 การทบทวนปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.3.1 การทบทวนงานสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรของ สนข.

การดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรทางถนนในเชิงลึก ของต่างประเทศ เช่น ออสเตรเลีย อังกฤษ สหรัฐอเมริกา มีการดำเนินการต่อเนื่องมาหลายปี เป็นการสะสมองค์ความรู้ จนสามารถนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนของ นโยบาย วิธีปฏิบัติ และกฎหมาย เพื่อให้การจราจรทางถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น สำหรับประเทศไทยนั้น การสืบสวนอุบัติเหตุจราจรที่รุนแรง มีการดำเนินการโดย สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และ กองวิทยาการ สำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งต่อมา ในปี พ.ศ. 2546 ได้มีการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรทางถนนเชิงลึก ขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย จากความร่วมมือระหว่าง กรมทางหลวง ธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย Global Road Safety Partnership และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ได้ร่วมกันจัดตั้ง (Thailand Accident Research Center: TARC) และสนับสนุนให้มีทีมสืบสวนอุบัติเหตุขึ้นที่หน่วยงานดังกล่าว

ในปี พ.ศ. 2549 จนถึง พ.ศ. 2552 งานสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรได้ขยายครอบคลุมทั่วประเทศไทย โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ร่วมกับ 5 มหาวิทยาลัย ใน 5 ภูมิภาคของไทย อันได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (ภาคเหนือ) มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (ภาคกลาง) และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (ภาคใต้) ดำเนินการศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจร (Accident Investigation Unit: AIU) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการสืบสวนเชิงลึก (In-Depth Investigation) หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรทางบกในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ

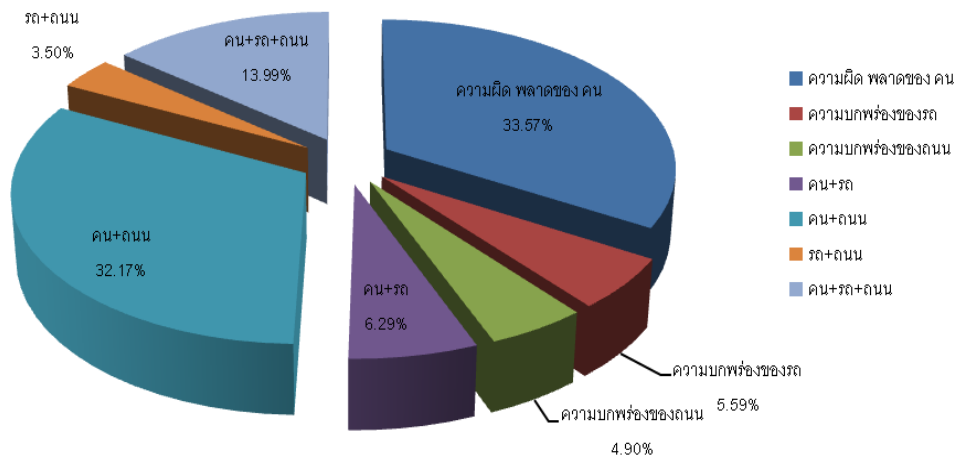
- ผลการดำเนินการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุของโครงการ (ระยะที่ 1 และระยะที่ 2)

1. ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ

จากการดำเนินการศึกษา และการดำเนินการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุของโครงการ (รวม 5 ภูมิภาค) ในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 จำนวน 143 กรณี พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดมาจากความผิดพลาดของคน จำนวน 48 กรณี คิดเป็นร้อยละ 33.57 รองลงมา มาจากคนและสิ่งแวดล้อม จำนวน 46 กรณี คิดเป็นร้อยละ 32 ลำดับที่ 3 มาจากทั้งคน รถ และถนน ตามลำดับ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่ากรณีที่มีความผิดพลาดของคนเข้าไปเกี่ยวข้องมีมากถึง 123 กรณี คิดเป็นร้อยละ 86.01 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ

มหาวิทยาลัย	สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ							รวม
	ความผิด พลาดของคน	ความ บกพร่อง ของรถ	ความ บกพร่อง ของถนน	คน+รถ	คน+ถนน	รถ+ถนน	คน+รถ+ ถนน	
มจร.	11 (45.83%)	1 (4.17%)	-	2 (8.33%)	3 (12.5%)	-	7 (29.17%)	24 (100%)
มช.	16 (36.36%)	6 (13.63%)	5 (11.36%)	2 (4.54%)	8 (18.18%)	4 (9.09%)	3 (6.81%)	44 (100%)
มทส.	8 (30.77%)	-	1 (3.85%)	3 (11.54%)	9 (34.61%)	1 (3.85%)	4 (15.38%)	26 (100%)
ม.	5 (20.84%)	-	-	2 (8.33%)	14 (58.33%)	-	3 (12.50%)	24 (100%)
มอ.	8 (32%)	1 (4.0%)	1 (4.0%)	-	12 (48.0%)	-	3 (12.0%)	25 (100%)
รวม	48 (33.57%)	8 (5.60%)	7 (4.90%)	9 (6.29%)	46 (32.16%)	5 (3.50%)	20 (13.98%)	143 (100%)



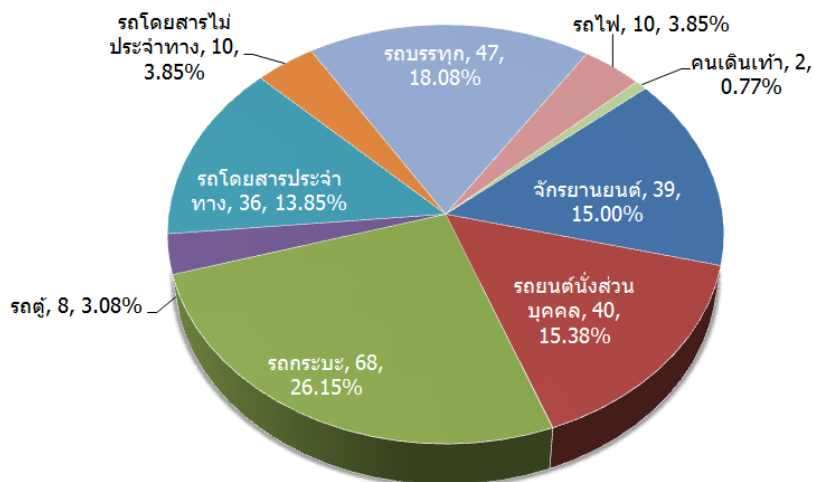
รูปที่ 3.3-1 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุพื้นที่ทั่วประเทศ

2. จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุกรณีศึกษา

จากการสรุปจำนวนกรณีศึกษาที่ได้ทำการสืบค้นฯ โดย 5 ศูนย์ฯ จำนวน 143 กรณี พบว่า มีจำนวนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 260 คัน จำแนกเป็น รถกระบะจำนวน 68 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.2 รถบรรทุก จำนวน 47 คัน คิดเป็นร้อยละ 18.1 รถโดยสารประจำทาง จำนวน 36 คัน คิดเป็นร้อยละ 13.8 และไม่ประจำทาง จำนวน 10 คัน คิดเป็นร้อยละ 3.8 และรถไฟ จำนวน 10 กรณี คิดเป็นร้อยละ 3.8 รายละเอียดประเภทรถอื่นดูได้จากตารางที่ 3.3-2

ตารางที่ 3.3-2 จำนวนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุของกรณีศึกษา

	มหาวิทยาลัย										รวม	
	มจร.		มช.		มข.		มทส.		มอ.			
	คัน/ คน	%	คัน/ คน	%	คัน/ คน	%	คัน/ คน	%	คัน/ คน	%	คัน/ คน	%
จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องทั้งหมด	44	100	73	100.0	40	100	42	100	61	100	260	100
จักรยานยนต์	4	9.1	13	17.8	5	12.5	0	0.0	17	27.9	39	15.0
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	5	11.4	15	20.5	8	20.0	3	7.1	9	14.8	40	15.4
รถกระบะ	11	25.0	21	28.8	10	25.0	10	23.8	16	26.2	68	26.2
รถตู้	2	4.5	0	0.0	0	0.0	3	7.1	3	4.9	8	3.1
รถโดยสารประจำทาง	7	15.9	9	12.3	6	15.0	10	23.8	4	6.6	36	13.8
รถโดยสารไม่ประจำทาง	1	2.3	6	8.2	1	2.5	2	4.8	0	0.0	10	3.8
รถบรรทุก	11	25.0	5	6.8	10	25.0	11	26.2	10	16.4	47	18.1
รถไฟ	3	6.8	3	4.1	0	0.0	3	7.1	1	1.6	10	3.8
คนเดินเท้า	0	0.0	1	1.4	0	0.0	0	0.0	1	1.6	2	0.8



รูปที่ 3.3-2 จำนวนผู้ใช้งานที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ

3. บทเรียนที่ได้จากกรณีศึกษาของโครงการ

จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยของการอุบัติเหตุในกรณีศึกษาต่างๆ ของโครงการ ทั้งหมด 143 กรณี พบว่า อุบัติเหตุที่มีทั้งหมดที่เกิดขึ้นมีสาเหตุอย่างน้อยหนึ่งใน 3 องค์ประกอบ คือ ความผิดพลาดของคน ความบกพร่องของรถ หรือ ถนนและสิ่งแวดล้อม รายละเอียดของแต่ละองค์ประกอบมีดังนี้

3.1 องค์ประกอบด้านคน

จากข้อมูลการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถสรุปผลของการเกิดอุบัติเหตุที่มีปัจจัยจากคนเข้ามาเกี่ยวข้องได้ดังนี้

- ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เกิดเหตุ มักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนและขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ตลอดจนขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ เช่น ไม่ตระหนัก/ไม่เห็น/ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคนขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนดังแสดงในรูปที่ 3.3-3

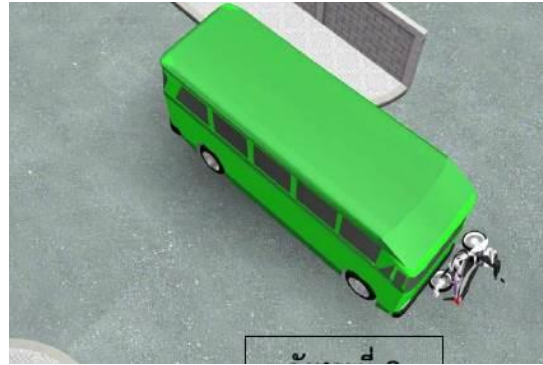


กรณีศึกษา รถไฟชนรถบรรทุก จุดตัดทางรถไฟสถานีรถไฟบ้านคูบัว ทล.3338 กม. 5+600 จ.ราชบุรี
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถบรรทุกมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ประมาท เนื่องจากผู้ขับขี่รถบรรทุกได้ขับขี่ข้ามจุดตัดทางรถไฟ ขณะที่เครื่องกั้นอัตโนมัติได้ปิดลงแล้ว

รูปที่ 3.3-3 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคนขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนน

- ทำผิด พรบ. จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจรประกอบด้วย
 - ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด/ความเร่งรีบ
 - ผ่าฝืนป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร ไม่สนใจต่อการบังคับใช้กฎหมาย
 - ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย
 - เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ ใช้สารกระตุ้นร่างกาย
 - ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
 - ขับรถตามรถคันหน้ากระชั้นชิด ไม่มีระยะหยุดปลอดภัยที่เพียงพอ เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน
 - การเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน เพื่อแซงหรือกลับรถ

โดยตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคนทำผิด พรบ. จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจรดังแสดงในรูปที่ 3.3-4



กรณีศึกษา รถโดยสารประจำทางชนรถจักรยานยนต์ ถนนประชาสงเคราะห์กรุงเทพมหานคร
 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ การที่ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเนื่องจากตลอดระยะทางจากวินของผู้ขับขี่จักรยานยนต์มาถึงจุดเกิดเหตุได้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจพยายามสกัดจับ และเป็นช่วงเวลาที่เปิดการจราจรเดินทางเดียว (One Way) ที่ ถ.ประชาสงเคราะห์ ในทิศทางมุ่งดินแดง แต่ด้วยความไม่ใส่ใจของผู้ขับขี่ และการกักรถโดยจับ เพราะตนเองและผู้ซ้อนท้ายไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จึงทำให้ผู้ขับขี่พยายามฝ่าฝืนขับเข้าซอยไป

รูปที่ 3.3-4 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคนทำผิด พรบ. จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎจราจร

- สภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับขี่ (เช่น ความล้า ความอ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพอ อารมณ์เสีย)



กรณีศึกษา กรณีรถโดยสารพลิกคว่ำตถนน ทล.35 กม.46+200 จ.สมุทรสาคร
 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่เกิดอาการหลับใน เนื่องจากเป็นถนนทางตรงระยะทางหลายกิโลเมตรประกอบกับสภาพอากาศช่วงที่เกิดอุบัติเหตุ

รูปที่ 3.3-5 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคน ที่สภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับขี่

- การที่ผู้ขับขี่ไม่คุ้นเคยกับถนนหรือรถที่ขับ



กรณีศึกษา รถบรรทุกพ่วงเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ ถนนแจ้งวัฒนะ กรุงเทพมหานคร
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกพ่วงขาดประสบการณ์และความชำนาญในการขับรถขนาดใหญ่

รูปที่ 3.3-6 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากคน ที่ไม่คุ้นเคยกับถนนหรือรถที่ขับ

3.2 องค์ประกอบด้านรถ

ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณีพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยานยนต์ โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะ ที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรงดังแสดงในรูปที่ 3.3-7



กรณีศึกษา อุบัติเหตุรถโดยสารชนราวสะพาน

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ รถโดยสารประจำทางบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กำหนดทำให้รถเกิดเสียสมดุล และผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถได้

รูปที่ 3.3-7 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถ จากความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะ

- อุปกรณ์ส่วนควบคุมต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยางและเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางล้อดอก สลักยึดลูกพวงช้ารูด ประตุช้ารูด ดังแสดงในรูปที่ 3.3-8



กรณีศึกษา รถรับส่งนักเรียนตกคลองส่งน้ำชลประทาน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยหลักซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่การช้ารูดของลูกหมากคันส่ง ซึ่งทำให้การควบคุมทิศทางของรถจากพวงมาลัยไม่สามารถทำได้ จึงเป็นเหตุให้รถบัสพุ่งตรงลงสู่ขอบคันทางและเสียหลักพลิกคว่ำ

รูปที่ 3.3-8 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถที่อุปกรณ์ส่วนควบคุมต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ช้ารูด

- การตัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด



กรณีศึกษา รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ บรรทุกน้ำตาลทราย พ่วงท้ายหลุด แล้วพลิกคว่ำ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้มาจากอุปกรณ์ชุดข้อต่อพ่วง (รีอคคิงเกอร์) ที่ไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และน้ำหนักของตัวพ่วงที่บรรทุกน้ำตาลทรายมาเต็มล้น

รูปที่ 3.3-9 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถที่บรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด

- เกิดเงื่อนไชของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่



กรณีศึกษา อุบัติเหตุรถชนกัน 3 คัน บริเวณหน้า อบต.คานหาม

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จุดบอดของกระจกมองข้างนั้นพบเห็นได้ก็บ่อยครั้งทุกคัน เนื่องจากมุมมองของผู้ขับขี่ที่ไม่สามารถเหลียวมองข้ามไหล่ของตนได้ ประกอบกับมุมมองที่กระจกข้าง และกระจกมองหลังจำกัดทำให้เกิดจุดบอด

รูปที่ 3.3-10 ตัวอย่างกรณีศึกษาที่มีปัจจัยจากรถซึ่งเกิดเงื่อนไชของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot)

3.3 องค์ประกอบด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุในกรณีศึกษาพบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขี่แบบปกติ
- ทางฉุกเฉินสำหรับจอดรถ ของถนนที่ลาดชันหรือทางที่ตัดผ่านหุบเขา ไม่ได้มาตรฐาน
- ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง
- การเปิดกลับรถบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งหรือตรงกับทางเข้าออกหมู่บ้าน
- ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง
- การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กลับรถ
- ถนนลื่น เนื่องจาก Skid Resistance ต่ำ และถนนที่เป็นหลุมบ่อ เมื่อฝนตกเป็น

อันตราย

- ถนน 2 ช่องจราจรที่มีไหล่ทางแคบ และลาดชัน ไม่มีการปรับกายภาพของถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นแบบให้อภัย (Forgiving Highway) แก่ผู้ใช้ถนนที่ผิดพลาด
- การออกแบบและการก่อสร้างไม่เหมาะสม เช่น การยกโค้งบริเวณทางโค้งไม่เหมาะสม ทั้งขนาดการยกและอุปกรณ์ประกอบทางโค้งไม่เพียงพอ
- สภาพข้างทางที่อันตราย เนื่องจากสภาพในเขตปลอดภัย (Clear Zone) มีสิ่งกีดขวางซึ่งเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัสดุที่ใช้เป็นวัตถุแข็ง เช่น หลักนำทางคอนกรีต (Guide Post) ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลางเกินกว่า 10 ซม. และเสาสาธารณูปโภคต่างๆ
- ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟจะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างทางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

4. ตัวอย่างการสืบสวนอุบัติเหตุ

- กรณี R041 25520812 - รถปิกอัพชนประสาธน์รถโดยสารประจำทางในทางโค้งที่ อ.เวียงสา จ.น่าน ระหว่าง กม.ที่ 197-198 เสียชีวิต 2 คน บาดเจ็บ 13 คน

1. การรับแจ้งเหตุ

เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2551 ทีมหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์ไทยนิวส์ ฉบับลงวันที่ 14 สิงหาคม 2551 และหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 14 สิงหาคม 2551 ว่าเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2551 เวลา 12.30 น. มีอุบัติเหตุรถปิกอัพชนรถโดยสารประจำทางท่ามกลางสายฝน มีผู้เสียชีวิต 2 ราย ส่วนผู้โดยสารบาดเจ็บต้องส่งโรงพยาบาลไกลาหล เหตุเกิดที่ อ.เวียงสา จ.น่าน ระหว่าง กม.ที่ 197-198

ในเบื้องต้น ทางหน่วยฯ ได้ทราบประเภทรถและคนที่เกิดอุบัติเหตุ สถานที่เกิดเหตุ ชื่อถนน หลัก กม. อำเภอที่เกิดเหตุ และความรุนแรงของอุบัติเหตุว่าเป็นอุบัติเหตุที่มีการเสียชีวิต 2 ราย



2. การเตรียมการหลังทราบอุบัติเหตุ

หลังทราบการเกิดของอุบัติเหตุ หัวหน้าหน่วยฯ ได้พิจารณาเห็นว่าอุบัติเหตุรายนี้ สอดคล้องตามเกณฑ์ที่หน่วยฯ ตั้งไว้ คือ มีความรุนแรง เป็นที่สนใจของสาธารณะ และเป็นอุบัติเหตุที่หน่วยฯ มีความสนใจเป็นพิเศษ นั่นคือ เป็นอุบัติเหตุรถโดยสาร รถบรรทุกขนาดใหญ่หรือรถพ่วงหรือรถนักเรียน เป็นต้น จึงตัดสินใจทำการสืบสวนอุบัติเหตุรายนี้

ทางหน่วยฯ ได้ประสานไปยังสถานีตำรวจภูธร (สภ.) เวียงสา และโรงพยาบาลเวียงสา จังหวัดน่าน เป็นการล่วงหน้า และได้ส่งแฟกซ์หนังสือจากหัวหน้าหน่วยฯ ไปยัง สภ. เวียงสาเพื่อขอเข้าไปสืบสวนอุบัติเหตุ ขอความอนุเคราะห์ภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ สำเนาบันทึกแจ้งความ และสำเนาทะเบียนรถที่เกี่ยวข้อง

ในวันเสาร์ที่ 16 สิงหาคม 2551 เวลา 6.30 น. ทีมสืบสวนอุบัติเหตุออกเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปจังหวัดน่าน ทีมสืบสวนฯ ประกอบด้วย

- หัวหน้าหน่วยฯ ผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุจราจร
- วิศวกรเครื่องกล
- วิศวกรโยธา
- นักวิชาการศึกษา
- นักจิตวิทยา

ทีมสืบสวนฯ ถึงอำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน เวลาประมาณ 11.00 น. ได้เข้าพบพนักงานสอบสวนที่ สภ. เวียงสา จังหวัดน่าน และได้รับอนุเคราะห์ข้อมูลต่อไปนี้อาจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ

- ภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ ในวันเกิดเหตุ
- สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดี
- สำเนาการจดทะเบียนรถยนต์และเจ้าของรถ

จากการสืบสวนเบื้องต้นสรุปได้ว่า รถคันที่เกิดเหตุเป็นรถกระบะ 4 ประตู ขับมาจากจังหวัดลำปางมุ่งหน้าสู่จังหวัดน่านซึ่งเป็นปลายทาง รถลงช่วงทางตรงแล้วเข้าโค้งซ้าย ส่วนรถบัสโดยสารขับสวนมาจากจังหวัดน่านจะไปจังหวัดแพร่ รถทั้งสองคันมาถึงบริเวณเกิดเหตุเวลาประมาณ 12.10 น. เกิดชนกันในลักษณะประสานงา ส่วนหน้าของรถทั้งสองคันเสียรูปร่าง หน้าของรถบัสพุ่งลงข้างทาง รถกระบะถูกดันถอยหลังไปตกลงข้างทางด้านเดียวกัน



รูปที่ 3.3-11 ภาพมองจากทิศทางเวียงสาไปร้องกวาง แสดงทิศทางและตำแหน่งของรถ

เนื่องจากการสืบสวนอุบัติเหตุรายนี้เป็นการสืบสวนย้อนหลัง ที่สถานที่เกิดเหตุได้รับการเคลื่อนย้ายจนทางหลวงสามารถใช้สัญจรได้ตามปกติ รถคู่อกรณทั้งสองคันถูกเคลื่อนย้ายมาเก็บรักษาไว้ที่ สภ.เวียงสา ผู้บาดเจ็บได้รับการเคลื่อนย้ายไปที่โรงพยาบาลเวียงสาและส่วนหนึ่งได้ส่งต่อไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลน่าน ดังนั้นการเก็บข้อมูลจึงเป็นการเก็บข้อมูลหลังวันเกิดเหตุทั้งหมด

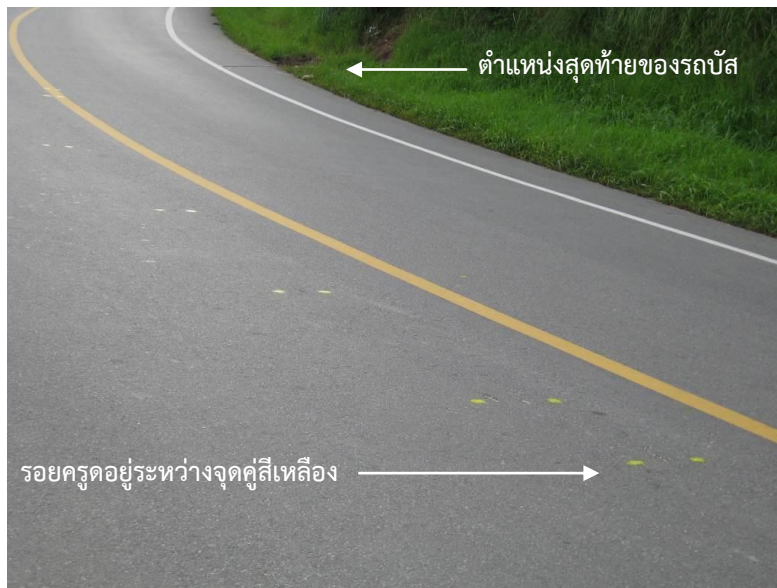
3. การเก็บข้อมูลถนนในสนาม การถ่ายภาพและการทำผังบริเวณ

4.3.1) การทำเครื่องหมายกำหนดตำแหน่งรถ

เนื่องจากไม่มีการทำเครื่องหมายตำแหน่งสุดท้ายของรถทั้งสองคันไว้หลังเกิดเหตุ หัวหน้าทีมใช้ภาพถ่ายที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประกอบด้วยภาพถ่ายจากหนังสือพิมพ์ และร่องรอยที่ยังมีอยู่ในที่เกิดเหตุในการกำหนดตำแหน่งรถ

4.3.2) การทำเครื่องหมายกำหนดรอยครูด รอยไถลบนผิวจราจร/ถ่ายภาพ

อุบัติเหตุรายนี้เกิดขึ้นขณะฝนตก และเศษชิ้นส่วนรถถูกกวาดลงข้างทางเรียบร้อยแล้ว แต่ยังปรากฏรอยครูดและรอยขีดบนผิวจราจร และจุดที่อาจเป็นจุดปะทะระหว่างรถสองคัน ซึ่งก็ได้ทำโดยใช้สีเหลืองบนผิวจราจร และถ่ายภาพไว้



รูปที่ 3.3-12 แสดงการกำหนดรอยครูดด้วยจุดคูสี่เหลี่ยม

4.3.3) การเก็บข้อมูลสภาพความเสียหายของถนน ตำแหน่งร่องรอยรอยครูด รอยขีดขูด ตำแหน่งที่คาดว่าจะเกิดจุดชน และการทำผังบริเวณ

การทำแผนผังบริเวณและการวัดตำแหน่งร่องรอยต่างๆ ใช้วิธีวัด Offset จากเส้น Baseline กำหนดเส้น Baseline เป็นเส้นขอบของถนนในช่วงทางตรง โดยกำหนดให้หลัก กม. 197 เป็นระยะเริ่มต้น (ระยะ 0.00 เมตร) รัศมีความโค้งของเส้นขอบถนนในโค้งวัดด้วยวิธีการกำหนดวัดเส้นคอร์ดและระยะ Middle Ordinate

นอกจากนี้ ทางหน่วยฯ ได้ประสานงานไปยังหมวดการทางเวียงสา เพื่อขอความอนุเคราะห์แบบแปลนและโปรไฟล์ของทางหลวงหมายเลข 101 ช่วงที่เกิดเหตุ มาช่วยให้การเตรียมผังบริเวณทางโค้งมีความถูกต้องเพียงพอต่อการวิเคราะห์

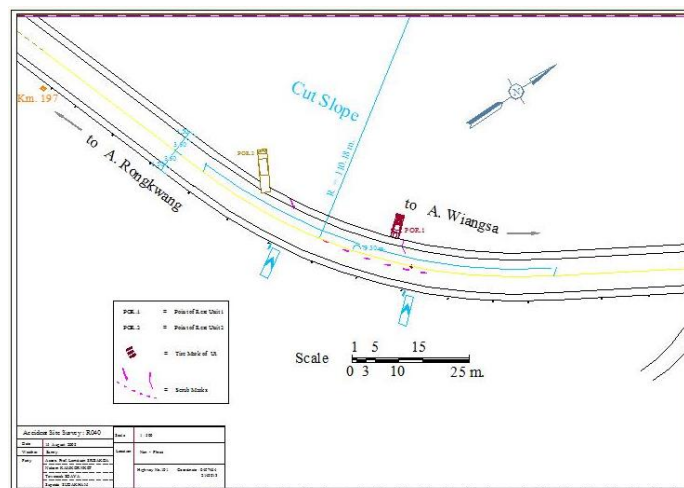


รูปที่ 3.3-13 ลักษณะทางช่วงเข้าสู่บริเวณเกิดเหตุ

สำหรับลักษณะถนนก่อนเข้าสู่บริเวณเกิดเหตุเป็นช่วงทางตรงสองช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเส้นเหลือง สุดทางตรงจะเป็นทางโค้งไปซ้าย สองข้างทางเป็นป่าเขาที่ถูกปรับสภาพเป็นที่ทำไร่



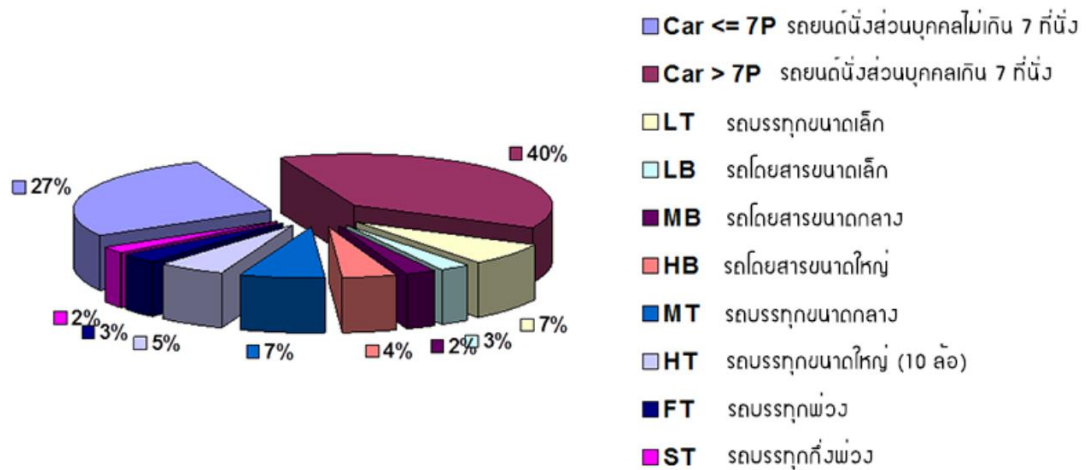
รูปที่ 3.3-14 บริเวณเกิดเหตุเป็นช่วง ทางโค้งไปซ้าย



รูปที่ 3.3-15 ผังบริเวณเกิดเหตุ

นอกจากนั้น ทางหน่วยได้ศึกษาข้อมูลจราจรใน 2 ประเด็น คือ ปริมาณจราจรและความเร็วรถ

- **ปริมาณจราจร** ได้สืบค้นข้อมูลปริมาณจราจรที่สำรวจไว้ใน ปี พ.ศ. 2550 ของกรมทางหลวง ที่จุดนับ กม. 198 พบว่าถนนช่วงดังกล่าวมีปริมาณจราจรรถยนต์ 3022 คันต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์ ปริมาณรถหนัก คือรถโดยสารขนาดกลางและรถโดยสารขนาดใหญ่ รถบรรทุกขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ และรถพ่วง) 71, 131, 217, 164, และ 160 คันต่อวัน ตามลำดับ หรือสัดส่วนรถหนัก = 24.6%



รูปที่ 3.3-16 สัดส่วนรถประเภทต่างๆ บนเส้นทางสาย 101 กม. 198

- ความเร็วจุด ได้สุ่มทดลองวัดความเร็วของรถยนต์ส่วนบุคคลและกระบะ ในวันที่ 16 ส.ค. 51 เวลา 15-16 น. ซึ่งเป็นช่วงอากาศดี ฝนไม่ตก และปริมาณจราจรไม่หนาแน่น ในทิศทางจากร่องกาง-เวียงสา (ทิศทางเดียวกับรถกระบะ) พบว่าได้ความเร็วเฉลี่ย 72 กม/ชม. ความเร็วที่เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 เท่ากับ 90 กม/ชม.

4.3.4) การเก็บข้อมูลสภาพตัวรถโดยละเอียดในที่ที่รถถูกนำไปเก็บรักษาไว้

รถทั้งสองคันถูกเก็บไว้ที่ สภ.เวียงสา ทางหน่วยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ทำการวัดตัวรถ ตรวจสอบสภาพรถและถ่ายภาพรถได้ การวัดและตรวจสอบสภาพรถและถ่ายภาพรถได้เน้นที่

- การตรวจสอบและวัดสภาพภายนอกทั่วไป
- การสังเกตและถ่ายภาพความเสียหายภายใน
- การวัดและบันทึกกระยะยุบจากการชน (Damage profile)



ก. การวัดและบันทึกสภาพภายนอก

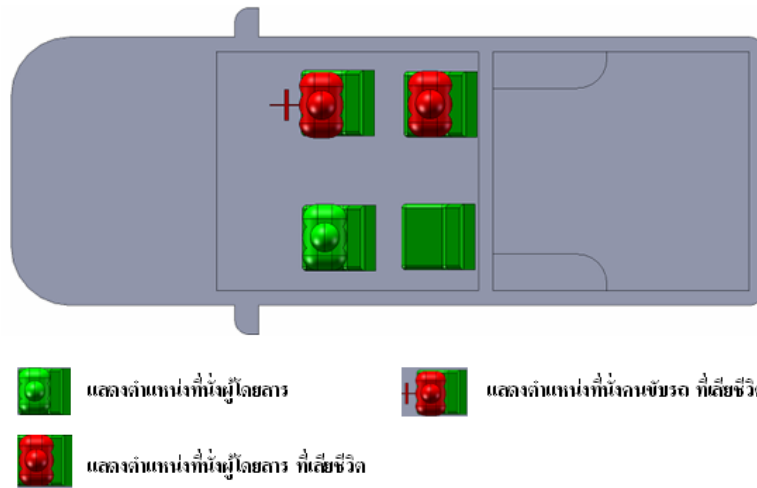


ข. การวัดความดันลมยางและวัดระยะยุบตัวของรถ

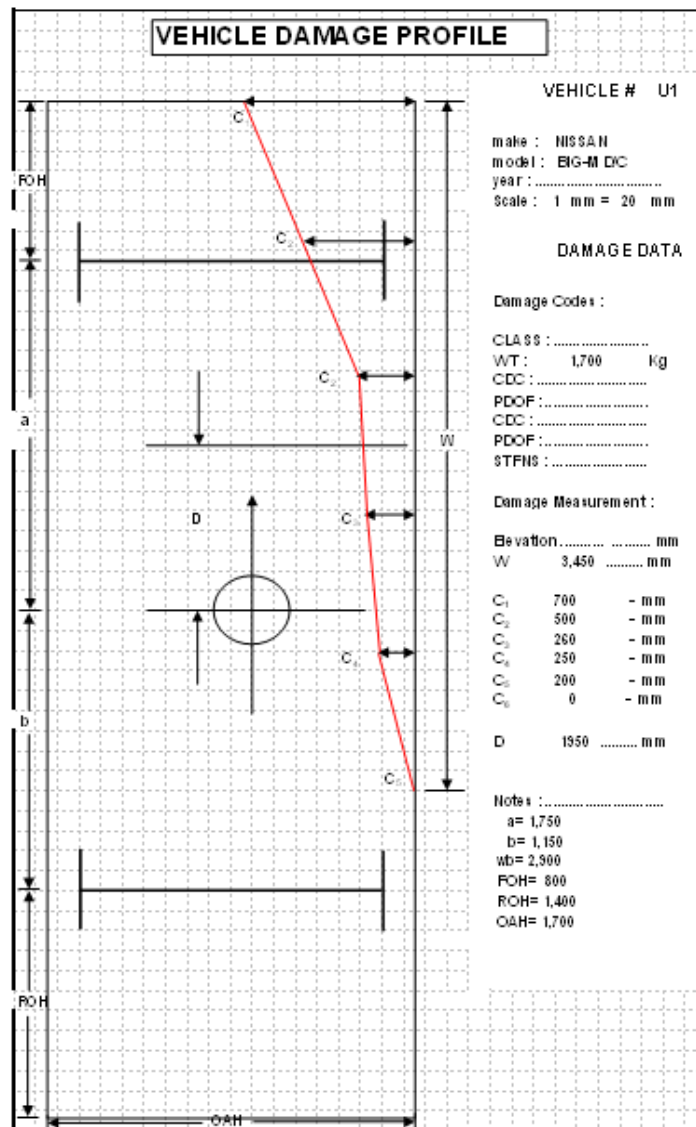
รูปที่ 3.3-17 แสดงการทำการวัดและถ่ายภาพรถกระบะที่ชนประสานงากับรถโดยสาร



รูปที่ 3.3-18 สภาพภายในห้องโดยสารที่นั่งด้านคนขับเสียรูปร่างมากจากการชน



รูปที่ 3.3-19 ภาพ Seat Layout ของรถกระบะแสดงตำแหน่งที่นั่งผู้โดยสารและคนขับ



รูปที่ 3.3-20 ลักษณะการยุบตัวของรถกระบะ



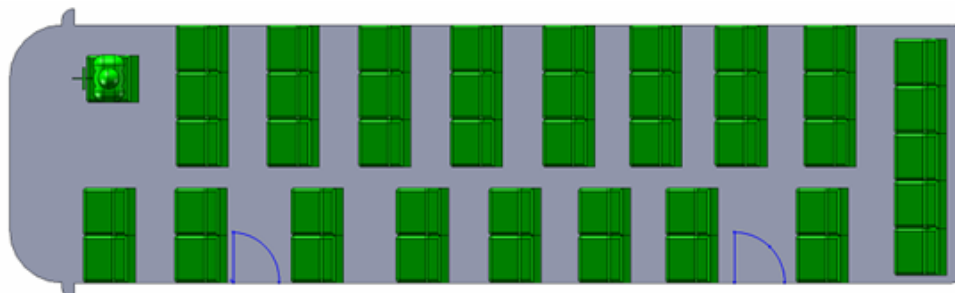
ก. การวัดสภาพภายนอกของรถโดยสาร



ข. การวัดและบันทึกระยะยวบตัวจากการชน และสภาพรถภายในห้องโดยสาร

รูปที่ 3.3-21 แสดงการวัดและถ่ายรูปรถโดยสาร

ส่วนหน้าของรถโดยสารได้รับความเสียหาย กระจกหน้าแตก กั้นชนหน้าด้านขวาผู้ขับขี่เข้าไป ล้อหน้าขวาแรงระเบิดและหลุดออกจากตัวรถ เพลาหน้าเสียหาย

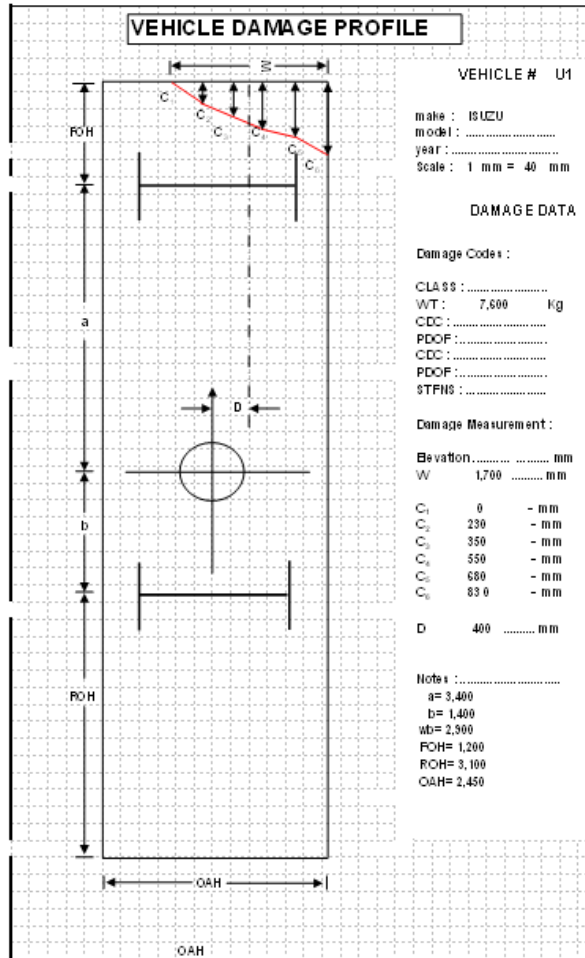


แสดงตำแหน่งที่นั่งผู้โดยสาร



แสดงตำแหน่งที่นั่งคนขับ

รูปที่ 3.3-22 ภาพ Seat Layout ของรถโดยสาร แสดงตำแหน่งที่นั่งผู้โดยสาร



รูปที่ 3.3-23 ลักษณะการยุบตัวของรถบัสโดยสาร

4.3.5) การติดตามข้อมูลบุคคลและผลทางการแพทย์ของผู้บาดเจ็บ

ทางหน่วยสืบสวนฯ ได้ไปติดตามข้อมูลผู้บาดเจ็บที่โรงพยาบาลเวียงสา จ. น่าน ในวันที่เดียวกัน (16 สค. 2551) ได้รับแจ้งว่า ผู้ป่วยที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาลได้ย้ายไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลน่านทุกคนแล้ว อย่างไรก็ตามทางโรงพยาบาลเวียงสาได้อนุเคราะห์ผลการวินิจฉัยการบาดเจ็บ ที่ admit ที่โรงพยาบาลแก่หน่วยสืบสวนฯ

● ความเสียหายของผู้ประสบเหตุ

ในรถกระบะมีคนขับรถและผู้โดยสาร รวม 3 คน คนขับและผู้โดยสารในเบาะหลังเสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุรวม 2 คน และผู้โดยสารที่นั่งคู่กับคนขับบาดเจ็บสาหัส 1 คน

คนขับรถบัสได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย รู้สึกตัวดี ได้รับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเวียงสาและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บอีก 13 ราย

● ลักษณะการบาดเจ็บ จำแนก ดังนี้

(1) ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถกระบะนิสสัน

ลำดับ	เพศ	อายุ	ตำแหน่งที่นั่ง	ลักษณะการบาดเจ็บ	หมายเหตุ
1	ชาย	31 ปี	คนขับ	มีบาดแผลฉีกขาดรุนแรง บาดแผลฟกช้ำบริเวณต้นแขนขวา ต้นขาขวา ใบหน้าด้านขวามิตรูป แผลถลอกบริเวณท้อง กะโหลกศีรษะแตก กระดูกข้อต่อไหล่หลุด กระดูกต้นขาขวาหัก กระดูกซี่โครงทั้งสองข้างแตกหัก กระดูกเชิงกรานหัก	เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ
2	ชาย	22 ปี	นั่งคู่คนขับ	มีแผลที่ศีรษะ	
3	หญิง	22 ปี	หลังคนขับ	บาดแผลฉีกขาดบริเวณหน้าผาก กะโหลกศีรษะด้านขวาแตก ยุบสมองได้รับบาดเจ็บและมีจุดเลือดออก พบบาดแผลฟกช้ำบริเวณแขนท่อนล่างทั้ง 2 ข้าง ต้นขาขวา กระดูกต้นแขนหักทั้ง 2 ข้างกระดูกต้นขาขวาหัก	เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

(2) ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถบัสอีซูซุ

ลำดับ	เพศ	อายุ	ตำแหน่งที่นั่ง	ลักษณะการบาดเจ็บ
1	ชาย	25 ปี		หน้าแข้งซ้ายบวมช้ำ ถลอก
2	หญิง	46 ปี		ปวดที่ขาซ้าย
3	หญิง	-		แผลถลอกบริเวณเข้าทั้ง 2 ข้าง
4	หญิง	25 ปี		บาดแผลฉีกขาดที่ศีรษะ
5	หญิง	45 ปี		บาดแผลฉีกขาดบริเวณหน้าผาก
6	ชาย	10 ปี		ปวดขาขวาบวม
7	ชาย	30 ปี	คนขับ	ปวดหลัง ปวดขาข้างขวา
8	ชาย	59 ปี		เจ็บหน้าอก ขาขวา
9	ชาย	74 ปี		มีเลือดออกทางจมูก มีแผลฉีกขาดที่คิ้วขวา
10	หญิง	20 ปี		ปวดน่อง เข้าซ้าย เข้าบวมแผลมีรอยขีด
11	หญิง	69 ปี		มีแผลที่ศีรษะด้านหน้า
12	ชาย	19 ปี		หน้าผากช้ำ

ทางหน่วยสืบสวนฯ ได้ติดตามผู้ป่วยไปที่โรงพยาบาลน่าน อ.เมือง จ.น่าน ได้รับทราบผู้ป่วยที่เป็นผู้โดยสารที่รอดชีวิตในรถกระบะได้กลับไปจังหวัดลำปางแล้ว ผู้โดยสารในรถโดยสารคนอื่นได้กลับบ้านไปแล้ว มีเหลืออยู่ที่โรงพยาบาลน่านเพียงคนเดียว เป็นผู้โดยสารรถโดยสาร เพศชายอายุ 74 ปี ทางหน่วยสืบสวนขออนุญาตโรงพยาบาลและผู้ป่วยเพื่อขอสัมภาษณ์ ซึ่งก็ได้รับอนุญาตแต่ไม่สะดวกที่จะให้บันทึกภาพ

● การติดตามข้อมูล (สัมภาษณ์) บุคคล

บุคคลเป้าหมายที่คาดว่าจะให้ข้อมูลอุบัติเหตุได้มี 3 คน คือ ผู้โดยสารรถกระบะ (คนขับรถกระบะเสียชีวิต) คนขับรถโดยสาร และผู้โดยสารรถโดยสาร

- ผู้โดยสารรถโดยสาร สามารถสัมภาษณ์ได้โดยตรง ขณะพักรักษาตัวที่โรงพยาบาลน่าน

- ผู้โดยสารรถกระบะเป็นพระ เป็นน้องชายคนขับรถ ทำการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์
- คนขับรถโดยสาร ทำการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์

- **ข้อมูลผู้ขับขี่รถโดยสาร**

ผู้ขับขี่รถโดยสารเป็นชายอายุ 31 ปี ประกอบอาชีพขับรถโดยสารประจำทางสาย อ.เด่นชัย-น่าน อ.เฉลิมพระเกียรติ เดินทางจากน่าน เวลา 10.45 น. ขณะขับรถจะขับด้วยความเร็วประมาณ 45-50 กม./ชม. เพราะต้องจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร วินาทีนั้นเวลาประมาณ 12.10 น. ตนเองได้เห็นรถปิกอัพขับมาด้วยความเร็ว ล้ำเส้นเหลืองมาประมาณ 0.5-1.0 เมตร และพุ่งมาชนตรงด้านพวงมาลัยรถ รถกระบะ กระแทกล้อรถด้านขวาอย่างแรงทำให้ยางระเบิดและล้อหลุดออกจากตัวรถโดยสาร ในจังหวะที่รถโดยสารถูกชน รถได้เสียหลักไปด้านซ้ายแต่เครื่องยนต์ยังไม่ดับ และรถจะตกด้านซ้ายทาง (ในทิศทางรถบัส) จึงพยายามหักรถมาด้านขวา และช่วงเกิดเหตุไม่มีรถอื่นมาแซง

ผู้ขับขี่ ได้ซื้อรถคันดังกล่าวจากญาติที่กรุงเทพฯ ในราคา 500,000 บาท เป็นรถที่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว แต่ได้นำมาปรับเปลี่ยนปรังปรุงใหม่จนสามารถใช้งานได้ เช่น เปลี่ยนเบรก เปลี่ยนเบาะนั่ง ทาสี และเพิ่งเปลี่ยนยางรถได้ไม่ถึง 10 วันก่อนที่จะเกิดเหตุ รถดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบสภาพรถที่สำนักงานขนส่งจังหวัดทุก 6 เดือน

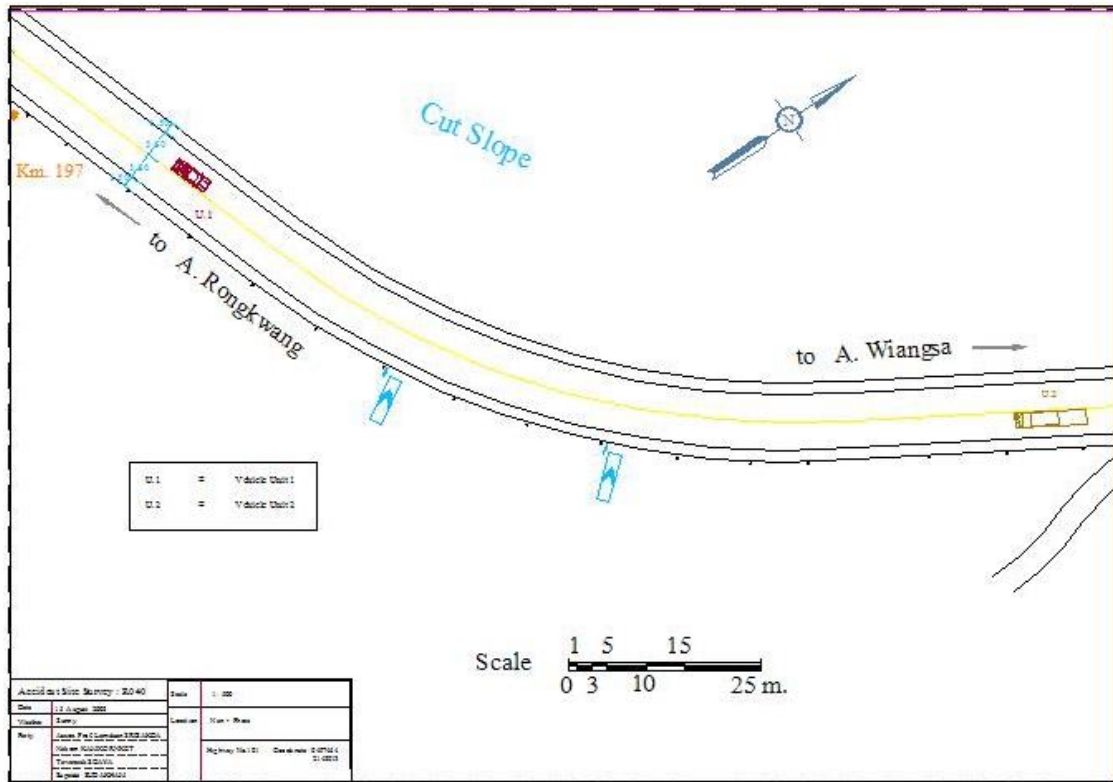
- **ข้อมูลผู้ขับขี่รถกระบะ**

คนขับรถกระบะเป็นชาย อายุ 31 ปี กำลังเดินทางไปเพื่อเยี่ยมแม่ที่โรงพยาบาลน่าน

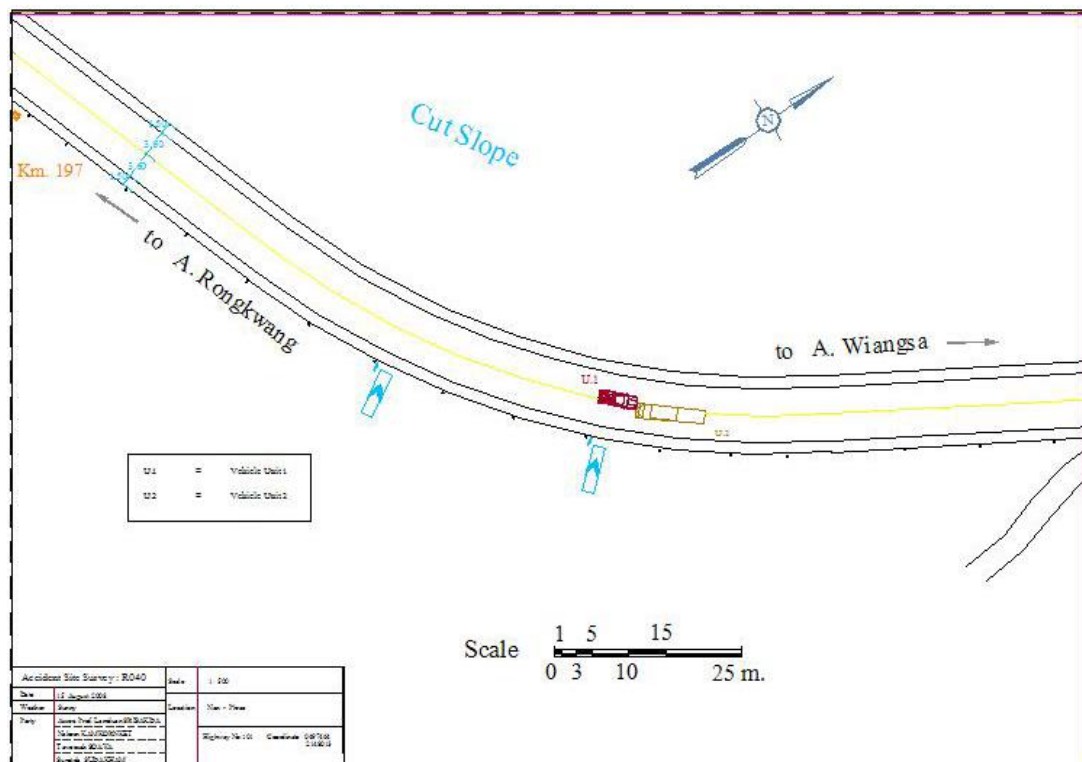
4. การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุ

4.4.1) กลไกการเกิดอุบัติเหตุ

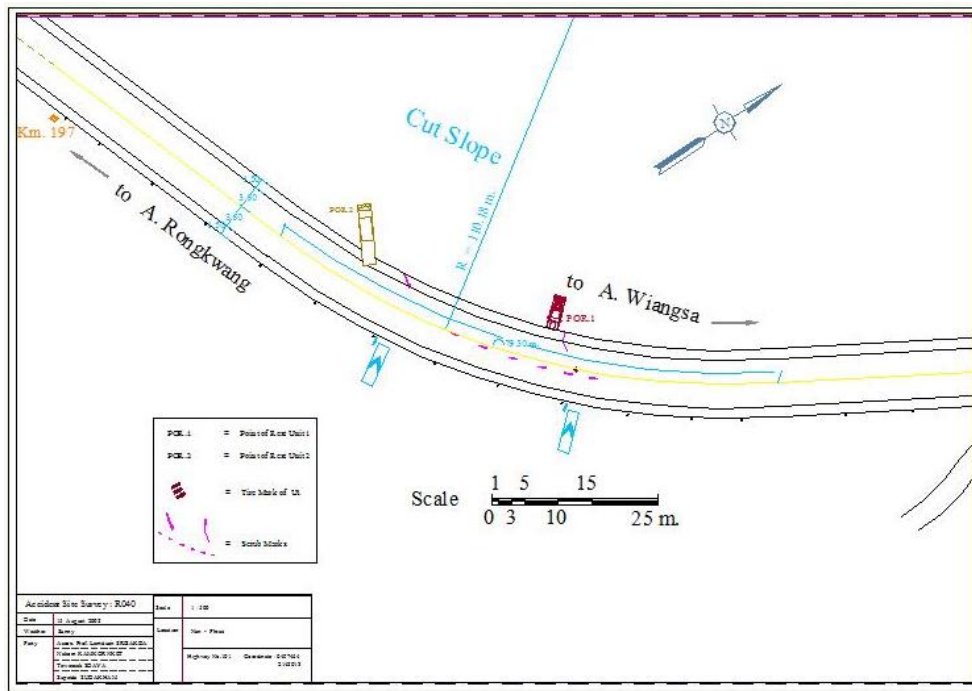
อุบัติเหตุชนประสานงาในกรณีนี้เกิดจากรถสองคันที่วิ่งจากทิศทางตรงข้าม (รูปที่ 3.3-24) รถคันหนึ่งวิ่งเข้าไปในช่องจราจรฝั่งตรงข้าม จากตำแหน่งรอยขีดและรอยครูดที่ปรากฏบนผิวถนน และตำแหน่งสุดท้ายของรถกระบะและรถโดยสารประจำทาง มีความเป็นไปได้สูงที่จุดชนจะอยู่ในช่องจราจรของรถโดยสาร ห่างจากเส้นศูนย์กลางทางประมาณ 0.7 เมตร



รูปที่ 3.3-24 แสดงตำแหน่งของรถกระบะ และรถโดยสารก่อนการชน



รูปที่ 3.3-25 แสดงตำแหน่งของรถกระบะ และรถโดยสาร ณ จุดชน



รูปที่ 3.3-26 แสดงตำแหน่งของรถกระบะ และรถโดยสารหลังการชน

5. ปัจจัยที่คาดว่าเป็นสาเหตุอุบัติเหตุ

ในการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุได้ตรวจสอบปัจจัยทุกด้าน : คน ถนน รถ และ สภาพแวดล้อม ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีความบกพร่องและอาจนำไปสู่การชน ดังต่อไปนี้

4.5.1) ปัจจัยคน

จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าของรถกระบะคู่กับคนขับ (คนขับเสียชีวิต) ได้ความว่าคนขับ ขับรถในทางหลวงช่วงนี้ใช้ความเร็วประมาณ 80-85 กม/ชม. ซึ่งค่อนข้างเร็วสำหรับทางเส้นนี้ เมื่อเห็นรถบัสในระยะใกล้มากประมาณ 2 เมตร ก็ไม่สามารถหักหลบได้ ส่วนความเร็วรถโดยสารนั้นทั้งจากการสัมภาษณ์คนขับและผู้โดยสาร รถโดยสารใช้ความเร็วไม่สูง จึงสรุปได้ว่าการที่รถกระบะใช้ความเร็ว

4.5.2) ปัจจัยถนน

จากทิศทางวิ่งของรถกระบะถนนช่วงเข้าสู่บริเวณที่เกิดเหตุเป็นช่วงทางตรง สองช่องจราจรยาวประมาณ 200 เมตร และเป็นทางลาดลงเล็กน้อย (เกรต -0.63%) ก่อนที่จะเข้าโค้ง เป็นช่วงที่รถสามารถเร่งความเร็วได้ เมื่อเข้าใกล้จุดเริ่มต้นโค้ง (PC) ระยะมองเห็นในโค้งราบจำกัดเนื่องจากมีลาดดินตัดและหญ้าขึ้นสูงอยู่ใกล้ไหล่ทาง ทำให้คนขับรถมองไม่เห็นรถสวน ดังนั้นเมื่อรถเข้าโค้งนี้ (รัศมีโค้ง 110 เมตร) ที่ยกโค้งไว้ 0.09 ม/ม สัมประสิทธิ์แรงเสียดทานด้านข้างสมมติให้เท่ากับ 0.15 รถมีโอกาสที่จะไถลออกนอกโค้งได้ เมื่อผิวทางเปียกและความเร็วรถมากกว่า 60 กม./ชม.

จากสูตร	$V^2 = 127 R (e + f)$
แทนค่า	$V^2 = 127 (110) (0.09 + 0.15)$
จะได้ความเร็วสูงสุด	$V = 58 \text{ กม/ชม}$



<p>ในทิศทางรถกระบะเข้าสู่โค้ง ระยะมองเห็นในโค้งจำกัด มองไม่เห็นรถที่สวนมา ถ้ารถเลี้ยวโค้งแล้วรถล้ำเส้นศูนย์กลางทางโอกาสชนประสานงากับรถที่สวนมามีมาก</p>	<p>ในทิศทางตรงข้าม รถที่กำลังจะเข้าโค้งขวา แม้จะมองเห็นได้ไกลกว่า แต่อาจมองไม่เห็นรถสวนเช่นกัน เนื่องจากระยะมองเห็นก็ยังไม่เพียงพอ</p>
---	--

4.5.3) ปัจจัยสิ่งแวดล้อม

ขณะเกิดเหตุเป็นเวลาเที่ยงวัน มีฝนตกเล็กน้อย แต่ไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการมองเห็นของคนขับรถทั้งสองคัน

4.5.4) ปัจจัยรถ

ยังไม่พบหลักฐานที่จะบ่งชี้ว่าสภาพรถและการใช้งานของรถทั้งสองคันเป็นปัจจัยอุบัติเหตุรายนี้

4.5.5) ปัจจัยที่เป็นไปได้มากของอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่เป็นไปได้มากของอุบัติเหตุ คือปัจจัยคนขับรถกระบะที่ใช้ความเร็วเกินขณะเข้าโค้ง เสริมด้วยปัจจัยระยะมองเห็นในโค้งราบไม่เพียงพอ เพราะถูกบังด้วยพวงหรีดและลาดดินตัดมองไม่เห็นรถที่สวนมา

5. บทสรุป / ข้อเสนอแนะ

อุบัติเหตุรถกระบะชนประสานงากับรถโดยสารในทางโค้ง (ที่มีรัศมีความโค้ง 110 เมตร และระยะมองเห็นในโค้งราบไม่เพียงพอสำหรับการแซง) เกิดจากรถคันหนึ่งล้ำเส้นศูนย์กลางทางที่เป็นเส้นทึบเหลือง จากร่องรอยครูดในที่เกิดเหตุบ่งชี้ว่ารถโดยสารยังอยู่ในช่องจราจร จุดปะทะอยู่ในช่องจราจรของรถโดยสาร นั่นคือ รถที่วิ่งล้ำเส้นศูนย์กลางทางน่าจะเป็นรถกระบะ อันสืบเนื่องจากความเร็วรถกระบะสูงถึง 80-85 กม/ชม ประกอบกับระยะมองเห็นในโค้งจำกัด ทำให้เมื่อเห็นรถสวนมาในระยะใกล้ ไม่มีเวลาที่จะปรับทิศทางการวิ่งของรถได้ ทำให้ชน

ข้อเสนอแนะ

การเสนอแนะแนวทางการแก้ไขเป็นการเสนอแนะให้ปรับแก้ปัจจัยที่บกพร่อง ซึ่งในกรณีนี้เกิดจากการใช้ความเร็วเกิน และที่ระยะมองเห็นในโค้งราบจำกัด

(1) หน่วยงานทางปรับให้การมองเห็นในโค้งราบดีขึ้น ซึ่งอาจทำได้โดยการตัดหญ้าที่ขึ้นสูงหรือการพิจารณาปรับ Cutslope. ในระยะต่อไป

(2) ลดความเร็วรถในช่วง กม 196+800 ถึง 197+200 ให้สอดคล้องกับสภาพถนนโดยการ (ก) ติดตั้งป้ายโค้งอันตรายและป้ายจำกัดความเร็วไว้ที่ 60 กม/ชม. และ (ข) เสริมด้วยการทำ Rumble Strip ในช่วงทางตรง ก่อนเข้าโค้ง

3.3.2 งานวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) เป็นศูนย์กลางระดับชาติในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอย่างเป็นระบบ ศูนย์วิจัยฯ เป็นผู้บุกเบิกโครงการที่เกี่ยวข้องความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งเป็นการดำเนินงานแบบควบคู่กันไปเพื่อเตรียมความพร้อมทางด้านเทคนิคระดับสูง การจัดฝึกอบรม และการสืบค้นหาเหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุ โดยมีวัตถุประสงค์การดำเนินงานของศูนย์วิจัยฯ

วัตถุประสงค์การดำเนินงานของศูนย์วิจัยฯ

- เพื่อสืบค้น วิเคราะห์ ประเมิน ให้ได้มาซึ่งองค์ความรู้ของกลไกการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง
- เพื่อจัดหาวิธีการทางวิชาการที่เป็นรูปธรรม พร้อมแนวทางการแก้ไขที่สามารถนำมาปรับใช้ให้เข้ากับแบบฉบับของสังคมไทยได้ เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเครือข่าย การประสานงาน และเสริมสร้างการศึกษาวิจัยด้านอุบัติเหตุ ให้เป็นการพัฒนาการวิจัยที่ยั่งยืน
- เพื่อเพิ่มความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านกระบวนการเรียนรู้และการฝึกอบรม
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายทอดผลการวิจัยไปสู่กระบวนการปฏิบัติ

ในการดำเนินงาน พ.ศ. 2548-2550 ขอบข่ายของการศึกษาวิจัยจะครอบคลุมยานพาหนะและอุบัติเหตุทุกประเภท เพื่อเป็นการสร้างพื้นฐานและความเข้าใจถึงรูปแบบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในเบื้องต้น และนับเป็นการสร้างองค์ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ที่สัมผัสข้อมูลอุบัติเหตุในการจัดเก็บข้อมูล การพัฒนาแบบฟอร์ม การวิเคราะห์ และการประยุกต์ใช้ในสถานการณ์ของอุบัติเหตุที่หลากหลาย

ผลการศึกษาระหว่างปี พ.ศ. 2548-2550

จากอุบัติเหตุทั้ง 64 ครั้ง ประกอบด้วยอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต 11 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บสาหัส 21 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 20 ครั้ง และไม่มีผู้บาดเจ็บ 12 ครั้ง (ตารางที่ 3.3-3) และเมื่อพิจารณาผู้ประสบอุบัติเหตุทั้ง 457 คนทั้งหมดแล้ว แยกเป็นสัดส่วนผู้เสียชีวิต 7% ผู้บาดเจ็บสาหัส 27% ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 39% และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ 26% ดัง ตารางที่ 3.3-4

ตารางที่ 3.3-3 จำนวนอุบัติเหตุแยกตามความรุนแรง (ครั้ง)

ความรุนแรง	จำนวน
เสียชีวิต	11 (17%)
บาดเจ็บสาหัส	21 (33%)
บาดเจ็บเล็กน้อย	20 (31%)
ไม่ได้รับบาดเจ็บ	12 (19%)
รวม	64 (100%)

ตารางที่ 3.3-4 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุแยกตามความรุนแรง (คน)

ความรุนแรง	จำนวน
เสียชีวิต	34 (7%)
บาดเจ็บสาหัส	124 (27%)
บาดเจ็บเล็กน้อย	180 (39%)
ไม่ได้รับบาดเจ็บ	119 (26%)
รวม	457 (100%)

จากจำนวนรถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ 114 คัน รถกระบะมีสัดส่วนสูงที่สุด 40 คัน (35%) ตามมาด้วยรถจักรยานยนต์ 31 คัน (27%) และรถยนต์ส่วนบุคคล 19 คัน (17%) ตามลำดับ เมื่อพิจารณาความรุนแรงตามประเภทรถที่เกิดเหตุ พบว่า จากอุบัติเหตุรถโดยสาร 7 คันนั้น มีผู้ประสบอุบัติเหตุสูงถึง 201 คน ในจำนวนนั้นมีผู้เสียชีวิตสูงสุดถึง 22 คน รายละเอียดความรุนแรงของการบาดเจ็บแสดงใน ตารางที่ 3.3-6

ตารางที่ 3.3-5 ประเภทของรถที่เกี่ยวข้อง (คัน)

ประเภท	จำนวน
รถจักรยานยนต์	31 (27%)
รถยนต์ส่วนบุคคล	19 (17%)
รถกระบะ	40 (35%)
รถตู้	1 (1%)
รถโดยสาร	7 (6%)
รถบรรทุก	16 (14%)
รวม	114 (100%)

ตารางที่ 3.3-6 ความรุนแรงของอุบัติเหตุแยกตามประเภทรถและความรุนแรงของผู้ประสบอุบัติเหตุ (คน)

รถ	เสียชีวิต	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	ไม่ได้รับบาดเจ็บ	รวม
คนเดินเท้า	3	2	-	-	5
รถจักรยานยนต์	3	15	21	4	43
รถยนต์ส่วนบุคคล	2	3	9	24	38
รถกระบะ	3	9	58	57	127
รถโดยสาร	22	91	86	2	201
รถบรรทุก	1	4	6	14	25

ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแต่ละครั้งถูกจำแนกประเภทตามลักษณะของการเกิดเหตุ โดยพิจารณาจากแนวทางวิงก่อนการชน ระหว่างชน และแนวทางวิงของรถคู่กรณีคันอื่นๆ ซึ่ง National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ได้แบ่งประเภทของอุบัติเหตุออกเป็น 6 ประเภทหลัก และแบ่งแยกตามรูปแบบของการชนย่อยลงไปอีก ดังนั้น จึงสามารถแยกประเภทของอุบัติเหตุออกเป็นรูปแบบหลักได้ 13 ประเภท ดังแสดงใน รูปที่ 3.3-27

		ACCIDENT TYPES			
I. Single Driver	A. Right Roadside Departure	01 Drive Off Road	02 Control/Traction Loss	03 Avoid Collision With Veh., Ped., Anim.	
	B. Left Roadside Departure	04 Drive Off Road	05 Control/Traction Loss	06 Avoid Collision With Veh., Ped., Anim.	
	C. Forward Impact	07 Parked Veh.	08 Sta. Object	09 Pedestrian/Animal	10 End Departure
II. Same Trafficway Same Direction	D. Rear-End	11, 12, 13, 14 Stopped	15, 16, 17, 18 Slower	19, 20, 21, 22 Deceleration	
	E. Forward Impact	23, 24 Control/Traction Loss	25, 26 Control/Traction Loss	27, 28 Avoid Collision With Vehicle	29, 30 Avoid Collision With Object
	F. Sideswipe Angle	31, 32	33, 34, 35		
III. Same Trafficway Opposite Direction	G. Head-On	36, 37 Lateral Move			
	H. Forward Impact	38, 39 Control/Traction Loss	40, 41 Control/Traction Loss	42, 43 Avoid Collision With Vehicle	44, 45 Avoid Collision With Object
	I. Sideswipe Angle	46, 47 Lateral Move			
IV. Change Trafficway Vehicle Turning	J. Turn Across Path	48, 49 Lateral Move	50, 51	52, 53	
	K. Turn Into Path	54, 55 Control/Traction Loss	56, 57 Control/Traction Loss	58, 59 Avoid Collision With Vehicle	60, 61 Avoid Collision With Object
V. Intersecting Paths	L. Straight Paths	62, 63	64, 65		
VI. Miscellaneous	M. Backing	66, 67 Backing Vehicle			

ที่มา: National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)

รูปที่ 3.3-27 แผนผังการชน

จากประเภทของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้ง 64 ครั้ง พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถคันเดียว (Single Vehicle Accident) สูงถึง 23 ครั้งหรือ คิดเป็น 35% ครั้งหนึ่งในจำนวนนั้นเป็นอุบัติเหตุเสียหลักและหลุดออกจากช่องทางวิ่งทางด้านซ้าย ซึ่งเป็นแนวทิศทางเดียวกันกับความลาดผิวทางของถนนในประเทศไทย นอกจากนี้ รูปแบบของอุบัติเหตุที่มีสัดส่วนสูงที่สุดอันดับหนึ่ง คือ อุบัติเหตุชนท้าย คิดเป็น 23% จากทั้งหมด ส่วนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนช่องทางมีสัดส่วน 22% และอุบัติเหตุบนทางแยกคิดเป็น 8% รายละเอียดดังแสดงใน ตารางที่ 3.3-7

ตารางที่ 3.3-7 ประเภทอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ประเภท	รูปแบบ	จำนวน
รถจักรยานยนต์	หลุดออกทางด้านขวาของถนน	6 (9%)
	หลุดออกทางด้านซ้ายของถนน	11 (17%)
	ชนด้านหน้า	6 (9%)
ช่องทางวิ่งเดียวกัน	ชนท้าย	15 (23%)
	ชนด้านหน้า	1 (2%)
	เฉี่ยวชน	4 (6%)
ช่องทางวิ่งตรงกันข้าม	ชนประสานงา	2 (3%)
	ชนด้านหน้า (มีปัจจัยเสริม)	- -
	เฉี่ยวชน	- -
เปลี่ยนช่องจราจร	ตัดหน้า	7 (11%)
	ทิศทางเดียวกัน	7 (11%)
ทางแยก	ชนด้านข้าง	5 (8%)
อื่นๆ		- -

ข้อมูลผู้ขับขี่

ตารางที่ 3.3-8 แสดงการกระจายของอายุผู้ประสบอุบัติเหตุ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร พบว่าอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 35 และ 30 ปีตามลำดับโดยกลุ่มใหญ่ของผู้ขับขี่ (21%) มีอายุอยู่ในช่วง 20-25 ปี แต่เมื่อพิจารณากลุ่มที่อายุต่ำกว่า 20 ปีพบว่าทั้งหมด 6 คนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด

เมื่อพิจารณาเฉพาะอายุของผู้ขับขี่แยกตามประเภทรถดังแสดงในตารางที่ 3.3-9 พบว่ารถจักรยานยนต์มีอายุผู้ขับขี่เฉลี่ยน้อยที่สุด 27 ปี รถประเภทอื่น ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ และรถบรรทุกมีอายุเฉลี่ยผู้ขับขี่ใกล้เคียงกันอยู่ที่ 38 35 และ 39 ปีตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่มีอายุสูงที่สุดคือ รถโดยสาร มีอายุผู้ขับขี่เฉลี่ยอยู่ที่ 47 ปีซึ่งบริษัทเดินรถส่วนใหญ่เลือกใช้ผู้ขับขี่ที่มีความชำนาญและประสบการณ์สูงเป็นเกณฑ์

ตารางที่ 3.3-8 กลุ่มอายุของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

กลุ่มอายุ	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร
0-10	-	16 (5%)
10-15	3 (3%)	13 (4%)
15-20	3 (3%)	41 (14%)
20-25	21 (21%)	63 (21%)
25-30	14 (14%)	61 (20%)
30-35	14 (14%)	24 (8%)
35-40	13 (13%)	27 (9%)
40-45	10 (10%)	12 (4%)
45-50	10 (10%)	17 (6%)
50-55	8 (8%)	13 (4%)
55-60	4 (4%)	7 (2%)
60-65	-	4 (1%)
>65	-	3 (1%)
รวม	100 (100%)	301 (100%)

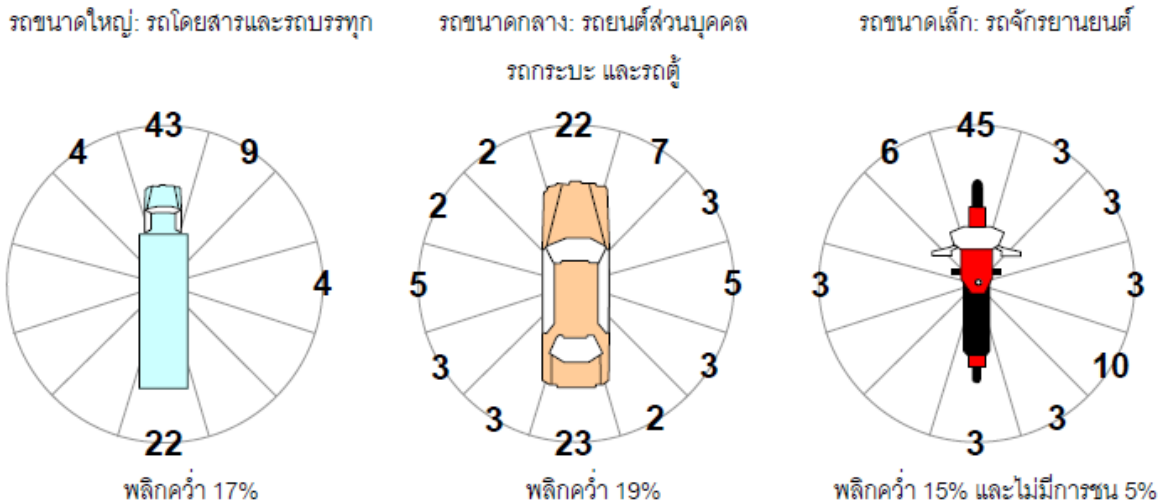
ตารางที่ 3.3-9 อายุเฉลี่ยของผู้ขับขี่

ประเภทรถ	จำนวน	อายุเฉลี่ย (ปี)
รถจักรยานยนต์	24	27
รถยนต์ส่วนบุคคล	18	38
รถกระบะ	37	35
รถโดยสาร	6	47
รถบรรทุก	14	39

ทิศทางการชน (ไม่รวมอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำ)

ทิศทางการชน หมายถึงมุมที่แรงชนมากระทำต่อรถคันนั้นๆ อาจจะเป็นรถคู่กรณีหรืออุปกรณ์ข้างทางต่างๆ ซึ่งจะมีประโยชน์ในการประเมินความรุนแรง ทิศทาง และผลต่อการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยพิจารณาการชนครั้งแรกหรือครั้งที่รุนแรงที่สุดเป็นเกณฑ์ (MMUCC, 2003)

จากอุบัติเหตุทั้ง 64 ครั้ง ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ได้แยกประเภทของรถในการพิจารณาออกเป็นสามกลุ่มคือ รถขนาดใหญ่ ได้แก่ รถโดยสารและรถบรรทุก รถขนาดกลาง ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคลและรถกระบะ และรถขนาดเล็ก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ จากรูปที่ 3.3-28 เมื่อพิจารณาถึงรถขนาดใหญ่ ทิศทางการชนส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณตอนหน้ารถในทิศทาง 12 นาฬิกา และตอนท้ายรถในทิศทาง 6 นาฬิกา คิดเป็น 43% และ 22% ตามลำดับ ในหลายๆ กรณีพบว่าเหตุของการชนเกิดจากการที่รถคันหน้าเกิดการเปลี่ยนแปลงความเร็วหรือช่องทางกะทันหัน และโดยปกติรถประเภทดังกล่าวใช้ความเร็วต่ำแต่มีขนาดสูง ทำให้บังการมองเห็นของรถคันหลัง สัดส่วนอุบัติเหตุชนท้ายจึงพุ่งสูงขึ้นในรถจักรยานยนต์ แม้ว่าสัดส่วนการชนด้านหน้าทิศ 12 นาฬิกาจะมีค่าใกล้เคียงกับรถขนาดใหญ่ แต่การชนทิศทางด้านข้างที่ 4 นาฬิกาก็เพิ่มสูงขึ้นมา 10% ส่วนรถขนาดกลางมีสัดส่วนการชนด้านหน้าและการชนท้ายใกล้เคียงกันที่ 22% และ 23%ตามลำดับ ส่วนที่เหลือกระจายไปยังทิศทางต่างๆ ด้านข้าง



รูปที่ 3.3-28 สัดส่วนของทิศทางการชนในรถประเภทต่างๆ

อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ

ในศาสตร์ของการป้องกันการบาดเจ็บ (Passive safety) ผู้ใช้รถทั่วไปควรจะได้รับ การป้องกันการบาดเจ็บหากอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพื่อลดความรุนแรงจากแรงปะทะ ซึ่งหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถยนต์ถือเป็นอุปกรณ์ชิ้นสำคัญที่จะช่วยลดการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ดังนั้น การศึกษานี้จึงประเมินการใช้งานของผู้ประสบอุบัติเหตุด้วย ดังแสดงใน ตารางที่ 3.3-10

ตารางที่ 3.3-10 อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บและการใช้งาน

อุปกรณ์	รถ	ใช้	ไม่ใช้	ไม่มีการติดตั้ง	ไม่ทราบ
หมวกนิรภัย	รถจักรยานยนต์	17 (40%)	26 (60%)		-
เข็มขัดนิรภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	26 (68%)	10 (26%)	2 (5%)	-
	รถกระบะ	51 (40%)	8 (6%)	68 (54%)	-
	รถตู้	-	2 (11%)	14 (78%)	2 (11%)
	รถโดยสาร	1 (5%)	-	200 (99.5%)	-
	รถบรรทุก	8 (32%)	6 (24%)	10 (40%)	1 (4%)

จากตารางที่ 3.3-10 ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนการใช้หมวกนิรภัย 17 คน หรือ 40% โดย 14 คนใช้หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ซึ่งเป็นที่นิยมในท้องตลาดในประเทศไทย โดยเนื้อหาของ การบาดเจ็บของผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะกล่าวถึงในรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

ในอดีตที่ผ่านมา การประเมินการใช้เข็มขัดนิรภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีตัวเลือกอยู่เพียง “ใช่” และ “ไม่ใช่” เท่านั้น ซึ่งสัดส่วนของผู้ที่ “ไม่ใช่” จะมีสัดส่วนสูง แต่จากการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ พบว่ามีผู้โดยสารที่ “ไม่ใช่” นั้น น้อยอยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยอยู่จำนวนมาก จากตัวเลขพบว่า 54% ของผู้โดยสารรถกระบะนั่งอยู่ในตำแหน่งที่นั่งแคบ และกระบะหลังที่ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ซึ่งพบมากในพื้นที่ต่างจังหวัด นอกจากนี้ ในรถโดยสาร พบว่ามีเพียงหนึ่งคนเท่านั้นที่ใช้เข็มขัดนิรภัย ส่วนที่เหลืออีก 200 คน ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยแต่อย่างใด รายละเอียดการบาดเจ็บจากรถโดยสารจะกล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อ “อุบัติเหตุรถพลิกคว่ำ” ต่อไป

รูปแบบการบาดเจ็บ

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ได้ใช้ระบบการบันทึกข้อมูลการบาดเจ็บตามรูปแบบ International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems หรือ ICD-10 จาก World Health Organization (WHO, 2007) การบันทึกจะใช้โค้ดตัวอักษรสี่ตัวเพื่อแสดงถึงตำแหน่งและรูปแบบการบาดเจ็บของอวัยวะแต่ละแห่ง ได้แก่ ศีรษะ คอ ทรวงอก ท้อง (รวมถึงหลังส่วนล่างกระดูกสันหลัง บริเวณเอวและกระดูกเชิงกราน) ไหล่และต้นแขน คอกและปลายแขน ข้อมือและมือ สะโพกและต้นขา เข่าและปลายขา และข้อเท้าและเท้า

ผลสรุปของการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดแสดงใน ตารางที่ 3.3-11 พบว่าการบาดเจ็บที่ศีรษะมีจำนวนสูงที่สุด 30% รองลงมาคือการบาดเจ็บที่ทรวงอก เข่าและปลายขา 12% เท่ากัน อย่างไรก็ตาม รูปแบบการบาดเจ็บเหล่านี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ ประกอบด้วย เช่น ประเภทรถ รูปแบบการชน ความรุนแรงของการชน ตำแหน่งที่นั่ง การใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ ฯลฯ

ตารางที่ 3.3-11 จำนวนและสัดส่วนการบาดเจ็บที่อวัยวะต่างๆของผู้ประสบอุบัติเหตุ

อวัยวะ	จำนวน	
ศีรษะ	162	(30%)
คอ	19	(3%)
ทรวงอก	65	(12%)
ท้อง หลัง เอว	39	(7%)
ไหล่และต้นแขน	42	(8%)
คอกและปลายแขน	51	(9%)
ข้อมือและมือ	35	(6%)
สะโพกและต้นขา	37	(7%)
เข่าและปลายขา	68	(12%)
ข้อเท้าและเท้า	30	(5%)

ประเด็นสำคัญต่างๆ จากการสืบค้นหาสาเหตุและการฟื้นฟูสภาพการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากข้อมูลเบื้องต้นที่ได้จากการสืบค้นหาสาเหตุและการฟื้นฟูสภาพการเกิดอุบัติเหตุแล้ว คณะทำงานได้ทำการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะเพื่อจะลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุประเภทต่างๆ ดังนี้

ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์

- แอลกอฮอล์มีผลต่อพฤติกรรมขับขี่โดยตรงใน 2 ลักษณะ คือ Critical nonperformance และ Recognition errors จากกรณีตัวอย่าง 3 กรณีที่พบ ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมการขับขี่ในสภาวะปกติ จากการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบร่องรอยในความพยายามหลีกเลี่ยงการชน อย่างไรก็ตามถือว่าเป็นความโชคดีที่ทั้ง 3 กรณี ไม่มีผู้อื่นที่ได้รับบาดเจ็บหรือสูญเสียจากผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้
- อีกกลุ่มของผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่ถูกจัดกลุ่มอยู่ใน Recognition errors คือมีการรับรู้ที่ช้าและไม่คงที่ (ต่อเนื่อง) ระหว่างขับขี่ในกระแสจราจร โดยทุกคนไม่สามารถควบคุมยวดยานเพื่อหลีกเลี่ยงจากอุบัติเหตุ

- แอลกอฮอล์จะเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ ขาดความใส่ใจต่อความปลอดภัย จากข้อมูลสถิติ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแอลกอฮอล์ มีโอกาสหลีกเลี่ยงที่จะไม่สวมใส่หมวกนิรภัย
- ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ควรที่จะได้รับการควบคุมและจับกุมตามกฎหมายอย่างจริงจัง เพราะผลจากการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงและเปลี่ยนพฤติกรรมที่อาจเกิดก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น
- แนวทางการปรับปรุงและแก้ไขสำหรับปัญหาของผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีดังนี้
- เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ ณ บริเวณจุดตรวจ และกำหนดจุดตรวจ เวลาตรวจ โดยเน้นบริเวณ สถานเริงรมย์และร้านอาหาร เป็นต้น
- ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจสอบแอลกอฮอล์อย่างเคร่ง ไม่ควรมีการอนุโลม หรือมีทางเลือกที่จะไม่ได้รับการตรวจ
- ในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจควรได้รับค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงาน ควรมีการจัดเตรียมเบี้ยเลี้ยงค่าใช้จ่าย ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ที่มีความกระตือรือร้น และหลีกเลี่ยง การตัดสินใจจากผู้ขับขี่ที่ไม่ยอมตรวจสอบ
- ควรจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะ อาทิ รถโดยสาร และรถแท็กซี่ บริเวณพื้นที่สถานเริงรมย์ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ ในการเดินทางกลับบ้านหลังจากดื่มแอลกอฮอล์

การบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่วัยรุ่น

- ปัญหาใหญ่ปัญหาหนึ่งเกิดจากข้อจำกัดในการมองเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ควรหลีกเลี่ยงการขับขี่ที่กระชั้นชิดกับรถคันหน้า เนื่องจากการมองเห็นที่จำกัดของระยะมองเห็นของรถยนต์ที่อยู่ด้านหน้า
- ควรกำหนดมาตรฐานสำหรับหมวกนิรภัย และควรมีการรณรงค์ในเรื่องของความปลอดภัย เพื่อให้มีการใช้หมวกนิรภัยอย่างจริงจัง รวมถึงการใช้ให้ถูกต้อง เช่น การใช้สายรัด เนื่องจากหากไม่มีการยึดรัดหมวกที่แน่นหนา ก็อาจทำให้หมวกกระเด็นหลุดออกจากศีรษะได้
- เนื่องจากอุบัติเหตุที่รุนแรง ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในบริเวณของทางแยก ดังนั้น ในบริเวณทางแยก ควรมีการควบคุมจัดการอย่างเหมาะสม การมองเห็นของผู้ขับขี่ที่ถูกจำกัดด้วยสิ่งกีดขวางริมถนน เช่น ป้ายโฆษณา ส่งผลให้ผู้ขับขี่ต้องออกจากถนน/ซอย และมีการล้ำเข้ามาในช่องจราจรซ้ายสุดซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- การออกแบบอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่ออาชของของผู้ขับขี่ควรได้รับการพิจารณา อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องศึกษาในเชิงลึกถึงผลดีและผลเสียของอุปกรณ์ดังกล่าว
- เสื้อผ้าที่หนา รวมถึงถุงมือและรองเท้าได้รับการพิสูจน์แล้วว่าสามารถช่วยป้องกันการบาดเจ็บบริเวณผิวหนัง หรือภายใน
- ผู้ปกครองไม่ควรส่งเสริมให้ลูกหลานที่อยู่ในวัยเยาว์ขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับพฤติกรรมทางสังคมอื่นๆ ที่ไม่เหมาะสมกับผู้เยาว์ และอาจส่งผลกระทบต่อความคิดและการตัดสินใจ

- ควรส่งเสริมให้มีโรงเรียน สำหรับการเรียนรู้และการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยหลักสูตรและค่าใช้จ่าย ควรที่จะกำหนดให้มีความดึงดูดและน่าสนใจต่อกลุ่มเป้าหมาย
- การก่อสร้างคันชะลอความเร็วจำเป็นต้องมีการออกแบบให้ถูกต้อง เหมาะสม สำหรับทุกประเภทของช่องทางเปิดที่ให้บริการยานยนต์ผ่าน เพราะอาจเป็นสาเหตุให้มีการล้มของรถจักรยานยนต์ เมื่อมีการกระแทกกับคันชะลอความเร็ว
- ตะกร้าใส่ของควรจำเป็นที่จะต้องมีการติดตั้งไว้ที่หน้ารถจักรยานยนต์ เนื่องการขับขี่โดยใช้มือเดียว เพื่อที่จะใช้มืออีกข้างถือสิ่งของนั้น อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

การพลิกคว่ำ

- แม้ว่ากรณีพลิกคว่ำ ส่วนใหญ่จะถูกพิจารณาว่า เป็นการชนหรืออุบัติเหตุของยานพาหนะคันเดียว ก็ยังเป็นที่น่าสนใจที่สาเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ โดยในการศึกษานี้พบว่า 4 ปัจจัยหลักของกรณีรถพลิกคว่ำ ได้แก่ การบรรทุก (loading) การเอียง (tipping) การหักเลี้ยวกะทันหันของพวงมาลัย (panic-like steering) และความลาดชันของคันทาง (roadside slope)
- ค่า Static Stability Factor (SSF) เป็นค่าที่ใช้ในการพิจารณาโอกาสของยานพาหนะที่จะพลิกคว่ำ แต่ที่ปัจจุบันแนวทางการศึกษาการพลิกคว่ำจะเปลี่ยนไปใช้วิธีการ Vehicle Dynamic ซึ่งริเริ่มใช้ในประเทศอเมริกา โดยการเพิ่มการบรรทุกของยานพาหนะ ซึ่งจะส่งผลให้ค่า SSF และโอกาสที่ยานพาหนะจะพลิกคว่ำเพิ่มขึ้น ปัจจุบันมีหลายๆแนวทางที่ได้ดำเนินการเพื่อป้องกันการพลิกคว่ำ เช่น Electronic Stability Control เป็นต้น
- รถกระบะที่ใช้ขนส่งสินค้า หรือผู้โดยสาร จำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการขับขี่ที่ปลอดภัย การควบคุมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมอาจนำไปสู่ ความเสี่ยงที่รถจะพลิกคว่ำได้
- กรณีการพลิกคว่ำที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเอียง โดยส่วนมากแล้วจะเกิดขึ้นตามบริเวณคันขอบของถนนในบริเวณที่ยวดยานพาหนะมีการเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่ ดังนั้นควรที่จะมีการศึกษาการพลิกคว่ำเนื่องจากคันขอบคอนกรีตกับคันขอบทางเดินเท้า เพื่อที่จะลดปัญหาการพลิกคว่ำจากการเอียง
- แนวทางปฏิบัติในการเตรียมการป้องกันบริเวณด้านข้างของถนนเป็นสิ่งสำคัญ ผลจากดินอ่อนนุ่มและความลาดชันต้องมีการพิจารณาในการออกแบบ กรณีรถพลิกคว่ำหลายๆ กรณีพบว่า เกิดในบริเวณที่มีความลาดชันน้อยกว่า 3:1
- เข็มขัดนิรภัยได้มีการพิสูจน์แล้วว่า เป็นอุปกรณ์นิรภัยที่จำเป็นที่จะช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บที่รุนแรง จากกรณีการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บรุนแรงในการศึกษานี้พบว่า ในเกือบทุกกรณีไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ (หนึ่งในนั้นคือการยื่นบนรถกระบะโดยสารสองแถว)

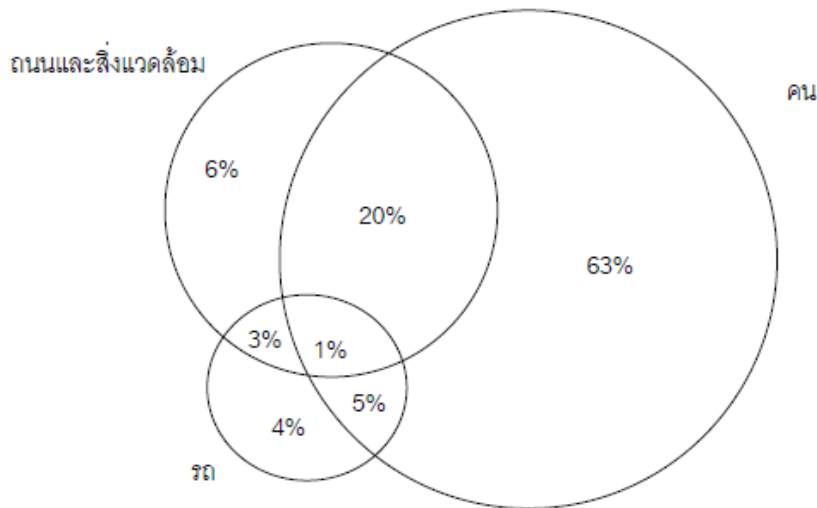
อันตรายข้างทาง

- สิ่งอันตรายข้างทางยังไม่ได้มีการพิจารณาว่าเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ แต่หลังจากมีการชนกับสิ่งอันตรายข้างทางของยานพาหนะขึ้น ทำให้สิ่งอันตรายข้างทางนั้นถือว่าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- ในการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิต 2 กรณี รถที่เกิดอุบัติเหตุชนกับเสาป้ายจราจร แต่ไม่ปรากฏร่องรอยความเสียหายต่อโครงสร้างเสา ขณะที่รถส่วนบุคคลคันที่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นถูกจัดระดับความรุนแรงเนื่องจากความเสียหายอยู่ในระดับ 4
- วัสดุที่ยืดหยุ่นหรือแตกหักง่าย ควรได้รับการพิจารณาในการออกแบบสำหรับใช้เป็นโครงสร้างเสาป้ายจราจร เพื่อลดหรือบรรเทาแรงปฏิกิริยาจากการชนของยานพาหนะเหล่านั้น ในกรณีเสาโครงสร้างของป้ายจราจรในปัจจุบันควรมีติดตั้งและห่อหุ้มด้วยวัสดุที่สามารถดูดซับและลดแรงกระแทกได้ และควรมีการติดตั้งอย่างถูกวิธี
- รายละเอียดของอุปกรณ์ป้องกันข้างทาง ควรได้รับการพิจารณาในการออกแบบ และถือว่าเป็นส่วนประกอบสำคัญอย่างหนึ่งของอุปกรณ์ข้างทาง
- ควรที่จะมีการศึกษาเพิ่มเติม ในเรื่องของระยะหรือตำแหน่งของการติดตั้งป้ายจราจรหรือป้ายสัญญาณข้างทางต่างๆ เนื่องจากถ้ามีการติดตั้งป้ายจราจรหรือป้ายสัญญาณต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งหรือระยะที่เหมาะสม โอกาสที่จะเกิดการชนกับป้ายเหล่านั้นก็จะมีน้อยลง

ภาพรวมสาเหตุของอุบัติเหตุ

หนึ่งในวัตถุประสงค์หลักของการศึกษาอุบัติเหตุในเชิงลึกเพื่อที่ชี้ให้เห็นถึงสาเหตุและปัจจัยที่มีส่วนต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนซึ่งสาเหตุและแนวทางการแก้ไขต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่หนึ่งอาจจะไม่เหมาะสมสำหรับที่พื้นที่หนึ่ง ดังนั้น การทำความเข้าใจต่อสาเหตุของอุบัติเหตุอย่างถ่องแท้ จะช่วยให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยแนวทางที่ถูกต้องและเหมาะสม ในหัวข้อนี้จะอธิบายถึงปัจจัยที่มีส่วนต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในลักษณะปัจจัยเดี่ยวและปัจจัยร่วมในกรณีอุบัติเหตุทั้ง 64 ครั้งในช่วงการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุ

แผนภูมิ (Venn Diagram) แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 3 ปัจจัย ซึ่งทั้งปัจจัยเดี่ยวและปัจจัยร่วมจาก คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อมจากผลสรุปข้างต้น แสดงใน รูปที่ 3.3-29



รูปที่ 3.3-29 แผนภูมิปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ (Venn Diagram)

รูปที่ 3.3-30 แสดงแผนภูมิปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ (Venn Diagram) สรุปรจากการศึกษาในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ โดยมหาวิทยาลัยอินเดียนา สเตท และ Transport and Road Research Laboratory (TRRL) ซึ่งได้จากการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการวิเคราะห์อุบัติเหตุในเชิงลึก

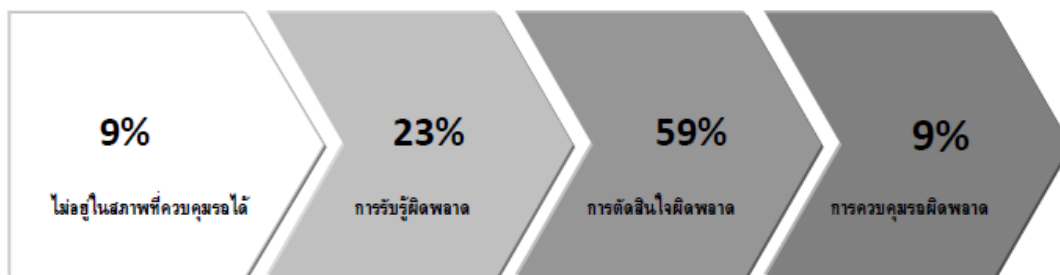


รูปที่ 3.3-30 สัดส่วนของปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาอุบัติเหตุในเชิงลึกในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ

เมื่อเปรียบเทียบแผนภูมิปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ พบว่าสัดส่วนของปัจจัยต่างๆ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อย่างไรก็ตาม สัดส่วนปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม และปัจจัยจากรถจะสูงกว่าที่พบในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ ซึ่งอาจสะท้อนถึงมาตรฐานความปลอดภัยของถนนและยานพาหนะในประเทศไทย ซึ่งการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของทั้งถนนและยานพาหนะเชื่อว่าจะมีส่วนช่วยลดสัดส่วนของปัจจัยระหว่าง คน-ถนนและสิ่งแวดล้อมและ คน-รถ ลงด้วย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยจากคนซึ่งมีสัดส่วนสูงสุดจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาต่อในรายละเอียด

Treat และคณะ (1977) ได้ทำการศึกษาปัจจัยของอุบัติเหตุจากคนและแบ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ ตั้งใจทำให้เกิดอุบัติเหตุ (Nonaccident) ไม่อยู่ในสภาพที่ควบคุมรถได้ (Critical non-performance) การรับรู้ผิดพลาด (Recognition errors)การตัดสินใจผิดพลาด (Decision errors) และการ

ควบคุมรถผิดพลาด (Performance errors) ดังนั้น อุบัติเหตุจากการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ จากผู้ขับขี่ 50 คน มีปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 102 ปัจจัย สามารถนำมาจัดกลุ่มตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากคน ได้ ดังแสดงใน รูปที่ 3.2-31 และตารางที่ 3.3-12



รูปที่ 3.3-31 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากความผิดพลาดของคน

ตารางที่ 3.3-12 สัดส่วนของปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากความผิดพลาดของคน

ไม่อยู่ในสภาพที่ควบคุมรถได้	9%
Blackout	1%
Dozing	8%
การรับรู้ผิดพลาด	23%
Inattention	10%
Internal distraction	1%
External distraction	2%
Improper lookout	9%
Delay in recognition	1%
การตัดสินใจผิดพลาด	59%
Misjudgment	3%
False assumption	4%
Improper maneuver	3%
Improper driving technique	6%
Improper driving practice	20%
Inadequately defensive driving technique	6%
Excessive speed	1%
Tailgating	4%
Inadequate signal	1%
Pedestrian ran into traffic	1%
Improper evasive	8%
การควบคุมรถผิดพลาด	9%
Inadequate directional control	4%
Overcompensation	5%

จากข้อมูลข้างต้น ค่อนข้างมีความชัดเจนว่า ความผิดพลาดส่วนใหญ่มาจากการตัดสินใจผิดพลาด (Decision Error) โดยประมาณหนึ่งในสามมาจากการขาดการฝึกฝนในการขับอย่างชำนาญ ตามด้วยการแก้ไขปัญหาที่ผิดพลาด (7%) และขาดทักษะในการขับอย่างปลอดภัย (6%)

ตัวอย่างผลการศึกษา

Case ID: 081010-01



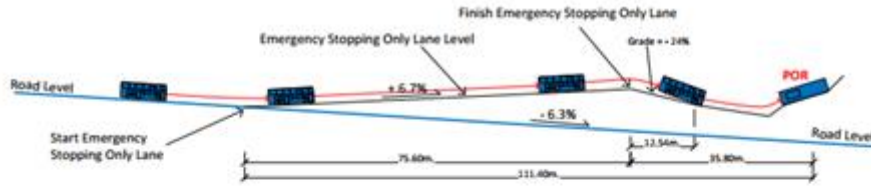
วันที่ 10 ตุลาคม 2551

สถานที่: ถนนทางหลวงหมายเลข 304 (จ.นครราชสีมา)

องค์ประกอบของอุบัติเหตุ

การขับขึ้นทางลาดชันและระบบห้ามล้อ

รถคันดังกล่าวเดินทางผ่านช่วงเนินเขานับตั้งแต่กิโลเมตรที่ 78+000 เป็นต้นมา มีช่วงขึ้นลงเนินเขาอย่างต่อเนื่อง จนมาถึงบริเวณกิโลเมตรที่ 47+500 ซึ่งเป็นช่วงทางลงเนินเขาที่เป็นรอยต่อระหว่าง จ.นครราชสีมาและ จ.ปราจีนบุรี มีการจราจรแบบสองช่องทางไม่แบ่งแยกการจราจร ผู้ขับขี่จำเป็นต้องใช้ทักษะการควบคุมรถแตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ เพราะนอกจากจำเป็นจะต้องควบคุมการเข้าโค้งในเขตทางที่จำกัดแล้ว บริเวณดังกล่าวมีการจราจรของรถบรรทุกอยู่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งการขับขึ้นรถบรรทุกลงเส้นทางชันจำเป็นต้องใช้เกียร์ต่ำและความเร็วต่ำ แม้ว่าผู้ขับขี่รถโดยสารจะมีประสบการณ์กับเส้นทางดังกล่าว แต่การที่ต้องลดความเร็วอย่างต่อเนื่องด้วยทั้งระบบห้ามล้อและระบบเครื่องยนต์ ทำให้เกิดความผิดปกติของระบบห้ามล้อ ซึ่งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ได้รับการยืนยันจากผู้ช่วยผู้ขับขี่ว่าตัวผู้ขับขี่เองพบปัญหาดังกล่าว จึงได้พยายามควบคุมรถไปตามเส้นทางลงเนินด้วยเกียร์ 3 จนมาถึงทางฉุกเฉินดังกล่าว



รูปที่ 3.3-32 ภาพแสดงลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

แม้จะมีมูลเหตุว่าองค์ประกอบของการเกิดเหตุจะมีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของยานพาหนะ แต่ผลจากการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสามารถยืนยันได้ในประเด็นที่ว่าล้อของรถยังคงหมุนต่อเนื่องทั้งในขณะที่ยังอยู่บนพื้นถนนและขณะวิ่งอยู่บนทางลูกเนิน รวมทั้งไม่พบว่ามี การเสียดสีอย่างรุนแรงระหว่างผ้าเบรกกับล้อรถทุกล้อแต่ประการใด แต่ไม่สามารถบ่งชี้ได้ว่าระบบเบรกลมสามารถทำงานได้ปกติหรือไม่ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนั้น จากหลักฐานที่สามารถรวบรวมได้ในที่เกิดเหตุและการสัมภาษณ์ผู้ประสบอุบัติเหตุ ไม่พบแนวโน้มอื่นใดที่บ่งชี้ว่าผู้ขับขี่ขับรถในสภาวะที่ไม่พร้อม หรือสูญเสียความสามารถในการขับขี่จาก เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยา หรืออาการอ่อนเพลียแต่ประการใด

ทางลูกเนิน

จากการคำนวณความสามารถในการหยุดรถของเนินทางลูกเนินนี้ พบว่าหากรถที่เข้าสู่ทางลูกเนินที่ ความเร็วระหว่าง 51 ถึง 58 กม./ชม. ความเร็วที่จุดสูงสุดของเนินจะอยู่ที่ระหว่าง 41 ถึง 49 กม./ชม. หรือ กล่าวได้ว่าเนินลูกเนินสามารถลดความเร็วของรถได้เพียงประมาณ 9-10 กม./ชม. เท่านั้น ซึ่งแม้ทางลูกเนิน ดังกล่าวนี้นี้จะได้รับการตรวจสอบและปรับปรุงอยู่เป็นประจำให้พื้นดินมีความร่วนซุยและเพิ่มความสามารถใน จับยึดล้อของรถ แต่ด้วยสภาพภูมิประเทศ ประเภทของดิน ประกอบกับสภาพภูมิอากาศ เช่น ฝนตก ทำให้ พื้นดินกลับมาแน่นอีกครั้งในระยะเวลาที่รวดเร็ว และลดประสิทธิภาพในการลดความเร็วลงไป

เบาะที่นั่งและระบบยึดผู้โดยสาร

จากผลการตรวจสอบความเสียหายภายในรถ พบว่าเบาะที่นั่งชั้นบนหลุดออกจากจุดยึดทั้งหมด อุบัติเหตุครั้งนี้เหตุการณ์หลักเกิดจากการปะทะด้านหน้า และการพลิกคว่ำเป็นเพียงเหตุการณ์ต่อเนื่อง แต่

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเบาะที่นั่งมีลักษณะใกล้เคียงกัน คือ หลุดออกจากจุดยึดโดยไม่มีร่องรอยฉีกขาดทั้งที่เบาะที่นั่งและรางจับยึดที่ตัวรถแต่ประการใด



จากการประเมินของอุบัติเหตุครั้งนี้ เหตุการณ์ที่เบาะที่นั่งหลุดจากจุดยึด ประกอบกับผู้โดยสารไม่ได้ถูกยึดติดกับเบาะที่นั่งอย่างปลอดภัย เป็นการเพิ่มความรุนแรงจากอุบัติเหตุมากกว่าที่ควรจะเป็น เพราะในขณะที่รถเกิดการปะทะทางด้านหน้าจากการกระแทกกับเนินเขา ทำให้ผู้โดยสารกระเด็นกระดอนไปกระแทกเข้ากับส่วนต่างๆ ภายในรถ ส่วนเหตุการณ์ที่เพิ่มความรุนแรงในการบาดเจ็บแก่ผู้โดยสาร คือ แรงกระแทกจากผู้โดยสารคนอื่นๆ และเบาะที่นั่งที่หลุดออกมา ก่อให้เกิดการกระทบกระทั่งในทิศทางที่ไม่สามารถประเมินได้ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตถึง 21 รายดังกล่าว

3.3.3 การทบทวนงานวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรของ กปถ.

กรมการขนส่งทางบก ได้มีงานวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร โดยเป็นการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ เพื่อเสนอแนะแนวทางหรือมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางบกทั้งระดับนโยบายและระดับพื้นที่ ซึ่งงานวิจัยนี้จะเน้นสืบสวนเชิงลึกในอุบัติเหตุรถขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสาร รถบรรทุกขนาดใหญ่ และรถพ่วง อุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟ อุบัติเหตุที่เป็นที่น่าสนใจของสาธารณะหรือมีผลกระทบต่อสังคม เช่น อุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน รถกระบะที่ใช้ขนคน และรถขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งเป็นการศึกษาร่วมกันของ 5 มหาวิทยาลัย ในแต่ละพื้นที่ของประเทศ ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ดำเนินการสืบสวนในพื้นที่ศึกษาภาคเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่นดำเนินการสืบสวนในพื้นที่ศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีดำเนินการสืบสวนในพื้นที่ศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและภาคตะวันออก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าพระยา ดำเนินการสืบสวนในพื้นที่ศึกษาภาคตะวันตกและภาคกลาง รวมกรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ดำเนินการสืบสวนในพื้นที่ภาคใต้

ผลการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ของแต่ละมหาวิทยาลัยตามพื้นที่ศึกษา อย่างน้อย 15 กรณี ซึ่งประกอบด้วยบทสรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน รวมทั้งข้อเสนอแนะในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนและเมื่อรวมกับผลการศึกษาของทุกมหาวิทยาลัย ทำให้มีผลการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรอย่างน้อย 75 กรณี โดยงานวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร(กปถ.) สรุปได้ดังนี้

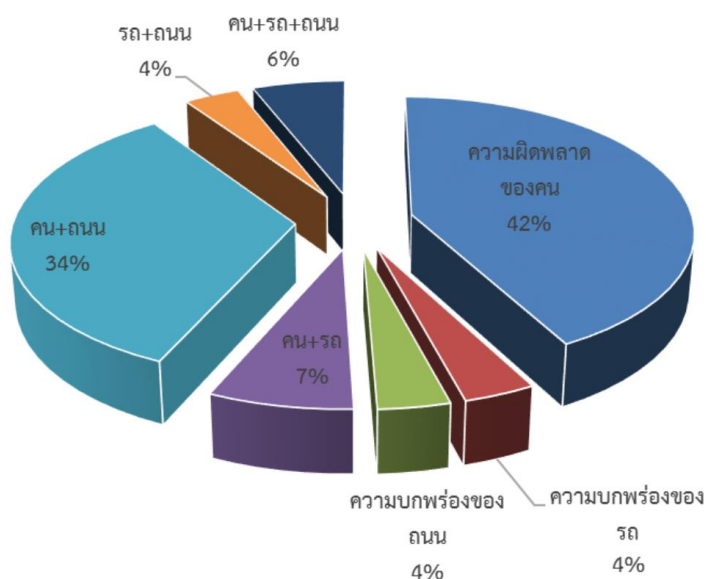
● ผลงานวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร

1. ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ

จากการดำเนินการศึกษา และทดลองปฏิบัติจริงทั้งโครงการฯ (รวม 5 ภูมิภาค) ในระยะที่ 3 จำนวน 83 กรณี พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดมาจากความผิดพลาดของคน จำนวน 35 กรณี คิดเป็นร้อยละ 42 รองลงมา มาจากคนและสิ่งแวดล้อม จำนวน 28 กรณี คิดเป็นร้อยละ 34 ลำดับที่ 3 มาจากทั้งคนและรถตามลำดับ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่ากรณีที่มีความผิดพลาดของคนเข้าไปเกี่ยวข้องมีมากถึง 74 กรณี คิดเป็นร้อยละ 89.15 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.3-13

ตารางที่ 3.3-13 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

มหาวิทยาลัย	สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ							รวม
	ความผิดพลาดของคน	ความบกพร่องของรถ	ความบกพร่องของถนน	คน+รถ	คน+ถนน	รถ+ถนน	คน+รถ+ถนน	
มจร.	6	-	-	2	6	-	1	15
	40.00%			13.00%	40.00%		7.00%	(100%)
มข.	5	1	1	-	6	1	1	15
	32.00%	7.00%	7.00%		40.00%	7.00%	7.00%	(100%)
มทส.	4	1	-	2	6	1	1	15
	26.00%	7.00%		13.00%	40.00%	7.00%	7.00%	(100%)
มช.	9	-	-	2	2	-	2	15
	61.00%			13.00%	13.00%		13.00%	(100%)
มอ.	11	1	2	-	8	1	-	23
	48.00%	4.00%	9.00%		35.00%	4.00%		(100%)
รวม	35	3	3	6	28	3	5	83
	42.00%	4.00%	4.00%	7.00%	34.00%	4.00%	6.00%	(100%)



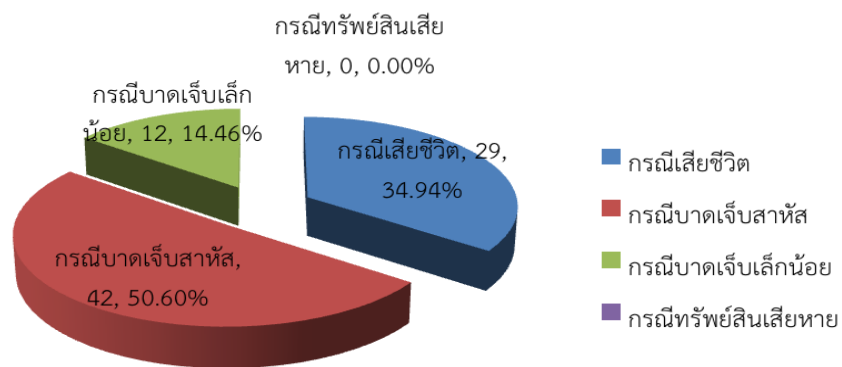
รูปที่ 3.3-33 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ

2. ระดับความรุนแรงของกรณีศึกษา

ส่วนใหญ่ของกรณีศึกษาจะเน้นไปที่อุบัติเหตุที่มีระดับความรุนแรงกรณีบาดเจ็บสาหัสจำนวน 42 กรณีศึกษาคิดเป็นร้อยละ 50.6 ของกรณีศึกษาทั้งหมด รองลงมาเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงกรณีเสียชีวิตจำนวน 29 กรณี คิดเป็นร้อยละ 34.9 ดังแสดงในตารางที่ 3.3-14

ตารางที่ 3.3-14 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุกรณีศึกษา

	มหาวิทยาลัย										รวมทั้งประเทศ	
	มจร.		มช.		มทส.		มข.		มอ.		ครั้ง	%
	ครั้ง	%	ครั้ง	%	ครั้ง	%	ครั้ง	%	ครั้ง	%		
กรณีศึกษาทั้งหมด	15	100	15	100	15	100	15	100	23	100	83	100
กรณีเสียชีวิต	8	53.33	8	53.33	4	26.67	3	20.00	6	26.09	29	34.94
กรณีบาดเจ็บสาหัส	5	33.33	7	46.67	9	60.00	12	80.00	9	39.13	42	50.60
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	2	13.33	0	0.00	2	13.33	0	0.00	8	34.78	12	14.46
กรณีทรัพย์สินเสียหาย	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00



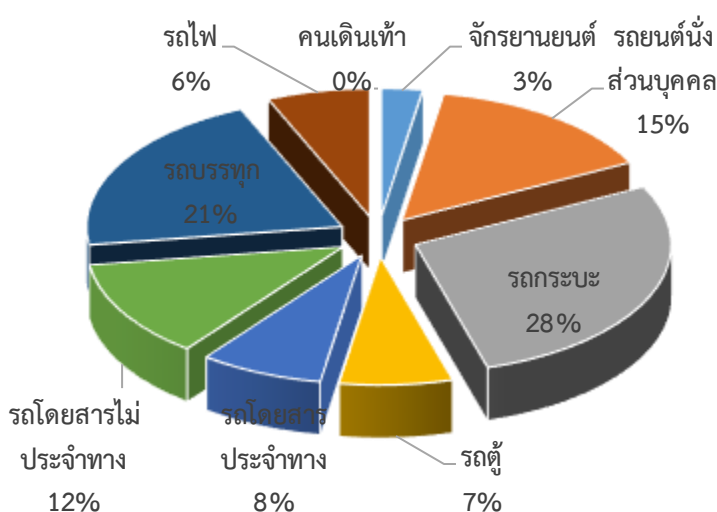
รูปที่ 3.3-34 ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุทั่วประเทศ

3. จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุกรณีศึกษา

จากการสรุปจำนวนกรณีศึกษาที่ได้ทำการสืบค้นฯ โดย 5 ศูนย์ฯ จำนวน 83 กรณี พบว่า มีจำนวนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 154 คัน จำแนกเป็น รถกระบะจำนวน 43 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.9 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 23 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.9 รถบรรทุก จำนวน 32 คัน คิดเป็นร้อยละ 20.8 รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 19 คัน คิดเป็นร้อยละ 12.3 และประจำทาง จำนวน 12 คัน คิดเป็นร้อยละ 7.8 และรถไฟ จำนวน 10 กรณี คิดเป็นร้อยละ 6.5 รายละเอียดประเภทรถอื่นดูได้จากตารางที่ 3.3-15

ตารางที่ 3.3-15 จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุกรณีศึกษา

	มหาวิทยาลัย										รวมทั้งประเทศ	
	มจร.		มช.		มข.		มทส.		มอ.			
	คัน/คน	%	คัน/คน	%	คัน/คน	%	คัน/คน	%	คัน/คน	%	คัน/คน	%
จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องทั้งหมด	28	100	25	100	26	100	41	100	34	100	154	100
จักรยานยนต์	0	0.0	0	0.0	1	3.8	2	4.9	1	2.9	4	2.6
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2	7.1	1	4.0	2	7.7	9	22.0	9	26.5	23	14.9
รถกระบะ	6	21.4	7	28.0	11	42.3	13	31.7	6	17.6	43	27.9
รถตู้	6	21.4	1	4.0	1	3.8	0	0.0	3	8.8	11	7.1
รถโดยสารประจำทาง	2	7.1	4	16.0	0	0.0	4	9.8	2	5.9	12	7.8
รถโดยสารไม่ประจำทาง	2	7.1	5	20.0	3	11.5	7	17.1	2	5.9	19	12.3
รถบรรทุก	6	21.4	6	24.0	5	19.2	6	14.6	9	26.5	32	20.8
รถไฟ	4	14.3	1	4.0	3	11.5	0	0.0	2	5.9	10	6.5
คนเดินเท้า	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0



รูปที่ 3.3-35 จำนวนผู้ใช้ทางที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ

4. บทเรียนที่ได้จากกรณีศึกษาของโครงการ

จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยของการอุบัติเหตุในกรณีศึกษาต่างๆ ของโครงการทั้งหมด 83 กรณี พบว่าอุบัติเหตุที่มีทั้งหมดที่เกิดขึ้นมีสาเหตุอย่างน้อยหนึ่งใน 3 องค์ประกอบ คือ ความผิดพลาดของคน ความบกพร่องของรถ หรือ ถนนและสิ่งแวดลอม รายละเอียดของแต่ละองค์ประกอบมีดังนี้

4.1 องค์ประกอบด้านคน

จากข้อมูลการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถสรุปผลของการเกิดอุบัติเหตุที่มีปัจจัยจากคนเข้ามาเกี่ยวข้องได้ดังนี้

- ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เกิดเหตุมักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนน และขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะตลอดจนขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ(เช่นไม่ตระหนัก/ไม่เห็น/ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง)
- ทำผิด พรบ. จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร(ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด/ ความเร่งรีบ/ฝ่าฝืนป้ายจราจร/ดื่มแอลกอฮอล์/ขับรถตัดหน้า กระชั้นชิด)
- สภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับขี่ เช่น ความล้า ความอ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพอ อารมณ์เสีย

4.2 องค์ประกอบด้านรถ

ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณีพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของ ยวดยานโดยสามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง
- อุปกรณ์ส่วนควบคุมต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยาง และเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางล้อดอก สลักยึดลูกพวงขำรูด ประตูล้อขำรูด
- การดัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด
- เกิดเงื่อนไขของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่

4.3 องค์ประกอบด้านถนนและสิ่งแวดลอม

จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุในกรณีศึกษาพบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขี่แบบปกติ
- ทางฉุกเฉินสำหรับจอดรถ ของถนนที่ลาดชันหรือทางที่ตัดผ่านหุบเขา ไม่ได้มาตรฐาน
- ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง
- การเปิดกลับรถบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งหรือตรงกับทางเข้าออกหมู่บ้าน
- ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง

- การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กั๊กรถ
- ถนนลื่น เนื่องจาก Skid Resistance ต่ำ และถนนที่เป็นหลุมบ่อ เมื่อฝนตกเป็นอันตรายมาก
- ถนน 2 ช่องจราจรที่มีไหล่ทางแคบ และลาดชัน ไม่มีการปรับสภาพของถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นแบบให้อภัย (Forgiving Highway) แก่ผู้ใช้ถนนที่ผิดพลาด
- การออกแบบและการก่อสร้างไม่เหมาะสม เช่น การยกโค้งบริเวณทางโค้งไม่เหมาะสมทั้งขนาดการยก และอุปกรณ์ประกอบทางโค้งไม่เพียงพอ
- สภาพข้างทางที่อันตราย เนื่องจากสภาพในเขตปลอดภัย (Clear Zone) มีสิ่งกีดขวางซึ่งเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัสดุที่ใช้เป็นวัตถุแข็ง เช่น หลักนำทางคอนกรีต (Guide Post) ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลางเกินกว่า 10 ซม. และเสาสาธารณูปโภคต่างๆ
- ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟจะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างทางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

5. ข้อเสนอแนะของโครงการ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของจุดตัดทางรถไฟ

จากการสืบสวนอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟได้จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังต่อไปนี้

1) เสนอให้มีการสร้างกระบวนการหรือกลไกการจัดการที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับซึ่รถผ่าน จุดตัดทางรถไฟ ดำเนินการได้ดังนี้

- การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบเพื่อให้ผู้ขับขี่รถรู้ถึงปัญหาความปลอดภัยหากผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับซึ่รถผ่านบริเวณจุดตัดทางรถไฟ
- การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้เข้มงวดมากขึ้น โดยการเตือน ปรับ และจับกุมผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับซึ่รถผ่านทางรถไฟ
- ควรมีการส่งเสริมความรู้ให้แก่ผู้ขับขี่ในรถทุกประเภท ซึ่งอาจจะเป็นการอบรมในขั้นตอนของการต่ออายุ หรือสอบใบขับขี่และการเผยแพร่ความรู้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความ ปลอดภัยในการสัญจรผ่านจุดตัดทางรถไฟ

2) เสนอให้มีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟมีความถูกต้องตามมาตรฐาน ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย

- ปัจจุบันยังมีมาตรฐานเครื่องหมายจราจรและการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟอยู่หลายมาตรฐาน ดังนั้นสิ่งที่ต้องดำเนินการ คือการหาข้อสรุปร่วมกันของการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีมาตรฐานเครื่องหมายจราจร และการติดตั้งเครื่องหมายจราจร บริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เป็นมาตรฐานเดียวของประเทศไทย โดยมาตรฐานดังกล่าวควรมีความสอดคล้องกับสถานการณ์และความต้องการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- ดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดและตรวจสอบสภาพเครื่องหมายจราจรให้สามารถใช้งานได้โดยมีประสิทธิภาพ

- 3) เสนอให้มีการจัดการเรื่องระยะมองเห็นปลอดภัยเป็น ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - สร้างกลไกการจัดการหรือเงื่อนไขทางกฎหมายเพื่อไม่ให้มีอาคารและสิ่งปลูกสร้างบดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ในพื้นที่สามเหลี่ยมมองเห็นปลอดภัยตามที่กำหนดในมาตรฐาน
 - สร้างกลไกการจัดการที่จะนำไปสู่การดูแลไม่ให้มีต้นหญ้า พุ่มไม้หรือต้นไม้ข้างทางรถไฟและข้างถนนบดบังการมองเห็นรถไฟของผู้ขับขี่รถ
 - ควบคุมร้านค้าที่ตั้งขายของก่อนถึงบริเวณจุดตัดทางรถไฟทั้งสองข้างของถนน เนื่องจากร้านค้าเหล่านั้นทำให้ระยะการมองเห็นผู้ขับขี่ถูกลบบัง
- 4) เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่ดูแลถนนที่เกี่ยวข้องควรที่จะกำหนดรูปแบบทางกายภาพของจุดตัดทางรถไฟให้มีลักษณะที่ผู้ขับขี่รถสามารถเข้าใจได้โดยง่ายหรืออย่างรวดเร็วว่ามีทางรถไฟตัดผ่านอยู่ข้างหน้า
- 5) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างกระบวนการหรือกลไกการจัดการที่จะทำให้ผู้ขับขี่ลดความผิดพลาดในการคาดคะเนการมาถึงของรถไฟซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยทำให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจ ผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบด้วยการให้ความรู้ว่ารถไฟซึ่งมีขนาดใหญ่แต่เนื่องจากขนาดที่ใหญ่ของรถไฟก็จะมีส่วนทำให้ผู้ขับขี่เห็นภาพรถไฟเคลื่อนตัวมายังจุดตัดทางรถไฟในลักษณะที่ช้ากว่าความเป็นจริงซึ่งทำให้ผู้ขับขี่รถเข้าใจว่ามีเวลาเพียงพอในการขับขี่ข้ามจุดตัดทางรถไฟ ก่อนที่รถไฟขบวนดังกล่าวจะมาถึง

นอกจากการดำเนินการให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบให้แก่ผู้ขับขี่แล้ว ควรกำหนดให้พนักงานขับรถเปิดไฟหน้ารถไฟในช่วงเวลากลางวันเมื่อผ่านจุดตัดทางรถไฟควบคู่กับการเปิดสัญญาณหยุด ทั้งนี้เพื่อช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถรับรู้ว่ารถไฟกำลังแล่นเข้าสู่จุดตัด ซึ่งการเปิดสัญญาณไฟดังกล่าวจะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นรถไฟได้ชัดเจนขึ้น และทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความระมัดระวังมากขึ้น รวมถึงช่วยในการคาดคะเนระยะทางของรถไฟได้ดีขึ้นด้วย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการให้บริการรถโดยสารประจำทาง

จากอุบัติเหตุที่เกิดกับการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้

1. ควรเสนอให้มีการดำเนินการพัฒนาผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง ให้เป็นมืออาชีพ และมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่มีความเหมาะสมขึ้น เช่น สุขภาพร่างกายและจิตใจ วุฒิการศึกษา ผ่านการอบรมตลอดจนทดสอบการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน โดยหลักสูตรให้ร่างขึ้นโดยอ้างอิงข้อผิดพลาดที่พบเห็นได้บ่อยจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางตลอดจนใช้หลักการขับขี่ที่ปลอดภัย และปัจจุบันภาครัฐมีแผนการให้การศึกษาฟรี ควรนำจุดเด่นเหล่านี้มาใช้เสริมวุฒิการศึกษาของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะโดยอาจจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษแก่ผู้สำเร็จการศึกษาในระดับที่น่าพึงพอใจ
 - การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมซ้ำให้แก่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางเป็นระยะๆ ที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและตนเองให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่ให้บริการ และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม และประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ

- มีระบบการจ้างงานที่เป็นธรรมมีการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำ ตลอดจนผลตอบแทนอื่นที่เหมาะสมกับสภาพความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงานโดยเฉพาะผู้ที่มีประวัติการทำงานที่ดี
 - จัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการอาชีพขับขี่รถโดยสารประจำทาง เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองให้แก่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถโดยสารสาธารณะ
 - เพิ่มความสำคัญกับการได้รับใบอนุญาต และการรักษาใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ
2. ควรเสนอให้ดำเนินการพัฒนาผู้ประกอบการที่มีความรับผิดชอบสูง และพึงพอใจต่อการให้บริการสาธารณะ ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
- สร้างผู้ประกอบการให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยผ่านกระบวนการส่งเสริม ขณะเดียวกันเข้มงวดกับจำนวนระยะเวลาการทำงานของผู้ขับขี่และบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้เข้มงวดมากขึ้น โดยการเตือน ปรับ และจับกุมทั้งผู้ควบคุมรถ และผู้รับสัมปทานที่มีเจตนาละเลยเรื่องความปลอดภัย
 - มีระบบดูแลรักษาโดยสาร เช่นมาตรฐานวัดค่า ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ให้ครบถ้วน และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ โดยมีผู้ตรวจการจากกรมการขนส่งทางบกออกสุ่มตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะอยู่เป็นระยะๆ โดยมีเกณฑ์ และวิธีการที่ชัดเจน
3. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการพัฒนากฎระเบียบ กลไกการจัดการ และส่งเสริมการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
- มีการกำหนดการยกเลิกสัมปทานในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่ผ่านการประเมิน/ไม่มีเจตนาที่จะเป็นผู้ประกอบการภายใต้สัมปทานที่ดี หรือทำผิดร้ายแรงซ้ำซาก ด้วยระบบการประเมินอย่างโปร่งใส
 - มีการสนับสนุนทั้งในด้านกฎเกณฑ์ และในรูปของเงินกับผู้ประกอบการ เช่น อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับส่วนของความปลอดภัย ของยานพาหนะ เช่นการอุดหนุน การเปลี่ยนยางตามระยะการใช้งาน จากภาครัฐ การจัดการระบบหน่วงรั้ง การจัดหาเข็มขัดนิรภัยที่ได้มาตรฐาน เป็นต้น
 - ควบคุมความเร็วในการเดินรถแบบเฝ้าติดตาม โดยผ่านศูนย์ควบคุมของ บขส. นำเทคโนโลยี GPS ที่ปัจจุบันมีคุณภาพสูงใช้งานง่ายราคาไม่สูง โดยเป็นการดำเนินการในเชิงป้องกันผ่านการเฝ้าติดตามอย่างเป็นระบบ และป้องปรามผู้ละเมิดด้านความเร็ว
 - มีผู้ตรวจสอบระบบประตูฉุกเฉิน/ มีการตรวจสอบระบบเบรก ยาง และระบบบังคับเลี้ยวให้มีมาตรฐานความปลอดภัย และความปลอดภัยต่างที่กล่าวมาให้ใช้งานได้โดยการสุ่มตรวจจากผู้ตรวจการ
 - ควรเสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างรถโดยสารประจำทางให้มั่นคงแข็งแรง และจัดให้มีอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยกำหนดรูปแบบการสร้าง/ประกอบโครงสร้างรถโดยสารประจำทาง โดยกำหนดเกณฑ์ความมั่นคง แข็งแรง อย่างเป็นรูปธรรม/ มีการทดสอบ/ มีแบบรถโดยสารประจำทางที่ผ่านการทดสอบ/ มีระบบการเชื่อมต่อ/ ตลอดจนระบุวิธีการเชื่อมต่ออย่างถูกต้องตามมาตรฐานวิชาชีพการเชื่อม/ ประกอบโครงสร้างรถโดยสารประจำทาง โดยผู้ประกอบการตามมาตรฐานไม่จำเป็นต้องพิสูจน์หรือทดสอบใดๆ อีก ส่วนผู้ที่ต้องการพัฒนาตัวรถโดยสารประจำทางเองจำเป็นต้องมีการพิสูจน์ และทดสอบความแข็งแรงเอง

- รูปแบบการยึดโครงเก้าอี้ที่มั่นคงแข็งแรงได้มาตรฐาน/ รูปแบบระบบประตูดุกเงินที่ใช้งานได้
อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบโครงสร้าง
จาก อุตสาหกรรมมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการขับขีรถกระบะ

อุบัติเหตุที่เกิดกับการขับขีรถกระบะ ได้จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้ดังนี้

1. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการให้ความรู้แก่ผู้ขับขีให้ตระหนักถึง
ความปลอดภัยของการใช้ถนน ดำเนินการได้โดย
 - การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมให้
แก่ผู้ขอรับ/ต่อใบอนุญาตขับขีรถกระบะ เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและตนเองให้เกิดความ
ปลอดภัยในขณะที่ให้บริการ และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม และประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ
 - เพิ่มความสำคัญกับการได้รับใบอนุญาต และการรักษาใบอนุญาตขับขีรถ
2. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการควบคุมและป้องปรามการอนุญาตให้
ใช้กระบะหลังในการบรรทุกผู้โดยสารการโดยสารบนกระบะหลัง ดำเนินการได้โดย
 - ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยของการโดยสารรถกระบะ
 - เข้มงวดกวดขันไม่ให้ประชาชนโดยสารบนกระบะ
3. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการเพิ่มบทลงโทษเกี่ยวกับการกระทำ
ความผิดกฎหมายจราจร
4. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการให้ความรู้แก่ผู้ขับขีให้ตระหนักถึง
ความปลอดภัยของการใช้ถนน ดำเนินการได้โดย
 - การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมให้
แก่ผู้ขอรับ/ต่อใบอนุญาตขับขีรถบรรทุก เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและตนเองให้เกิดความ
ปลอดภัยในขณะที่ให้บริการ และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม และประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ
 - เพิ่มความสำคัญกับการได้รับใบอนุญาต และการรักษาใบอนุญาตขับขีรถ
5. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการควบคุมและป้องปรามการอนุญาต ให้
ใช้กระบะหลังในการบรรทุกผู้โดยสารการโดยสารบนกระบะหลัง ดำเนินการได้โดย
 - ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยของการโดยสารรถกระบะ
 - เข้มงวดกวดขันไม่ให้ประชาชนโดยสารบนกระบะ
6. เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการเพิ่มบทลงโทษเกี่ยวกับการกระทำ
ความผิดกฎหมายจราจร

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการขับขี่รถบรรทุก

อุบัติเหตุที่เกิดกับการขับขี่รถบรรทุก ได้จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้ดังนี้

1. ควรฝึกอบรมหรือรณรงค์ให้การศึกษา แก่คนขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมถึง 53 ตัน ให้มีการขับขี่และควบคุมรถด้วยความระมัดระวัง เช่น การใช้ความเร็ว ในขณะที่ขับขี่ การเมาไม่ขับ การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่ เป็นต้น เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของรถทุกประเภท

ข้อเสนอแนะเพื่อลดความรุนแรงและโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ

● ปัจจัยด้านคน

- รณรงค์ผู้ขับขี่ในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง
- รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพเบรกเป็นประจำ
- ผู้ขับขี่รถควรปฏิบัติตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด
- รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเข้าสู่บริเวณทางแยก
- ผู้ขับขี่ควรมีการพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนการขับขี่
- ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถยนต์ เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลง
- เพิ่มระดับการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่

● ปัจจัยด้านยานพาหนะ

- กวดขันจับกุมยานพาหนะที่มีการดัดแปลงต่อเติมอุปกรณ์ต่างๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ควรมีระบบตัดไฟและหยุดส่งไอดีอีโตนมิติเพื่อลดการเกิดปฏิกิริยาที่จะทำให้เกิดไฟลุกไหม้
- ให้ความสำคัญกับความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ และระบบช่วยชีวิต
- ก่อนเลือกซื้อรถยนต์ควรพิจารณาถึงความปลอดภัยของตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- การบังคับการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งของรถสาธารณะและรถส่วนตัว
- ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง เช่น ตรวจสอบสภาพเบรก ตรวจสอบเช็คลมยางหรือดอกยาง

● ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดลอม

- บริเวณข้างทางต้องไม่มีต้นไม้ใหญ่ที่มีขนาดเกิน 10 เซนติเมตร หรือสิ่งอันตรายอื่น ๆ อยู่ในเขตปลอดภัยริมทาง (Clear Zone) ที่ระยะห่างจากขอบทางไม่น้อยกว่า 8-10 เมตร ตาม AASHTO
- จัดให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ขั้นต้นก่อนการออกแบบ ระหว่างก่อสร้าง ก่อนเปิดใช้งาน และถนนที่ใช้งานอยู่
- ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น Rumber Strip / Guard Rail / Guide Post Chevron และป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง ไฟกระพริบในบริเวณที่เป็นจุดอันตราย

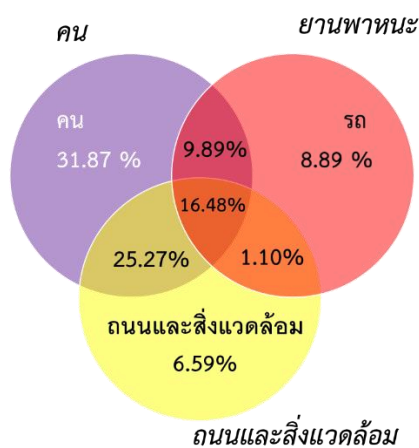
3.4 การวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ

3.4.1 การวิเคราะห์ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาและวิจัยปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยหลัก 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัย มีความสัมพันธ์กันในลักษณะห่วงโซ่ของการเกิดอุบัติเหตุกล่าวคือในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะประกอบด้วยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 1 ปัจจัย และปัจจัยหนึ่งนำไปสู่สาเหตุอีกปัจจัยหนึ่ง ยกตัวอย่างเช่น อุบัติเหตุที่เกิดลักษณะรถหลุดโค้งขณะที่ฝนตก สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดจากปัจจัยด้านถนนที่เป็นทางโค้ง มีสภาพผิวจราจรลื่น ทำให้ผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วสูงเมื่อเข้าสู่ทางโค้งไม่สามารถควบคุมรถให้อยู่ในช่องทางได้เนื่องจากยางรถยนต์ที่ใช้เสื่อมสภาพเนื่องจากการใช้งานมาเป็นเวลานาน เป็นต้น

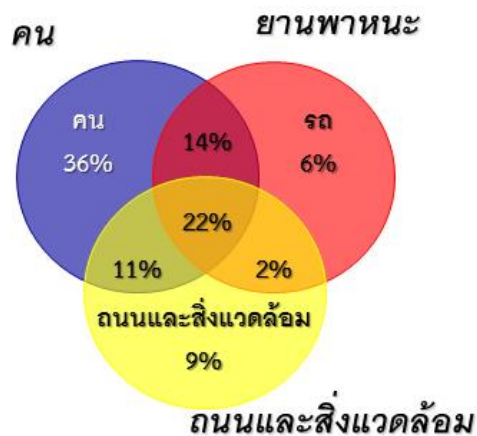
ที่ผ่านมา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยภูมิภาค 5 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ทำการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก (Accident Investigation) นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบก โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้ร่วมกับ มหาวิทยาลัยนเรศวร และ 5 มหาวิทยาลัยข้างต้น กระทรวงสาธารณสุข โดยสำนักกระบาดและ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน โดยผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านคน เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในสัดส่วนสูงที่สุดทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยด้านคนมีส่วนสำคัญในระบบการจราจรเนื่องจากเป็นผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาโดยสรุปดังนี้

ปี พ.ศ. 2549-2551 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับมหาวิทยาลัย 5 แห่ง ได้ทำการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ทั่วประเทศ ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 83.51 โดยจำแนกเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านคนอย่างเดียวมีสัดส่วนร้อยละ 31.87 และเกิดจากปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 25.27 ปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ร้อยละ 9.89 และปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 16.48 ขณะที่อุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนร้อยละ 16.58 ดังแสดงในรูปที่ 3.4-1



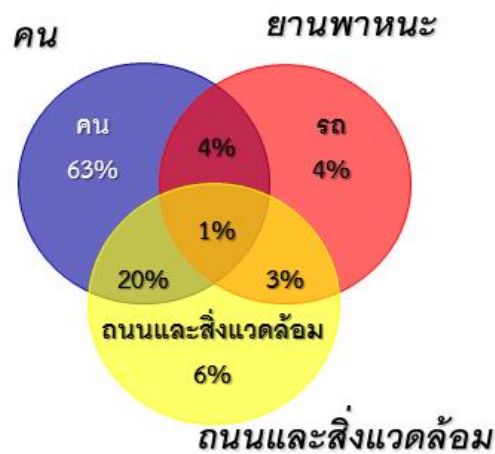
รูปที่ 3.4-1 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของ สนข. ร่วมกับ 5 มหาวิทยาลัย (ทุกภูมิภาค)

ปี พ.ศ. 2553-2554 ฝั่งกานต์ ไวยเนตร จากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยทำการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจากข้อมูลทั่วประเทศไทย โดยมีเกณฑ์การเสียชีวิต ตั้งแต่ 5 รายขึ้นไป หรือบาดเจ็บตั้งแต่ 15 รายขึ้นไป หรือเป็นเหตุการณ์ที่น่าสนใจในประเทศไทย พบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละร้อยละ 83 โดยจำแนกเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านคนอย่างเดียวมีสัดส่วนร้อยละ 36 และเกิดจากปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 11 ปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ร้อยละ 14 และปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 22 ขณะที่อุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนร้อยละ 17 ดังแสดงในรูปที่ 3.4-2



รูปที่ 3.4-2 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

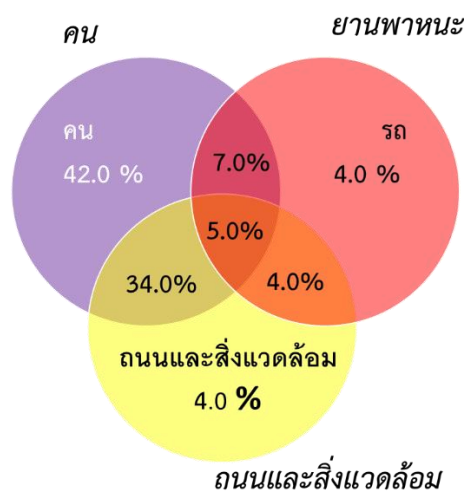
ปี พ.ศ. 2553-2554 ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) ได้ทำการเก็บข้อมูลปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยทำการเก็บข้อมูลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรวมถึงกรณีที่น่าสนใจพบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 88 โดยจำแนกเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านคนอย่างเดียวมีสัดส่วนร้อยละ 63 และเกิดจากปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 20 ปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ร้อยละ 4 และปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 1 ขณะที่อุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนร้อยละ 13 ดังแสดงในรูปที่ 3.4-3



รูปที่ 3.4-3 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)

ปี พ.ศ. 2553-2554 กรมการขนส่งทางบก โดยกองทุนความปลอดภัยเพื่อการใช้รถใช้ถนน ร่วมกับมหาวิทยาลัย 5 แห่ง ได้ทำการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ทั่วประเทศ ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 88 โดยจำแนกเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านคนอย่างเดียวมีสัดส่วนร้อยละ 42 และเกิดจากปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 34 ปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ร้อยละ 7 และปัจจัยด้านคนร่วมกับปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 5 ขณะที่อุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนร้อยละ 12 ดังแสดงในรูปที่ 3.4-4

ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ คือ คน (ร้อยละ 42.0) รองลงมา คือ ยานพาหนะ (ร้อยละ 4.0) ถนนและสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 4.0) ดังแสดงในรูปที่ 3.4-4



รูปที่ 3.4-4 ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากการศึกษาของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับ 5 มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ของสถาบันการศึกษา สนข. และ กปถ. มีความสอดคล้องกัน โดยการเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน 4 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม โดยการเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งหรือมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยรวมกัน โดยเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนความเกี่ยวข้องของปัจจัยทั้ง 4 พบว่า ปัจจัยด้านคนมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (มากกว่า ร้อยละ 80) ทั้งนี้เนื่องจากคนเป็นผู้ควบคุมรถ และเป็นปัจจัยที่อ่อนไหวและมีโอกาสที่จะเกิดความบกพร่องในการขับขี่ได้มากกว่าปัจจัยอื่นๆ นั่นเอง

3.4.2 การวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา และ การศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ของสถาบันการศึกษา สนข. และ กปถ. พบว่า ปัจจัยหลักแต่ละปัจจัยประกอบด้วยปัจจัยที่รองลงมาอีกหลายปัจจัยด้วยกัน ซึ่งสามารถนำมาสรุปได้ดังนี้

3.4.2.1 ปัจจัยด้านคน

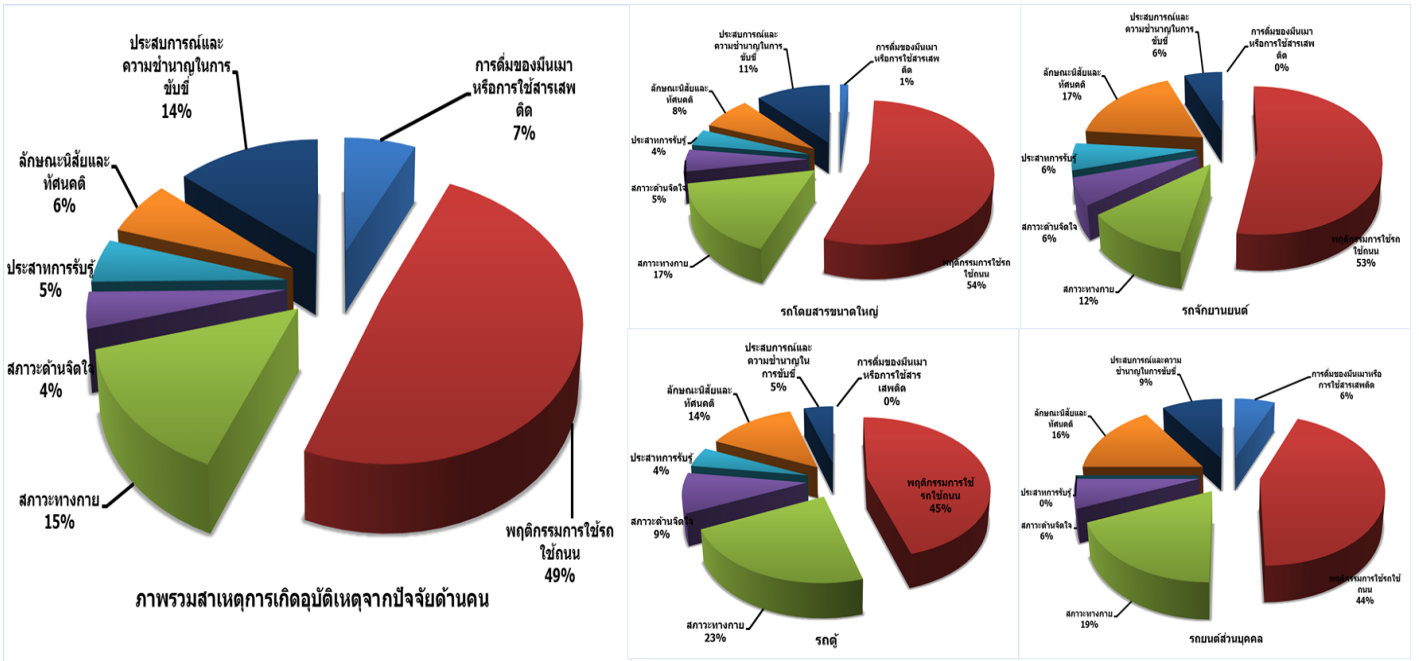
จากการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า ปัจจัยด้านคนที่เกี่ยวข้องและเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย

- 1) ประสิทธิภาพการขับขี่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพการขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องการคาดคะเนความเร็ว หรือประมาณระยะทางไม่ถูกต้องหรือไม่คุ้นเคยในเรื่องลักษณะของยานพาหนะทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้ เช่น รถลื่นไถลตกถนน หรือแล่นออกนอกทาง เป็นต้น จากการศึกษาของ Munden (1962) พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพระหว่าง 0-3 ปี จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด แต่อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีประสบการณ์การขับขี่เพิ่มมากขึ้น
- 2) การดื่มของมึนเมา ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมึนเมา เช่น การดื่มสุรา เบียร์ ไวน์ และเครื่องดื่มอื่นๆ ที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ จากการศึกษาของ Lapham (1995); Insurance Institute of Highway Safety (1993); Wells, et al. (1993); Dermott และ Hughes (1983); Evans (1990) พบว่าผู้ที่ขับรถขณะมึนเมาจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนขับที่ไม่ดื่มของมึนเมา การศึกษาของ Zador (1991); Zador, et al. (2000) พบว่าการเพิ่มขึ้นของระดับแอลกอฮอล์ทุกๆ ร้อยละ 0.02 จะทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า นอกจากนี้ยังมีผลการศึกษาของ Perrine (1975) ที่พบอีกว่าอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.1 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับรถที่ไม่มึนเมาประมาณ 7 เท่า
- 3) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร กฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากการศึกษาของ Al-Madani (2002) ได้ทำการทดสอบกลุ่มผู้ขับขี่ในประเทศบาห์เรน คูเวต โอมาน กาตาร์ และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในป้ายจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ที่มีความเข้าใจเพียงร้อยละ 56 ของป้ายจราจรทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก

- 4) การใช้ยา ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ยาบางประเภท เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน หรือยาอื่นๆ ที่มีผลข้างเคียงทำให้วังงนอน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยา
- 5) การใช้สารเสพติด ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้สารเสพติด เช่น ยาแก้ปวดประสาท จะทำให้สมรรถภาพการขับขี่ลดลง จากการศึกษาของ Skegg, et al. (1972) พบว่าผู้ขับรถที่ใช้ยาแก้ปวดประสาทจะมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยาแก้ปวดประสาทประมาณ 5 เท่า
- 6) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาของ Harano, et al. (1975) พบว่าผู้ขับรถที่มีความความผิดพลาดขณะขับรถ เช่นในการเบรก การเลี้ยว การใช้สัญญาณไฟ การแซง การใช้ความเร็ว การควบคุมรถ ขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ จะทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับรถด้วยความระมัดระวัง นอกจากนี้การศึกษาของ Baxter, et al. (1990) ยังพบว่ากลุ่มผู้ขับขี่วัยรุ่นทั้งสองเพศชอบขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และชอบขับรถตามคันหน้าในระยะกระชั้นชิด
- 7) ภาวะร่างกาย ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายไม่มีความพร้อม เช่น ร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์ จากการศึกษาของ Grandjean (1968) พบว่า ความเหนื่อยล้าเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ การขับขี่เวดยานที่ติดต่อกันนาน 4 ชั่วโมง จะทำให้ระดับการตื่นตัวของร่างกายลดลง เป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น และจากการศึกษาของ Connor, et al. (2002) พบว่า การง่วงนอนขณะขับขี่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการชนของยานพาหนะ
- 8) โรคประจำตัว ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาวะทางร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ จากการศึกษาของ Gastaut (1982) พบว่าผู้ขับรถที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และโรคลมชัก กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์
- 9) ประสาทการรับรู้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาเกี่ยวกับประสาทการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วยลักษณะการมองเห็น การได้ยิน การประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ต่างๆ ขณะขับรถ และการควบคุมการขับขี่ การศึกษาของ Hills (1975) พบว่าผู้ขับรถที่มีสติดี หรือมีการรับรู้ที่ดี จะมีความปลอดภัยในขณะขับรถมาก นอกจากนี้การศึกษาของ Gioia และ Morphew (1968) ยังพบอีกว่าประสาทการรับรู้ด้านการมองเห็นมีความเกี่ยวข้องกับการประเมินสถานการณ์ขณะขับรถประมาณร้อยละ 90

ผลจากการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านคน พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก มาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่มีความเสี่ยงถึงร้อยละ 49 รองลงมาเป็นการขับขี่ภายใต้สภาวะทางร่างกายไม่พร้อมร้อยละ 15 และผู้ขับขี่ขาดประสบการณ์และความชำนาญในการขับขี่ ร้อยละ 13.8 รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-5



รูปที่ 3.4-5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านคน

โดยสามารถสรุปผลของการเกิดอุบัติเหตุที่มีปัจจัยจากคนเข้ามาเกี่ยวข้องได้ดังนี้

- ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เกิดเหตุ มักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนและขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ตลอดจนขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ เช่น ไม่ตระหนัก/ไม่เห็น/ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง
- ทำผิด พรบ. จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร
 - ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดความเร่งรีบ/
 - ฝ่าฝืนป้ายจราจร 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

3.4.2.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

1. องค์ประกอบด้านยานพาหนะ (Vehicles) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ดีและเพียงพอ และยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ยานพาหนะที่มีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง ได้แก่
 - ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกขัดข้อง
 - ระบบควบคุมทิศทาง เช่น คันชักและคันส่งชำรุด
 - สภาพของยาง เช่น ยางหมดสภาพ ดอกยางเหลือน้อยกว่าค่ามาตรฐาน ยางบวม และยางรั่ว เป็นต้น
 - ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย
 - ระบบปิดน้ำฝนไม่สามารถใช้งานได้ในขณะที่ฝนตก อาจทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ไม่ดีอันส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ
- 2) ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่
 - การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน การบรรทุกสูงเกิน และการบรรทุกยื่นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
 - ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย และหมวกนิรภัย เป็นต้น

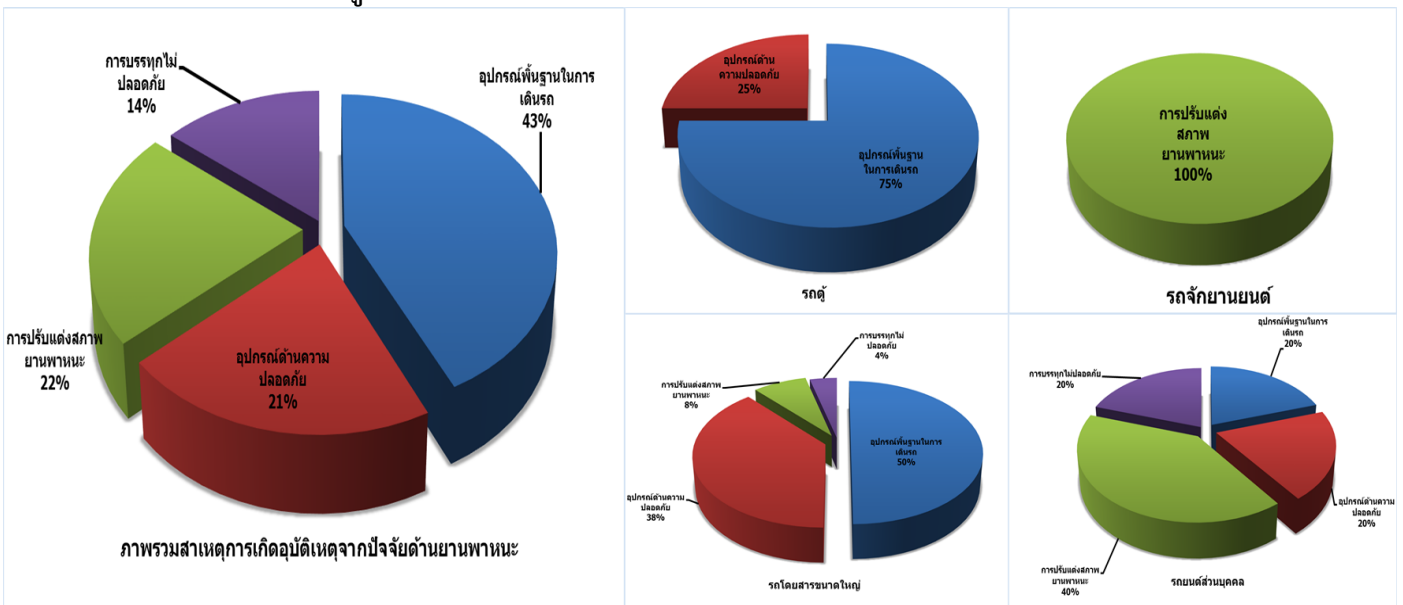
จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยพบว่า หมวกนิรภัย (Helmet) ทำหน้าที่ 2 อย่างคือ (1) ป้องกันแรงกดดันที่เกิดจากความเร็ว และ (2) ป้องกันกะโหลกศีรษะ จากผลการศึกษาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรและการใช้หมวกนิรภัย โดย ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์ (2537) พบว่า การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและอัตราการตายลงได้อย่างมีนัยสำคัญร้อยละ 40 ซึ่งในประเทศไทย กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่เลือกหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ National Highway Traffic Safety Administration (1995) พบว่าหมวกนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงจากการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บทางศีรษะลงร้อยละ 30

จากผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกาพบว่า หลังการออกกฎหมายให้ใช้เข็มขัดนิรภัย (Safety belt) กันอย่างจริงจัง ผู้บาดเจ็บที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลสูงกว่าผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยถึง 2 เท่า (Dreghorn, 1985) และสถิติอุบัติเหตุในสหราชอาณาจักรภายหลังการออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย พบว่า อุบัติเหตุของการบาดเจ็บต่อใบหน้าลดลงจาก 20.9% เป็น 5.9% (Perkins, 1988) และ National Highway Traffic Safety Administration (1995) พบว่า เข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บอย่างรุนแรงและการเสียชีวิตได้ประมาณร้อยละ 40-55 โดยในช่วงปี ค.ศ.1983-1992 สามารถช่วยผู้ขับขี่ให้รอดจากการเสียชีวิตถึง 35,000 ราย และป้องกันการบาดเจ็บระดับปานกลางจนถึงขั้นรุนแรงของผู้ขับขี่ได้ถึง 906,000 ราย อันเนื่องมาจากการออกกฎหมายบังคับใช้

ถุงลมนิรภัย (Air bags) ถึงแม้จะมีเข็มขัดนิรภัยที่ออกแบบมาดีที่สุด ก็ไม่สามารถปกป้องส่วนของศีรษะและอกจากการบาดเจ็บได้ทั้งหมดจากการชนทางด้านหน้าอย่างรุนแรง แต่ถุงลมนิรภัยจะช่วยดูดซับพลังงานการกระแทกกระหว่างร่างกายส่วนบนของผู้โดยสารกับพวงมาลัยรถ อุปกรณ์แนว

ควบคุม หรือกระจกหน้า การศึกษาของ Bureau of Transportation Statistics (1995) พบว่าอัตรา การเสียชีวิตของคนขับจากการชนทางด้านหน้าในรถที่มีถุงลมนิรภัยต่ำกว่ารถที่ไม่มีถุงลมนิรภัยถึง 20% ส่วนในการชนโดยรวมลักษณะการชนทุกประเภท ถุงลมนิรภัยช่วยลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 15%

ผลจากการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า สาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุ 3 อันดับแรก คือ ความบกพร่องจากอุปกรณ์พื้นฐานในการเดินทาง ร้อยละ 43 รองลงมา เป็นการ ปรับแต่งสภาพยานพาหนะ ร้อยละ 22 และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยไม่เพียงพอร้อยละ 20.6 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-6



รูปที่ 3.4-6 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านยานพาหนะรวมทั้งประเทศ

ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณีพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยวดยานโดยสามารถสรุป ได้ดังนี้

- ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะ ที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนหนึ่งไม่มีการ รับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ที่นั่ง ผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง
- อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยางและ เสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้อย่างหลอ่ตอก สลักยึดลูกพวง ขำรูด ประตู่ขำรูด
- การดัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด
- ความแตกต่างระหว่างความสูงรถบรรทุกกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดการชน หรือเฉี่ยวชน ทำให้ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสาร หลุดเข้าไปใต้ท้องรถบรรทุกได้
- รถที่มีการติดตั้งแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ไม่มีระบบการหยุดจ่ายแก๊สทันที เมื่อมีแรงดันผิดปกติเกิดขึ้นใน ระบบ

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

3.4.2.3 ปัจจัยด้านถนน

องค์ประกอบด้านถนน (Road) เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญในการพัฒนาความเจริญเข้าสู่พื้นที่ ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง การเพิ่มผลผลิต และช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น ซึ่งถ้ามองถึงหลักเกณฑ์ในการออกแบบถนน จะต้องออกแบบแนวทางของถนนให้เป็นแนวทางตรงมากที่สุด แต่ในบางพื้นที่ไม่สามารถกระทำได้ ดังนั้นวิศวกรจราจรจะต้องศึกษาลักษณะการวางแนวถนน (Road Alignment) ลักษณะทางโค้งต่างๆ ตลอดจนระยะมองเห็นปลอดภัย (Sight Distance) และลักษณะต่างๆ ของทางแยก (Intersection) เพื่อสามารถออกแบบให้การใช้งานมีความสะดวกและความปลอดภัยมากที่สุด โดยองค์ประกอบด้านถนนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

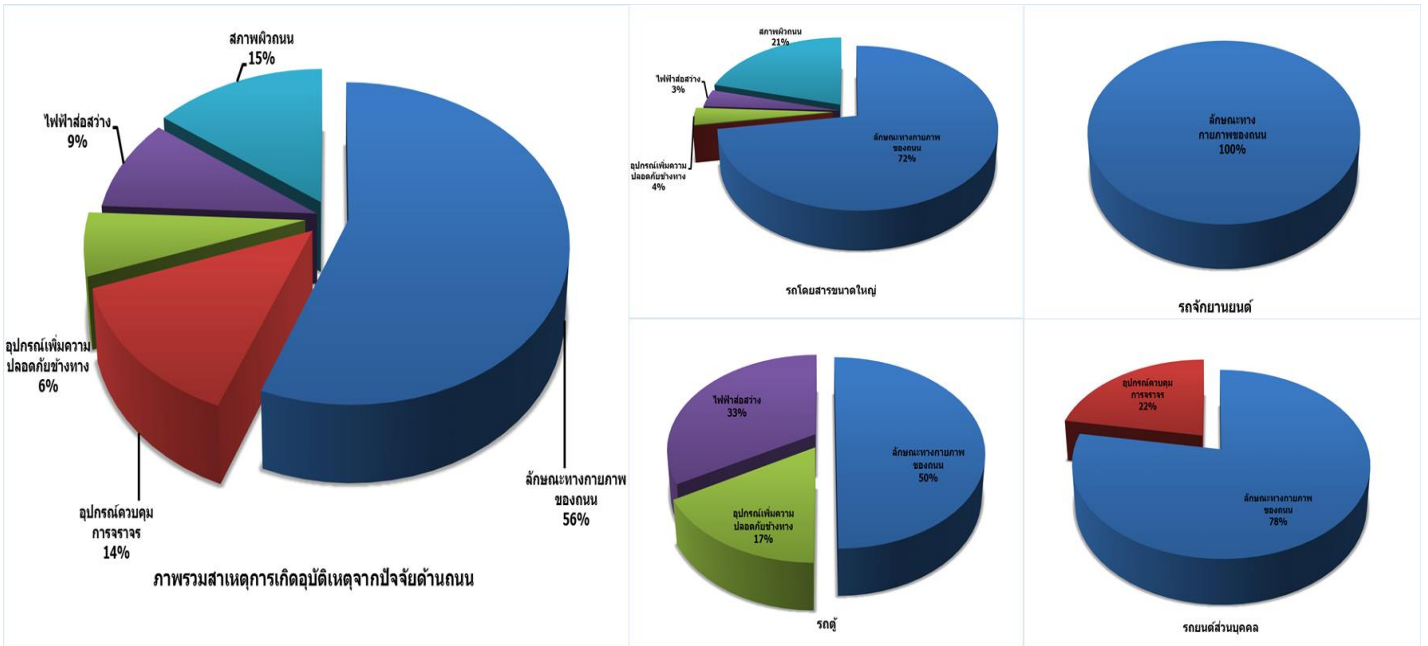
- 1) ความกว้างของผิวจราจร จากผลการศึกษาผลกระทบของความกว้างผิวจราจรที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุ Zegeer, et al. (1981) และ Cirillo และ Council (1986) พบว่าความกว้างผิวจราจร ระหว่าง 3.40-3.70 เมตร เป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำและมีความสมดุลระหว่างการไหลของกระแสจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจรมากที่สุด และจากการศึกษาของ Lay (1986) พบว่าถนนที่มีผิวจราจรกว้างน้อยกว่า 3.00 เมตร นั้นมีอิทธิพลทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งมีรถเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคัน
- 2) ความกว้างไหล่ทาง ไหล่ทาง คือ พื้นที่ด้านข้างของผิวทางที่อยู่ด้านนอกทั้งสองข้างและยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการจราจร จากผลการศึกษาผลกระทบของไหล่ทางที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบว่าขึ้นอยู่กับขนาดความกว้างและชนิดของผิวไหล่ทาง Ogden (1996) ได้กล่าวว่าไหล่ทางชนิดที่ไม่ปูผิวทางจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าชนิดที่ปูผิวไหล่ทางอย่างชัดเจน โดยจากการศึกษาของ Armour (1984) พบว่าสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีไหล่ทางชนิดไม่ปูผิวทางและปูผิวทาง มีค่าเท่ากับ 3 ต่อ 1 และ 4 ต่อ 1 สำหรับกรณีทางตรงที่เป็นทางราบ และทางโค้งหรือทางลาดชันตามลำดับ และนอกจากนี้พบว่าไหล่ทางที่มีขนาดกว้าง 0.00-2.00 ม. จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง สำหรับไหล่ทางที่มีความกว้างมากกว่า 2.50 ม. พบว่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพียงเล็กน้อย
- 3) ระยะมองเห็นในโค้งราบ จากการศึกษาของ Glennon (1987) พบว่าระยะมองเห็นที่ปลอดภัย นั้นมีความสำคัญอย่างมากสำหรับการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ได้รับความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกรณีของรถบรรทุก ซึ่งมีความสามารถตอบสนองต่อการเบรกต่ำ โดยจากรายงานของ Federal Highway Administration (1986) ได้กล่าวสรุปว่า ระดับสายตาที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกสามารถมองเห็นวัตถุได้สูงกว่ารถยนต์ประเภทอื่นนั้นมีส่วนช่วยในการลดเซยการตอบสนองต่อการเบรกต่ำของรถบรรทุกชนิดต่างๆ ได้ แต่หลักเกณฑ์นี้อาจไม่สามารถใช้กับ

กรณีของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ทั้งนี้เพราะเป็นรถที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักบรรทุกมาก ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะทางหยุดรถที่ปลอดภัยยาวกว่ารถยนต์ทั่วไป

- 4) ระยะมองเห็นในโค้งดิ่ง จากรายงาน Glennon (1987) พบว่าบนทางหลวงที่มีข้อจำกัดของระยะมองเห็นที่ปลอดภัยที่บริเวณทางโค้งดิ่งแบบคว่ำ (Crest curve) จะมีความถี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 52 ของทางโค้งดิ่งแบบหงาย (Sag curve)
- 5) แนวทางราบ ประกอบด้วยส่วนที่เป็นทางตรงและทางโค้ง การออกแบบทางโค้งนั้นมีความสำคัญต่อความสะดวกสบายของผู้ขับขี่เป็นอย่างมาก ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบต่างๆ คือรัศมีความโค้ง (Radius of curve) มุมเปลี่ยนแนว (Deflection angle) การยกโค้ง (Super elevation) และการขยายผิวทางในทางโค้ง (Widening) จากการศึกษา Glennon (1987) พบว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงจะเกิดขึ้นที่บริเวณทางโค้งมากกว่าบริเวณทางตรงถึง 3 เท่า โดยส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งหลุดออกจากทางโค้ง นอกจากนี้ผลการศึกษาของ Neuman, et al. (1983) พบว่ารัศมีความโค้งเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อความปลอดภัยของการออกแบบทางโค้งราบ โดยพบว่าทางโค้งราบที่มีรัศมีความโค้งต่ำกว่า 600 เมตร จะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น
- 6) แนวทางดิ่ง ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ ลาดถนน (Grades) และทางโค้งดิ่ง (Vertical curve) โดยทั่วไปแล้วทางโค้งดิ่งแบบหงาย (Sag curve) จะมีปัญหาด้านระยะมองเห็นปลอดภัยไม่มากนัก ในขณะที่ทางโค้งดิ่งแบบคว่ำ (Crest curve) นั้นจะมีข้อจำกัดของระยะมองเห็นปลอดภัยมากกว่า สำหรับช่วงลาดของถนนนั้น จากรายงานของ Organization for Economic Cooperation (1986) พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงจะมีค่าเพิ่มขึ้นตามระดับความลาดและความชันของถนน และจากการศึกษาของ Zegeer, et al. (1992) พบว่าถนนในทิศทางระดับลาดลงนั้นมีปัญหาความปลอดภัยมากกว่าในทิศทางที่ชันขึ้น ซึ่งจะมีผลมากสำหรับการเดินทางของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยเฉพาะที่ระดับลาดชันมากกว่าร้อยละ 6 พบว่าจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และนอกจากนี้ Pakpoy และ Kneebone (1988) ได้รายงานว่ามีบริเวณทางโค้งราบและมีระดับความลาดชันมาก จัดเป็นจุดอันตรายสำหรับถนนบริเวณนอกเมืองขนาด 2 ช่องจราจร เนื่องจากผลการศึกษาพบว่ามีความถี่การเกิดอุบัติเหตุสูง ดังนั้นการออกแบบทางหลวงให้มีความปลอดภัยควรจะต้องพิจารณาออกแบบทางโค้งแนวราบและทางโค้งแนวตั้งควบคู่กันไป
- 7) จำนวนช่องจราจร คือ จำนวนช่องทางเดินรถที่จัดแบ่งสำหรับการเดินรถ โดยทำสัญลักษณ์ด้วยการตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเครื่องหมายบนผิวทาง เช่น ลูกศร เป็นต้น จากการศึกษาสถิติอุบัติเหตุจราจรของกองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง (2540) พบว่าอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดมักเกิดบนทางตรงมากที่สุด โดยเฉพาะสภาพเส้นทางที่ตีเรียบที่มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง และถนนที่มี 2 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนนที่มี 4 ช่องทาง
- 8) อุปกรณ์กั้นข้างทาง คือ อุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพาน และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กั้นข้างทางเพื่อความปลอดภัย เช่น ราวกันตก (Guard rail) เป็นต้น

- 9) เครื่องหมายจราจร คือ เครื่องมือบอกข้อมูลด้าน การห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญ สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ลักษณะของเครื่องหมายจราจร จำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลือนหายไป ตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลาย เส้นแบ่งช่องจราจร เส้นแบ่งทิศทางการเดินรถ ลูกศร และข้อความเตือนต่างๆ เป็นต้น
- 10) ป้ายจราจร คือ เครื่องมือที่ช่วยบอกข้อมูลด้าน การห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ป้ายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลือนหายไป ตัวอย่างของป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น
- 11) สัญญาณไฟจราจร คือ เครื่องมือจัดระบบการจราจรที่มีความสำคัญโดยเฉพาะ บริเวณทางแยกที่มีปริมาณยานพาหนะมากถึงจุดที่ต้องติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ตำแหน่งการติดตั้งระบบสัญญาณไฟควรให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและต้องไม่ถูกบดบังจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ เช่น กิ่งไม้
- 12) สิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า คือ อุปกรณ์หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจราจร เช่น ทางเท้า ทางข้าม(สะพานลอย) และสัญญาณไฟคนเดินข้าม เป็นต้น
- 13) สภาพผิวถนน คือ ความสมบูรณ์ของถนนมีความเหมาะสมกับการใช้งานหรือมีข้อบกพร่อง เช่น พื้นผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม ถนนขาด และถนนกำลังซ่อมบำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่องต่างๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ จากรายงานของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการจราจรแห่งชาติ ประเทศสหรัฐอเมริกา (National Highway Traffic Safety Board, 1980) ได้ทำการศึกษาถึงการวัสดุที่มีความหนาแน่นสูงในการทำถนนในรัฐยูทาห์ ซึ่งเป็นถนนที่มีสัมประสิทธิ์ความฝืดต่ำ ทำให้เกิดการลื่นไถลได้ง่าย แสดงให้เห็นว่าสภาพผิวถนนที่มีความฝืดน้อยจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะในเวลาฝนตกถนนลื่น
- 14) ไฟฟ้าส่องสว่างบนถนน แสงสว่างในถนนมีความสำคัญอย่างมาก เพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น และการจัดแสงสว่างบนถนนให้เพียงพอ จะช่วยลดอุบัติเหตุได้ เพราะจะลดการใช้ไฟสูง ซึ่งแสงไฟสูงจากรถคันที่แล่นสวนมาอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่สายตาพร่ามัวได้ ทำให้มองไม่เห็นทางและเป็นอันตรายต่อการขับรถ โดยจากรายงานอุบัติภัย คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2536) กล่าวว่า ในสหรัฐอเมริกาเกือบร้อยละ 60 ของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต จะเกิดขึ้นในเวลากลางคืน นอกจากนี้ยังพบอีกว่า ถ้าแสงสว่างบนถนนเพียงพอสามารถช่วยลดอุบัติเหตุลงเนื่องจากผู้ขับขี่จะเปิดไฟสูงน้อยลง

ผลจากการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านถนน พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก คือ ลักษณะทางกายภาพของถนน ร้อยละ 56 รองลงมา สภาพผิวถนนร้อยละ 15 ลำดับที่ 3 และอุปกรณ์ควบคุมจราจรไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสมร้อยละ 13.7 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-7



รูปที่ 3.4-7 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านถนนรวมทั้งประเทศ

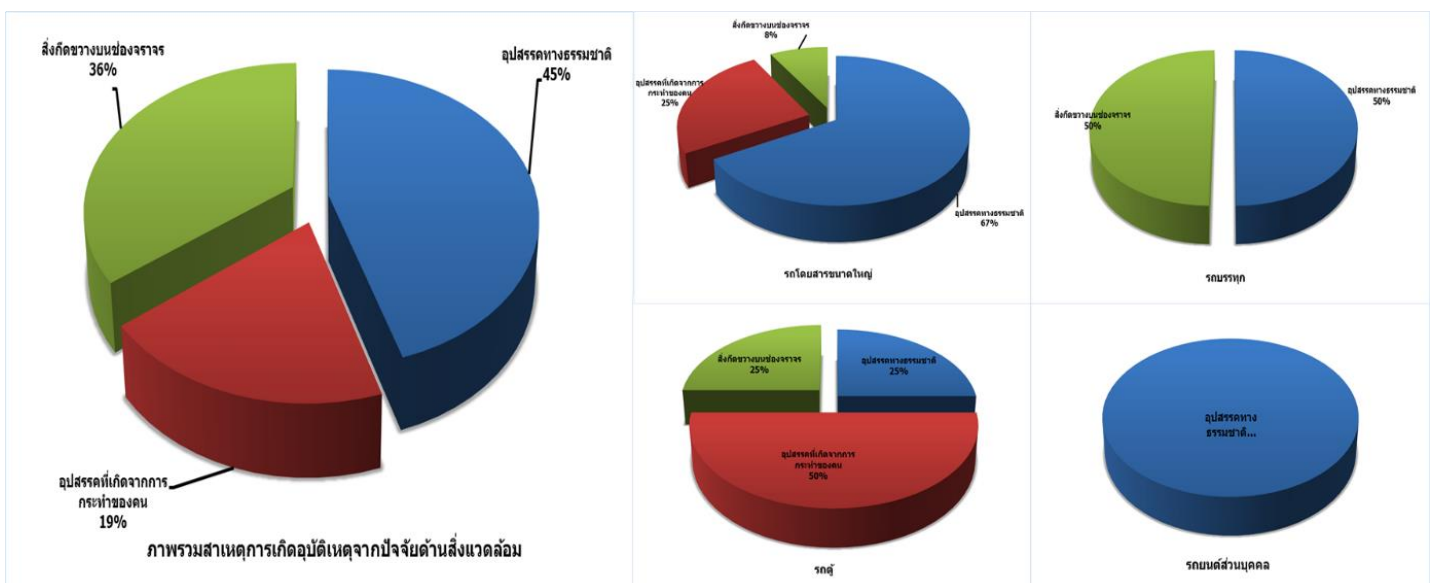
จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุในกรณีศึกษาพบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขี่แบบปกติ
- ทางฉุกเฉินสำหรับจอดรถ ของถนนที่ลาดชันหรือทางที่ตัดผ่านหุบเขา ไม่ได้มาตรฐาน
- ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง
- การเปิดกลับรถบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งหรือตรงกับทางเข้าออกหมู่บ้าน
- ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง
- การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กลับรถ
- 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. และเสาสาธารณูปโภคต่างๆ
- ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟจะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างรางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

3.4.2.4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental) เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดจากปัจจัยทางธรรมชาติเป็นสำคัญ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ สภาพดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดจากมนุษย์เป็นผู้กระทำได้อีกด้วย เช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตา เป็นต้น สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนนอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนนอาจแยกได้เป็น 2 ประเด็น ดังนี้

- 1) อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ สิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุมหรือมีฝุ่นมาก ต้นไม้บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้น และอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยรายงานของ National Transportation System Board (1981) พบว่าในระหว่างปี ค.ศ.1978-1979 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับรถชนต้นไม้เป็นจำนวน 2,900 รายจากผู้เสียชีวิตทั้งหมด 3,280 ราย และผลสรุปจากการสำรวจโดย National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) และ Fatal Accident Reporting System (FARS) ในรายงานฉบับเดียวกันพบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ชนต้นไม้จะได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตถึงร้อยละ 61.2 และจากรายงานของ National Transportation System Board (1972) พบว่าหมอกเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน
- 2) อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือ สิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง ควันดำจากท่อไอเสียรถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณา ตูโทรศัพท์หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ผลจากการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ปัญหาอุปสรรคทางธรรมชาติ ร้อยละ 45.2 รองลงมา สิ่งกีดขวางบนช่องจราจร ร้อยละ 35.5 และปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคนร้อยละ 19.4 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-8



รูปที่ 3.4-8 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งประเทศ

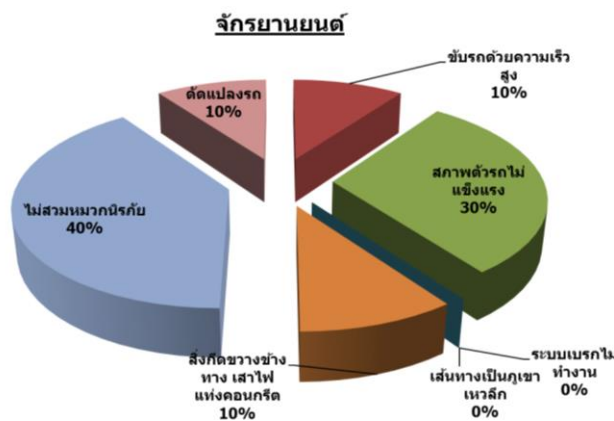
3.4.3 ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของความรุนแรงของอุบัติเหตุ

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุความรุนแรงจากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของ 4 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม จากกรณีศึกษาที่ผ่านมาโดยจะวิเคราะห์แยกตามประเภทยานพาหนะ ดังนี้

3.4.3.1 รถจักรยานยนต์

จากการศึกษา พบว่า สาเหตุความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อความรุนแรงมากที่สุด คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 40 รองลงมาสภาพตัวรถไม่แข็งแรง ร้อยละ 30 ลำดับที่ 3 การตัดแปลงสภาพรถและสิ่งกีดขวางข้างทาง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-9

เป็นที่ทราบดีว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ เนื่องจากตัวรถไม่มีโครงเหล็กหุ้มหรือการกันกระแทบบริเวณผู้ขับขี่ ในกรณีเกิดเหตุเมื่อมีการประทะกับรถประเภทอื่นๆ เช่นรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถกระบะ บวกกับผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยผลของความรุนแรงที่เกิดต่อผู้ขับขี่ได้โดยตรงอาจทำให้ถึงขั้นเสียชีวิตได้ ดังนั้นการสวมหมวกนิรภัยจึงช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้



รูปที่ 3.4-9 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3.4.3.2 รถยนต์ส่วนบุคคล

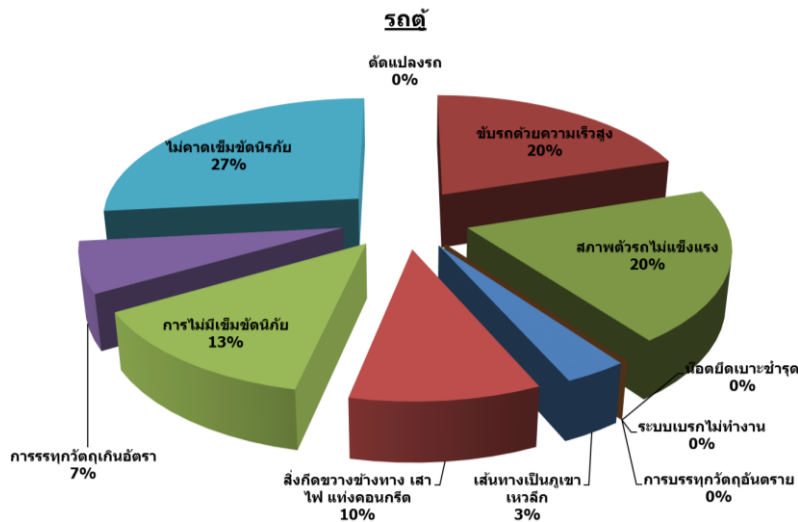
จากการศึกษาพบว่า สาเหตุความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อความรุนแรงมากที่สุด คือ การไม่คาดเข็มนิรภัย ร้อยละ 35 รองลงมาการขับรถด้วยความเร็วสูง ร้อยละ 25 ลำดับที่ 3 การสภาพตัวรถไม่แข็งแรงและสิ่งกีดขวางข้างทาง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-10

สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลจากการวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุความรุนแรงในกรณีศึกษา พบว่า การไม่คาดเข็มขัดทำให้ผู้ขับขี่ได้รับแรงกระแทกโดยตรงในกรณีการเกิดเหตุขับรถด้วยความเร็วสูง และยังพบอีกว่าตัวรถหรือโครงสร้างของรถมีความสำคัญต่อความรุนแรงเนื่องจากหากเกิดการประทะกับวัตถุที่แข็งกว่าส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

3.4.3.4 รถตู้

จากการศึกษา พบว่า สาเหตุความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถตู้ที่ส่งผลต่อความรุนแรงมากที่สุด คือ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 27 รองลงมาการขับรถด้วยความเร็วสูงและสภาพตัวรถไม่แข็งแรง ร้อยละ 20 และ รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-12

สำหรับรถตู้จากการวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุความรุนแรงในกรณีศึกษา พบว่า การไม่คาดเข็มขัดทำให้ผู้ขับขี่ได้รับแรงกระแทกโดยตรงในกรณีการเกิดเหตุขับรถด้วยความเร็วสูง และยังพบอีกว่าตัวรถหรือโครงสร้างของรถมีความสำคัญต่อความรุนแรงเนื่องจากหากเกิดการปะทะกับวัตถุที่แข็งกว่าส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

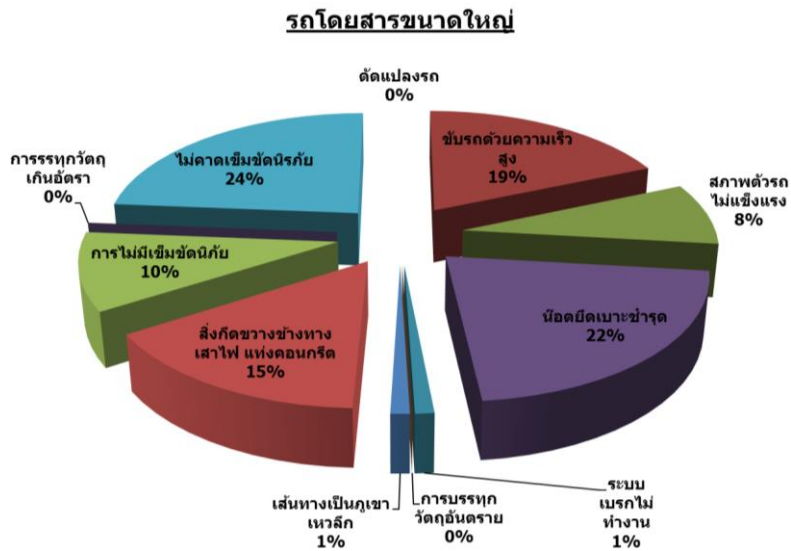


รูปที่ 3.4-12 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถตู้

3.4.3.5 รถโดยสารขนาดใหญ่

จากการศึกษา พบว่า สาเหตุความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ส่งผลต่อความรุนแรงมากที่สุด คือ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 24 รองลงมาน็อตยึดเบาะชำรุด ร้อยละ 22 ลำดับที่ 3 การขับรถด้วยความเร็วสูง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-13

สำหรับรถโดยสารขนาดใหญ่จากการวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุความรุนแรงในกรณีศึกษา พบว่า การไม่คาดเข็มขัดทำให้ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุของความรุนแรงเนื่องจากได้รับแรงกระแทกโดยตรงในกรณีการเกิดเหตุขับรถด้วยความเร็วสูง และยังพบอีกว่าอุปกรณ์พื้นฐานที่ติดมากับตัวรถ เช่น เบาะหรือที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร อุปกรณ์เกิดการชำรุดเสียหาย ในกรณีการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเกิดการปะทะและแรงเหวี่ยงทำให้เบาะที่นั่งของผู้โดยสารหลุดออกนอกตัวรถส่งผลต่อความรุนแรงทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต

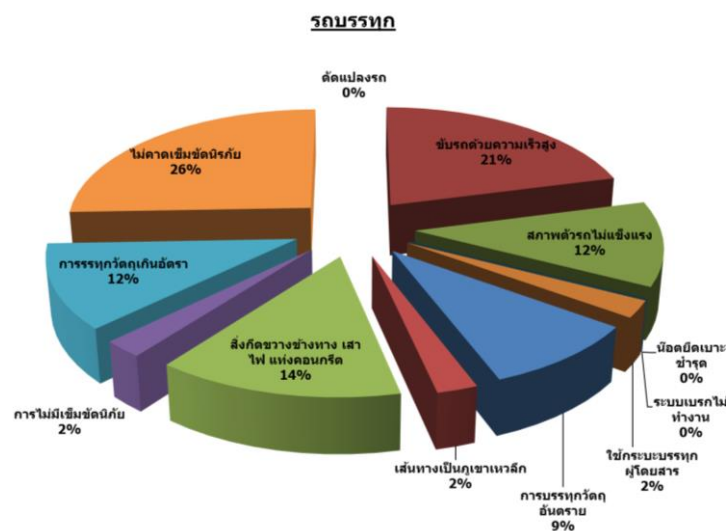


รูปที่ 3.4-13 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่

3.4.3.6 รถบรรทุก

จากการศึกษา พบว่า สาเหตุความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความรุนแรงมากที่สุด คือ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 26 รองลงมาการขับรถด้วยความเร็วสูง ร้อยละ 21 ลำดับที่ 3 สิ่งกีดขวางข้างทาง รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3.4-14

สำหรับรถบรรทุกจากการวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุความรุนแรงในกรณีศึกษา พบว่า การไม่คาดเข็มขัดทำให้ผู้ขับขี่ได้รับผลกระทบมากที่สุดเนื่องจากได้รับแรงกระแทกโดยตรงในกรณีการเกิดเหตุขับรถด้วยความเร็วสูง และยังพบอีกว่าสิ่งกีดขวางข้างทางเป็นสาเหตุที่ส่งผลต่อความรุนแรงอีกด้วย ในกรณีรถเสียหลักแล้วเกิดเหตุชนกับเสาไฟฟ้าข้างทาง เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

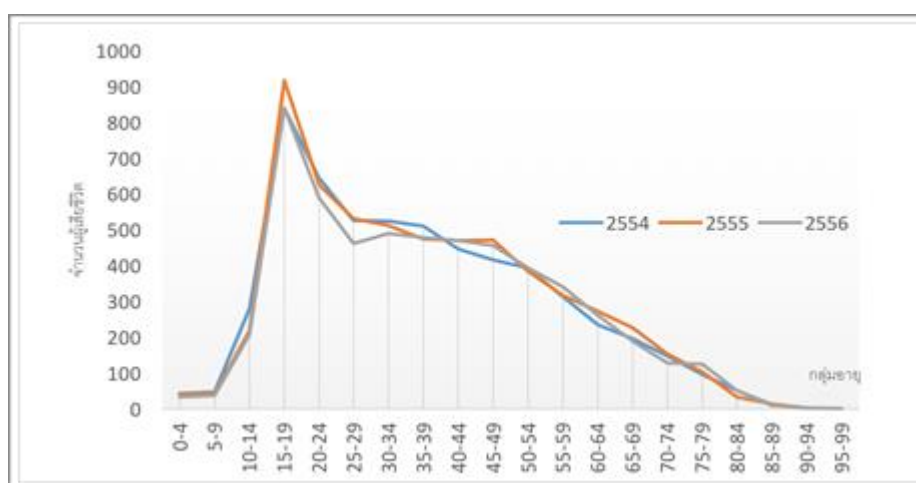


รูปที่ 3.4-14 สาเหตุความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก

3.5 การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ

3.5.1 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์

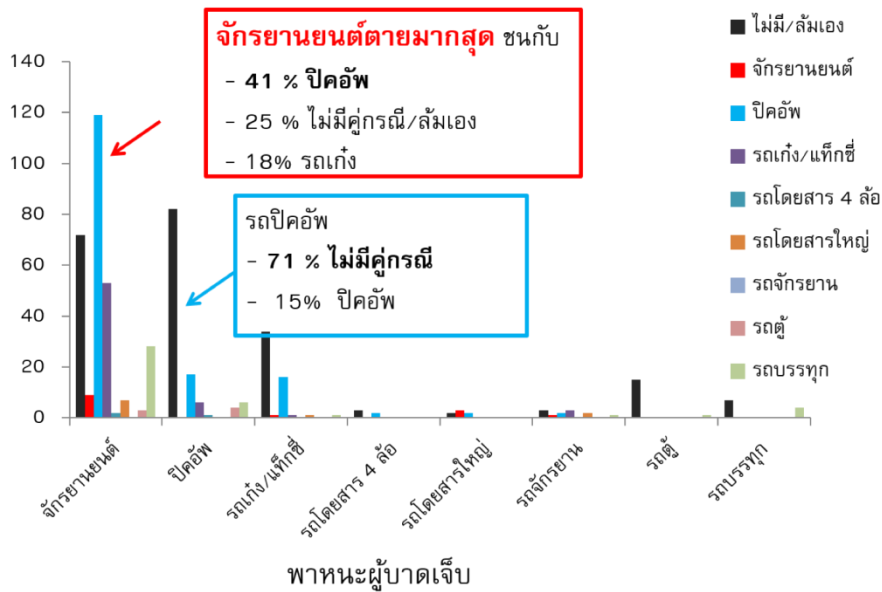
จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุในหัวข้อ 3.2 พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด และมีแนวโน้มเพิ่มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นในอนาคต และเมื่อทำการวิเคราะห์กลุ่มเสี่ยงต่อการเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มอายุเดิมที่มีรายงานการเสียชีวิตสูงสุด คือกลุ่มวัยรุ่นที่มีแนวโน้มเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ เก่าตัว และอัตราเสียชีวิตยังคงเป็นกลุ่มอายุเดิมตลอด ทั้ง 3 ปี (พ.ศ. 2554-2556) ซึ่งหากนับรวมกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานตอนต้น รวมกันแล้วเป็นสัดส่วนของการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 80 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งหมด **รูปที่ 3.5-1** จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ แยกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2554-2556



ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข

รูปที่ 3.5-1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ แยกตามกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2554-2556

ข้อมูลรายงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2555-2557 ที่มีการบันทึกรายละเอียดไว้ในระบบบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินและรายงานการเสียชีวิตจากในโรงพยาบาล พบว่า รถจักรยานยนต์เสียชีวิตมากที่สุด โดยในกลุ่มของรถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต บนถนนหลวงพบว่า พบว่า ร้อยละ 41 ชนกับรถปิคอัพ ร้อยละ 25 ล้มเองไม่มีคู่กรณีร้อยละ 18 ชนกับรถเก๋ง ในขณะที่กลุ่มรถปิคอัพเป็นกลุ่มที่เสียชีวิตบนถนนหลวงรองลงมา ในการเสียชีวิตจากรถปิคอัพ พบว่า ร้อยละ 71 ไม่มีคู่กรณีและร้อยละ 15 ชนกับรถปิคอัพด้วยกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.5-2

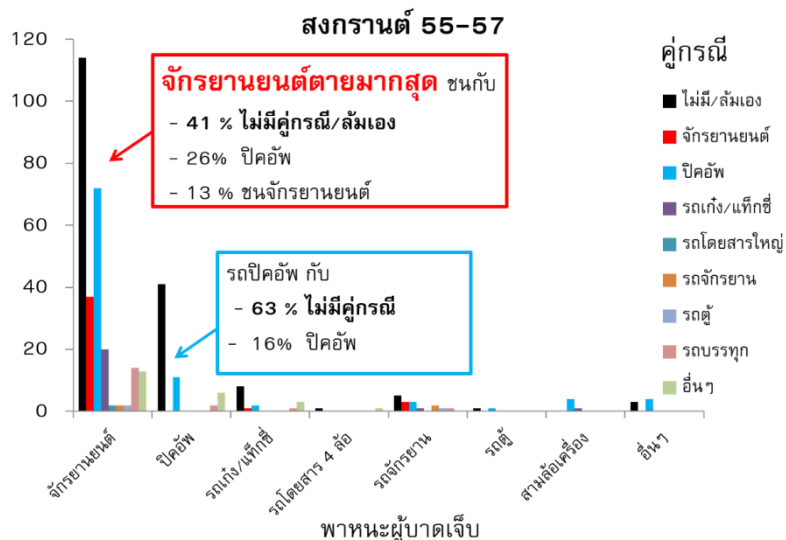


ที่มา: ข้อมูลเทศบาล กระทรวงสาธารณสุข/สพฉ.

รูปที่ 3.5-2 ประเภทพาหนะผู้เสียชีวิตและคู่กรณี ในถนนทางหลวง ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2555-2557

สำหรับบนถนนสายรองหรือถนนในชนบท ในกลุ่มผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ยังคงเป็นกลุ่มที่เสียชีวิต สูงสุดต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2555-2557 พบว่าร้อยละ 41 ล้มเองไม่มีคู่กรณี ร้อยละ 26 ชนกับรถปิคอัพ ร้อยละ 13 ชนกับรถจักรยานยนต์ด้วยกันเอง ในข้อมูลชุดนี้ยังระบุว่ารถปิคอัพที่มีผู้เสียชีวิตนั้น สูงถึงร้อยละ 71 ไม่มีคู่กรณี และรองลงมาร้อยละ 16 ชนกับรถปิคอัพ ดังแสดงในรูปที่ 3.5-3

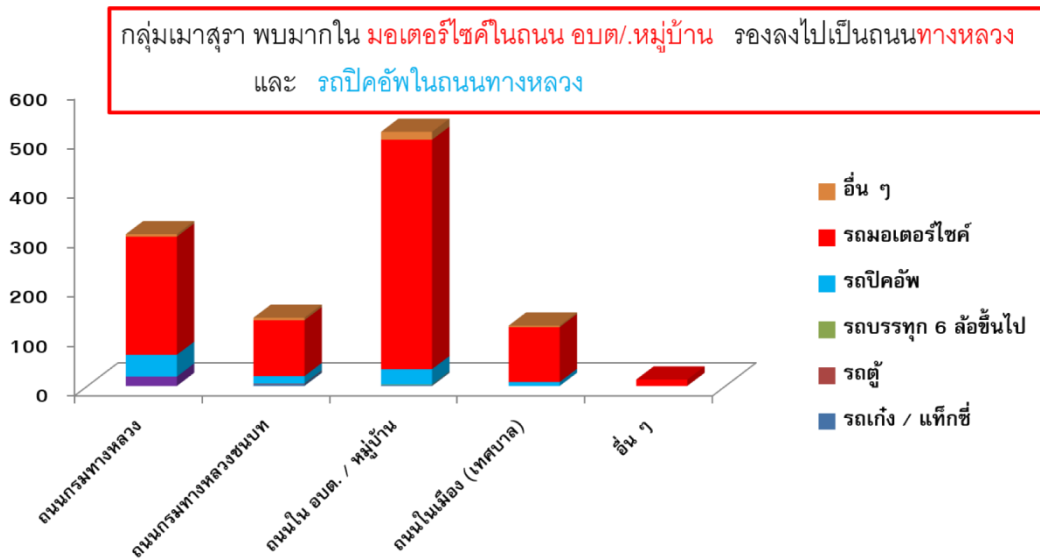
ประเภทพาหนะผู้เสียชีวิตและคู่กรณี ในถนนชนบท



ที่มา: ข้อมูลเทศบาล กระทรวงสาธารณสุข/สพฉ.

รูปที่ 3.5-3 ประเภทพาหนะผู้เสียชีวิตและคู่กรณี ในถนนชนบท ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2555-2557

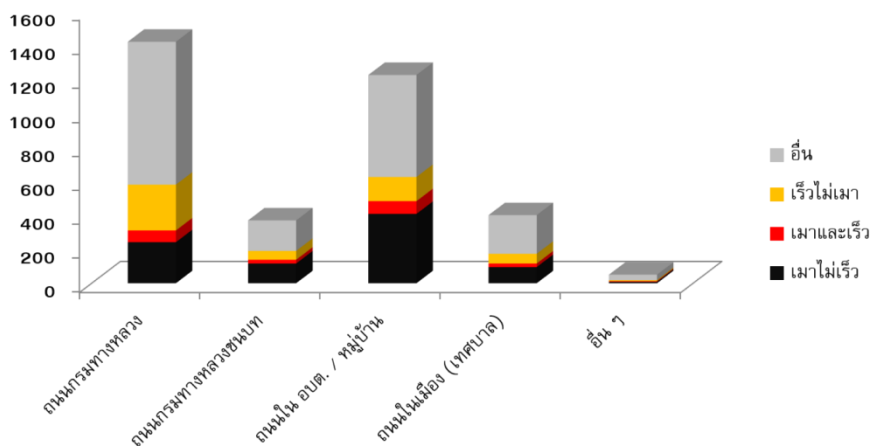
ข้อมูล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระบุว่า ในช่วงเฝ้าระวัง หรือ 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2557 นั้น ผู้ขับขี่บนถนนหลวงของรถทุกประเภท มักบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยใช้ความเร็วสูง และมีอีกกลุ่มหนึ่งที่ทั้งใช้ความเร็วสูงและเมาสุรา โดยที่พบว่า กลุ่มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ในถนนขนาดเล็กในหมู่บ้านนั้น พบว่า การขับขี่ด้วยการเมาสุราแต่ไม่ระบุว่าใช้ความเร็วสูงร่วมด้วย บาดเจ็บเสียชีวิตมากกว่ากลุ่มผู้ใช้ความเร็วและเมาสุราด้วยกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.5-4



ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน 2557

รูปที่ 3.5-4 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 7 วันอันตราย ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2557 แยกตามประเภทถนน

ข้อมูลในช่วงเทศกาลปีเดียวกันแยกประเภทยานพาหนะและการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ บนถนนในหมู่บ้าน เกี่ยวข้องกับการดื่มสุรามากกว่ากลุ่มอื่น ดังแสดงในรูปที่ 3.5-5



ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน 2557

รูปที่ 3.5-5 จำนวนผู้บาดเจ็บที่เมาสุรา แยกถนนและประเภทพาหนะ ช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2557

จากข้อมูลหลายแหล่งยืนยันตรงกันว่า ในอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นช่วงปกติหรือเทศกาล การเสียชีวิต เกิดขึ้นมากทั้งถนนหลวงและชนบท แต่คุณลักษณะของรถจักรยานยนต์ จะมีการเปลี่ยนแปลง ตามลักษณะการเกิดเหตุ เมื่อรถจักรยานยนต์ขับขึ้นบนถนนหลวง จะถูกรถปัดอ้อมชน หรือมีคุณลักษณะของการชน เป็นรถปัดอ้อม และยังพบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เกิดเหตุบน ถนนชนบท แต่ถนนหลวง ผู้ประสบเหตุมีโอกาเสียชีวิต มากที่สุด เนื่องจากถนนหลวงประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นการใช้ทางร่วมกันของทุกพาหนะส่วนปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์คือการดื่มสุราของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

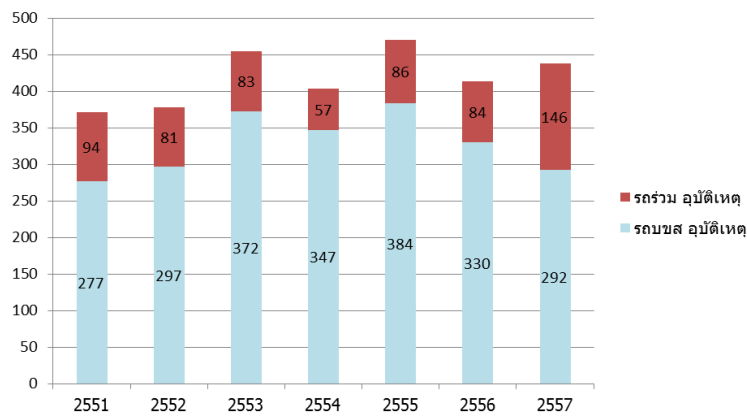
ข้อมูลนี้แสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เสียชีวิตของทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่เกิดเหตุบนถนนในหมู่บ้านหรือชนบทที่คนไทยมักนิยมเรียกว่าถนนสายรองนั้น เป็นการล้มเองไม่มีคุณลักษณะที่เกี่ยวข้องกับการเมาสุรา และทั้งเมาสุราและขับเร็ว กลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานตอนต้น เป็นวัยที่มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงที่สุดงานวิจัยในหลายประเทศระบุว่ากลุ่มเหล่านี้ยังมีความคึกคะนอง ขาดวุฒิภาวะและขาดประสบการณ์ที่ถูกต้องในการขับขี่ ทำให้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่น ดังนั้นการให้ความสำคัญใน ระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ และมีวัฒนธรรมความปลอดภัย จึงมีความจำเป็นในการดำเนินการอย่างเร่งด่วน

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับรถจักรยานยนต์

- มุ่งให้ความสำคัญในการสร้างพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยโดยการพัฒนาระบบการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ ที่เป็นการเตรียมความพร้อมในด้านทักษะกับเยาวชนรวมทั้งควรสร้างประสบการณ์ที่ดี
- มุ่งควบคุมและยับยั้งพฤติกรรมขับขี่เสี่ยงการควบคุมด้วยระบบกระบวนการหลังได้รับใบอนุญาตอย่างเข้มข้น โดยมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เช่น การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับรถขณะมีเมามา ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น
- เพิ่มระบบการเชื่อมต่อข้อมูลการกระทำผิดการฝ่าฝืน การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือการกระทำที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงในผู้ขับขี่ การจัดทำระบบข้อมูลเพื่อเชื่อมต่อทั้งระบบเพื่อติดตามประเมินผล
- ดำเนินการศึกษาวิจัยและพัฒนา มาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันด้านความปลอดภัย เช่น หมวกกันน็อก ควรจะศึกษาและกำหนดมาตรฐานของหมวกกันน็อกให้มีคุณภาพที่สามารถช่วยป้องกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และผลักดันให้เป็นมาตรฐานของประเทศ

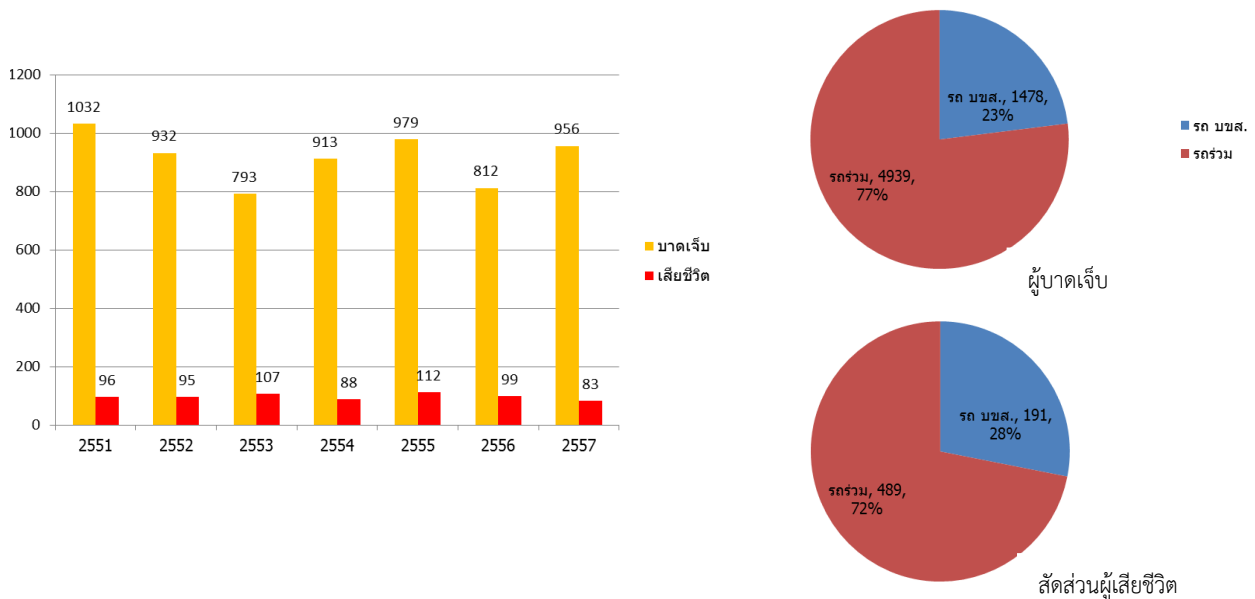
สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร ของบริษัทขนส่ง ในช่วง พ.ศ. 2551-2557 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารอยู่ระหว่าง 380-450 ครั้งต่อปี โดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถโดยสารของบริษัท ขนส่งจำกัด กว่าร้อยละ 77 และร้อยละ 23 เกิดขึ้นกับรถร่วมบริการ สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารบริษัทขนส่ง พ.ศ. 2551-2557 ดังแสดงในรูปที่ 3.5-6



รูปที่ 3.5-6 สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์โดยสาร บริษัท ขนส่ง พ.ศ. 2551-2557

สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุรถยนต์โดยสาร ของบริษัทขนส่ง ในปี พ.ศ. 2551-2557 มีจำนวนผู้เสียชีวิตที่คงที่โดยมีจำนวนการเสียชีวิต 85-100 คนต่อปี ซึ่งการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์โดยสารกว่าร้อยละ 72 มาจากรถร่วมบริการ สำหรับจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์โดยสารประมาณ 800-900 คนต่อปี โดยจำนวนผู้บาดเจ็บกว่าร้อยละ 77 มาจากรถร่วมบริการ ดังแสดงในรูปที่ 3.5-7



รูปที่ 3.5-7 สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์โดยสาร บริษัทขนส่ง จำกัด พ.ศ. 2551-2557

3.5.2 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารขนาดใหญ่

จากการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุของรถโดยสารขนาดใหญ่ทั้งรถประจำทางและรถไม่ประจำทาง พบว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารขนาดใหญ่จะมีจำนวนผู้ประสบเหตุทั้งผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเป็นจำนวนมากต่อการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง โดยข้อมูลจากโครงการพัฒนาทีมสอบสวนการบาดเจ็บแบบสหสาขาวิชาชีพ กรมควบคุมโรค ระบุว่า จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตเฉลี่ยในแต่ละครั้งจากการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารขนาดใหญ่ มีผู้บาดเจ็บตั้งแต่ 2-66 ราย และมีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ 3-30 ราย คิดเป็นจำนวนการบาดเจ็บ 33.8 ราย/ครั้ง และเสียชีวิตเฉลี่ย 6.5 ราย/ครั้ง จากอุบัติเหตุที่เกิดกับการให้บริการรถโดยสารขนาดใหญ่พบ ประเด็นปัญหาของอุบัติเหตุได้ 3 ปัญหา ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถโดยสาร และผู้โดยสารผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางขับขี่ด้วยความประมาทโดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารได้แก่การเปลี่ยนช่องจราจรด้วยความเร็วและขาดความระมัดระวัง
2. ขาดการดูแลความพร้อมด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร
3. ผู้โดยสารยังขาดความตระหนักถึงผลกระทบจากการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัย เช่น การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะเดินทาง
4. ปัญหาการติดตั้งอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารไม่ได้มาตรฐานภายในห้องโดยสารมีการติดตั้งอุปกรณ์ไม่ครบตามมาตรฐานหรือมีอุปกรณ์ดังกล่าวแล้วแต่วัสดุหรือการติดตั้งก็ยังไม่ได้มาตรฐาน ได้แก่ การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร การยึดรั้งเก้าอี้ผู้โดยสารไม่มั่นคงแข็งแรง การใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ติดไฟได้ง่ายและก่อให้เกิดสารพิษ



รูปที่ 3.5-8 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารขนาดใหญ่

- 1.) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการให้บริการรถโดยสารขนาดใหญ่
จากอุบัติเหตุที่เกิดกับการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้
 - 1.1) ควรเสนอให้มีการดำเนินการพัฒนาผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง ให้เป็นมืออาชีพ และมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางที่มีความเหมาะสมขึ้น เช่น สุขภาพร่างกายและจิตใจ วุฒิการศึกษา ผ่านการอบรมตลอดจนทดสอบการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน โดยหลักสูตรให้รางวัลโดยอ้างอิงข้อผิดพลาดที่พบเห็นได้บ่งชี้จากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางตลอดจนใช้หลักการขับขี่ที่ปลอดภัย และปัจจุบันภาครัฐมีแผนการให้การศึกษาฟรี ควรนำจุดเด่นเหล่านี้มาใช้เสริมวุฒิการศึกษาของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะโดยอาจจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษแก่ผู้สำเร็จการศึกษาในระดับที่น่าพึงพอใจ
 - การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมซ้ำให้แก่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางเป็นระยะๆ ที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและตนเองให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่ให้บริการ และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม และประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ
 - มีระบบการจ้างงานที่เป็นธรรมมีการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำ ตลอดจนผลตอบแทนอื่นให้เหมาะสมกับสภาพความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงานโดยเฉพาะผู้ที่มีประวัติการทำงานที่ดี
 - จัดตั้งสมาคมผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถโดยสารประจำทาง เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองให้แก่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถโดยสารสาธารณะ
 - เพิ่มความสำคัญกับการได้รับใบอนุญาต และการรักษาใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะ
 - 1.2) ควรเสนอให้พัฒนาผู้ประกอบการที่มีความรับผิดชอบสูง และพึงพอใจต่อการให้บริการสาธารณะซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - สร้างผู้ประกอบการให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยผ่านกระบวนการส่งเสริม ขณะเดียวกันเข้มงวดกับจำนวนระยะเวลาการทำงานของผู้ขับขี่และบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้เข้มงวดมากขึ้น โดยการเตือน ปรับ และจับกุมทั้งผู้ควบคุมรถ และผู้รับสัมปทานที่มีเจตนาละเลยเรื่องความปลอดภัย
 - มีระบบดูแลรักษาความปลอดภัยโดยสาร เช่นมาตรวัดค่า ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ให้ครบถ้วน และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ โดยมีผู้ตรวจการจากกรมการขนส่งทางบกออกสุ่มตรวจสภาพรถโดยสารสาธารณะอยู่เป็นระยะๆ โดยมีเกณฑ์ และวิธีการที่ชัดเจน
 - 1.3) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการพัฒนากฎระเบียบ กลไกการจัดการ และส่งเสริมการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - มีการกำหนดการยกเลิกสัมปทานในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่ผ่านการประเมิน/ไม่มีเจตนาที่จะเป็นผู้ประกอบการภายใต้สัมปทานที่ดี หรือทำผิดร้ายแรงซ้ำซาก ด้วยระบบการประเมินอย่างโปร่งใส
 - มีการสนับสนุนทั้งในด้านกฎเกณฑ์ และในรูปของเงินกับผู้ประกอบการ เช่น อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับส่วนของความปลอดภัย ของยานพาหนะ เช่นการอุดหนุน การเปลี่ยนยางตามระยะเวลาการใช้งานจากภาครัฐ การจัดการระบบขนส่ง การจัดหาเข็มขัดนิรภัยที่ได้มาตรฐาน เป็นต้น

- ควบคุมความเร็วในการเดินทางแบบเฝ้าติดตาม โดยผ่านศูนย์ควบคุมของ บขส. นำเทคโนโลยี GPS ที่ปัจจุบันมีคุณภาพสูงใช้งานง่ายราคาไม่สูง โดยเป็นการดำเนินการในเชิงป้องกันผ่านการเฝ้าติดตามอย่างเป็นระบบ และป้องปรามผู้ละเมิดด้านความเร็ว
- มีผู้ตรวจสอบระบบประตูดักเงิน/มีการตรวจสอบระบบเบรก ยาง และระบบบังคับเลี้ยวให้มีมาตรฐานความปลอดภัย และความปลอดภัยต่างที่กล่าวมาให้ใช้งานได้โดยผ่านการสุ่มตรวจจากผู้ตรวจการ

1.4) ควรเสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างรถโดยสารประจำทางให้มั่นคงแข็งแรง และจัดให้มีอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย

- กำหนดรูปแบบการสร้าง/ประกอบโครงสร้างรถโดยสารประจำทาง โดยกำหนดเกณฑ์ความมั่นคงแข็งแรงอย่างเป็นรูปธรรม/มีการทดสอบ/มีแบบรถโดยสารประจำทางที่ผ่านการทดสอบ/มีระบบการเชื่อมต่อ/ ตลอดจนระเบียบวิธีการเชื่อมต่ออย่างถูกต้องตามมาตรฐานวิชาชีพการเชื่อม/ประกอบโครงสร้างรถโดยสารประจำทาง โดยผู้ประกอบรถตามมาตรฐานไม่จำเป็นต้องพิสูจน์หรือทดสอบใดๆ อีก ส่วนผู้ที่ต้องการพัฒนาตัวรถโดยสารประจำทางเองจำเป็นต้องมีภาระในการพิสูจน์ และทดสอบความแข็งแรงเอง
- รูปแบบการยึดโครงแก้อัดที่มั่นคงแข็งแรงได้มาตรฐาน/รูปแบบระบบประตูดักเงินที่ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบโครงสร้างจากอุตสาหกรรมมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก

2.) ข้อเสนอแนะเพื่อลดความรุนแรงและโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยด้านคน

- รมรงค์ให้ผู้ขับขี่รถใช้เข็มขัดนิรภัย
- รมรงค์ให้ผู้ขับขี่ให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพรถ
- รมรงค์ให้ผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัยในการขับขี่
- กวดขันเรื่องเวลาการทำงานและเวลาพักของผู้ขับขี่
- กวดขันเรื่องวินัยจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง
- รมรงค์ให้ผู้ขับขี่รถปฏิบัติใช้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด
- เข้มงวดในขั้นตอนการฝึกอบรมและสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่รถโดยสาร
- ผู้ขับขี่ต้องมีการพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนการขับขี่
- กวดขันเรื่องน้ำหนักและปริมาณการบรรทุก ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของตัวรถ โดยเฉพาะรถโดยสาร หรือรถนำเที่ยว
- รถโดยสาร ควรมีคนขับอย่างน้อย 2 คน ในกรณีที่ต้องขับเกิน 4 ชั่วโมง

ปัจจัยด้านยานพาหนะ

- ผู้ขับขี่และผู้โดยสารควรคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งก่อนออกเดินทาง
- ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือกรณีรถประสบอุบัติเหตุ
- ตัวรถควรมีโครงสร้างที่แข็งแรงปลอดภัย

- รถยนต์ควรมีอุปกรณ์ป้องกัน เช่น เข็มขัดนิรภัย ถูกลมนิรภัย ซึ่งสามารถช่วยลดความรุนแรงของ อุบัติเหตุได้ และที่หนึ่งของการนำรถกระบะ มาดัดแปลงเป็นรถโดยสารสาธารณะ ต้องมีมาตรฐานชัดเจนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทั้งการติดอุปกรณ์ป้องกันผู้โดยสารหลุดออกนอกตัวรถ และโครงสร้างของหลังคา ผู้โดยสารต้องแข็งแรง รับแรงกระแทกได้
- ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง เช่น ตรวจสอบสภาพเบรก ตรวจสอบเช็คลมยางหรือดอกยาง
- ควรนำยานพาหนะไปตรวจสอบสภาพเมื่อถึงเวลาการตรวจสอบสภาพ
- กวดขันจับกุมยานพาหนะที่มีการดัดแปลงต่อเติมอุปกรณ์ต่างๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัย

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น Rumber Strip / Guard Rail / Guide Post Chevron และป้ายเตือน ไฟฟ้าส่องสว่าง ไฟกระพริบในบริเวณที่เป็นจุดอันตราย
- ต้องไม่มีอุปสรรคที่อยู่ในเขตปลอดภัยริมทาง (Clear Zone) ที่ระยะห่างจากขอบทางไม่น้อยกว่า 8-10 เมตร ตาม AASHTO

3.5.3 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสาร

ปัจจุบันปริมาณการเดินทางโดยรถตู้โดยสารเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มเพิ่มปริมาณสูงขึ้น ทั้งในการเดินทางภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด ผลจากการสืบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสารส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง และบ่อยครั้งที่อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสารมีความรุนแรงอันเนื่องมาจากตัวรถเกิดเพลิงไหม้ ผลจากการสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดกับการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะสามารถสรุปประเด็นปัญหาของอุบัติเหตุได้ 4 ปัญหา ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาความพร้อมของผู้ขับขี่รถตู้โดยสารผลจากการสืบสวนอุบัติเหตุของกรณีศึกษาพบว่าผู้ขับขี่รถตู้โดยสารมีปัญหาความพร้อมของสภาพร่างกายในขณะที่ให้บริการซึ่งนำไปสู่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ
2. ปัญหาการปฏิบัติตนที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถตู้โดยสารและผู้โดยสารผลจากการสืบสวนอุบัติเหตุของกรณีศึกษา พบว่า ผู้ขับขี่รถตู้โดยสารขับขี่ด้วยความประมาท โดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเท่าที่ควร ได้แก่ การเปลี่ยนช่องจราจรด้วยความเร็วและขาดความระมัดระวัง การใช้พื้นที่ไหล่ทางในการขับขี่ และการขาดการดูแลความพร้อมด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ในขณะที่ผู้โดยสารยังขาดความตระหนักถึงผลกระทบจากการปฏิบัติตนที่ไม่ปลอดภัย เช่น การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะเดินทาง
3. ปัญหาสมรรถนะและโครงสร้างของรถตู้โดยสารผลจากการสืบสวนอุบัติเหตุของกรณีศึกษา พบว่ารถตู้โดยสารที่ให้บริการมีปัญหาเกี่ยวกับสมรรถนะในขณะที่ให้บริการ ซึ่งนำไปสู่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้โครงสร้างของรถตู้โดยสารที่ให้บริการยังมีปัญหาด้านความแข็งแรงจากการถูกชนด้านข้าง และมักเสียรูปจนทำให้ไม่สามารถเปิดประตูด้านข้างเพื่อช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงทีซึ่งนำไปสู่สาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุ
4. ปัญหาการติดตั้งอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารไม่ได้มาตรฐานผลจากการสืบสวนอุบัติเหตุของกรณีศึกษา พบว่า ภายในห้องโดยสารมีการติดตั้งอุปกรณ์ไม่ครบตามมาตรฐาน หรือมีอุปกรณ์ดังกล่าวแล้วแต่วัสดุหรือการติดตั้งก็ยังไม่ได้มาตรฐาน ได้แก่ การไม่มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร การยึดรั้งเก้าอี้ผู้โดยสารไม่มั่นคงแข็งแรง การใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ติดไฟได้ง่ายและก่อให้เกิดสารพิษ



รูปที่ 3.5-9 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสาร

- 1.) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ
 - 1.1) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการพัฒนาผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะที่เป็นมืออาชีพ และมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะที่มีความเหมาะสมขึ้น เช่น สุขภาพร่างกายและจิตใจ วุฒิการศึกษา ผ่านการอบรมตลอดจนทดสอบการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน โดยหลักสูตรให้รางวัลขึ้นโดยอ้างอิงข้อผิดพลาดที่พบเห็นได้บ่งชี้จากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะตลอดจนใช้หลักการขับขี่ที่ปลอดภัย และปัจจุบันภาครัฐมีแผนการให้การศึกษาฟรี ควรนำจุดเด่นเหล่านี้มาใช้เสริมวุฒิการศึกษาของผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะโดยอาจจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษแก่ผู้สำเร็จการศึกษาในระดับที่น่าพึงพอใจ
 - การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมซ้ำให้แก่ผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะเป็นระยะตามความเหมาะสม เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและตนเองให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่ให้บริการ และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม ประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ
 - มีระบบการจ้างงานที่เป็นธรรมมีการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำ ตลอดจนผลตอบแทนอื่นให้เหมาะสมกับสภาพความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงานโดยเฉพาะผู้ที่มีประวัติการทำงานที่ดี
 - จัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการอาชีพผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองให้แก่ผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารสาธารณะ
 - เพิ่มความสำคัญกับการได้รับใบอนุญาต และการรักษาใบอนุญาตผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะ

- 1.2) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการพัฒนาผู้ประกอบการที่มีความรับผิดชอบสูง และพึงพอใจต่อการให้บริการสาธารณะ ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
- สร้างผู้ประกอบการให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยผ่านกระบวนการส่งเสริม ขณะเดียวกันเข้มงวดกับจำนวนระยะเวลาการทำงานของผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้เข้มงวดมากขึ้น โดยการเตือน ปรับ และจับกุมทั้งผู้ควบคุมรถ และผู้รับสัมปทานที่มีเจตนาละเลยเรื่องความปลอดภัย
 - มีระบบดูแลรักษาโดยसार เช่นมาตรวัดค่า ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ให้ครบถ้วน และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ โดยมีผู้ตรวจการจากกรมการขนส่งทางบกออกสุ่มตรวจสภาพรถโดยสาธารณะอยู่เป็นระยะๆ โดยมีเกณฑ์ และวิธีการที่ชัดเจน
- 1.3) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการพัฒนากฎระเบียบ กลไกการจัดการ และส่งเสริมการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
- มีการกำหนดการยกเลิกสัมปทานในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่ผ่านการประเมิน/ไม่มีเจตนาที่จะเป็นผู้ประกอบการภายใต้สัมปทานที่ดี หรือทำผิดร้ายแรงซ้ำซาก ด้วยระบบการประเมินอย่างโปร่งใส
 - มีการสนับสนุนทั้งในด้านกฎเกณฑ์ และในรูปของเงินกับผู้ประกอบการ เช่น อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับส่วนของความปลอดภัย ของยานพาหนะ เช่นการอุดหนุน การเปลี่ยนยางตามระยะเวลาการใช้งาน จากภาครัฐ การจัดการระบบห่วงรั้ง การจัดหาเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด เป็นต้น
 - ควบคุมความเร็วในการเดินทางแบบเฝ้าติดตาม โดยผ่านศูนย์ควบคุมของ บขส. นำเทคโนโลยี GPS ที่ปัจจุบันมีคุณภาพสูงใช้งานง่ายราคาไม่สูง โดยเป็นการดำเนินการในเชิงป้องกันผ่านการเฝ้าติดตามอย่างเป็นระบบ และป้องปรามผู้ละเมิดด้านความเร็ว
 - มีผู้ตรวจสอบระบบประตูดอกเงิน มีการตรวจสอบระบบเบรก ยาง และระบบบังคับเลี้ยวให้มีมาตรฐานความปลอดภัย และความปลอดภัยต่างที่กล่าวมาให้ใช้งานได้ผ่านการสุ่มตรวจจากผู้ตรวจการ
- 1.4) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างกระบวนการหรือกลไกการจัดการที่ทำให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างรถตู้โดยสารให้มั่นคงแข็งแรง และจัดให้มีอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
- กำหนดรูปแบบการสร้าง/ประกอบโครงสร้างรถตู้โดยสารสาธารณะโดยกำหนดเกณฑ์ความมั่นคงแข็งแรงอย่างเป็นรูปธรรม/มีการทดสอบ/มีแบบรถตู้โดยสารสาธารณะที่ผ่านการทดสอบ/มีระบบการเชื่อมต่อ/ตลอดจนระเบียบวิธีการเชื่อมต่ออย่างถูกต้องตามมาตรฐานวิชาชีพการเชื่อม/ประกอบโครงสร้างรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยผู้ประกอบการตามมาตรฐานไม่จำเป็นต้องพิสูจน์หรือทดสอบใดๆ อีก ส่วนผู้ที่ต้องการพัฒนาตัวรถตู้โดยสารเองจำเป็นต้องมีการะในการพิสูจน์และทดสอบความแข็งแรงเอง
 - จัดทำรูปแบบเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด/รูปแบบการยึดโครงเก้าอี้ที่มั่นคงแข็งแรงได้มาตรฐาน/รูปแบบระบบประตูดอกเงินที่ใช้งานได้มีประสิทธิภาพ
 - ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบโครงสร้างจากอุตสาหกรรมมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก

3.5.4 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก

บ่อยครั้งที่พบปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก และนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิตทั้งผู้ขับขี่รถบรรทุกและผู้ขับขี่และผู้โดยสารของรถคู่กรณี รวมถึงความเสียหายต่อสินค้าที่ขนส่ง ผลจากการสืบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกสามารถสรุปประเด็นปัญหาของอุบัติเหตุได้ 3 ปัญหา ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก พบว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกขับขี่ด้วยความประมาท เช่น การขับขี่ด้วยความเร็ว การตีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่
2. ปัญหาความพร้อมของผู้ขับขี่รถบรรทุก พบว่าผู้ขับขี่รถบรรทุกมีปัญหาความพร้อมของสภาพร่างกาย เช่น การขับขี่ต่อเนื่องนานกว่า 6 ชั่วโมง หรือขับขี่รถติดต่อกันหลายวันโดยไม่มีเวลาหยุดเพื่อพักผ่อน เป็นต้น
3. ปัญหาสภาพรถไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน มีสภาพที่เก่ามาก ขาดการบำรุงรักษา ระบบห้ามล้อบกพร่อง ยางเสื่อมสภาพ อันนำไปสู่การที่ไม่สามารถควบคุมรถได้จึงเกิดอุบัติเหตุ
4. ปัญหาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากการบรรทุกเกินอัตรา และการลือ่กตู้คอนเทนเนอร์กับโครงสร้างรถ ซึ่งที่ผ่านมาพบว่าอุบัติเหตุที่ตู้คอนเทนเนอร์ตกลงมาทับรถยนต์ที่อยู่ข้างเคียง

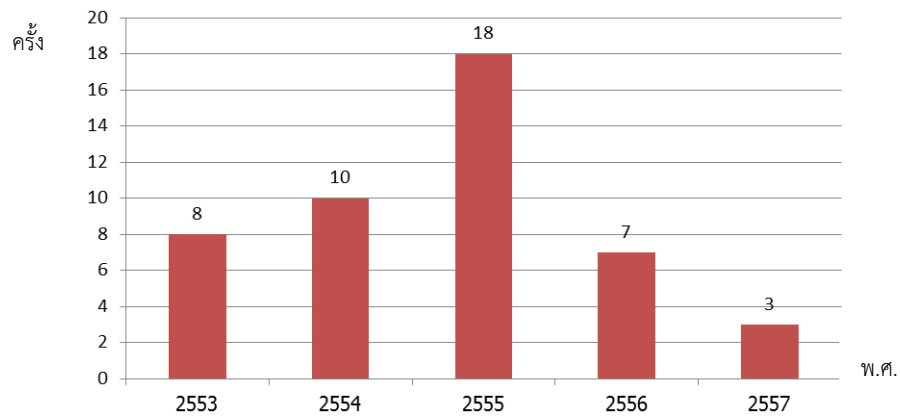


รูปที่ 3.5-10 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก

- 1.) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการขับขี่รถบรรทุก
 - 1.1) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการพัฒนาผู้ขับขี่รถบรรทุกที่เป็นมืออาชีพและมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่รถบรรทุกที่มีความเหมาะสมขึ้น เช่น สุขภาพร่างกายและจิตใจ วุฒิการศึกษา ผ่านการอบรมตลอดจนทดสอบการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน โดยหลักสูตรให้รางวัลขึ้นโดยอ้างอิงข้อผิดพลาดที่พบเห็นได้บ่งชี้จากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถบรรทุก ตลอดจนใช้หลักการขับขี่ที่ปลอดภัย และปัจจุบันภาครัฐมีแผนการให้การศึกษานอกระบบ ควบคู่กันมาส่งเสริมวุฒิการศึกษาของผู้ขับขี่รถบรรทุก โดยอาจจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษแก่ผู้สำเร็จการศึกษาในระดับที่น่าพึงพอใจ
 - การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมซ้ำให้แก่ผู้ขับขี่รถบรรทุกเป็นระยะๆ ที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดูแลรถบรรทุกให้เกิดความปลอดภัย ในขณะที่ขนส่งสินค้า และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม และประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ
 - มีระบบการจ้างงานที่เป็นธรรมมีการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำ ตลอดจนผลตอบแทนอื่นให้เหมาะสม สภาพความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงานโดยเฉพาะผู้ที่มีประวัติการทำงานที่ดี
 - เพิ่มความสำคัญกับการได้รับใบอนุญาต และการรักษาใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก
 - 1.2) เสนอให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการพัฒนาผู้ประกอบการที่มีความรับผิดชอบสูง ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดย
 - สร้างผู้ประกอบการให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยผ่านกระบวนการส่งเสริม ขณะเดียวกันเข้มงวดกับจำนวนระยะเวลาการทำงานของผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ให้เข้มงวดมากขึ้น โดยการเตือน ปรับ และจับกุมทั้งผู้ควบคุมรถ และผู้รับสัมปทานที่มีเจตนาละเลยเรื่องความปลอดภัย
 - มีระบบดูแลรักษาความปลอดภัย เช่น มาตรฐานค่า ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ให้ครบถ้วน และอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ โดยมีผู้ตรวจการจากกรมการขนส่งทางบกออกสุ่มตรวจสภาพรถบรรทุกอยู่เป็นระยะๆ โดยมีเกณฑ์ และวิธีการที่ชัดเจน

3.5.5 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2553-2557) มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทั้งที่ร้ายแรงและไม่ร้ายแรงโดยเฉลี่ยปีละ 9 ครั้ง หลายครั้งที่เกิดอุบัติเหตุได้ส่งผลร้ายแรงทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน มีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจำนวนมาก นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม รวมทั้งคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุอีกด้วย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งวัตถุอันตราย สาเหตุส่วนใหญ่หนีไม่พ้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง คนขับรถและความบกพร่องของตัวรถ ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่กรมการขนส่งทางบกดูแลรับผิดชอบโดยตรง



ที่มา : ศูนย์ความเป็นเลิศแห่งชาติด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและของเสียอันตราย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 3.5-11 จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2557



รูปที่ 3.5-12 อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย

ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตรายนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิตทั้งผู้ขับขี่ รวมถึงความเสียหายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ผลจากการสืบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย สามารถสรุปประเด็นปัญหาของอุบัติเหตุได้ 3 ปัญหา ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาด้านผู้ขับขี่ พบว่า สาเหตุหลักมาจากการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด ไม่ชินกับเส้นทางที่ขับขี่, ถูกรถคันอื่นแซงตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ขับรถตามคันอื่นในระยะกระชั้นชิด และแซงรถอย่างผิดกฎหมาย

2. ปัญหาสภาพรถไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน สาเหตุหลักมาจากสภาพที่ชำรุดและขาดการบำรุงรักษาของระบบห้ามล้อ ยางรถยนต์ ระบบควบคุมทิศทางรถ ระบบไฟส่องสว่าง และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตราย

3. ปัญหาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากการถนนและสิ่งแวดลอม สาเหตุหลักมาจากสภาพผิวจราจรชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ ความกว้างของถนนไม่เพียงพอ สภาพของเกาะกลางและอุปกรณ์กั้นกลางถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน ไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ มีการจอดรถขวางในเขตผิวจราจร ความลาดชันของถนน และฝนตกถนนลื่น ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตราย

- กำหนดคุณสมบัติผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตรายที่มีความเหมาะสมขึ้น เช่น สุขภาพร่างกายและจิตใจ วุฒิการศึกษา ผ่านการอบรมตลอดจนทดสอบการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน
- การให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมซ้ำให้แก่ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตราย เป็นระยะๆ ที่เหมาะสม และจัดให้มีการเฝ้าติดตามและประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ
- การฝึกอบรมตามหน้าที่เฉพาะ แต่ละบุคคลที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับวัตถุอันตรายชนิดใดชนิดหนึ่งต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายชนิดนั้น โดยเฉพาะอย่างละเอียด
- ควรต้องมีมาตรการติดตามและควบคุมดูแลไม่ให้นักงานขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น การส่งเสริมการใช้ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS)
- การกำหนดเส้นทางขนส่งวัตถุอันตราย ควรเลือกใช้เส้นทางที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมในการขนส่งวัตถุอันตราย
- การจัดทำฐานข้อมูลการขนส่งวัตถุอันตราย โดยข้อมูลดังกล่าวเป็นสิ่งจำเป็นต่อการพัฒนาระบบการขนส่งวัตถุอันตรายให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัย ทั้งในเรื่องการบริหารจัดการและการป้องกันและบรรเทาการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในปัจจุบันได้มีหน่วยงานหลายแห่งได้จัดเก็บข้อมูลวัตถุอันตรายตามสถานะและวัตถุประสงค์การใช้งานที่แตกต่างกันไป โดยควรจัดให้มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตราย

3.6 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางถนน

3.6.1 สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

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 ก่อนการกำหนดปีทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2554-2563) องค์การอนามัยโลกได้นำเสนอรายงานสถานการณ์ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกกว่า 190 ประเทศ อัตราการเสียชีวิตภาพรวมของประเทศไทยไม่ติดในอันดับ 1-20 ในปีเดียวกันนั้น ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 19.6 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในขณะที่อันดับแรก คือ

ประเทศ อีลิเทีย 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 แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะ ข้อมูลสัดส่วนอัตราการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ต่อรถอื่น ในปีเดียวกัน ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นลำดับที่ 1

จากการวิเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด รองลงมา คือ ประเทศเวียดนามและประเทศมาเลเซีย โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจร เท่ากับ 36.2 24.5 และ 24.0 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามลำดับ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์และลาว มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำสุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 3.6, 10.5 และ 14.3

3.6.2 สรุปการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ

1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีรูปแบบในการรวบรวมข้อมูลในรูปแบบคดีความรับแจ้งอุบัติเหตุ จากสถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก 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 รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จากสถิติคดีอุบัติเหตุทางถนน สำหรับสาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด และขับรถไม่ชำนาญ สาเหตุเหล่านี้มาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น

2) กระทรวงสาธารณสุข

มีการรวบรวมข้อมูลผู้เสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์รูปแบบข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 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 ทุกกลุ่มอายุจะมีผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในช่วง 15-19 ปี แสดงให้เห็นว่ากลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นวัยที่คึกคะนองและประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจึงอาจมีการประเมินสถานการณ์การตัดสินใจในขณะเกิดเหตุไม่ได้ 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

3.6.3 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 โดยสำนักโรคพิษวิทยา และ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้วยเช่นกันจากการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ของสถาบันการศึกษา สนข. และ กปถ. มีความสอดคล้องกัน โดยการเกิดอุบัติเหตุจากรถนั้นมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน 4 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งหรือมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยรวมกัน โดยเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนความเกี่ยวข้องของปัจจัยทั้ง 4 พบว่า ปัจจัยด้านคนมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากคนเป็นผู้ควบคุมรถ และเป็นปัจจัยที่อ่อนไหวและมีโอกาสที่จะเกิดความบกพร่องในการขับขี่ได้มากกว่าปัจจัยอื่นๆ

3.6.4 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

ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณีพบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยวดยานโดยสามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

- ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะ ที่ประกอบขึ้นในประเทศส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง
- อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยางและเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางล้อดอกกลก็ยึดลู่พุ่งชำระุด ประตูล้อชำระุด
- การดัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด
- ความแตกต่างระหว่างความสูงรถบรรทุกกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดการชน หรือเฉี่ยวชน ทำให้ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสาร หลุดเข้าไปใต้ท้องรถบรรทุกได้
- รถที่มีการติดตั้งแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ไม่มีระบบการหยุดจ่ายแก๊สทันที เมื่อมีแรงดันผิดปกติเกิดขึ้นในระบบ

- การนำรถกระบะมาดัดแปลงเป็นรถสองแถวเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือรับส่ง ซึ่งเป็นรถที่ขาดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เนื่องจาก ที่นั่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีเข็มขัดรัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารจะหลุดออกจากตัวรถ
- รถกระบะไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อโดยสารที่ท้ายกระบะอย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่มีเบาะนั่ง และการยึดรั้งผู้โดยสาร และเป็นการผิด พรบ. จราจร 2522 มาตรา 4 ยกเว้นจะมีการทำให้รถกระบะมีความปลอดภัยในกรณีที่มีการชนเกิดขึ้น
- เกิดเงบอดของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่รถกระบะ

3) ปัจจัยด้านถนนและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุในกรณีศึกษาพบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

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

3.6.5 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ

การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ สำหรับรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถตู้โดยสาร สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ดังต่อไปนี้

- **รถจักรยานยนต์** รถจัดเป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุดจากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น พบว่า วัยรุ่นจนถึงวัยทำงานตอนต้นจัดเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุโดยอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งมักเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนโดยพฤติกรรมในการขับขี่ที่เร็วและการดื่มสุรา
- **รถโดยสารขนาดใหญ่** นั้นถึงแม้ว่าจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุจะไม่มากนักแต่เกิดความสูญเสียมากในแต่ละครั้ง

ปัจจัยทั้งด้านคน พฤติกรรมขับขี่ ที่เป็นองค์ประกอบที่นำไปสู่การเกิดเหตุ

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

ปัจจัยด้านรถ

- รถสองชั้นที่วิ่งในเส้นทางเสี่ยงถนนโค้งลงเขาต่อเนื่อง
- ปัญหาจากความสูงของตัวรถและเกิดแรงหนีศูนย์กลาง
- ปัญหาเรื่องระบบพื้นฐานของตัวรถ เช่น ระบบเบรก และระบบช่วงล่าง
- การดัดแปลงสภาพรถเมื่อถูกดัดแปลงและขอจดทะเบียนใหม่เพื่อเป็นรถ 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
- การยึดตรึงเหนี่ยวรั้งของรถตู้ไม่มีความมั่นคงแข็งแรงพอเก้าอี้โดยสารมักหลุดจากพื้น

ถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยส่งเสริมและบางกรณีเป็นปัจจัยหลักดังนี้

- มีการเปิดช่องกั้นรถกลางถนนโดยไม่มีทางเบี่ยง
- ไฟสัญญาณจราจรในทางแยกขนาดใหญ่ปิด ในขณะที่ปริมาณการจราจรคับคั่ง
- มีร่องระบายน้ำกลางถนนที่ลึกโดยไม่มีราวกันหรือรั้วกัน
- ป้ายเตือนการซ่อมบำรุงอยู่ในระยะกระชั้นชิด และไม่มีไฟเตือน

การบังคับใช้กฎหมายในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางบกจึงควรมีความเข้มงวดเป็นพิเศษ ประกอบกับการปรับปรุงกฎหมายในบางประเด็น เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ความรับผิดชอบของเจ้าของรถ และมาตรฐานของยานพาหนะ เป็นต้น นอกจากนี้การให้ความสำคัญด้านการปลูกฝังพฤติกรรมที่ปลอดภัยในการขับขี่ และการรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการป้องกันความเสียหายจากอุบัติเหตุ นำไปสู่การลดและควบคุมปัญหาความรุนแรงในการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

บทที่ 4

กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ
ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- ❖ แนวคิดทั่วไปของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ
- ❖ การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก
- ❖ การสัมภาษณ์เชิงลึก
- ❖ การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1 : ระดับนโยบาย
- ❖ การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2 : ระดับนโยบาย (หน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)
- ❖ การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3 : ระดับปฏิบัติการภายในกรมฯ
- ❖ การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4 : ระดับปฏิบัติการภายนอกกรมฯ
- ❖ การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5 : ระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ
- ❖ การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6 : ระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศและหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

4.1 แนวคิดทั่วไปของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ

โดยทั่วไปการวางแผนเป็นกระบวนการบริหารที่สำคัญที่ทุกองค์การ ที่จะต้องปฏิบัติเพื่อให้องค์การบริหารงานเป็นไปตามที่กำหนด โดยมีลักษณะการปฏิบัติที่จะมุ่งเน้นสู่การประมาณการล่วงหน้าที่คาดหวังความสำเร็จของหน่วยงานให้มากที่สุด

4.1.1 แนวคิดของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์

โดยทั่วไป แผนยุทธศาสตร์ หมายถึง ทิศทางหรือแนวทางปฏิบัติตามพันธกิจ (Mission) ให้สัมฤทธิ์ผลตามวิสัยทัศน์ (Vision) และเป้าประสงค์ (Goal) แผนยุทธศาสตร์ที่ดีนั้น จะต้องถูกกำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์อันเป็นผลผลิตทางความคิดร่วมกันของสมาชิกในองค์การที่ได้ทำงานร่วมกันหรือจะทำงานร่วมกันโดยวิสัยทัศน์นี้เป็นความเห็นพ้องต้องกันว่าเป็นจุดหมายปลายทางที่ประสงค์จะไปให้ถึง และวิสัยทัศน์นี้มีการแปลงออกมาเป็นวัตถุประสงค์ (Objective) ที่เป็นรูปธรรม และสามารถวัดได้ นอกจากนี้แผนยุทธศาสตร์ยังเป็นส่วนสำคัญสำหรับใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ต่อไป

4.1.2 ความสำคัญของแผนยุทธศาสตร์

1. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่ช่วยให้องค์กรสามารถพัฒนาตนเองได้อย่างเหมาะสมกับสภาพการณ์เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้เพราะการกำหนดแผนยุทธศาสตร์นั้นให้ความสำคัญกับการศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก
2. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่ช่วยให้หน่วยงานในภาครัฐกิจ ตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ของตนที่มีส่วนเอื้ออำนวยความสำเร็จและความล้มเหลวต่อเป้าประสงค์
3. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่ช่วยส่งเสริมการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management, NPM) ที่ให้ความสำคัญการปรับปรุงการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐกิจทั้งระบบ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในประเทศไทยเรียกว่า การปฏิรูประบบราชการ อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐกิจยังต้องดำเนินงานตามแนวทางการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดีหรือธรรมาภิบาล (Good Governance) ซึ่งเป็นกระแสหลักในการบริหารรัฐกิจปัจจุบัน
4. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่มีส่วนช่วยยกระดับระบบการจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน (Performance-based Budgeting)
5. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่มีส่วนช่วยในการสร้างนวัตกรรมการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นการวินิจฉัยวิเคราะห์ วางแผน และนำเสนอทางเลือกในการบริหารจัดการแบบใหม่ ๆ ที่หลุดพ้นจากกรอบพันธนาการทางความคิด อันเกี่ยวข้องกับระเบียบปฏิบัติราชการที่ล้าสมัยและไม่เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชน
6. แผนยุทธศาสตร์เป็นการกำหนดรูปแบบของการปฏิบัติที่มีส่วนช่วยสนับสนุนหลักการประชาธิปไตย ในแง่ของการมีส่วนร่วม (Participation) และการกระจายอำนาจ (Decentralization)

4.1.3 กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์

สำหรับกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์นั้น มีขั้นตอนดังนี้

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบด้วย
 - การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment)
 - การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment)
2. การจัดวางทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบด้วย
 - ขั้นตอนแรก คือ การกำหนด “พันธกิจ (Mission)” หมายถึง กรอบ หรือขอบเขตการดำเนินงานของหน่วยงาน การกำหนดพันธกิจ สามารถทำได้โดย นำภารกิจ (หรือหน้าที่ความรับผิดชอบ) แต่ละข้อที่หน่วยงานได้รับมอบหมายตั้งแต่แรกก่อตั้ง มาเป็นแนวทาง ทั้งนี้ผู้จัดทำต้องกำหนดให้ชัดเจนว่าพันธกิจแต่ละข้อมีความหมายครอบคลุมขอบเขตแค่ไหน และแต่ละข้อมีความแตกต่างกันอย่างไร เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในขั้นตอนต่อไปเป็นไปอย่างสะดวกและถูกต้อง
 - ขั้นตอนต่อมา คือ ขั้นตอนของการกำหนด “วิสัยทัศน์ (vision)” หรือ สิ่งที่เราต้องการให้หน่วยงานเป็น ภายในกรอบระยะเวลาหนึ่งๆ โดยการจัดทำวิสัยทัศน์ ควรกระทำเมื่อเราได้กำหนดพันธกิจเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จากนั้น จึงนำพันธกิจทั้งหมด มาพิจารณาในภาพรวม

ว่าหน่วยงานจักต้องดำเนินการในเรื่องใดบ้าง และเพื่อให้หน่วยงานสามารถบรรลุพันธกิจได้ครบถ้วนทุกข้อ หน่วยงานต้องมีความเป็นเลิศในด้านใด หรือควรมุ่งเน้นไปในทิศทางใด ลักษณะของวิสัยทัศน์ที่ดี มีดังนี้

1. กระชับและเข้าใจง่าย
2. ใครพบเห็นก็อยากจดจำ
3. บอกทิศทางได้อย่างชัดเจน
4. ช่วยส่งเสริมคุณธรรม
5. ช่วยกระตุ้นคนให้อยากมีส่วนร่วมทำให้บรรลุถึงจุดหมาย
6. มีความสอดคล้องกับแนวโน้มในอนาคต
7. มีความสอดคล้องกับค่านิยมขององค์กรและของสังคม
8. ต้องไม่ขัดต่อศีลธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณี
9. ช่วยชี้้นำให้ทุกคนในองค์กรดำเนินการไปในทิศทางเดียวกัน
10. ควรมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ไม่มีใครเหมือนและไม่เหมือนใคร
11. ควรดำรงอยู่ได้นาน

- ขั้นตอนที่ 3 การกำหนด “ค่านิยมร่วม (Shared Values)” ซึ่งค่านิยมร่วม เป็นเครื่องกระตุ้นและโน้มน้าวใจให้บุคลากรขององค์กรเกิดความกระตือรือร้นที่จะมีค่านิยมในการปฏิบัติงาน และมีพฤติกรรมในทิศทางเดียวกัน ค่านิยมร่วมจึงเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะช่วยปรับทิศทางของลูกศร (จุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในระดับต่างๆ) ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งเป็นวิธีการช่วยส่งเสริมให้แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนกลยุทธ์/ปฏิบัติการประสบความสำเร็จ สะดวกขึ้นและรวดเร็วขึ้น

ลักษณะของค่านิยมร่วมที่ดี มีดังนี้

1. เป็นข้อความที่เข้าใจง่าย
2. จดจำได้ง่าย
3. สามารถเข้าใจให้สมาชิกอยากปฏิบัติตาม
4. เมื่อสมาชิกปฏิบัติตามค่านิยมร่วมครบทุกข้อแล้วต้องมั่นใจได้ว่าจะสามารถผลักดันให้การทำงานตามแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการบรรลุผลสัมฤทธิ์ได้อย่างแน่นอน

ประโยชน์ของค่านิยมร่วมที่ดี มีดังนี้

1. ค่านิยมร่วมที่ดีจะมีส่วนช่วยให้สมาชิกขององค์กรเกิดความสามัคคีกัน
2. ช่วยเสริมให้การทำงานเป็นทีมมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
3. ช่วยให้การทำงานของแต่ละฝ่ายในองค์กรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
4. เป็นตัวกระตุ้นเร้าใจให้สมาชิกขององค์กรมีความกระตือรือร้นและตื่นตัวอยู่เสมอ
5. เป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยป้องกันการทุจริตและการเอาเปรียบขององค์กร

ค่านิยมร่วมมีวิธีการจัดทำคล้ายๆ กับวิธีการจัดทำวิสัยทัศน์และพันธกิจ ดังนี้

1. จัดประชุมร่วมผู้บริหารระดับสูง ระดับกลาง บุคลากรที่รับผิดชอบด้านการวางแผน และบุคลากรตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ในองค์กร

2. วิทยากรผู้เชี่ยวชาญบรรยายเพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจแนวความคิดเกี่ยวกับค่านิยมร่วมกัน
 3. วิทยากรผู้เชี่ยวชาญบรรยายเพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจวิธีวิเคราะห์สภาพแวดล้อม เพื่อทราบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์การ (SWOT) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม มนุษย์ในองค์การ
 4. จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ระดมสมองด้วยเทคนิค KJ Method เทคนิค ZOPP โดยอาศัยข้อมูล จากผลลัพธ์ที่ได้จาก SWOT มากำหนดค่านิยมร่วมกัน
- ขั้นตอนที่ 4 คือ การกำหนด “ประเด็นยุทธศาสตร์ (strategy issue)” ซึ่งเป็นประเด็นหลักที่ต้องคำนึงถึง ต้องพัฒนา ต้องมุ่งเน้น ประเด็นยุทธศาสตร์นี้ สามารถทำได้โดยการนำพันธกิจแต่ละข้อมาพิจารณาว่าในพันธกิจแต่ละข้อนั้น หน่วยงานต้องการดำเนินการในประเด็นใดเป็นพิเศษ และหลังจากได้ดำเนินการดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ต้องการให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงในทิศทางใด
 - ขั้นตอนที่ 5 คือ การกำหนด “เป้าประสงค์ (Goal) หรือ วัตถุประสงค์ (Objectives)” หมายถึง ลักษณะถ้อยแถลงอย่างกว้างๆ ระบุถึงจุดหมายปลายทาง ที่เป็นภาพรวมขององค์การต้องการบรรลุจุดมุ่งหมายมีลักษณะคล้ายคลึงกับวัตถุประสงค์ (Objective) บางครั้งใช้ในความหมายเดียวกัน สามารถใช้แทนกันได้ แต่ก็มีรายละเอียดบางประการที่แตกต่างกัน โดยมีวัตถุประสงค์ จะเป็นการมองที่กล่าวอย่างชัดเจนถึงจุดหมายปลายทางของการดำเนินงาน ในระดับหน่วยงาน มีความชัดเจนและเฉพาะเจาะจงกว่า โดยต้องนำประเด็นยุทธศาสตร์มาพิจารณาว่า หากสามารถดำเนินการจนประสบความสำเร็จตามประเด็นยุทธศาสตร์แต่ละข้อแล้ว ใครเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ และได้รับประโยชน์อย่างไร
 - ขั้นตอนที่ 6 คือ การกำหนด “ดัชนีชี้วัดผลงาน (Key Performance Indicators, KPIs)” หมายถึง สิ่งที่จะเป็นตัวบ่งชี้ว่าหน่วยงานสามารถปฏิบัติงานบรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้ได้หรือไม่ ขั้นตอนนี้ เราจะต้องพิจารณาหาปัจจัยที่เป็นตัวบ่งชี้ดังกล่าว และต้องใช้ถ้อยคำที่ชัดเจน ทั้งในแง่ของคำจำกัดความและการระบุขอบเขต โดยตัวชี้วัดนี้จะถูกนำมาเป็นหลักในการกำหนดค่าเป้าหมายในลำดับต่อไป และ
 - ขั้นตอนที่ 7 คือ การกำหนด “ค่าเป้าหมาย (target)” หมายถึง ตัวเลข หรือค่าของตัวชี้วัดความสำเร็จ ที่หน่วยงานต้องการบรรลุขั้นตอนนี้ เป็นขั้นตอนของการกำหนด หรือ ระบุไว้ในแผนงานนั้น ๆ หน่วยงานต้องการทำอะไร ให้ได้เป็นจำนวนเท่าไร และภายในกรอบระยะเวลาเท่าใด จึงจะถือว่าบรรลุเป้าหมาย เช่น ต้องอบรมความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับขี่จำนวน 5,000,000 คน ภายในระยะเวลา 10 ปี เป็นต้น
 - ขั้นตอนสุดท้าย คือ การกำหนด “กลยุทธ์ (Strategy)” ตามทฤษฎีแล้ว กลยุทธ์ (Strategy) หมายถึง วิธีการบริหารจัดการที่ยกระดับความสำเร็จ การเจริญเติบโตและความก้าวหน้าขององค์การและก้าวกระโดด โดยเน้นการใช้นวัตกรรม (Innovation) สิ่งประดิษฐ์ หรือความคิดใหม่ๆ ดังนั้น กลยุทธ์จึงมักจะต้องอาศัยวิธีการที่พยายามไม่ให้เหมือนใครไม่ให้ใครเหมือน แปลก แหวกแนว ไม่มีใครคาดถึง การกำหนดกลยุทธ์ที่ดี ต้องพยายามให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระดับกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) หรือเกิดนวัตกรรม (Innovation)

หรือสิ่งประดิษฐ์คิดค้นใหม่ วิธีการบริหารจัดการที่ซ้ำกับวิธีการที่ผู้อื่นเคยทำจะไม่เรียกว่า กลยุทธ์ เพราะเราจะไม่สามารถเอาชนะคู่แข่งได้วิธีการที่จะเอาชนะคู่แข่งได้ต้องเป็นวิธีที่ คู่แข่งไม่ทราบมาก่อน เหนือความคาดหมาย และหากไม่เคยใช้มาก่อนก็ถือเป็นกลยุทธ์ที่ดี ในทางปฏิบัติ กลยุทธ์ตามที่กำหนดกันโดยทั่วไป ในปัจจุบันไม่ใช่กลยุทธ์ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) เกิดจาก นวัตกรรม สิ่งประดิษฐ์ หรือความคิดใหม่ๆ หากแต่เป็นวิธีการพัฒนาในเชิงปรับปรุง (Continuous Improvement) มากกว่า

3. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เป็นการดำเนินการเพื่อให้ยุทธศาสตร์ที่ได้ถูกกำหนดขึ้น มีความเป็นรูปธรรม ปฏิบัติได้จริง อันจะนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ และเป้าประสงค์ โดยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์นั้น ประกอบด้วย

- การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) การวิเคราะห์จุดอ่อน (Weakness) การวิเคราะห์โอกาส (Opportunities) และการวิเคราะห์ภัยคุกคาม (Threats) หรือที่มักนิยมเรียกกันว่า การทำ “สวอท อนาคต” (SWOT Analysis) หรือ “โทวส์ อนาคต” (TOWS Analysis)
- การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์
- การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objective) ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ พร้อมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบและหน่วยงานสนับสนุน
- การกำหนดดัชนีชี้วัดผลงาน (Strategic Plan’s KPIs)
- กำหนดยุทธวิธี (Tactics) หรือแผนงานในการปฏิบัติ และ
- การกำหนดเป้าหมาย (Targets) ของแต่ละกิจกรรม (Activities) พร้อมกับดัชนีชี้วัดผลงานระดับแผนปฏิบัติการ (Action Plan’s KPIs)

4.1.4 ความแตกต่างระหว่างการวางแผนยุทธศาสตร์กับการวางแผนทั่วไป

การวางแผนยุทธศาสตร์ เป็นการวางแผนเพื่อนำองค์กรไปสู่สภาพลักษณะใหม่ ก้าวสู่วิสัยทัศน์ที่ต้องการในอนาคต การวางแผนยุทธศาสตร์จึงเป็นความพยายามขับเคลื่อนในภาพรวม ความสำเร็จในทุกประเด็นยุทธศาสตร์ที่ได้ถูกกำหนดขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้องค์กรเดินทางไปถึงวิสัยทัศน์ โดยถูกต้องตรงตามพันธกิจ/ภารกิจ และสัมฤทธิ์ผลตามเป้าประสงค์ขององค์กรนั้น

ส่วนการวางแผนทั่วไปนั้น เป็นการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาหรือการป้องกันปัญหา หรือเป็นการวางแผนเพื่อพัฒนาองค์กรหรือกระบวนการปฏิบัติขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ และ/หรือ ประสิทธิภาพสูงขึ้น เพราะฉะนั้นการวางแผนทั่วไปจึงมีจุดมุ่งหมายที่แคบกว่าการวางแผนยุทธศาสตร์มาก

ในการบูรณาการงานระหว่างหน่วยงาน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการแบ่งขอบเขตภาระงานของแต่ละหน่วยงานให้ชัดเจน เพื่อป้องกันความซ้ำซ้อน การก้าวถอย และการเกี่ยงงานระหว่างกัน นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องหาจุดเชื่อมโยงระหว่างงานของแต่ละหน่วยงานให้ได้ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการประสานงานที่ดี และให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานของทุกหน่วยงาน

ข้อเสนอแนะประการหนึ่งในการบูรณาการงานระหว่างหน่วยงาน คือ ควรนำภาระงานของแต่ละหน่วยงานมาพิจารณาร่วมกัน ว่าแต่ละหน่วยงานมีโครงการใดบ้างเป็นโครงการต้นน้ำ (upstream) โครงการกลางน้ำ (midstream) และโครงการปลายน้ำ (downstream) จากนั้นจึงค่อยพิจารณาหาความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงของภาระงานจากจุดนี้ เพื่อให้ทุกหน่วยงานสามารถปฏิบัติภาระงานของตนได้อย่างครบถ้วนและครอบคลุม

4.1.5 การเขียนแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map)

การเขียนแผนที่ยุทธศาสตร์เป็นการนำเอาแนวความคิดเรื่อง Balance Scorecard หรือการบริหารงานเพื่อให้เกิดผลสำเร็จอย่างรอบด้าน และเป็นเหตุเป็นผลต่อกัน มาเขียนเป็นแผนภาพแสดงความสัมพันธ์ของมิติต่าง ๆ อย่างเป็นขั้นเป็นตอน โดยแผนที่ยุทธศาสตร์จะเป็นเสมือน แผนที่ที่จะคอยนำทางหน่วยงานให้สามารถปฏิบัติงานจนบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ที่วางไว้ได้

สำหรับการบริหารงานในภาครัฐซึ่งเป็นหน่วยงานหรือองค์กรที่จัดตั้งขึ้นมิใช่เพื่อจุดประสงค์ในการแสวงหาผลกำไร ซึ่งจะมีมิติที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อความสำเร็จในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านประสิทธิผล

หน่วยงานต้องพิจารณาว่า หากหน่วยงานได้ดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ใดประเด็นหนึ่งจนเป็นผลสำเร็จแล้ว จะก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศชาติและสังคมส่วนรวมอย่างไรบ้าง

- ด้านคุณภาพการบริการ

การจัดทำบริการสาธารณะของภาครัฐนั้น มีกลุ่มเป้าหมายหลักที่ต้องคำนึงถึงอยู่ด้วยกัน 2 กลุ่มคือ กลุ่มผู้รับบริการ (หรือประชาชน) และกลุ่มของภาคี (เช่น NGOs หน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ หรือหน่วยงานภาคเอกชน เป็นต้น)

การกำหนดคุณภาพการบริการนั้น จะเป็นการระบุว่าจะส่งเสริมผลักดันให้ประสิทธิผลที่เราตั้งไว้นั้น ประสบความสำเร็จได้ ผู้รับบริการจะต้องได้รับประโยชน์ด้านใด จากหน่วยงาน เช่น ได้รับโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร ได้รับรู้ความเข้าใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เป็นต้น ตลอดจนการระบุถึงบทบาทของภาคี ว่าภาคีจะต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยงานของเราอย่างไร ในด้านใดบ้าง

- ด้านประสิทธิภาพ

ในมิตินี้จะคำนึงถึงปัจจัยหรือทรัพยากรนำเข้า (input) ในเชิงเปรียบเทียบกับ ผลผลิตที่ได้ (output) กล่าวคือ หากหน่วยงานสามารถทำงานใด ๆ ให้อัตราส่วนระหว่างทรัพยากรนำเข้ากับผลผลิตมีค่าน้อยได้เท่าใด ก็หมายถึงความมีประสิทธิภาพในการทำงานของหน่วยงานนั้น ๆ มีมากเท่านั้น

ฐานคิดในการกำหนดประสิทธิภาพของงานนั้น ต้องเริ่มต้นที่ขอบเขตอำนาจของหน่วยงาน โดยให้ผู้เขียนแผนที่ยุทธศาสตร์ทำการระบุ หน่วยงาน กอง สำนัก ที่มีขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นยุทธศาสตร์นั้น ๆ ลงไปในแผนฯ แล้วทำการพิจารณาต่อไปว่า หน่วยงานนั้น ๆ ต้องรับผิดชอบดำเนินการอย่างไรบ้าง เพื่อให้ผู้รับบริการได้รับประโยชน์ต่าง ๆ และต้องดำเนินการอย่างไรเพื่อให้ภาคีให้ความร่วมมือกับหน่วยงาน ตามที่กำหนดไว้ในมิติด้านคุณภาพการบริการ

- ด้านการพัฒนาองค์กร

ในส่วนนี้ หน่วยงานต้องหันกลับมาพิจารณาบทบาทของตัวองค์กรเอง เพื่อให้ทราบว่าต้องมีการพัฒนาทักษะของบุคลากรในสังกัดในด้านใดบ้าง รวมถึงต้องมีการพัฒนาขีดความสามารถในด้านเทคโนโลยีขององค์กรอย่างไรบ้าง จึงจะทำให้หน่วยงานสามารถปฏิบัติงานจนก่อให้เกิดประสิทธิภาพตามที่กำหนดไว้ได้

ในการเขียนแผนที่ยุทธศาสตร์นั้น นอกจากจะมีการเขียนแผนภาพแสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยในมิติต่าง ๆ แล้ว ยังมีการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ค่าเป้าหมาย และโครงการริเริ่มสร้างสรรค์ลงไปอีกด้วย

ในการเขียนแผนที่ยุทธศาสตร์นี้จะต้องมีการทำลูกศร เพื่อแสดงถึงความเชื่อมโยงสัมพันธ์กันของมิติและขั้นตอนต่าง ๆ โดยลูกศรจะลากจากปัจจัยที่เป็นเหตุไปยังปัจจัยที่เป็นผล และจะสร้างลูกศรเฉพาะในส่วนที่ปัจจัยเหล่านั้นมีความสัมพันธ์เป็นเหตุเป็นผลกันโดยตรงเท่านั้น

การกำหนดตัวชี้วัดในแผนที่ยุทธศาสตร์นั้น ต้องมีการกำหนดทั้งในส่วนของตัวชี้วัดเหตุ และตัวชี้วัดผล โดยมักจะกำหนดตัวชี้วัดเริ่มจากมิติด้านประสิทธิผล เรื่อยไปจนถึงมิติด้านการพัฒนาองค์กรตามลำดับ

4.1.6 แผนปฏิบัติการ (Action Plan)

แผนปฏิบัติการ (Action Plan) คือ แผนสำหรับใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานประจำปี (Plan for Routine Work) และแผนสำหรับใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการ (Plan for Project Work) เป็นคู่มือในการปฏิบัติงานของผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบนำแผนไปปฏิบัติ (Implementer) เป็นคู่มือสำหรับทีมติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluating Team) และเป็นเอกสารสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน และการบริหารโครงการทุกคน เนื่องจาก แผนปฏิบัติการ (Action Plan) เกี่ยวข้องกับผู้ปฏิบัติงานหลายหน้าที่ คนหลายคน หน่วยงานหลาย หน่วยงาน ดังนั้นผู้ร่วมวางแผนทุกคนจึงควรมีความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบของแผน รู้จักตรรกะของแผน (Project Planning by Logical Framework - Log Frame) รู้จักหลักการบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Results - Based Management) รู้จักตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators - KPIs) รู้จักวิธีการกำหนดตัวชี้วัดแบบสมดุล (The Balanced Scorecard - BSC)

4.1.7 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการ

แผนปฏิบัติการเป็นแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการ (Integrated Action Plan) หรือเป็นแผนปฏิบัติการที่มีการพัฒนาแบบองค์รวม (Holistic development) สำหรับแนวความคิดหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการแนวใหม่ สรุปได้ดังนี้ คือ

1. การวางแผนปฏิบัติการโดยอิงการวางแผนโครงการแบบ Log Frame
2. การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (RBM)
3. การกำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (KPIs)
4. การกำหนดตัวชี้วัดแบบสมดุล (BSC)

กล่าวโดยสรุป ในการจัดทำแผนปฏิบัติการ จะต้องประกอบด้วย

1. แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ดังกล่าวอยู่ภายใต้แผนงาน (Program) อะไร และแผนงานดังกล่าวอยู่ภายใต้จุดมุ่งหมายเชิงกลยุทธ์ (Strategic Goal) ด้านใด จุดมุ่งหมายเชิงกลยุทธ์ด้านใด สัมพันธ์กับการกิจหลัก (Mission) อย่างไร และภารกิจหลักดังกล่าวสัมพันธ์กับวิสัยทัศน์ (Vision) ขององค์กรอย่างไร

2. แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ (Purpose) อย่างไร ปัจจัยที่จำเป็น (Input) มีอะไรบ้าง กิจกรรมที่จะต้องทำ (Activities) มีอะไรบ้าง อะไรคือผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) ที่คาดหวัง ใครเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการนี้ จะต้องทำให้เสร็จเมื่อไร ใครคือผู้ติดตามและประเมินผล จะต้องนำเสนอหรือรายงานต่อใคร

3. อะไรคือตัวชี้วัดความสำเร็จ (KPIs) ของแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ดังกล่าว เช่น อะไรคือตัวชี้วัดผลสำเร็จของผลผลิตหรือผลงาน (KPIs for Outputs) อะไรคือตัวชี้วัดผลสำเร็จของวัตถุประสงค์ของโครงการ (KPIs for Outcomes) เป็นต้น

4. แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ดังกล่าวเป็นแผนสำหรับงานประจำ (Routine Work) หรืองานโครงการ (Project Work) ลักษณะของแผนปฏิบัติการแบบใหม่ แผนปฏิบัติการแบบใหม่ที่ติดตามที่รัฐได้

กำหนดนโยบายไว้ คือ จะต้องสามารถสื่อสารทำความเข้าใจระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องได้ กล่าวคือ ต้องมีระบบ มีหลักตรรกะ แสดงความให้เห็นความสัมพันธ์ในด้านต่างๆ เช่น ทราบว่าอยู่ภายใต้แผนงานใดภายใต้กลยุทธ์ใด ต้องสามารถนำไปสู่การบรรลุผลสัมฤทธิ์ได้ ต้องมีตัวชี้วัดความสำเร็จที่เป็นรูปธรรม และสามารถวัดได้ ต้องมีตัวชี้วัดความสำเร็จแบบสมดุล นอกจากนี้ การทำแผนโครงการควรมีแบบฟอร์มที่เป็นระบบ ทุกคนที่เกี่ยวข้องกับแผนโครงการดังกล่าวเข้าใจและสามารถนำไปปฏิบัติได้ เช่น ผู้รับผิดชอบดำเนินงานสามารถใช้เป็นคู่มือปฏิบัติงานได้ ผู้รับผิดชอบการติดตามและประเมินผลสามารถใช้เป็นคู่มือในการติดตามและประเมินผลได้ ผู้กำกับดูแลสามารถใช้เป็นคู่มือในการตรวจสอบโครงการได้

ประโยชน์ของแผนปฏิบัติการแบบใหม่ สรุปได้ดังนี้คือ

1. ทำให้ผู้รับผิดชอบนำแผนไปปฏิบัติงานได้สะดวกและมีระบบมากขึ้น
2. ทำให้ผู้ติดตามและประเมินผลสามารถติดตามและประเมินผลงาน หรือประเมินผลโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
3. ทำให้ผู้กำกับดูแลโครงการสามารถเข้าใจและตรวจสอบโครงการได้ง่ายขึ้น
4. การวัดผลความสำเร็จมีความชัดเจน เพราะมีตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรมและสามารถวัดได้จริง
5. ช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องประหยัดเวลา และงบประมาณ เนื่องจากแผนปฏิบัติการแบบใหม่ มีแบบฟอร์มที่ชัดเจน จึงทำให้ง่ายต่อการจัดทำ และเสียเวลาจัดทำน้อยกว่าแผนปฏิบัติการที่ไม่มีแบบฟอร์ม
6. การกำหนดงานหรือโครงการตามแผนปฏิบัติการแบบใหม่ ผู้กำหนดงานหรือโครงการ ต้องคำนึงถึงความสำเร็จในเชิงสมดุล กล่าวคือ ต้องคำนึงถึงผู้ที่เกี่ยวข้องรอบด้าน จึงทำให้แผนปฏิบัติการแบบใหม่สามารถตอบสนองความต้องการแก่ผู้เกี่ยวข้องได้ทุกฝ่าย

องค์ประกอบของแผนปฏิบัติการแบบใหม่สรุปได้ดังนี้ คือ

1. ชื่อแผนงาน (Program Title) ที่เกี่ยวข้อง
2. วัตถุประสงค์ของแผนงาน (Program Goal) ที่เกี่ยวข้อง
3. ชื่อโครงการ (Project Title)
4. ชื่อบุคคลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ (Project Responsible Person or Office)
5. ชื่อบุคคลหรือหน่วยงานที่ตรวจสอบและประเมินผล (Auditor or Auditing Office)
6. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)
7. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)
8. จำนวนทรัพยากรบุคคลที่ใช้ (Inputs)
9. งบประมาณที่ใช้ (Budget)
10. เวลาที่ใช้ (Time Schedule)
11. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)
12. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)
13. ผลสัมฤทธิ์ (Results) และตัวชี้วัด (KPIs)
14. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

แผนปฏิบัติการแบบใหม่มีวิธีการจัดทำสรุปได้ดังนี้คือ

1. จัดประชุมร่วมผู้บริหารระดับกลาง หัวหน้างาน ผู้ปฏิบัติงาน และบุคลากรที่รับผิดชอบ ด้านการวางแผนโครงการ
2. วิทยากรผู้เชี่ยวชาญบรรยายสรุปเทคนิคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนปฏิบัติการ แบบใหม่ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจการวางแผนปฏิบัติการแบบใหม่อย่างถูกต้อง เช่น
 - การวางแผนโครงการแบบ Log Frame (Logical Framework)
 - การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Results - Based Management)
 - ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators - KPIs)
 - การกำหนดตัวชี้วัดแบบสมดุล (The Balanced Scorecard - BSC)
3. จัด Workshop ระดมสมองเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการร่วมกัน ด้วยการกรอกข้อความลงในแบบฟอร์มที่กำหนดไว้ให้
4. วิทยากร ผู้เชี่ยวชาญคอยกำกับดูแล แก้ปัญหา และให้ข้อเสนอแนะ

4.2 การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก

การศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการทำงาน ตามภารกิจสำคัญแต่ละด้านของกรมการขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น ด้านการประกอบการขนส่ง ด้านรถ และด้านคน ในบทบาทที่กรมฯ จะเป็นหน่วยงานควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน โดยเริ่มจากคำนิยาม “ควบคุม” “กำกับ” และ “ดูแล” สถานการณ์ในปัจจุบัน และภาพอนาคต ที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัย ดังมีรายละเอียดตามตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 ตารางแสดงการวิเคราะห์กระบวนการขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และสภาพอนาคต

	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
คำนิยาม	การกำหนดกฎระเบียบมาตรฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง การจดทะเบียนรถ และการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ รวมถึงเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน	เป็นการดำเนินการเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถพนักงานขับรถและผู้ประจำรถ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบและมาตรฐานต่างๆ ที่กำหนดหากไม่ปฏิบัติหรือฝ่าฝืนจะมีการลงโทษ	เพื่อสนับสนุน ส่งเสริมเพิ่มพูนศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ พนักงานขับรถ ผู้ประจำรถ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้สามารถทำหน้าที่ตามที่กำหนดได้อย่างมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น (มาตรการเชิงบวก)
สถานการณ์ปัจจุบัน	<p>ประกอบการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - หลักเกณฑ์การขออนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์ยังไม่เป็นหลักการเดียวกัน ทำให้เกิดรถผิดกฎหมาย เช่น รถตู้ผิดกฎหมาย และทำให้การประกอบการขนส่งอยู่บนฐานที่ไม่เท่าเทียมกัน มีต้นทุนแตกต่างกัน ผู้ที่ทำตามกฎหมายจะถูกเข้มงวดและมีต้นทุนสูงในขณะที่รถผิดกฎหมายไม่ต้องปฏิบัติตามและมีต้นทุนที่ถูกกว่า - การขออนุญาตประกอบการขนส่ง ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการขนส่งเป็นหลักเนื่องจากกรมฯ พิจารณาจากหลักฐานปริมาณงานที่ผู้ประกอบการขนส่งเสนอ ส่วนการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางยังไม่คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้บริการทำให้มีผู้ใช้บริการลดลงและหันไปใช้บริการขนส่งสาธารณะที่มีขนาดเล็กลงเช่น รถตู้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือรถส่วนบุคคล ที่มีความรวดเร็วกว่า - รัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับองค์ประกอบสำหรับการขนส่งทางถนนสาธารณะ เช่น สถานีขนส่ง ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และจุดจอดรถ ฯลฯ - ในปัจจุบันกรมฯ ยังยึดนโยบายแท็กซี่เสรี และยังเป็นรูปแบบอุ้ให้เช่ารถแท็กซี่มิใช่ผู้ประกอบการ - การประกอบการด้วยรถบรรทุกมีการบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด 	<p>ประกอบการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกำกับรถขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจากมีผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยจำนวนมาก อัตราค่าจ้าง และเครื่องมืออุปกรณ์ไม่ทันสมัยและเพียงพอ 	<p>ประกอบการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดูแลผู้ประกอบการขนส่งโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะเพื่อให้ได้มาตรฐานบริการ (Q) ยังทำได้น้อยมากเนื่องจากความนิยมในการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลงและการกำหนดอัตราค่าโดยสารไม่สามารถยืดหยุ่นได้ และไม่สะท้อนต้นทุนจริง - ปัจจุบันมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้าเรียกว่า Q Mark มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งผู้โดยสารเรียกว่า Q และมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารไม่ประจำทางเรียกว่า ห้าดาว อาจจะทำให้เกิดความสับสนได้ควรกำหนดให้เป็นระบบเดียวกัน - ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อยทำให้ยากต่อการพัฒนาและส่งเสริมซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก

ตารางที่ 4.2-1 ตารางแสดงการวิเคราะห์กระบวนการงานเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และสภาพอนาคต (ต่อ)

	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
สถานการณ์ปัจจุบัน	<p>รถ</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีแผนแม่บทการรับรองมาตรฐานรถให้เป็นมาตรฐาน The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) แต่การดำเนินงานยังค่อนข้างล่าช้าเนื่องจากมี - จำนวนกฎระเบียบสำหรับการรับรองมาตรฐานรถจำนวนมาก กำลังคน และเครื่องมือไม่พอเพียง - กรมฯ ใช้ทรัพยากรที่มุ่งเน้นการจดทะเบียนและการรับชำระภาษีรถมากเกินไป - มีการกำหนดให้รถขนส่งวัตถุอันตรายมีการควบคุมตามมาตรฐานสากล 	<p>รถ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถควบคุมกำกับรถใหม่ (ป้ายแดง) ที่ซื้อมาแต่ยังไม่จดทะเบียนนำมาวิ่งใช้งานบนท้องถนนโดยใช้รถป้ายแดงซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับเพื่อขายและซ่อม - มีรถที่จดทะเบียนแต่ไม่ต่ออายุภาษีรถประจำปีโดยเฉลี่ย 30% - การกำกับ สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ยังไม่สามารถทำได้ - อย่างมีประสิทธิภาพ ยังมีการปลอมเอกสาร ตรอ. - ปัจจุบันรถที่วิ่งบนท้องถนนมีสภาพเสื่อมโทรม มีการตัดแปลงรถควรมีการตรวจตราโดยใช้เทคโนโลยี - การกำกับดูแลรถที่ใช้ใช้งานบนท้องถนนยังมีข้อจำกัด ขาดบุคลากรและเทคโนโลยีในการดำเนินงาน - มีการกำกับดูแลรถบรรทุกวัตถุอันตรายโดยกำหนดให้ติดตั้งระบบ GPS และนำร่องติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารของ บขส. 	<p>รถ</p>
	<p>คน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมฯ มีแผนในการเพิ่มมาตรฐานการอบรมและออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐานเข้มข้นและเทียบเท่าสากล แต่การให้สถาบันการศึกษาอบรมแทนกรมยังมีปัญหาในทางปฏิบัติ - การวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนยังไม่มีการวิเคราะห์ถึงสาเหตุเชิงลึกถึงรากของปัญหา 	<p>คน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การกำกับด้านใบอนุญาตขับรถจะมุ่งเน้นการมีและใช้ใบอนุญาตผู้ประจำรถที่ถูกประเภท ส่วนการกำกับให้เป็นไปตามระเบียบ เช่น การให้ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะจอดพักรถเป็นเวลาครึ่งชั่วโมงเมื่อขับรถมาแล้วเป็นเวลา 4 ชั่วโมง การเสพของมีนเมาและสิ่งเสพติด เป็นต้น - รวมถึงการกำกับดูแลพฤติกรรมพนักงานขับรถบนท้องถนนยังทำได้จำกัด - การกำกับด้านการขับรถสาธารณะจะใช้วิธีการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์ 1584 - มีโครงการนำร่อง Smart Driver Model (ขับปลอดภัยได้ใจผู้โดยสาร) เพื่อวัดผลพฤติกรรมกรรมการขับรถของพนักงานขับรถของ บขส. จากการใช้งานระบบ Monitoring Data Recorder - มีการตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถที่ขี่ผ่าน DLT Check-in 	<p>คน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยังไม่มีระบบดูแลผู้ขับรถสาธารณะให้เป็นอาชีพที่มีการยอมรับในสังคมทำให้เกิดการขาดแคลนพนักงานขับรถ

ตารางที่ 4.2-1 ตารางแสดงการวิเคราะห์กระบวนการงานเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และสภาพอนาคต

	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
ภาพ อนาคต	<p>ประกอบการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การออกใบอนุญาตประกอบขนส่งการควรมีการวางแผนล่วงหน้าตามความเจริญเติบโตของเมืองและต้องบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการวางแผน - การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและเป็นการขนส่งหลักในการให้บริการแก่ประชาชน - พัฒนาให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นมืออาชีพ ไม่มีระบบรถร่วม (ไม่ใช่เรื่องของการส่งเสริมอาชีพ) เพื่อให้สามารถให้บริการที่มีคุณภาพได้ - อปท. มีส่วนร่วมในการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง - ในอนาคตการขนส่งทางรางจะมีบทบาทมากขึ้น จึงต้องมีการวางแผนเพื่อเชื่อมต่อขนส่งสาธารณะทางถนนกับทางรางเพื่อการเดินทางมีความสะดวก - มีการพัฒนาเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐาน - หลักเกณฑ์การประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่เข้มงวดมากขึ้น ส่วนรถแท็กซี่ ควรเร่งรัดการสร้างมาตรฐานควบคุมรถแท็กซี่และพัฒนาให้เป็นผู้ประกอบการมืออาชีพ - ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศควรเป็นนิติบุคคล 	<p>ประกอบการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการกำกับตรวจสอบสภาพรถและการตรวจสอบการติดตั้งก๊าซที่เข้มงวด จริงจังเพื่อให้เป็นไปตาม มาตรฐานและมีประสิทธิภาพซึ่งจะทำให้การควบคุมรถประสบความสำเร็จ กระทบฯ จึงจะพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อเชื่อมโยงระบบข้อมูล โทร. และการประกันภัยตาม พรบ. ซึ่งนอกจากจะทำให้การควบคุมมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นแล้วยังสามารถยกระดับการให้บริการรับชำระภาษีประจำปีโดยไม่จำเป็นต้องมาดำเนินการที่สำนักงานและสามารถรับป้ายวงกลมและใบเสร็จรับเงิน ณ จุดบริการได้ - การควบคุมและกำกับดูแลต้องไปด้วยกัน โดยมีการกำหนดทิศทางที่จะพัฒนา แล้วกำหนดเป็น KPI โดยใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ และหลักการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาทั้งการควบคุมและการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งรถ และ คน - มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับดูแลทั้งการประกอบการขนส่ง รถ และคน - การมีนโยบายที่ชัดเจนในการถ่ายโอนงานให้เอกชนดำเนินการโดยที่กรมฯ กำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลให้เอกชนดำเนินการตามมาตรฐานเหล่านั้น - อาจกำหนดให้มีหน่วยงานกลางในการตรวจสอบ(Audit) การดำเนินงานของผู้ได้รับใบอนุญาตจากกรม 	<p>ประกอบการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อรองรับ AEC โดยการสร้างพันธมิตรคู่ค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน หรือส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งขนาดใหญ่ไปขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน และผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็กสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งต่างชาติได้ - ควรมีมาตรฐานคุณภาพบริการสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าเป็นระบบมาตรฐานเดียวกัน

ตารางที่ 4.2-1 ตารางแสดงการวิเคราะห์กระบวนการงานเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน (การประกอบการขนส่ง คน รถ) และภาพอนาคต

	ควบคุม	กำกับ	ดูแล
ภาพอนาคต	<p>รถ</p> <ul style="list-style-type: none"> - รถทุกชนิดทุกประเภทได้รับการรับรองมาตรฐาน และ จะพัฒนาให้มีการรับรองแบบก่อนการผลิตและประกอบรถทั้งคัน และมีการใช้เทคโนโลยีในขั้นตอนการควบคุมรถและควรมีการกำหนดมาตรฐานให้สูงขึ้น และมีการควบคุมรถทุกประเภท - มีกฎระเบียบที่ทันสมัยครอบคลุมรถใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นตลอดเวลา เช่น big bike และ รถไฟฟ้า เป็นต้น - ควรมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดอายุรถ หรือคัดรถเก่า ออกจากระบบ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ โดยคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยเป็นสำคัญ - การควบคุมการตรวจสภาพรถ ควรพัฒนามาตรฐานการตรวจสภาพรถ และมีการควบคุมการตรวจสภาพรถให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐาน <p>คน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรปรับปรุงระเบียบสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายทั้งสองฉบับให้มีเกณฑ์เท่าเทียมกัน - มีแนวทางในการปรับปรุงการออกใบอนุญาตขับรถให้เป็นมาตรฐานสากล เช่น เพิ่มชั่วโมงการอบรมตามมติ ครม. การออกข้อสอบในเชิงวิเคราะห์ และการทดสอบขับรถบนถนนจริง เป็นต้น - มีโรงเรียนสอนขับรถที่เป็นมาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ - เพิ่มวงเงินประกันภัยภาคบังคับ การเพิ่มวงเงินค่ารักษาพยาบาล เพื่อชดเชยเยียวยาให้กับผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสำหรับรถโดยสารสาธารณะ 	<p>ประกอบการขนส่ง รถ คน (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการกำกับดูแลการประกอบการขนส่ง การใช้รถ และผู้ประจำรถอย่างเข้มงวด และมีการลงโทษอย่างจริงจัง - มีการจัดตั้งศูนย์ควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสาธารณะทางถนน - ควรมีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจระเบียบวินัยและจริยธรรม (เนื่องจากหลายแห่งมีการปฏิบัติงานที่ไม่เป็นไปตามระเบียบ ในส่วนที่กรมฯ เข้มงวดกับ ตรอ. และมีการยกเลิก ตรอ. ทูกราย หากพบว่ามีการกระทำผิด แต่เจ้าหน้าที่ของกรมฯ ที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัดในการตรวจสอบเอกสาร) - กรมฯ ควรให้ สขจ. แต่ละจังหวัดเสนอแนะหาวิธีการควบคุม กำกับดูแล รถโดยสารสาธารณะในจังหวัด โดยต้องการให้มีรถโดยสารที่ดีมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยให้บริการประชาชนได้ทั่วถึงทุก ๆ หมู่บ้าน - กรมฯ ควรมีการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัด เช่น จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น - ให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมตรวจสอบการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะซึ่งเป็นผู้รับบริการโดยตรง 	<p>รถ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรมฯ ควรดูแลเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงรถ เพื่อให้ครบขั้นตอนทั้งตรวจสภาพและบำรุงรักษารถ (I/M Program) <p>คน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยกระดับอาชีพพนักงานขับรถให้เป็นที่ยอมรับในสังคม

จากการศึกษาและพิจารณาสภาพปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคตในด้านผู้ประกอบการ คน และรถที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งข้อกำหนดกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่ได้กล่าวไว้ในบทข้างต้น จึงขอเสนอผลของการวิเคราะห์ SWOT ของกรมการขนส่งทางบก ในด้านความปลอดภัยดังนี้

1. จุดแข็ง (Strength)

- 1) พันธกิจหลัก : การควบคุม กำกับ และดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) มีหน่วยงานย่อยที่สามารถทำงานสนับสนุนซึ่งกันและกัน
- 3) มีงบประมาณจากกองทุน (กปถ.) และแหล่งรายได้อื่นๆ
- 4) มีข้อมูลเกี่ยวกับรถ, การจดทะเบียน, ผู้ประกอบการ ฯลฯ
- 5) บุคลากรมีพื้นฐานทางวิชาการและมีความชำนาญในการประกอบวิชาชีพ
- 6) มีการบริหารอย่างกระจายอำนาจ มีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วประเทศ
- 7) มีกฎหมายรองรับอำนาจหน้าที่ และการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย
- 8) มีประสบการณ์และความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
- 9) ภารกิจหลักมุ่งเน้นด้านการให้บริการ คือ มุ่งการบริการที่รวดเร็ว

2. จุดอ่อน (Weakness)

- 1) โครงสร้างองค์กรใหญ่และปฏิบัติงานซ้ำซ้อน กฎระเบียบไม่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน มีความล่าช้า
- 2) การออกใบอนุญาตขับขี่ ไม่ได้เน้นความสำคัญเรื่องความปลอดภัยที่เพียงพอ
- 3) ขาดกระบวนการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ
- 4) ขาดการจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลที่มีให้มีประสิทธิภาพ
- 5) ขาดการสนับสนุนด้าน การวิจัยและพัฒนา(R&D) และการนำไปใช้งานจริง
- 6) บุคลากรไม่เพียงพอ ขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะในบางด้าน
- 7) บุคลากร ขาดขวัญกำลังใจด้านความก้าวหน้าของสายงาน
- 8) การดำเนินงานในอดีตเน้นการ ประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ ซึ่งยังไม่ได้ผลเท่าที่ควร
- 9) ขาดการวิเคราะห์ ประเมินคุณภาพ ประสิทธิภาพผู้ขับขี่ ขาดการวางแผนในระยะยาว ขาดความต่อเนื่อง
- 10) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัด
- 11) มีประสบการณ์และความสามารถในการใช้เทคโนโลยีแต่ยังขาดความครอบคลุม และความทันสมัยของเทคโนโลยี

3. โอกาส (Opportunity)

- 1) ทัวโลกให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน ถือเป็นวาระแห่งชาติ
- 2) ประชาชน/สังคมส่วนใหญ่ตระหนักถึงความสำคัญปลอดภัยทางถนน
- 3) รัฐบาลมีความเห็นชอบต่อนโยบายการลดอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50
- 4) รัฐบาลมีเสถียรภาพ ทำให้มีโอกาสพัฒนาโครงการต่อเนื่อง

- 5) มีแผนหลักระดับชาติด้านความปลอดภัยทางถนน
- 6) ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีของยานพาหนะ เช่น ระบบ Pre-collision System
- 7) ความก้าวหน้าทางด้าน IT มีส่วนสนับสนุนประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย
- 8) รัฐบาลส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ (ระบบราง) และระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ
- 9) ประชาชนมีโอกาสที่จะเข้ามามีส่วนร่วมได้มากขึ้น

4. ข้อจำกัด (Threat)

- 1) ที่ตั้งของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค การเปิดเสรีอาเซียน
- 2) นโยบายเชิงรุกภาคการท่องเที่ยวของไทย
- 3) ขาดข้อตกลงด้านกฎหมายใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศในบางประเทศ
- 4) งบประมาณแก้ไขปัญหาค่อนข้างจำกัด นโยบายรัฐไม่สะท้อนความเป็นจริงในพื้นที่ ประชาชนส่วนหนึ่งมีฐานะยากจน ไม่สามารถให้ความร่วมมือ
- 5) กฎหมายล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โทษเบาเกินไป
- 6) การบังคับใช้กฎหมายที่ยังไม่เคร่งครัด
- 7) ขาดกฎหมายที่กำหนดให้ ผู้ปฏิบัติการระดับความปลอดภัย
- 8) ขาดการติดตามและประเมินผล ขาดข้อมูล ทำให้ผู้ที่กำกับดูแลไม่มีข้อมูลทำให้สามารถควบคุมงานให้ตรงตามเป้าหมาย
- 9) วัฒนธรรมและค่านิยมของคนไทยที่เน้นความสะดวกมากกว่าความปลอดภัย
- 10) ขาดการประสานงานระหว่างกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานต่างๆ ทุกภาคส่วน
- 11) ขาดระบบที่เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 12) ความจำเป็นที่ต้องใช้จักรยานยนต์ของประชาชน คือ ระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอ

4.3 การสัมภาษณ์เชิงลึก

4.3.1 วิธีการและขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารขององค์กร

เพื่อให้การดำเนินงานจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นวิธีการที่ช่วยเพิ่มเติมข้อมูลสำคัญนอกเหนือจากการจัดประชุมสัมมนาและการเก็บแบบสอบถาม และเป็นวิธีการที่ใช้เพื่อตรวจสอบข้อมูลที่ได้มาจากการเก็บแบบสอบถามอีกด้วย ซึ่งการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้บริหารฯ จะต้องใช้นักวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญ และมีคุณสมบัติที่เหมาะสม เพื่อให้บรรยากาศของการสัมภาษณ์เป็นไปด้วยความสร้างสรรค์และได้ข้อมูลเชิงลึกมากที่สุด รวมถึงนักวิจัยจะต้องมีความเป็นกลางมากที่สุดเพื่อสร้างความเชื่อถือให้แก่ข้อมูลที่ได้

ในการสัมภาษณ์กับผู้บริหารนี้จะใช้ลักษณะการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) เป็นการสัมภาษณ์ที่มีการวางแผนการสัมภาษณ์ไว้ก่อนล่วงหน้าเป็นขั้นตอน มีความเข้มงวดพอประมาณ และข้อคำถามในการสัมภาษณ์มีโครงสร้างแบบหลวม (Loosely Structure) กล่าวคือ ผู้สัมภาษณ์กำหนดกรอบคำถามในการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้าอย่างเป็นขั้นตอน และในระหว่างที่ดำเนินการสัมภาษณ์นั้น ผู้สัมภาษณ์ต้องมีทักษะในการปรับคำถามให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของผู้ให้สัมภาษณ์ เพื่อให้

เกิดบรรยากาศของความเป็นกันเองและไม่บีบบังคับผู้ให้สัมภาษณ์มากเกินไป และอาจทำให้ได้ข้อมูลนอกเหนือจากแนวคำถามที่กำหนดไว้ ที่อาจเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำแผน

การสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้บริหารฯ มีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

- 1) จัดทีมงานสัมภาษณ์ที่มีความเชี่ยวชาญในการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้บริหาร
- 2) จัดเตรียมร่างแบบสัมภาษณ์ส่งให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา เมื่อได้แบบสัมภาษณ์จึงส่งไปให้ผู้บริหารที่จะเป็นผู้รับการสัมภาษณ์พิจารณา ก่อน
- 3) นัดหมายวันเวลาสถานที่ในการสัมภาษณ์
- 4) ดำเนินการสัมภาษณ์ โดยขออนุญาตบันทึกเสียงการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์ท่านละ 45-60 นาที
- 5) ถอดเทปบันทึกเสียงประเด็นสำคัญที่ได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อประกอบการทำแผนยุทธศาสตร์
- 6) รายงานผลการสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์ผู้บริหารได้ดำเนินการในช่วงระหว่างวันที่ 7 กันยายน - 28 ธันวาคม พ.ศ. 2558 โดยรายงานผู้บริหารที่รับการสัมภาษณ์เพื่อประกอบการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3-1 รายงานผู้บริหารที่รับการสัมภาษณ์

ลำดับ	ชื่อ	สกุล	ตำแหน่ง
1	นายธีระพงษ์	รอดประเสริฐ	อดี้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
2	นายสนิท	พรหมวงษ์	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
3	นายวัฒนา	พัทธชนม์	อดีตรองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ)
4	นายจิรุตม์	วิศาลจิตร	รองอธิบดี (ฝ่ายบริหาร)
5	นายสุชาติ	กลั่นสุวรรณ	อดีตรองอธิบดี (ฝ่ายปฏิบัติการ)
6	นายฉันทพงศ์	เชิดชู	รองอธิบดี (ฝ่ายปฏิบัติการ) เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
7	นายกมล	บุรณพงศ์	รองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ) เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า
8	นางนิภาพรรณ	บุญญวัฒน์วิชัย	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
9	นายเชิดชัย	สนั่นศรีสาคร	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร
10	นางวรรณิณี	เกิดสินธุ์ชัย	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
11	นายธานี	สีปฤกษ์	ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์
12	นางสิริรัตน์	วีรวิศาล	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
13	นางบุศรา	วงศ์กำแหง	ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้
14	นางสาวนงลักษณ์	วงศ์สุขสิริเดชา	ผู้อำนวยการกองแผนงาน
15	นายสุกรี	จารุภูมิ	ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก
16	นางพรรณิณี	พุ่มพันธ์	ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่
17	นายเสกสม	อัครพันธ์	เลขานุการกรม
18	นายอนุวัฒน์	วงศ์จำรัส	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

4.3.2 ประเด็นคำถามในการสัมภาษณ์

ประเด็นคำถามในการสัมภาษณ์ทางผู้บริหารแต่ละท่าน ประกอบด้วย 8 ข้อดังนี้

- 1) บทบาท ภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ของกรรมการขนส่งทางบกที่ดำเนินการและในแง่มุมมองด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 2) เป้าหมายระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุ การสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ต้องการให้เกิดขึ้น
- 3) ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรรมการขนส่งทางบก
- 4) จุดเด่นของกรรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 5) แผนงานหรือโครงการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่โดดเด่นของกรรมการขนส่งทางบก
- 6) ความพร้อมของบุคลากรในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 7) หน่วยงานภายในกรรมการขนส่งทางบก ที่มีความโดดเด่นหรือจุดเด่นในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 8) แนวคิดในการบูรณาการความปลอดภัยกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

โดยแต่ละประเด็นคำถามที่ปรึกษาได้ทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารของกรรมการขนส่งทางบก เพื่อนำผลจากการสอบถามความคิดเห็นมาประกอบการทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังหัวข้อต่อไป



รูปที่ 4.3-1 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารของกรรมการขนส่งทางบก








รูปที่ 4.3-1 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก (ต่อ)






4.3.3 ผลการสัมภาษณ์ตามประเด็นคำถาม

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารขององค์กร เพื่อนำผลจากการสอบถามความคิดเห็นนำมาประกอบการทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ปรึกษาได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ตามหลักการของ 7S Analysis โดยการวิเคราะห์แบ่งเป็นจุดแข็งและจุดอ่อนประกอบเครื่องมือ Harvey ball ดังตารางที่ 4.3-2 ผลการวิเคราะห์การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรในปัจจุบันสามารถสรุปตามประเด็นคำถามได้ดังนี้



ตารางที่ 4.3-2 ความหมายของสัญลักษณ์ Harvey Ball

สัญลักษณ์ Harvey Ball	ความหมาย
	ขาดความพร้อม
	มีความพร้อมเล็กน้อย
	มีความพร้อมปานกลาง
	มีความพร้อมสูง
	มีความพร้อมสูงมาก

ตารางที่ 4.3-3 การวิเคราะห์และประเมินองค์กรในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ปัจจัย	จุดแข็ง	จุดอ่อน
กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy) 	<ul style="list-style-type: none"> - มีพันธกิจหลักในการควบคุม กำกับ และดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน - กรอบยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบกมีเป้าประสงค์ด้านความปลอดภัยที่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - กรมการขนส่งทางบกยังทำภารกิจหลักได้ไม่ดีเท่าที่ควร เพราะมุ่งเน้นด้านการให้บริการมากเกินไป มุ่งการบริการที่รวดเร็ว
โครงสร้างขององค์กร (Structure) 	<ul style="list-style-type: none"> - มีหน่วยงานที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ - มีหน่วยงานย่อยที่สามารถทำงานสนับสนุนซึ่งกันและกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - อัตรากำลังคนมีไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่ทำ - โครงสร้างองค์กรใหญ่และปฏิบัติงานซ้ำซ้อน กว้างขวางไม่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน มีความล่าช้า
ระบบการปฏิบัติงาน (System) 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการนำระบบ IT มาช่วยส่งเสริมกระบวนการทำงาน (เช่น ระบบ E-driving) - มีการถ่ายทอดภารกิจออกไปให้โรงเรียน สถาบันต่างๆ - มีกฎหมายรองรับอำนาจหน้าที่ และการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - มีข้อมูลเกี่ยวกับรถ ข้อมูลการจดทะเบียน ข้อมูลผู้ประกอบการ แต่การนำข้อมูลไปใช้ให้เกิดประโยชน์ ยังไม่มีเท่าที่ควร - ขาดสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีข้อมูลไม่เพียงพอ - ขาดการวิเคราะห์ที่ถูกต้อง ขาดการวางแผนในระยะยาว ขาดความต่อเนื่องของโครงการที่ใช้ระยะเวลา - การดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ภายในกรมการขนส่งทางบกดำเนินไปแบบต่างคนต่างทำ - นโยบาย แผนงาน ขาดความต่อเนื่อง - กรมการขนส่งทางบก เริ่มมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาควบคุม กำกับ แต่ยังไม่ครอบคลุม - อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัด - เทคโนโลยีขาดความครอบคลุมและขาดความทันสมัย
บุคลากร (Staff) 	<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก เป็นที่ยอมรับจากหน่วยงานภายนอก 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดความเชี่ยวชาญ ขาดความรู้ ขาดการถ่ายทอดความรู้จากรุ่นสู่รุ่น - บุคลากรขาดขวัญกำลังใจในด้านความก้าวหน้าของสายงาน (Career Path) - คนของกรมการขนส่งทางบกทำงานด้านความปลอดภัยมานาน แต่ขาดแรงจูงใจ
ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill) 	<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรมีพื้นฐานทางวิชาการและมีความชำนาญในการประกอบวิชาชีพ - บุคลากรมีประสบการณ์และความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี 	<ul style="list-style-type: none"> - บุคลากรขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะในบางด้าน

ตารางที่ 4.3-3 การวิเคราะห์และประเมินองค์กรในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ต่อ)

ปัจจัย	จุดแข็ง	จุดอ่อน
รูปแบบการบริหารจัดการ (Style) 	<ul style="list-style-type: none"> - มีงบประมาณจากกองทุน (กปถ.) มีแหล่งรายได้ อื่นๆ - มีการบริหารอย่างกระจายอำนาจ มีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> - การไม่มีระบบจัดเก็บข้อมูล เชื่อมโยงข้อมูลหรือข้อมูลที่มีไม่เพียงพอ ไม่ทันสมัย ส่งผลให้ขาดการวิเคราะห์ การวางแผนในระยะยาว - ขาดการสนับสนุนด้าน R&D และการนำไปใช้งานจริง
ค่านิยมร่วม (Shared Values) 	<ul style="list-style-type: none"> - เรื่องความปลอดภัย เป็นเรื่องโดยรวมอยากให้การร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ อยากให้เป็นงานของทุกภาคส่วน - ต้องมีแผนในระดับประเทศ และต้องเป็นการร่วมกันทั้ง กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ปภ. สาธารณสุข กระทรวงศึกษา ทุกภาคส่วนในการจัดทำแผนด้านความปลอดภัย - การดำเนินการด้านความปลอดภัยต้องบูรณาการในระดับ นโยบาย ต้องมองไปทางเดียวกันร่วมกันทำงาน 	

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกทางผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบกถึงบทบาท ภารกิจ หน้าที่ความรับผิดชอบขององค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน แสดงให้เห็นว่ากรมการขนส่งทางบกมีความพร้อมในการดำเนินการที่สูงอยู่แล้วดังจะเห็นจากพันธกิจและกรอบยุทธศาสตร์ขององค์กรที่มีความชัดเจน แต่การทำงานขององค์กรจะเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพ ยังทำภารกิจหลักได้ไม่ดีเท่าที่ควร

โครงสร้างองค์กรปัจจุบันถือว่ามีความพร้อมในระดับปานกลาง เนื่องจากเป็นองค์กรขนาดใหญ่มีหน่วยงานกระจายครอบคลุมทั่วทุกจังหวัดของประเทศแต่พบว่าหลายหน่วยงานมีการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนและมีความล่าช้า

ระบบปฏิบัติงานในปัจจุบันถือว่ามีความพร้อมในระดับปานกลาง มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) มาช่วยในกระบวนการทำงาน มีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย แต่แผนงานต่างๆ ยังขาดความต่อเนื่องและขาดการวางแผนในระยะยาว ข้อกฎหมายบางข้อยังมีข้อจำกัด และเทคโนโลยีที่นำมาใช้ยังขาดความครอบคลุมและขาดความทันสมัย

บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกมีพื้นฐานทางวิชาการและมีความชำนาญในการประกอบวิชาชีพ แต่ยังขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะในบางด้านและขาดการถ่ายทอดความรู้จากรุ่นสู่รุ่น

รูปแบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยถือว่ามีความพร้อมในระดับปานกลาง กรมการขนส่งทางบกมีการบริหารองค์กรที่กระจายอำนาจ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ แต่ไม่มีระบบการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูลส่งผลให้ขาดการวิเคราะห์และวางแผนในระยะยาว ขาดการสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาาระบบความปลอดภัย (Research and Development)

สำหรับเป้าหมายและแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน จากการสัมภาษณ์ทางผู้บริหารขององค์กรสามารถสรุปเป็นกรอบนโยบายดังนี้

ตารางที่ 4.3-4 เป้าหมายด้านความปลอดภัย

เป้าหมายระยะสั้น	เป้าหมายระยะกลาง	เป้าหมายระยะยาว
<ul style="list-style-type: none"> - มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง - การมีแนวนโยบาย หรือแผนที่ชัดเจนด้านความปลอดภัย - มีหน่วยงานด้านการสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก และมีบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน - การสร้างบุคลากรของกรมฯ ให้เป็นผู้เชี่ยวชาญ พัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัย - มีระบบสารสนเทศที่นำข้อมูลที่มีอยู่ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ - การมีศูนย์ประวัติ จัดทำข้อมูลผู้ขับขี่ทุกคน ติดตามเก็บข้อมูลประวัติการขับขี่เพื่อคัดกรองผู้ขับขี่ - มีศูนย์รวบรวมข้อมูลแบบบูรณาการเพื่อควบคุม กำกับ ดูแล รถขนส่งรถโดยสารให้นำเทคโนโลยีมาใช้ ระบบติดตาม GPS และนำข้อมูลที่ได้มา นำไปใช้ให้อย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> - การนำระบบ IT เข้ามาควบคุมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน - การพัฒนาระบบฐานข้อมูลต่างๆ โดยเฉพาะฐานข้อมูลอุบัติเหตุ - การพัฒนาเครื่องมือตรวจสอบสภาพรถที่มีมาตรฐานและทันสมัย - สร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่ ให้ใส่ใจในเรื่องอุบัติเหตุ - พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตที่เป็นมาตรฐาน มีความเข้มงวด - การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด - มีระบบติดตาม และควบคุมยานพาหนะ - มีแผนดำเนินการด้านความปลอดภัยที่ต่อเนื่อง - มีการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ปก. สาธารณะสุข 	<ul style="list-style-type: none"> - สร้างจิตสำนึกให้แก่เยาวชน - สร้างจิตสำนึกให้แก่ผู้ประกอบการ ให้มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ตนเองและส่วนรวม คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่นอยู่เสมอ

แผนงาน/ โครงการด้านความปลอดภัย :

- การนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลและเพิ่มความปลอดภัยทางถนน
- การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการระบบขนส่งทั้งหมด
- ด้านข้อมูลสารสนเทศ ระบบบริหารจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงภายในองค์กร นำข้อมูลมาใช้ประโยชน์มากขึ้น
- พัฒนาเทคโนโลยีในการติดตามรถโดยสารและรถบรรทุก ซึ่งนอกจากความปลอดภัยและยังมีข้อมูลในด้าน พฤติกรรมการขับขี่ ชั่วโมงการทำงาน
- พัฒนาระบบใบสั่งของขนส่งสามารถชำระเงินตามร้านสะดวกซื้อทั่วไป

4.3.4 สรุปผลการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารขององค์กร เพื่อนำผลจากการสอบถามความคิดเห็นนำมาประกอบการทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า เป้าหมายด้านความปลอดภัยที่อยากให้เกิดขึ้นคือ การลดลงของจำนวนอุบัติเหตุให้เหลือน้อยที่สุดหรือไม่มีการเกิดอุบัติเหตุเลย รวมทั้งมีระบบการขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานมีการเชื่อมต่อการเดินทางที่เหมาะสม มีระบบควบคุม กำกับ ดูแลที่ทันสมัย และผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัย มีความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งการที่จะเดินไปสู่เป้าหมายดังกล่าวนี้ จะต้องมีการปรับการปฏิบัติ คือ ยุทธศาสตร์ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1 สำหรับผู้บริหารระดับสูงเพื่อร่วมกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ประกอบการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย โดยรายละเอียดการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 อยู่ในหัวข้อที่ 4.4

4.4 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1 : ระดับนโยบาย

การจัดสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1 กลุ่มผู้บริหารระดับสูงของกรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2558 ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 3 อาคาร 1 กรมการขนส่งทางบก โดยมีนายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ (อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางบก) เป็นประธาน มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจทัศนคติวางทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับนโยบายและแสดงความคิดเห็นในเชิงลึกและร่วมกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ประกอบการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

4.4.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา

การดำเนินการสัมมนาในช่วงต้นที่ปรึกษาได้นำเสนอที่มาและความสำคัญของโครงการ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการ หลังจากนั้นได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการโดยได้นำเสนอแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จากนั้นเป็นช่วงของการเปิดเวทีสัมมนาให้ผู้บริหารทุกท่านได้ร่วมแสดงความคิดเห็น เพื่อประกอบการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก และช่วงท้ายคณะที่ปรึกษาได้ทำการสรุปผลจากการระดมความคิดเห็นและแนวทางในการดำเนินงานขั้นต่อไป เพื่อนำไปประกอบการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการที่เป็นที่ยอมรับ และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงและมีความสอดคล้องกับหน่วยงานอื่นๆ



รูปที่ 4.4-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็น



รูปที่ 4.4-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็น (ต่อ)

4.4.2 เนื้อหาการนำเสนอของที่ปรึกษา

1. ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก ปีพ.ศ.2559-2563
แผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบกให้ความสำคัญ
กับการดำเนินงานหรือแผนปฏิบัติงานที่สามารถตอบสนองเป้าประสงค์ 3 เรื่องหลัก ดังนี้

- 1) ระบบการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ
- 2) คนขับชื้ออย่างปลอดภัย
- 3) รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2. แผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563

แผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัย พ.ศ.2554-2563 ได้กำหนดกลยุทธ์ในการแก้ปัญหา
และได้มีการพัฒนากลยุทธ์จากหลักการคิดในเรื่องของ 5E ซึ่งประกอบด้วย 1) การให้ความรู้ การ
ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education) 2) ด้านวิศวกรรม (Engineering) 3) การประเมินผลและ
สารสนเทศ (Evaluation) 4) การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency) และ 5) การบังคับใช้กฎหมาย
(Enforcement) และแนวคิดในเรื่องของ 5 เสาหลัก ประกอบด้วย 1) การบริหารจัดการความปลอดภัยทาง
ถนน 2) ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย 3) ยานพาหนะปลอดภัย 4) ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และ 5)
การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ดังแสดงในรูปที่ 4.4-2



รูปที่ 4.4-2 กรอบกลยุทธ์ในการจัดทำแผนความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก

การนำทฤษฎีการจัดการด้านความปลอดภัยที่มีการนำกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุตามหลักการของ 5E และ 5 เสาหลักมาใช้และเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแนวทาง และให้ทิศทางการขับเคลื่อนของแผนมีความสัมพันธ์กับนโยบายด้านต่างๆ ตามที่องค์การสหประชาชาติกำหนด ที่ปรึกษาได้เพิ่มการจัดวางแนวทางการแก้ปัญหาอีก 3 ระดับ หรือเรียกว่า Tri-Circle of influence ประกอบด้วย

- 1) วัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe Culture)
- 2) ระบบการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe System)
- 3) ระบบความปลอดภัยที่ยั่งยืน (Sustainable Safety)

โดยเป้าหมายของแผนฯ จะต้องสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ร้อยละ 50 ภายในปี 2563 และเพื่อให้บรรลุการดำเนินการโครงการนั้นควรมุ่งเน้นเรื่องนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีในการดำเนินงานให้มาก เนื่องจากสามารถลดปริมาณการทำงานจากคนได้มาก และยังง่ายต่อการตรวจสอบด้วยเทคโนโลยีอีกด้วย



รูปที่ 4.4-3 การนำเสนอของคณะที่ปรึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

4.4.3 ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1

จากการสัมมนาประชุมระดมความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงนโยบายของกลุ่มผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก สามารถสรุปถึงกรอบนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ได้ดังนี้

- วิสัยทัศน์ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

“ระบบการขนส่งทางถนนที่มีความปลอดภัยด้วยนวัตกรรมและทุนคนไทย”

จากวิสัยทัศน์ดังกล่าวในความหมายของ “ทุนคนไทย” นั้นมาจากวัฒนธรรมที่ดี ที่เป็นทุนดั้งเดิมของคนไทย เช่น การมีน้ำใจ มีวินัย มีมารยาท ห่วงใย เกรงใจ ให้อภัย และให้ความเคารพต่างๆ เหล่านี้ เป็นต้น ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างยั่งยืนตามแนวคิดทุนคนไทย

- เป้าประสงค์ :

- 1) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งทางถนน ลดลงร้อยละ 50
- 2) มีระบบการขนส่งผู้โดยสารที่มีความปลอดภัย
- 3) มีระบบการขนส่งสินค้า และการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความปลอดภัย
- 4) มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ
- 5) ยานพาหนะที่ปลอดภัย

- ยุทธศาสตร์ :

โดยเพื่อให้บรรลุตามเป้าประสงค์ข้างต้น จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการไว้ ดังนี้

- 1) สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safe Culture)
- 2) ส่งเสริมระบบความปลอดภัย (Safe System)
- 3) ระบบบริหารจัดการที่ดี (Management System)

โดยการสรุปกลยุทธ์เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก โดยอาศัยการจัดวางแนวทางตามยุทธศาสตร์ข้างต้น สามารถสรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : วัฒนธรรมการขนส่งปลอดภัย (Safe Culture)

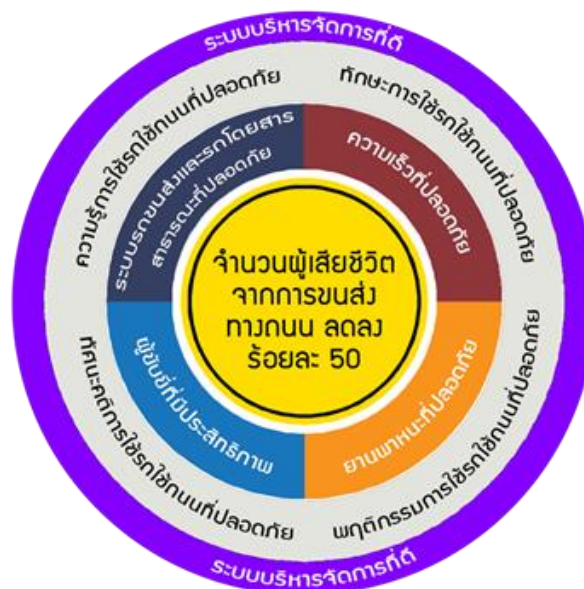
- ความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
- ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

- พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
 - ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระบบการขนส่งปลอดภัย (Safe System)**

- ผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ
- ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ความเร็วที่ปลอดภัย
- ระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ระบบการบริหารจัดการที่ดี (Management System)

- การรวมศูนย์การดำเนินการภารกิจด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก
- นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ
- บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย



รูปที่ 4.4-4 เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

การสัมมนาประชุมระดมความคิดเห็นระดับผู้บริหารในครั้งนี้ คณะผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก ได้ร่วมแสดงความคิดเห็น เสนอข้อชี้แนะแนวทาง ในการกำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ เพื่อการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งนำไปสู่แผนการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนต่อไป

4.5 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2 : ระดับนโยบาย (หน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง)

การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2 สำหรับผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2558 ณ ห้องประชุม กมลทิพย์ 3 ชั้น 2 โรงแรม เดอะ สุโกศล โดยมีนาย สนิท พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธาน มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจทัศนคติ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในระดับนโยบาย และแสดงความคิดเห็นในเชิงลึกร่างแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก

4.5.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา

การดำเนินการสัมมนาในช่วงต้นที่ปรึกษาได้นำเสนอที่มาและความสำคัญของโครงการ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการ หลังจากนั้นได้นำเสนอวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ที่ได้ศึกษามาแล้ว ระยะเวลาหนึ่ง จากนั้นเป็นช่วงของการเปิดเวทีให้ผู้บริหารจากหน่วยงานที่เข้าร่วม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็น และช่วงท้ายที่ปรึกษาได้ทำการสรุปผลจากการระดมความคิดเห็นและแนวทางในการดำเนินงานขั้นต่อไป



รูปที่ 4.5-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2

4.5.2 ผลการสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 2

จากการสัมมนาประชุมระดมความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงนโยบายของ กลุ่มผู้บริหารจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปเป็นประเด็นความคิดเห็นต่อร่าง วิทยาลัยฯ และแผนยุทธศาสตร์ ทั้งการวิเคราะห์จากปัจจัยภายในและภายนอกองค์กรทำให้ได้มาซึ่งผลการ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน และโอกาสพร้อมกับอุปสรรค (SWOT Analysis) ดังนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - กรมการขนส่งทางบก มีข้อมูลเกี่ยวกับรถ, การจดทะเบียน, ผู้ประกอบการ ฯลฯ ที่สามารถวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap) เพื่อ แก้ปัญหาอุบัติเหตุได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลให้มีประสิทธิภาพ เช่น การเชื่อมข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการกับ ผู้กระทำผิดซ้ำซาก - อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมี ข้อจำกัด - การออกไปจับผิด ไม่ได้เน้นความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ที่เพียงพอ - ขาดการวิเคราะห์ ประเมินคุณภาพ ประสิทธิภาพผู้ขับขี่ ขาดการวางแผนในระยะยาว ขาดความต่อเนื่อง
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> - ทั่วโลกให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน ถือเป็น วาระแห่งชาติ - รัฐบาลมีความเห็นชอบต่อนโยบายการลดอัตราเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 - ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี มีส่วนสนับสนุน ประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการประสานงานระหว่างกรมการขนส่งทางบก และ หน่วยงานต่างๆ ทุกภาคส่วน - ขาดระบบที่เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน (ชุมชน ด้านความปลอดภัย) - นโยบายเชิงรุกการเปิด AEC สำหรับรองรับรถส่วนบุคคล จากต่างประเทศ - การบังคับใช้กฎหมายที่ยังไม่เคร่งครัด

4.6 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3 : ระดับปฏิบัติการภายในกรมฯ

การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3 สำหรับระดับปฏิบัติการ ข้าราชการ ข้าราชการพิเศษ และผู้เชี่ยวชาญ ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 ณ ห้องประชุม แคทลียา 1 ชั้น 1 โรงแรม รามาการ์ เด็นส์ โดยมี นายวัลลภ งามสอน ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย เป็นประธาน มีวัตถุประสงค์ เพื่อสำรวจทัศนคติ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ในระดับวิชาการ และถ่ายทอดแนวทาง หรือทิศทางระดับ นโยบายจากกลุ่มผู้บริหารให้กับระดับวิชาการรับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นในเชิงลึกซึ่งมีผู้เข้าร่วมเป็น เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการ ข้าราชการ ข้าราชการพิเศษ และผู้เชี่ยวชาญ ทั้งสิ้นรวม 50 คน



รูปที่ 4.6-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3

4.6.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา

การดำเนินการสัมมนาในช่วงเช้าเป็นรูปแบบการจัดเสวนาเพื่อชี้แจงและแสดงเป้าประสงค์ของโครงการ และเป็นการนำเสนอวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ กรอบยุทธศาสตร์และนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น สำหรับในช่วงบ่ายได้ดำเนินการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) โดยแบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนา ออกเป็น 5 กลุ่ม และให้แต่ละกลุ่ม ร่วมกันคิดแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่อยากจะทำหรือให้เกิดขึ้นที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ด้าน หลังจากนั้นให้ทางผู้เข้าร่วมสัมมนาแต่ละกลุ่มนำเสนอโครงการ

4.6.2 ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 3

จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ร่วมกันคิดแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ด้าน ซึ่งผลการแสดงความคิดเห็นสามารถสรุปตามยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 :

- 1) การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ผ่านโครงการ “ทุนคนไทยเสริมสร้างวัฒนธรรมเพื่อความปลอดภัย” โดยมีแนวทางการปฏิบัติ คือ การบรรจุหลักสูตรการเรียนการสอนภาคบังคับของกระทรวงศึกษาธิการ และหลักสูตรการอบรมขอรับใบอนุญาตของกรมการขนส่งทางบก รวมไปถึงสถาบัน/โรงเรียนสอนขับรถยนต์ของเอกชนด้วย โดยจะใช้ทุนคนไทย (จิตสำนึก มีน้ำใจ มีวินัย มารยาท ความห่วงใย เกรงใจ อภัย และการเคารพ) มาสร้างวินัยการจราจร
- 2) ปลุกฝังเด็กไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านหลักสูตรการศึกษาภาคบังคับ โดยเริ่มจากระดับอนุบาลไปจนถึงมัธยมศึกษา พร้อมก็นำเป็นส่วนหนึ่งของการสอบประจำภาค ซึ่งจะเป็นการปลุกฝังจิตสำนึกตั้งแต่วัยเด็ก เมื่อผ่านหลักสูตรแล้วก็จะได้รับใบรับรองเพื่อนำไปขั้บขี่ได้ทันที โดยกรมการขนส่งทางบกไม่จำเป็นต้องทำการอบรมเพิ่มเติม เนื่องจากผู้ขอใบอนุญาตได้รับการอบรมมาครบถ้วนแล้ว
- 3) การอบรมให้ความรู้ เสริมสร้างจิตสำนึก เสริมสร้างวินัยการใช้จราจร/กฎหมาย และการกำหนดในหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการ (วิชาเสริม/เรียนรู้ประสบการณ์ชีวิต)
- 4) เน้นการสร้างวัฒนธรรมผ่านการส่งเสริมให้ความรู้ผ่านสื่อต่าง ๆ ในโรงเรียน หลักสูตรการเรียน และการรณรงค์ชุมชน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ
 - ระยะสั้น คือ การกระตุ้นการใช้กฎจราจรให้ถูกต้องเข้มงวด เช่น การสวมหมวกนิรภัย การกำหนดชั่วโมงการอบรม เป็นต้น
 - ระยะกลาง คือ เพิ่มมาตรฐานใบขับขี่ การอบรม การทดสอบภาคทฤษฎีและปฏิบัติ
 - ระยะยาว คือ การจัดหลักสูตรโดยกระทรวงศึกษาธิการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 :

- 1) การส่งเสริมระบบความปลอดภัย โดยการเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ขับขี่ ซึ่งต้องทบทวนเงื่อนไขอายุผู้ขอใบอนุญาต โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้สูงอายุที่จะเป็นผู้ขับขี่ในอนาคต ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดเกี่ยวกับโรคต่าง ๆ ก็กับการขอใบอนุญาตขับขี่ยู่แล้วในปัจจุบัน แต่ก็ยังคงพบเห็นตามสื่อทั่วไปว่ามีอุบัติเหตุที่เกิดผู้ขับขี่เป็นโรคต่าง ๆ อยู่ จึงมีความต้องการที่จะลดความเสี่ยงในส่วนนี้โดยเพิ่มเงื่อนไขเกี่ยวกับการตรวจสุขภาพ ซึ่งเป็นแนวคิดมาจากต่างประเทศ คือ หากมีอายุมากขึ้นก็ต้องตรวจสุขภาพบ่อยมากขึ้น พร้อมกับส่งใบรับรองแพทย์ด้วย เพราะอาจมีโรคอื่น ๆ เพิ่มเติมจากวันที่ขออนุญาต โดยอาจแบ่งเป็นช่วงอายุ ดังนี้
 - กลุ่มผู้สูงอายุ อายุ 45 ปี ควรมีการตรวจสุขภาพทุก ๆ 5 ปี
 - อายุ 50 ปี ควรมีการตรวจสุขภาพทุก ๆ 3 ปี
 - อายุ 60 ปี ควรมีการตรวจสุขภาพทุก ๆ 1 ปี

- กลุ่มเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จึงได้นำแนวคิดของต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ โดยผู้ที่ได้รับใบอนุญาตครั้งแรกต้องมีการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการงดขี่ในยามวิกาล หรือต้องมีผู้ใหญ่นั่งไปด้วย
- 2) โครงการจัดทำ Q-mark ภาคบังคับของรถตู้สาธารณะ เพื่อส่งเสริมให้รถตู้สาธารณะมีคุณภาพเหมาะสมสำหรับการขับขี่ โดยมีการตรวจสอบสภาพรถก่อนให้บริการ รวมไปถึงการเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่ ซึ่งผู้ประกอบการที่มีความพร้อมความสามารถ ก็จะได้รับการยอมรับและได้รับอนุญาตให้บริการได้
 - 3) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยเป็นการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย อุปกรณ์ส่วนควบ ใบขับขี่ ป้ายจราจร กฎหมายจราจรต่าง ๆ
 - 4) โครงการยกระดับผู้ประกอบการขนส่งให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นโครงการแบบบังคับ ไม่ใช่การเชิญชวนหรือขอความร่วมมือ โดยหากผู้ใดต้องการประกอบธุรกิจขนส่ง ต้องมีแผนด้านความปลอดภัยด้วย เช่น รายละเอียดแผนการตรวจสอบสภาพรถ การคัดเลือกผู้ขับรถ เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - วัตถุประสงค์ของโครงการ
 - ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งมีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ
 - ผู้ประกอบการมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
 - เป้าหมาย
 - ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภท ทุกราย
 - สามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50
 - ดัชนีชี้วัด KPI
 - ผู้ประกอบการขนส่งผ่านการรับรองมาตรฐาน 100% หากไม่ผ่านการประเมินก็จะไม่สามารถต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้
 - ผู้รับผิดชอบ
 - กรมการขนส่งทางบก (สำนักงานรถโดยสาร สำนักงานขนส่งสินค้า และสำนักงานขนส่งจังหวัด)
 - วิธีการขับเคลื่อน
 - กำหนดเกณฑ์มาตรฐานด้านความปลอดภัย (การจัดการผู้ขับ รถขนส่ง การบริหารจัดการองค์กร การบำรุงรักษาสภาพรถขนส่ง ฯลฯ)
 - แก้ไขปรับปรุง กฎ ระเบียบเพื่อรองรับเกณฑ์มาตรฐานด้านความปลอดภัยที่วางไว้ โดยใช้มติคณะกรรมการกลาง
 - แต่งตั้งคณะกรรมการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย โดยมีหน้าที่ตรวจรับรองผู้ประกอบการที่ผ่านมาตรฐาน
 - ชักซ้อมแนวทางที่เป็นมาตรฐานแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปในทางเดียวกัน
 - เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจให้ผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ

- มีคณะกรรมการตรวจเยี่ยม และประเมินผลมาตรฐานด้านความปลอดภัยอาจประกอบด้วยคณะอาจารย์จากสถาบันการศึกษา เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่ง หรือผู้ประกอบการที่ได้รับการยอมรับมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- ประกาศรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยและประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 :

- 1) การส่งเสริมระบบการจัดการ โดยพัฒนาระบบและกระบวนการขอใบอนุญาต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขั้ของชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งผู้ประกอบการให้เช่ารถจะเก็บหลักฐานของผู้เช่า เช่น Passport เป็นต้น เท่านั้น โดยที่ไม่มีการตรวจสอบว่าผู้เช่ามีใบอนุญาตขั้หรือไม่ หรือเป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขั้ของประเทศที่มีมาตรฐานซึ่งคาดว่าจะสามารถขั้บนถนนของประเทศไทยได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น จึงต้องมีการควบคุมบริษัทให้เช่ารถต่างๆ เพื่อให้ตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขั้
- 2) โครงการดาวใจเพชรร่วมใจป้องกันภัยจรจร เนื่องจากปัจจุบันผู้ขั้ขั้นิยมนำกล้องมาติดไว้หน้ารถเพื่อบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ และยังสามารถใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องได้ ดังนั้น การติดกล้องหน้ารถจะช่วยควบคุมพฤติกรรมของผู้ขั้คนอื่นได้ เช่น การพบเห็นผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ซึ่งสามารถส่งข้อมูลให้กับกรมการขนส่งทางบกเพื่อเรียกมารายงานตัว โดยผู้แจ้งข้อมูลจะรู้สึกว่าเป็นการช่วยเหลือสังคม และอาจได้รับรางวัลนำจับโดยคิดเป็นร้อยละจากค่าปรับ สำหรับโครงการนี้จะลดปัญหาเรื่องบุคลากรที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจ งบประมาณกล้องตามถนนต่าง ๆ เนื่องจากประชาชนเป็นผู้ลงทุนเอง ซึ่งเป็นข้อตกลงแบบ Win-Win ทั้งสองฝ่าย และสามารถดำเนินการได้ต่อเนื่องในระยะยาว
- 3) โครงการ Speed Camera บนถนนสายหลักที่สามารถบันทึกภาพของรถที่กำลังวิ่งอยู่ได้ด้วยเพื่อตรวจสอบสภาพรถหรือการบรรทุกที่มีความปลอดภัยในการขั้หรือไม่ ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องมาจากโครงการที่ 2 ทั้งนี้ ภาพและข้อมูลก็จะส่งให้กับกรมการขนส่งทางบกเพื่อพิจารณาใบอนุญาตของผู้ประกอบการหรือผู้ขั้ต่อไป
- 4) โครงการ “การส่งเสริม การกำกับ ติดตาม ควบคุมรถโดยสารสาธารณะโดยระบบ GPS” ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้
 - กลุ่มเป้าหมาย
 - รถโดยสารสาธารณะ หมวด 2,3
 - รถโดยสารไม่ประจำทาง (รถ 30)
 - รถแท็กซี่ หมวด 1,4
 - รถจักรยานยนต์สาธารณะ
 - วัตถุประสงค์ของโครงการ
 - เพื่อควบคุมพฤติกรรมการขั้ และความเร็ว
 - เพื่อตรวจสอบการเดินทางรถตามเงื่อนไขที่กำหนดตามใบอนุญาตของรถโดยสารประจำทาง
 - เพื่อทราบข้อมูลการเดินทางรถว่าปัจจุบันอยู่ตำแหน่งใด ผู้ขั้เป็นอย่างไร

- ดัชนีชี้วัด KPI
 - จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 2 ต่อปีเมื่อเทียบกับฐานในปีที่ผ่านมา
- ผู้รับผิดชอบ
 - กรมการขนส่งทางบก (สนส., กตส., ศทส.)
- วิธีการขับเคลื่อน
 - ออกกฎหมายบังคับโดยกำหนดประเภทรถที่จะต้องได้รับการติดตั้งระบบ GPS
 - กำหนดระยะเวลาเริ่มบังคับใช้กฎหมาย
 - จัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบ GPS
 - ตรวจสอบ ติดตาม โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
 - ประเมินผล และสรุปรายงาน

4.7 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4 : ระดับปฏิบัติการภายนอกกรมฯ

การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4 สำหรับระดับปฏิบัติการ ข้าราชการ ข้าราชการพิเศษ และผู้เชี่ยวชาญ ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2559 ณ ห้องประชุม 1 อาคาร 1 ชั้น 3 กรมการขนส่งทางบก โดยมี นางสาวสิริรัตน์ วีรวิศาล ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เป็นประธาน มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำเสนอทิศทางการของแผนยุทธศาสตร์และถ่ายทอดแนวทาง ให้กับเจ้าหน้าที่ระดับวิชาการของหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนให้รับทราบ พร้อมกับรับฟังความคิดเห็นใน ซึ่งมีผู้เข้าร่วมเป็นเจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการ ข้าราชการ ข้าราชการพิเศษ และผู้เชี่ยวชาญ ทั้งสิ้นรวม 40 คน

4.7.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา

การดำเนินการสัมมนาในช่วงต้นที่ปรึกษาได้นำเสนอที่มาและความสำคัญของโครงการ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการ หลังจากนั้นได้นำเสนอวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ที่ได้ศึกษา จากนั้นเป็นการสรุปสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนเชิงประเด็น ซึ่งประกอบด้วย รถจักรยานยนต์ รถตู้โดยสาร รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถบรรทุกวัตถุอันตราย และต่อด้วยการนำเสนอแผนงาน/โครงการ ซึ่งประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมยานยนต์ ซึ่งได้นำเสนอโครงการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ ด้านนวัตกรรม นำเสนอการนำเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยมาใช้กับยานพาหนะเพื่อช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อมาเป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและช่วงท้ายที่ปรึกษาได้ทำการสรุปผลจากการระดมความคิดเห็นและแนวทางในการดำเนินงานขั้นต่อไป



รูปที่ 4.7-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4

4.7.2 ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4

ในการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 4 ภายหลังจากวิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการแล้วเสร็จ ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้สอบถามรายละเอียดโครงการ ตลอดจนมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแผนงาน/โครงการ สรุปรสาระสำคัญได้ดังนี้

ความคิดเห็นของตัวแทนของสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

- 1) มีแนวทางอย่างไรให้สามารถดำเนินการขับเคลื่อนทุกโครงการให้บรรลุวัตถุประสงค์สูงสุด และครบถ้วนทุกโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะโครงการที่สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกกฎ ระเบียบต่างๆ และเป็นผู้รักษา กฎ โดยให้มีฐานข้อมูลที่สามารถเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น
- 2) ควรเร่งดำเนินการในบางโครงการซึ่งเป็นเรื่องเร่งด่วนและเป็นปัญหาเรื้อรังมานาน เช่น ปัญหาการให้บริการรถตู้สาธารณะ เป็นต้น
- 3) โครงการศึกษาการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์รับจ้าง และ โครงการตรวจสอบและปราบปรามรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง ที่กระทำผิดพระราชบัญญัติรถยนต์ เมื่อเสร็จสิ้นโครงการแล้วยังให้หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบเป็นผู้ดำเนินการต่อไปในภาพรวมหรือไม่
- 4) มาตรฐานในการเดินรถของรถโดยสารประจำทางที่กรมการขนส่งทางบกได้ออกกฎนั้น ยังขาดการเข้มงวดกวดขันเพื่อให้ผู้เดินรถปฏิบัติตามกฎเท่าที่ควร

5) เพิ่มความเชื่อมั่นให้กับประชาชนว่ากรมการขนส่งทางบกสามารถกำกับดูแลการขนส่งทางบกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านสภาพท้องถนน รถยนต์ และผู้ขับขี่

ความคิดเห็นของตัวแทนของศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า

- 1) การกำหนดวิสัยทัศน์ควรมุ่งเน้นให้เห็นถึงเป้าหมายและจุดประสงค์ให้ชัดเจนที่สะท้อนถึงความต้องการที่อยากให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยสูงสุด
- 2) โครงการสนามจราจร เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (ประถม-มัธยม และอาชีวศึกษา) ยังไม่มีความครอบคลุมทุกพื้นที่ ซึ่งควรปรับปรุงแบบของโครงการให้สามารถสร้างความปลอดภัยได้อย่างยั่งยืนมากขึ้น
- 3) พัฒนาและยกระดับการเรียนการสอนของ โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร และโครงการปลูกฝังเด็กไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านหลักสูตรการศึกษาภาคบังคับ โดยนำ พรบ. ที่ใช้สอบใบอนุญาตใบขับขี่บรรจุลงไปในหลักสูตร เพื่อเป็นการเตรียมคนให้มีความพร้อมในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างยั่งยืน

ความคิดเห็นของตัวแทนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในประเด็นปัญหาผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนตัว หรือรถโดยสารสาธารณะก็ตามที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วพิสูจน์ทราบได้ว่าเป็นผู้ทำให้ผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน หรือผู้โดยสารเสียชีวิต ทางกรมการขนส่งมีบทลงโทษอย่างไรเพื่อให้เกิดความยุติธรรมและเป็นประโยชน์ต่อผู้เสียหาย

ความคิดเห็นของตัวแทนของกรมทางหลวงชนบท

ตามที่กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินโครงการหน้าโรงเรียนปลอดภัยมั่นใจใช้ทางหลวงชนบท จึงขอเสนอว่าหากมีความเป็นไปได้หรือไม่ ที่กรมทางหลวงชนบทจะขอรับการสนับสนุนทางใดทางหนึ่งจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้การดำเนินโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้รถใช้ถนน

ความคิดเห็นของตัวแทนของกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น

- 1) ในแผนยุทธศาสตร์ที่ 1 เป็นโครงการที่ดีมากโดยเฉพาะในเรื่องการทำสื่อประชาสัมพันธ์ด้านอื่นเพื่อเผยแพร่และกระจายไปในพื้นที่ต่างๆ เพื่อสร้างการตระหนักรู้ให้กับประชาชนในการใช้รถใช้ถนนด้วยความปลอดภัย
- 2) เรื่องด้านชุมชน หากได้รับความร่วมมือระดับท้องถิ่นเพื่อร่วมขับเคลื่อนจะสามารถดำเนินการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในภาพรวมของประเทศ

ความคิดเห็นของตัวแทนของสำนักงานนโยบายและแผน

1) โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถโดยสารสาธารณะ และโครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้ามีความเป็นไปได้หรือไม่หากจะผลักดันให้เกิดการจัดตั้งศูนย์ดำเนินการในเรื่องสืบค้นข้อมูลขึ้นจริงเพื่อให้เกิดการบูรณาการของข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) โครงการรองรับผู้ฝึกสอนขับรถ และโครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ ที่เกี่ยวข้องกับสถาบันสอนขับรถยนต์ ควรมีการต่อยอดโครงการให้ความรู้และการสอนขับรถ รวมถึงการรักษาคุณภาพ และการจับคู่อย่างปลอดภัย ที่มีมาตรฐานให้กับผู้ฝึกสอน (Train the trainer)

ความคิดเห็นของตัวแทนของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

1) ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดโดยส่วนใหญ่บนท้องถนนเกิดจากกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากไม่ได้รับการปลูกฝังให้มีความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ที่เรื้อรังและควรมีการเร่งหาแนวทางแก้ไขที่ยั่งยืนโดยด่วนที่สุด

2) การปลูกฝังจิตใต้สำนึกของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ทั้งผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ ให้มีมาตรฐานการเดินรถที่ปลอดภัย เพื่อให้ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยสอดคล้องกับการที่เป็นเมืองท่องเที่ยว

ความคิดเห็นของตัวแทนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

โครงการตรวจสอบและปราบปรามรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางที่กระทำความผิดพระราชบัญญัติ ที่ได้ให้ความสำคัญต่อจิตสำนึกของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในการให้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ด้านความปลอดภัยในการเดินรถนั้น มีความสอดคล้องกับภาระหน้าที่หลักขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเช่นกัน ดังนั้น หากสามารถประสานงานกันระหว่างหน่วยงานให้เกิดความร่วมมือที่จะผลักดันให้โครงการบรรลุเป้าหมาย ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับประชาชนผู้ใช้บริการในภาพรวม

ความคิดเห็นของตัวแทนของบริษัท ขนส่ง จำกัด

ในเป้าหมายการดำเนินงานของ บขส. มุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัยสูงสุด ซึ่งเข้มงวดต่อการคัดเลือกผู้ขับขี่รถโดยสารและมีการตรวจสอบอยู่เสมอ ซึ่งการดำเนินโครงการต่างๆ ทั้งภารกิจหลักของหน่วยงานเองและที่เข้าร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น บขส. ได้สนับสนุนอย่างเต็มที่กำลังและพร้อมที่จะให้การสนับสนุนที่เกี่ยวข้องในทุกโครงการ

ความคิดเห็นของตัวแทนของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ตัวแทนของหน่วยงานได้สอบถามถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการทำงาน ซึ่งหากได้มีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและได้ข้อยุติว่า เกิดจากนายจ้างหรือผู้ประกอบการ ก็จะมีการปรับและมีบทลงโทษกรรมการขนส่งทางบกมีแนวทางอย่างไรในการประสานงานให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานเร็วขึ้น มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ความคิดเห็นของตัวแทนของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

โครงการปรับทัศนคติของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราแล้วขับรถ ของแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้มีความเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์ของโครงการขับรถปลอดภัยของรพยาบาล ซึ่งให้ความสำคัญในเรื่องผู้ขับรถพยาบาลปลอดภัยสูงสุด รวมถึงโครงการมันใจทั่วไทย รถใช้ GPS ที่หน่วยงานได้ร่วมสนับสนุนในโครงการนี้รวม 55 คัน และทางหน่วยงานเห็นว่าหาก กรรมการขนส่งทางบก สามารถออกใบอนุญาตขับขี่วิชาชีพให้กับผู้ผ่านการอบรมหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยของรพยาบาลจะสามารถทำได้หรือไม่

ความคิดเห็นของตัวแทนของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตามที่ได้ขอรับจัดสรรเงินสนับสนุนในการดำเนินการด้านความปลอดภัยกับกรมการขนส่งทางบกนั้น ไม่เพียงพอต่อการดำเนินกิจกรรมได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมทุกพื้นที่ ซึ่งหากสามารถนำไปพัฒนาเพื่อต่อยอดโดยการบรรจุลงในหลักสูตรของสถาบันการศึกษาจะทำให้มีความยั่งยืนมากขึ้น

ความคิดเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติม

1) ปัญหาความปลอดภัยของรถตู้โดยสารประจำทางที่ยังขาดมาตรฐานการเดินรถทั้งเรื่องยานพาหนะ ผู้ประกอบการ และผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ และยั่งยืน และมีมาตรการขั้นเด็ดขาดในการลงโทษ และนำเสนอโทษของผู้กระทำความผิดให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาวินัย และกฎจราจร

2) ปัญหาความปลอดภัยของรถโดยสารปรับอากาศสองชั้น ควรมีการจัดเส้นทางเดินรถโดยเฉพาะหรือไม่เนื่องจากมีขนาดใหญ่และในบางสภาพถนนไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินรถ รวมถึงการควบคุมความเร็วในการเดินรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดกับผู้โดยสาร

สรุปภาพรวมของแผนยุทธศาสตร์ คือการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเป็นหัวใจหลักของแผน โดยขณะนี้กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการบางแผนไปสู่การปฏิบัติแล้ว โดยในระหว่างที่ได้มีการระดมความคิดเห็นจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้เข้าร่วมสัมมนานี้ จะได้เปิดโอกาสให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้แสดงความคิดเห็นซึ่งจะเกิดประโยชน์สูงสุดในภาพรวมของแผนยุทธศาสตร์

4.8 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5 : ระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ

การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5 สำหรับระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559 ณ ห้องประชุม เมจิก 3 ชั้น 2 โรงแรม มิราเคิล แกรนด์คอนเวนชั่นโอเทล กรุงเทพมหานคร โดยมี นายสนิท พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธานมีวัตถุประสงค์ นำเสนอภาพรวมของโครงการ กรอบทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบกที่ได้จากการศึกษาและการระดมความคิดเห็นที่ผ่านมา และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นต่อผลการศึกษาในฐานะผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก ทั้งสิ้นรวม 100 คน

4.8.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา

การดำเนินการสัมมนาในช่วงต้นที่ปรึกษาได้นำเสนอที่มาและความสำคัญของโครงการ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการ สรุปภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน นำเสนอวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์ที่ได้จากการศึกษา ต่อด้วยการนำเสนอแผนงาน/โครงการ เป้าประสงค์และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นคณะที่ปรึกษาได้นำเสนอโครงการที่เกี่ยวข้องในด้านคนด้านวิศวกรรมยานยนต์ ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี ในช่วงท้ายเป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและที่ปรึกษาได้ทำการสรุปผลจากการระดมความคิดเห็นและแนวทางในการดำเนินงานขั้นต่อไป



รูปที่ 4.8-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5

4.8.2 ผลการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5

ในการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5 ภายหลังจากวิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการแล้วเสร็จ ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้สอบถามรายละเอียดโครงการ ตลอดจนมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแผนงาน/โครงการ สรุปลงสาระสำคัญได้ดังนี้

ด้านผู้ขับขี่

- สมรรถภาพร่างกายของผู้ขับขี่ ควรให้แพทย์ผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านสุขภาพร่างกาย และจิตใจว่ามีความสมบูรณ์แข็งแรง และพร้อมในการขับขี่ยานพาหนะหรือไม่ พร้อมทั้งให้แพทย์ออกใบรับรองในการขอใบอนุญาตขับขี่
- ควรมีแนวทางการสร้างให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงบทลงโทษในการกระทำความผิดวินัยจราจรที่ยังไม่ได้ผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร
- ควรนำเสนอแนวทางและวิธีการในการช่วยให้ผู้ขับขี่เดินทางด้วยความระมัดระวังอย่างมีสวัสดิภาพโดยคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพของท้องถนน และสิ่งแวดล้อมในการขับขี่ จึงควรนำมาพิจารณา และให้ความสำคัญด้วย
- มีความเห็นด้วยกับโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งจะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตลดลงได้อย่างมาก เนื่องจากคนเป็นปัจจัยหลักสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ

ด้านกฎหมาย/มาตรการ

- การกักกวดแลผู้ที่ได้กระทำความผิดจราจรสำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตนั้น จะทำอย่างไรให้บทลงโทษมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น และทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร

- ควรเริ่มหาแนวทางรับมือกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภท บิ๊กไบค์ ทั้งในเรื่องของการหาช่องทางจราจรบนถนน และการออกใบอนุญาตเฉพาะ เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณรถจักรยานยนต์ประเภท บิ๊กไบค์ในอนาคต

- โครงการออกกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานของยานพาหนะ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล) ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และโครงการอื่นที่มีลักษณะคล้ายกันนี้ เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุซึ่งมีความยากในการปฏิบัติและจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ตามเป้าประสงค์เนื่องจากไม่ใช่ปัจจัยหลัก

- การให้ความรู้ และปลูกฝังให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นเรื่องที่จำเป็นอย่างยิ่ง หากนำข้อมูลที่บันทึกไว้มาพิจารณาตรวจสอบในเชิงลึกภายหลัง พบว่า ยังขาดการเคารพและเกรงกลัวต่อกฎจราจรอย่างแท้จริง โดยส่วนหนึ่งเป็นเพราะมีช่องทางในการหลบเลี่ยงการกระทำความผิดได้ในภายหลัง

ด้านการกำกับดูแล ควบคุม

- การให้สถานีขนส่งเป็นศูนย์กลางในการจัดระเบียบและกวดขันด้านความพร้อมของรถโดยสารที่ให้บริการ โดยการจัดตั้งให้มีศูนย์การตรวจสอบความพร้อมของการเดินทาง รวมถึงความพร้อมของสภาพยานพาหนะก่อนออกให้บริการ

- ควรเพิ่มการเข้มงวดกวดขันผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถตู้โดยสาร เนื่องจากที่ผ่านมายังพบการกระทำความผิดอยู่เป็นจำนวนมาก

- สำหรับยานพาหนะของประเทศในเขตอาเซียนที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ควรมีการเร่งดำเนินการให้เป็นวาระเร่งด่วนเพื่อป้องกันปัญหาที่กำลังจะขยายตัวมากขึ้นในอนาคต

- ความปลอดภัยของรถโรงเรียนที่มีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างบ่อยครั้ง ควรนำมาพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขและป้องกันให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

- การแก้ปัญหาควรมุ่งเน้นที่ต้นเหตุของปัญหา เช่น รถโดยสาร รถบรรทุก การดำเนินโครงการควรกำหนดมาตรฐานให้กับผู้ประกอบการ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง

- ควรมีแผนการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมความเร็วของการขับขี่ และนำนวัตกรรมเข้ามาใช้ก่อน แล้วจึงกำหนดเป็นเป้าหมายออกมาจะทำให้มีความเป็นไปได้มากขึ้น และอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงได้

ด้านรายละเอียดของแผนงาน

- สามารถวิเคราะห์ได้หรือไม่ว่าการดำเนินการบางอย่างที่ไม่สำเร็จนั้นเป็นเพราะหน่วยงานใด และผลการศึกษาในครั้งนี้จะสามารถนำไปเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานใด เพื่อให้หน่วยงานนั้นสามารถนำไปดำเนินการต่อเรื่องได้ เช่น โครงการสนามจราจร เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (ประถม-มัธยมและอาชีวศึกษา) ควรระบุลงไปให้ชัดเจนว่าเป็นยานพาหนะประเภทจักรยาน หรือจักรยานยนต์ เพื่อไม่ให้สับสนและซ้ำซ้อน เป็นต้น

- โครงการมันใจทั่วไทยรถใช้ GPS ข้อมูลไม่ได้เป็น Action Real Time ที่จะสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ทันที ควรเพิ่มเติมแนวทางให้ครอบคลุมให้มากขึ้นเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้านนวัตกรรม

- โครงการแผนงานยานพาหนะปลอดภัย ยังขาดเครื่องมือ และอุปกรณ์ รวมถึงบุคลากรในการปฏิบัติงาน และต้องระมัดระวังสถานตรวจสภาพเอกชนให้มากขึ้นในเรื่องของการซื้อขายใบตรวจสภาพ

- ในด้านตัวชี้วัดที่จะสามารถระบุลงไปถึงสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่นั้นเกิดจากอะไรด้วยในปัจจุบัน 3 ฐานข้อมูลหลักที่ใช้อยู่นั้นยังมีความคลาดเคลื่อนกันพอสมควร จึงขอให้พิจารณาว่าในตัวชี้วัดนี้เป็นไปได้หรือไม่

- โครงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชนไทย โดยกรมการขนส่งทางบกและทีมสหสาขาจากศูนย์ความปลอดภัยทางถนน มีการตั้งงบประมาณและผลสัมฤทธิ์ที่ยังมีความเป็นไปได้ยากต่อการทำให้บรรลุเป้าประสงค์ได้

ด้านภาพรวมแผน

- การเขียนโครงการในหลายๆ โครงการในภาพรวมแล้วยังห่างไกลจากผลสำเร็จเนื่องจากความไม่พร้อมด้านบุคลากร ฐานข้อมูล และในมิติอื่นๆ ซึ่งควรปรับให้ใกล้ความเป็นจริงและเป็นไปได้ต่อการปฏิบัติให้มากขึ้น

- ควรมีการเชื่อมโยงแผนและโครงการต่างๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้เห็นเป็นภาพใหญ่ว่าจะสะท้อนการแก้ปัญหาอันตรายการเกิดอุบัติเหตุ และเสียชีวิตได้อย่างไร

- พิจารณาโครงการที่มีความคล้ายหรือแนวทางเดียวกัน ควรนำมาควบรวมเพื่อให้กระชับ และไม่ซ้ำซ้อน เพื่อเป็นแนวทางในการประหยัดงบประมาณ และเวลา

- แผนงานโครงการที่ได้วางแผนไว้ส่วนใหญ่กรมการขนส่งได้ดำเนินการอยู่แล้ว สำหรับโครงการย่อยๆ ที่แตกประเด็นออกไป ควรปรับให้กระชับ และชัดเจนมากขึ้นในด้านของระยะเวลาดำเนินการ

ด้านกรมการขนส่งทางบก / หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ความรู้ความชำนาญ หรือทักษะของบุคลากรในการปฏิบัติงาน ควรมีการให้ความรู้เพิ่มเติมเพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- การเพิ่มคุณภาพให้กับพนักงานบริการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสอดคล้องกับโครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ เพื่อให้ผลิตผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีคุณภาพและมีวัฒนธรรมความปลอดภัย

ผลจากการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 5 ที่ปรึกษาได้ทำการปรับแก้ตามความคิดเห็นของผู้ร่วมสัมมนา เช่น การรวมกลุ่มของโครงการที่มีกลุ่มเป้าหมายเดียวกัน รวมทั้งเพิ่มเติมโครงการที่มีนำการเสนอจากผู้ร่วมสัมมนา เช่น โครงการที่เกี่ยวกับมาตรฐานผู้ขับขี่รถ บิ๊กไบค์ โครงการที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแล รถจากต่างประเทศที่เดินทางมาในประเทศไทย เป็นต้น

4.9 การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6 : ระดับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศและหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

การจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6 สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ และหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2559 ณ ห้องประชุม เมจิก 3 ชั้น 2 โรงแรม มิราเคิล แกรนด์คอนเวนชั่นโอเทล กรุงเทพมหานคร โดยมี นายกมล บูรณพงศ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ) เป็นประธาน มีวัตถุประสงค์นำเสนอภาพรวมของโครงการ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบกที่ได้จากการศึกษา และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นต่อผลการศึกษาในฐานะผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก ทั้งสิ้นรวม 200 คน

4.9.1 ลำดับขั้นตอนการสัมมนา

การดำเนินการสัมมนาในช่วงต้นที่ปรึกษาได้นำเสนอภาพรวมของผลการศึกษา รายละเอียดของแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก การนำเสนอแผนงาน/โครงการด้านต่าง ๆ ตามยุทธศาสตร์การสร้างความวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) การส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) และการพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) รวมถึงการนำเสนอไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และปัจจัยสู่ความสำเร็จ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงท้ายเป็นการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วม ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นและที่ปรึกษาได้ทำการสรุปผลจากการระดมความคิดเห็นและแนวทางในการดำเนินงานขั้นต่อไป



รูปที่ 4.9-1 บรรยากาศการสัมมนาการระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6

4.9.2 ผลการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6

ในการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6 ภายหลังจากวิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการแล้วเสร็จ ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้สอบถามรายละเอียดโครงการ ตลอดจนมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแผนงาน/โครงการสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ด้านคน/ผู้ขับขี่

1) ในภาพรวมของปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุหลัก คือ คน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม โดยมีคนเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเมื่อพิจารณาในโครงการ และแผนต่างๆ นั้น ยังมีแผนที่จะส่งเสริมด้านคนน้อยเกินไป ซึ่งการจะสร้าง หรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมคนขับขี่ปลอดภัยนั้นต้องเริ่มจากการเรียนรู้ทฤษฎี

และฝึกปฏิบัติอย่างถูกต้อง จึงจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้จริง ซึ่งควรให้ความสำคัญกับศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยให้มีมาตรฐาน รวมถึงมีการนำเข้าบรรจุเป็นบทเรียนในสถานศึกษาด้วย

2) การนำทฤษฎีการเรียนรู้ไปบรรจุลงในหลักสูตรนั้น ควรมีความแตกต่างกันในเรื่องของวัย และความพร้อมในการเรียนรู้ในรูปแบบต่างๆ เช่น วัยเด็ก และเยาวชน ควรปลูกฝังด้วยกิจกรรมการสร้างวินัยรายวัน เช่น การเดินใน Walk lane เป็นต้น โครงการสำหรับวัยทำงาน เช่น การสร้างมาตรการในองค์กรของตนเอง โดยให้มีผลต่อเงินเดือนและโบนัส เป็นต้น สำหรับโครงการในชุมชนนั้น เช่น โครงการ “หมวกบุญ” ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่รณรงค์ให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยโดยการหารายได้สนับสนุนโครงการจากการร่วมกันทำบุญในรูปแบบต่างๆ เช่นการทอดผ้าป่า เป็นต้น

3) ควรให้การสนับสนุนในด้านคนโดยเข้าไปมีส่วนร่วมร่วมกับชุมชน ครอบครัว และปลูกฝังด้วยการสร้างจิตสำนึกให้กับเด็กเล็ก ควบคู่กับการจัดการจุดเสี่ยง การจัดการเรียนรู้ และการเป็นส่วนร่วมของชุมชน เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมกับในแต่ละวัย แต่ละพื้นที่ และขยายวงกว้างออกไปเพื่อให้มีส่วนร่วม

ด้านใบอนุญาต

1) การสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตแบบออนไลน์ ที่ในปัจจุบันยังต้องการ การพัฒนาระบบให้มีความเสถียรและสามารถรองรับการใช้งานทั่วประเทศให้ทั้งเจ้าหน้าที่และผู้เข้าใช้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่

2) ควรมีข้อกำหนดของผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่ให้มีความรัดกุมมากขึ้นต่อผู้ที่มีปัญหาสุขภาพควรคำนึงถึงความปลอดภัยของส่วนร่วมเป็นหลัก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ และมีการให้การอบรมเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพ มีความยากขึ้นต่อการได้รับใบอนุญาตเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนกอย่างแท้จริงถึงวินัยจราจร และบทลงโทษที่เข้มงวด

ด้านการจัดตั้งหน่วยงาน

1) ในแผนปฏิบัติการได้กล่าวถึงระบบการได้รับใบอนุญาตขับรถ แต่ไม่ได้เขียนแผนว่าจะขยายโรงเรียนสอนขับรถ ซึ่งควรพิจารณาในประเด็นนี้ด้วย

2) ควรให้จัดให้มีโรงเรียนสอนขับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากอัตราการเกิด และเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูง จึงควรให้ความสำคัญเช่นเดียวกันกับการขับขี่รถยนต์

ด้านการพัฒนาบุคลากร

1) งบประมาณของบุคลากรที่จะนำมาพัฒนาผู้ฝึกสอนให้มีความเชี่ยวชาญและมีมาตรฐาน จากแผนกำหนดไว้ 5 แสนบาท ซึ่งเป็นงบประมาณที่น้อยเกินไป ในการใช้วางแผนทางในการเพิ่มอัตราค่าจ้างของบุคลากรที่จะมาฝึกสอนให้เพียงพอ หรือสนับสนุนให้บุคลากรสามารถฝึกสอนบุคคลทั่วไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) การปฏิบัติงานของขนส่งในบางพื้นที่มีข้อจำกัดในเรื่องของกำลังคน ซึ่งไม่พอเพียงต่อการดำเนินโครงการของโครงการต่างๆ ที่ได้รับมอบหมาย ทำให้เป็นปัญหาหลักในการปฏิบัติงาน เนื่องจากในแต่ละพื้นที่มีสภาพของพื้นที่ สภาพปัญหาที่แตกต่างกัน จึงควรคำนึงถึงความสามารถในการไปปฏิบัติได้จริงด้วย

ด้านการพัฒนาฐานข้อมูล

1) การรวบรวมข้อมูลของอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานนั้น ยังไม่มีความถูกต้องเท่าที่ควรเมื่อนำมาเปรียบเทียบกันทำให้ขาดความน่าเชื่อถือ

ด้านข้อกำหนด/การบังคับใช้กฎหมาย

1) การบังคับใช้กฎหมาย คือ ด้าน พ.ร.บ.ทางบก และ พ.ร.บ. อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการกวาดล้าง จับกุม ควบคุมกับการปลูกฝังวินัยจราจรที่ได้ร่วมมือกับโรงเรียน หน่วยงาน หรือองค์กรต่างๆ ที่ผ่านมานั้นยังไม่เพียงพอต่อการควบคุม ดูแล เนื่องจากสังคมไทยเป็นระบบอุปถัมภ์ และมีการลบล้างความผิด เช่น การจับกุม การไม่สวมหมวกนิรภัย ในบางครั้งต้องยืดหยุ่นด้วยการทำโทษโดยการตักเตือนเท่านั้น บทลงโทษจึงไม่สามารถทำได้อย่างจริงจัง เนื่องจากประชาชนมีการต่อต้าน ต่อมาเกิดการยอมรับมากขึ้นเมื่อเห็นถึงโทษที่เกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามกฎ ทั้งนี้ การร่วมมือของหลายฝ่ายจะสามารถสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ให้กับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจมากขึ้น ในภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมาย จับ ปรับ พบว่าประชาชนยังไม่ให้ความสำคัญในการชำระค่าปรับ และมีการหลบเลี่ยงในวิธีการต่างๆ ซึ่งในขณะนี้ได้มีการดำเนินโครงการเพื่อเก็บข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจให้กรอกข้อมูล และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ เพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติการต่อไป

2) หากสามารถกำหนดเป็นข้อบังคับให้ยานพาหนะที่ประกอบใหม่ควรมีการติดตั้งกล้อง เพื่อบรรเทาเหตุข้อโต้แย้งของทั้งคู่กรณี ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ จะทำให้สะดวกต่อการหาข้อยุติ และการเคลื่อนย้ายรถออกจากที่เกิดเหตุ ไม่ทำให้การจราจรติดขัด และทำให้ทราบสาเหตุที่แท้จริงในการเกิดอุบัติเหตุ

3) การตรวจสอบสภาพรถยนต์ ที่ยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร และยังพบว่ามีการปลอมแปลงใบตรวจสภาพรถยนต์อยู่ และการรณรงค์ที่ผ่านมายังไม่ได้ผลเท่าที่ควร จึงควรให้ข้อมูลประชาชนในด้านความสำคัญ และอันตรายหากไม่นำรถยนต์มาเข้ารับการตรวจสภาพ

ด้านเทคโนโลยี/นวัตกรรมด้านความปลอดภัย

1) ควรให้มีกล้องตรวจสอบความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วทุกระยะ 10 กิโลเมตร ในถนนสายหลัก

2) การจัดทำแผนความปลอดภัยด้วยการให้ติดตั้งระบบ GPS ควรให้เป็นระบบแบบ Action real time เพื่อควบคุมการใช้รถใช้ถนนด้วย ไม่ควรมุ่งเน้นด้านการนำเอาไปเป็นข้อมูลอ้างอิงเพื่อเป็นบทลงโทษของผู้ขับขี่เท่านั้น และควรคำนึงถึงความคุ้มค่าในเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ

จากการสัมมนาระดมความคิดเห็นครั้งที่ 6 ที่ปรึกษาได้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอต่างๆ จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งข้อคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งที่ปรึกษาได้นำข้อเสนอต่างๆ มาปรับปรุงเพื่อให้แผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทั่วไป

บทที่ 5

แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน

- ❖ วิสัยทัศน์
- ❖ พันธกิจ
- ❖ เป้าประสงค์
- ❖ ยุทธศาสตร์
- ❖ ระยะเวลาดำเนินงาน

5.1 วิสัยทัศน์

จากผลการศึกษาทบทวนและรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และผลการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นเชิงลึกกลุ่มผู้บริหารขององค์กร และผลการจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นเชิงลึกกลุ่มผู้บริหาร ที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบกได้ดังนี้

“ระบบการขนส่งทางถนนที่มีความปลอดภัยด้วยนวัตกรรมและทุนคนไทย”

5.2 พันธกิจ

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

“พัฒนาระบบ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัย”

5.3 เป้าประสงค์

ที่ปรึกษาได้กำหนดเป้าประสงค์ของแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก ขึ้น โดยแบ่งเป็น 5 ข้อหลัก ดังนี้

- 1) จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งทางถนน ลดลงร้อยละ 50 : โดยตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุ หรือสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่จะใช้เป็นตัวชี้วัดแผนดำเนินการต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก จะต้องมาจากฐานตัวเลขที่ชัดเจน และเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ
- 2) มีระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีความปลอดภัย ประกอบด้วย
 - ข้อมูลเชิงสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะที่ชัดเจนและเป็นแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ สำหรับกำหนดเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการ
 - ควบคุมดูแลผู้ประกอบการ/ สถานประกอบการ
 - ควบคุมดูแลและกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ
 - ควบคุมและกำหนดมาตรฐานแรกเข้ารถจักรยานยนต์สาธารณะ
- 3) มีระบบการขนส่งสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความปลอดภัย ประกอบด้วย
 - ข้อมูลเชิงสถิติอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตราย ที่ชัดเจนและเป็นแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ สำหรับกำหนดเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการ
 - ควบคุมและกำหนดมาตรฐานการขออนุญาตของผู้ประกอบการ
 - ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานของบรรจุกฎภัณฑ์สำหรับขนถ่ายวัตถุอันตราย รูปแบบการขนส่งทั่วไปให้เป็นมาตรฐานระหว่างผลิตภัณฑ์และกระบวนการขนส่ง
 - ควบคุมดูแลระหว่างการขนส่ง
 - การประกันอุบัติเหตุในชีวิตและทรัพย์สินรวมทั้งสิ่งแวดลอม
- 4) มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ มีวัฒนธรรมความปลอดภัย
- 5) มียานพาหนะที่ปลอดภัย

5.4 ยุทธศาสตร์

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กำหนดไว้ในหัวข้อที่ 5.1-5.3 ที่ปรึกษาได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก 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 ผู้กำกับ ภาพยนตร์ ละคร ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยผ่านการประชาสัมพันธ์ โฆษณา สื่อวิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสำหรับใช้ในรถสาธารณะ นอกจากนี้จะมีการดำเนินการโครงการเพื่อปรับทัศนคติของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เคยกระทำความผิด เช่น เมาแล้วขับ เพื่อให้มีทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ถูกต้องและไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

○ S1-4 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)

พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน กลยุทธ์นี้จะมุ่งเน้นการส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยกลยุทธ์นี้จะเน้นกระบวนการพัฒนาให้เกิดชุมชนต้นแบบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และประยุกต์ใช้แนวคิดเกี่ยวกับทุนคนไทยในการส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการโครงการภายในชุมชนต้นแบบจะถูกนำไปใช้เป็นตัวอย่างที่ดี (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” ดังนั้นกลยุทธ์แรกในยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมระบบความปลอดภัย จึงมุ่งเน้นในการยกระดับระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ โดยการเพิ่มความเข้มข้นของกระบวนการทั้งระบบ รวมทั้ง

ส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถทุกประเภทของเอกชนตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มช่องทางการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ และสร้างทักษะในการขับขี่ที่ปลอดภัย จากในอดีตที่ผู้ขับขี่ใหม่นิยมหัดขับซักรถเอง เปลี่ยนเป็นการฝึกหัดขับรถผ่านโรงเรียนที่ได้มาตรฐานและการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยเน้นให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วจะมีความรู้สึกรับผิดชอบและหวงแหนใบขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

○ S2-2 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)

ผลจากการทบทวนสาเหตุของอุบัติเหตุพบว่า ส่วนหนึ่งเกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์ของยานพาหนะ อาทิ ระบบเบรก ยางรถยนต์ ตลอดจนอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งาน เป็นต้น กลยุทธ์นี้จึงเน้นการพัฒนามาตรฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล อีกทั้งจะต้องปรับปรุงระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับการตรวจสภาพ การจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการพัฒนาระบบการตรวจสภาพยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสภาพของสถานตรวจสภาพได้

○ S2-3 ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)

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

○ 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 อีกทั้งจะมุ่งเน้นให้มีการปรับปรุงในส่วนของการรับผิดชอบต่องานเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ

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 รถบรรทุกสินค้าและรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์) และการประเมินผลความสำเร็จของโครงการฯ ต่างๆ

- S3-2 การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation and Technology)

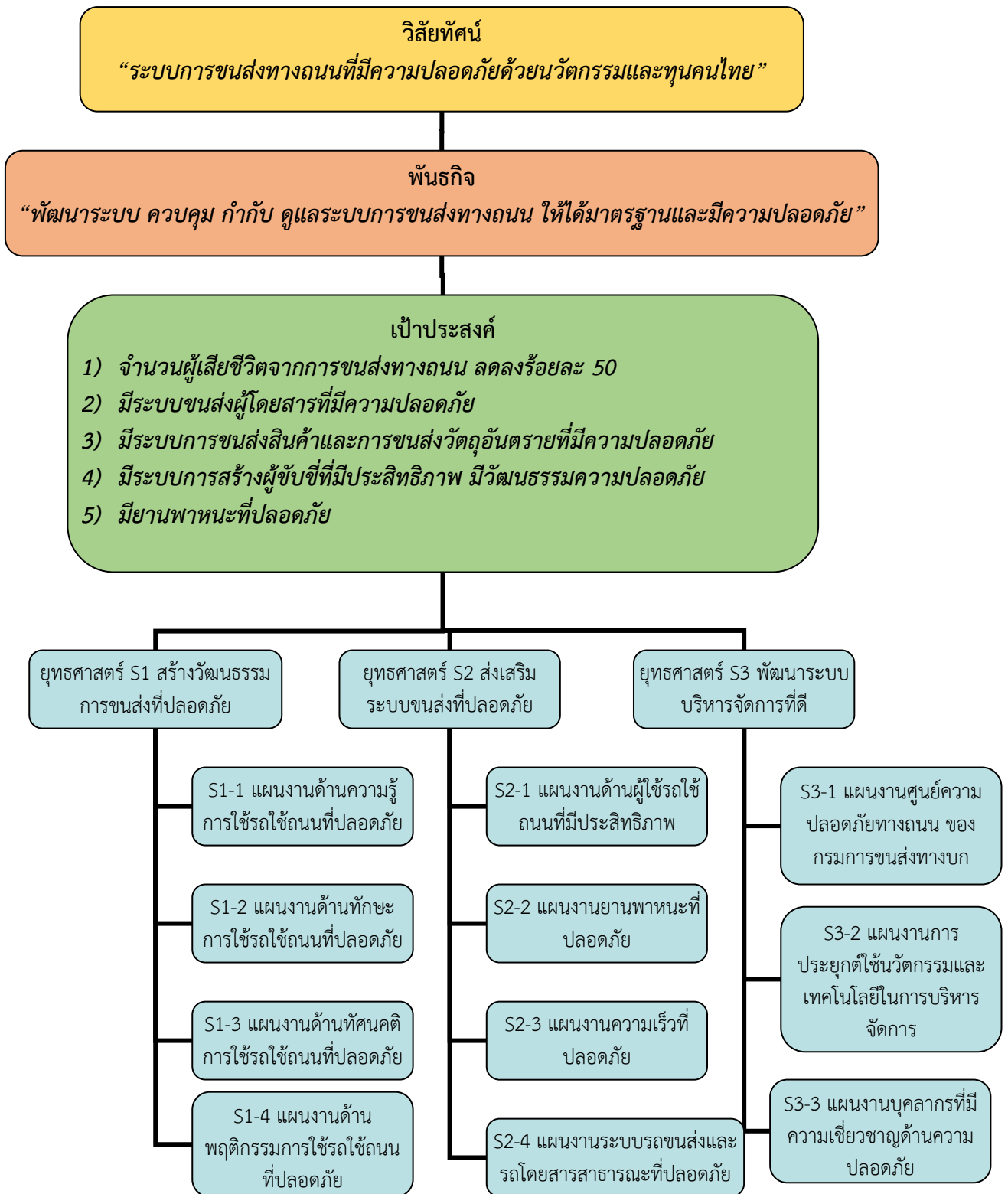
ในอดีตการดำเนินงานด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัดในหลายด้านทั้งในส่วนของการควบคุม กำกับดูแลให้มีความครอบคลุมทั่วถึง รวมถึงการขาดความเชื่อมโยงของระบบฐานข้อมูลต่างๆ ทำให้ยากต่อการนำมาวิเคราะห์และประเมินผล การนำนวัตกรรม และเทคโนโลยี มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย จึงเป็นการส่งเสริมให้การควบคุม กำกับ ดูแล การดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- S3-3 บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)

ผลจากการทบทวนโครงสร้างองค์กรตลอดจนอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ร่วมกับการพิจารณาถึงภารกิจด้านความปลอดภัยของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พบว่า บุคลากรของ กรมการขนส่งทางบก ยังไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย และควรเพิ่มเติมความเชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านความปลอดภัยให้มากยิ่งขึ้น แผนงานด้านบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) จึงเป็นการส่งเสริม สนับสนุนบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก ให้มีความรู้ความสามารถผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ตลอดจนการเพิ่มอัตรากำลังของบุคลากรให้เพียงพอต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 5.4-1 กรอบแนวคิดสำหรับแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



รูปที่ 5.4-2 แผนที่ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

5.5 ระยะเวลาดำเนินงาน

- แผนแม่บทด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก กำหนดกรอบระยะเวลา 10 ปี คือ ปี พ.ศ. 2559-2568
- แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก กำหนดกรอบระยะเวลา 5 ปี คือ ปี พ.ศ. 2559-2563

บทที่ 6

แผนแม่บทความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน

- ❖ แนวทางการพัฒนาแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ❖ แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568

6.1 แนวทางการพัฒนาแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ภายหลังจากพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในบทที่ 5 ภายใต้อกรอบทิศทางการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ปรึกษาได้กำหนดรายละเอียดของแผนงานเชิงกลยุทธ์ในการดำเนินงาน โดยมีเป้าประสงค์รองและผลลัพธ์ดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 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"> ● เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ และมีทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน ● เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ส่งผลให้มีพฤติกรรมใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้และมีทักษะด้านความปลอดภัยทางถนน ● ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติที่ดี มีความตระหนักถึงความปลอดภัย ส่งผลให้มีพฤติกรรมใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
G2. มีระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีความปลอดภัย		S1-2 ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย Proper Training)		
G3. มีระบบการขนส่งสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความปลอดภัย		S1-3 ทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)		
G4. มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ		S1-4 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)		
G5. มียานพาหนะที่ปลอดภัย	S-2: ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System)	S2-1 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users) S2-2 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) S2-3 ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) S2-4 ระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)	<ul style="list-style-type: none"> ● เพื่อพัฒนาระบบควบคุม กำกับดูแลการให้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีความเข้มข้นในด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ● เพื่อพัฒนาระบบการควบคุม กำกับดูแลการตรวจสอบยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ● ผู้ขับขี่มีความภาคภูมิใจที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ● ยานพาหนะบนท้องถนนทุกประเภทที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1-1 ความเชื่อมโยงและความสอดคล้องของเป้าประสงค์หลักรายยุทธศาสตร์ และแผนงานเชิงกลยุทธ์ของแผนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ต่อ)

เป้าประสงค์หลัก (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	แผนงานเชิงกลยุทธ์ (Strategic Program)	เป้าประสงค์รอง (Minor Goal)	ผลลัพธ์ (Outcome)
			<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาระบบการควบคุม กำกับ ดูแล การตรวจสอบ ปลอดภัยของระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความเข้าใจ และเข้ามามีส่วนร่วมใน ด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
	S3: พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)	<p>S3-1 ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)</p> <p>S3-2 การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)</p> <p>S3-3 บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)</p>	<ul style="list-style-type: none"> เพื่อให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยเฉพาะ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก เพื่อส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อยกระดับองค์ความรู้ของบุคลากรในการดำเนินการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> กรมการขนส่งทางบก มีหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย

6.2 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 ซึ่งเป็นผลที่ได้รับจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 3 ภายใต้แนวคิดของ “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 6.2-1 ถึง ตารางที่ 6.2-11 และรายละเอียดของกรอบการดำเนินงานดังตารางที่ 6.2-12

ตารางที่ 6.2-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย												
<p>S1: ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)</p> <p>การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน</p>													
<p>S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานด้านความรู้ในการใช้รถใช้ถนนนั้นจะเริ่มต้นในกลุ่มเป้าหมายที่มีความเสี่ยงสูง คือ กลุ่มเยาวชนและกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผ่านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์โดยการใช้สื่อ อาทิเช่น โทรทัศน์ วิทยุ และสื่อสารสนเทศต่างๆ นอกจากนี้จะมีการสอดแทรกความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เพื่อปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p> <table border="1" data-bbox="252 891 1423 1776"> <tbody> <tr> <td data-bbox="252 891 855 1055">1) การประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</td> <td data-bbox="855 891 1423 1055">ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อรูปแบบต่าง ๆ และมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="252 1055 855 1182">2) การปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</td> <td data-bbox="855 1055 1423 1182">เยาวชนและผู้ปกครองที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</td> </tr> <tr> <td data-bbox="252 1182 855 1310">3) การปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านกิจกรรมต่างๆ ในสถาบันการศึกษา</td> <td data-bbox="855 1182 1423 1310">เยาวชนที่ผ่านกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนภายในสถานศึกษา ได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="252 1310 855 1480">4) การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร</td> <td data-bbox="855 1310 1423 1480">นักเรียนตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ขึ้นไปที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความระมัดระวังมีความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนจะขับขี่จริง และมีแนวความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ถูกต้อง</td> </tr> <tr> <td data-bbox="252 1480 855 1608">5) การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสื่อต่างๆ</td> <td data-bbox="855 1480 1423 1608">ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุทางถนนและมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อต่างๆ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="252 1608 855 1776">6) การรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</td> <td data-bbox="855 1608 1423 1776">ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารและรถบรรทุกตลอดในช่วงเทศกาลตลอดทั้งปีและเน้นในช่วงเทศกาล</td> </tr> </tbody> </table>	1) การประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อรูปแบบต่าง ๆ และมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย	2) การปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	เยาวชนและผู้ปกครองที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น	3) การปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านกิจกรรมต่างๆ ในสถาบันการศึกษา	เยาวชนที่ผ่านกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนภายในสถานศึกษา ได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบ	4) การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร	นักเรียนตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ขึ้นไปที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความระมัดระวังมีความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนจะขับขี่จริง และมีแนวความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ถูกต้อง	5) การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสื่อต่างๆ	ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุทางถนนและมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อต่างๆ	6) การรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารและรถบรรทุกตลอดในช่วงเทศกาลตลอดทั้งปีและเน้นในช่วงเทศกาล	
1) การประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อรูปแบบต่าง ๆ และมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย												
2) การปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	เยาวชนและผู้ปกครองที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น												
3) การปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านกิจกรรมต่างๆ ในสถาบันการศึกษา	เยาวชนที่ผ่านกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนภายในสถานศึกษา ได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบ												
4) การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร	นักเรียนตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ขึ้นไปที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความระมัดระวังมีความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนจะขับขี่จริง และมีแนวความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ถูกต้อง												
5) การส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสื่อต่างๆ	ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุทางถนนและมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อต่างๆ												
6) การรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งจำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารและรถบรรทุกตลอดในช่วงเทศกาลตลอดทั้งปีและเน้นในช่วงเทศกาล												

ตารางที่ 6.2-2 แผนงานฯ ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p>S1: ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)</p> <p>การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน</p>	
<p>S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยนั้น จะเน้นในกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง คือ กลุ่มเยาวชน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป โดยการจัดกิจกรรมเสริมทักษะ ผ่านสนามจราจรโดยเป็นการเพิ่มทักษะในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มทักษะอย่างเหมาะสมในแต่ละระดับการศึกษา ตั้งแต่ประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา รวมทั้งมีการเสริมสร้างทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ซึ่งแผนงานฯ นี้จะช่วยลดอุบัติเหตุ ในกรณีที่ผู้ขับขี่เผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ผ่านกระบวนการตัดสินใจและมีทักษะที่ถูกต้อง</p> <p>ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	
<p>1) การเสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ผ่านกิจกรรมสนามจราจร ในสถานศึกษา</p>	<p>นักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย และผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนด</p>
<p>2) การเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย</p>	<p>ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีทักษะขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่ม รถจักรยานยนต์สาธารณะ</p>
<p>3) การเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย</p>	<p>พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ไม่มีการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการและไม่มีอุบัติเหตุ (Zero Accident)</p>
<p>4) การพัฒนาให้มีสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ในชุมชนและมีครูฝึกที่มีทักษะด้านความปลอดภัย</p>	<p>เพื่อกระตุ้นในการสร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ขึ้นในชุมชน พร้อมครูฝึก ทำให้เกิดการถ่ายทอดสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้องภายในครอบครัว ภายในชุมชนและโรงเรียน คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย</p>

ตารางที่ 6.2-3 แผนงาน ทักษะการขับรถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)

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

ตารางที่ 6.2-4 แผนงานฯ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)

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

ตารางที่ 6.2-5 แผนงานผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p>S2: ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น</p>	
<p>S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users) วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงาน ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ที่ปลอดภัยให้มีความเข้มข้น และมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งส่งเสริมให้โรงเรียนสอนขับรถเอกชนดำเนินงานตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งมีการสร้างหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับอย่างปลอดภัยในกลุ่มรถขนส่งวัตถุอันตราย 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) การพัฒนาหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับอย่างปลอดภัย</p>	<p>มีหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับอย่างปลอดภัย ซึ่ง จะเน้นในกลุ่มรถขนส่งวัตถุอันตราย รถฉุกเฉิน รถพยาบาล รถขนส่งระหว่างประเทศ</p>

ตารางที่ 6.2-6 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p>S2: ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น</p>	
<p>S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) จะต้องดำเนินการศึกษาและออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานของยานพาหนะให้ครบถ้วนตามแผนที่ตั้งไว้ ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล อีกทั้งต้องปรับปรุงระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับการตรวจสอบสภาพ เช่น การจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบก จะพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสอบสภาพรถยนต์ของสถานตรวจสอบสภาพรถยนต์ได้ ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	
<p>1) การประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล</p>	<p>ทราบถึงลำดับความสำคัญในการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะประเภทต่างๆ จากการพิจารณาตามเกณฑ์ด้านความปลอดภัย</p>
<p>2) การศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน</p>	<p>ข้อเสนอแนะเรื่องระยะเวลา การตรวจสอบสภาพรถ เกณฑ์การซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่างๆ</p>
<p>3) การศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสอบสภาพยานพาหนะเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย</p>	<p>การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพของยานพาหนะอย่างเป็นระบบสามารถตรวจสอบได้ ตลอดจนเพิ่มมาตรการเพื่อตรวจสอบระบบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น มีรายงานการตรวจสอบอย่างละเอียดของอุปกรณ์ที่สำคัญเช่น เบรก สภาพยาง เป็นต้น และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>4) การร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน</p>	<p>ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า และแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน</p>
<p>5) การออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย</p>	<p>มาตรฐานที่เสนอแนะในโครงการถูกนำไปปรับใช้เพื่อประกาศเป็นกฎหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย</p>
<p>6) การศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร</p>	<p>กรมการขนส่งทางบกมีหลักเกณฑ์และระเบียบในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร ทั้งในส่วนของผู้ขับขี่และยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน</p>
<p>7) การเพิ่มศักยภาพของรถปฏิบัติการเคลื่อนที่สำหรับตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</p>	<p>กรมการขนส่งมีการตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ส่วนควบที่สำคัญขณะใช้งาน โดยเน้นบริเวณพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงและพัฒนาไปสู่การมีจุดตรวจถาวรสำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก</p>

ตารางที่ 6.2-7 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)

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

ตารางที่ 6.2-8 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)

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

ตารางที่ 6.2-9 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย						
<p>S3: ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)</p> <p>ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อน แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้</p>							
<p>S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : การขับเคลื่อนแผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกนี้ เป็นการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุน พัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัยการขนส่งทั่วประเทศ ทั้งรถโดยสาร รถบรรทุกวัตถุอันตราย และสามารถนำมาใช้ในการกำกับดูแลทั้งการประกอบการขนส่ง ยานพาหนะและผู้ขับขี่ เช่น การนำข้อมูลการกระทำความผิด จากการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ เพื่อประกอบการพิจารณาการให้ใบอนุญาตขับรถ หรือใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เป็นต้น ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="855 602 938 1070">1) การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center) และเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับบริหารการขนส่งและการเดินรถทั่วประเทศ</td> <td data-bbox="938 602 1423 1070">กรมการขนส่งทางบกมีศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและมีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนด้านพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1070 938 1196">2) การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก</td> <td data-bbox="938 1070 1423 1196">มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1196 938 1319">3) การพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)</td> <td data-bbox="938 1196 1423 1319">มีฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุทางถนนที่น่าเชื่อถือสามารถเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นสำหรับการนำไปวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย</td> </tr> </table>	1) การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center) และเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับบริหารการขนส่งและการเดินรถทั่วประเทศ	กรมการขนส่งทางบกมีศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและมีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนด้านพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัย	2) การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้	3) การพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)	มีฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุทางถนนที่น่าเชื่อถือสามารถเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นสำหรับการนำไปวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย
1) การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center) และเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับบริหารการขนส่งและการเดินรถทั่วประเทศ	กรมการขนส่งทางบกมีศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและมีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนด้านพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัย						
2) การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้						
3) การพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)	มีฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุทางถนนที่น่าเชื่อถือสามารถเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานอื่นสำหรับการนำไปวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย						

ตารางที่ 6.2-10 แผนงานฯ การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย
<p>S3: ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (SAFETY MANAGEMENT) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้</p>	
<p>S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology) 2 วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ จะเป็นพัฒนาระบบฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกให้เป็นฐานข้อมูลเดียวกัน จากนั้นจะพัฒนาให้สามารถเชื่อมต่อกับหน่วยงานภายนอก ซึ่งจะทำให้มีข้อมูลที่เชื่อมกันและมีความน่าเชื่อถือของข้อมูล อีกทั้งการพัฒนาระบบการตรวจสอบรถโดยสารและรถบรรทุก ทำให้ กรมการขนส่งทางบกมีเครื่องมือที่สามารถ กำกับ ควบคุม ดูแล อย่างมีประสิทธิภาพ 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>มีข้อมูลประวัติผู้ขับรถขนส่งสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสารในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย 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 จะช่วยให้การกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดการใช้กำลังพลในการปฏิบัติงาน และสามารถปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง</p>

ตารางที่ 6.2-11 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)

แผนงานกิจกรรมและโครงการ	เป้าหมาย						
<p>S3: ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)</p> <p>ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อน แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้</p>							
<p>S3-3 แผนงาน บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)</p> <p>วิธีการขับเคลื่อน : แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย จะเป็นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ให้มีความรู้ความสามารถ ผ่านการฝึกอบรมที่ดี และตรงตามสายงาน รวมทั้งมีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้</p> <p>ตัวอย่างของกิจกรรมภายใต้แผนงานนี้ประกอบด้วย</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="855 555 1114 763">1) การดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก</td> <td data-bbox="1114 555 1417 763">ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและนำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 763 1114 1104">2) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยการฝึกอบรมและดูงานด้านความปลอดภัย</td> <td data-bbox="1114 763 1417 1104">บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="855 1104 1114 1220">3) การจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน</td> <td data-bbox="1114 1104 1417 1220">กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้</td> </tr> </table>	1) การดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก	ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและนำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ	2) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยการฝึกอบรมและดูงานด้านความปลอดภัย	บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัย	3) การจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน	กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
1) การดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก	ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและนำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ						
2) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยการฝึกอบรมและดูงานด้านความปลอดภัย	บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการพัฒนางานด้านความปลอดภัย						
3) การจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน	กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้						

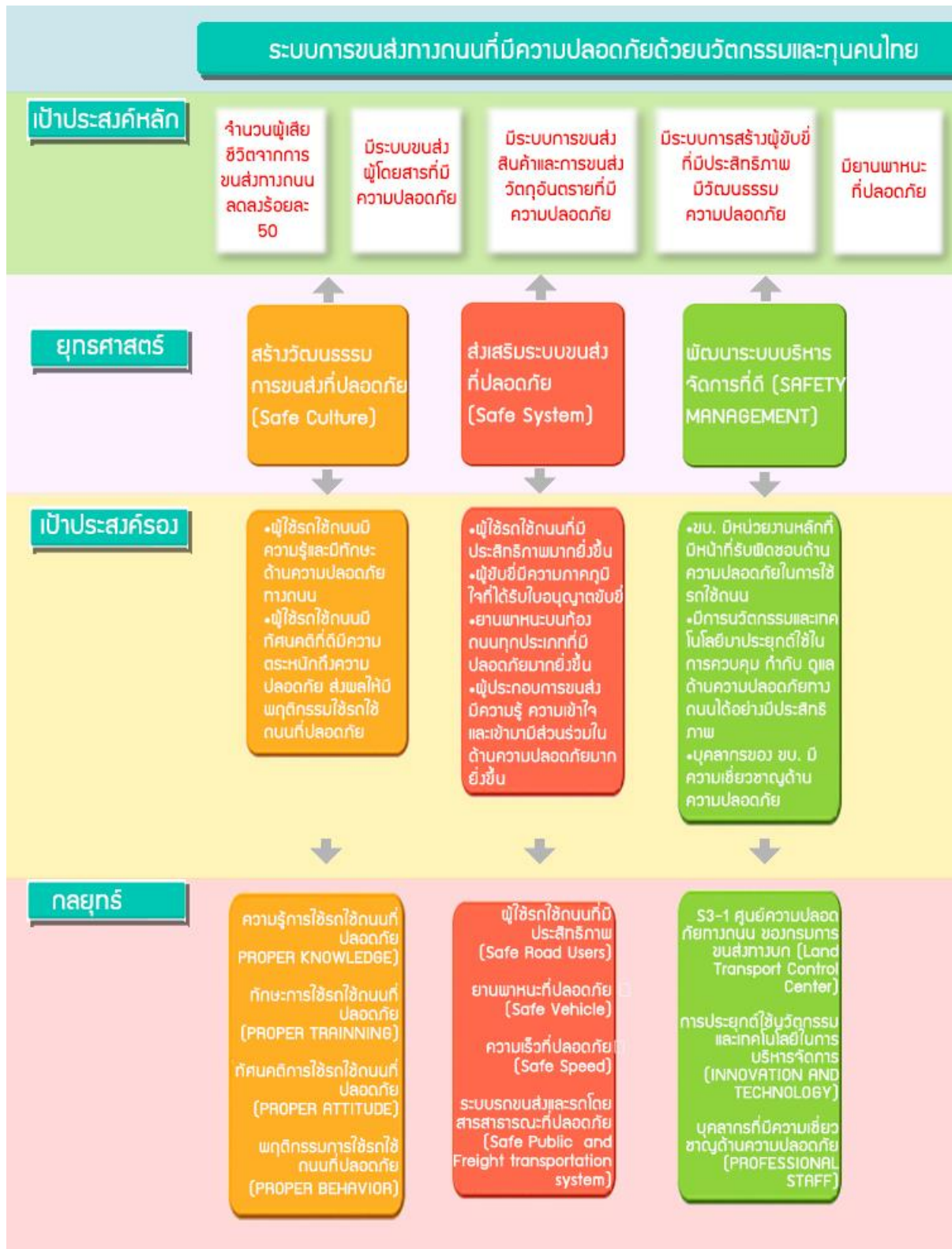
บทที่ 7

แผนปฏิบัติการความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน

- ❖ แนวทางการพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568
- ❖ รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)
- ❖ รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System)
- ❖ รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)

7.1 แนวทางการพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568

การพัฒนาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 นี้ คณะที่ปรึกษานำผลที่ได้จากการศึกษาประเด็นปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก ประกอบด้วย สถิติของอุบัติเหตุจราจรทางถนนในอดีตและแนวโน้มในอนาคต สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทย ตลอดจนการศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากต่างประเทศ อาทิ มาตรฐานยานพาหนะของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อเป็นเครื่องมือช่วยในการควบคุม กำกับ และดูแลงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ระบบเกี่ยวกับการให้ใบอนุญาตขับขี่ ระบบ GPS เป็นต้น เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้กรอบนโยบาย/ยุทธศาสตร์ฯ ระดับประเทศ และผลจากการร่วมประชุมระดมความคิดเห็นครั้งที่ 1: ระดับนโยบายของผู้บริหารของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งได้มีการกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังแสดงในบทที่ 5 และแผนแม่บทฯ ดังแสดงในบทที่ 6 โดยมีผังการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในรูปที่ 7.1-1



รูปที่ 7.1-1 ผังการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการฯ

ทั้งนี้จากผลการศึกษาในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่า ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีความรุนแรงสูงมาก โดยมีลักษณะและรูปแบบของปัญหาที่เกิดขึ้นๆ จากสาเหตุและปัจจัยหลักด้านผู้ใช้รถใช้ถนน (Human) และ ยานพาหนะ (Vehicle) ที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นๆ กันกับผู้ใช้รถใช้

ถนนบางกลุ่ม เช่น กลุ่มวัยรุ่น-วัยทำงาน และยานพาหนะบางประเภท คือ จักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ (รถตู้/รถโดยสาร) รถกระบะ เป็นต้น ซึ่งเมื่อได้ทำการพิจารณาถึงสาเหตุและปัจจัยดังกล่าวร่วมกับภารกิจของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบกแล้ว จะเห็นได้ว่า กรมการขนส่งทางบกซึ่งมีภาระหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับและดูแลการขนส่งทางถนนจึงถือเป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญต่อการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

นอกจากนี้ ผลจากการทบทวนแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่กรมการขนส่งทางบก ได้เคยดำเนินการมาในอดีต (5 ปีที่ผ่านมา) แผนงาน/โครงการฯ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และที่คาดว่าจะดำเนินการในอนาคต มาพิจารณาร่วมกับแผนงาน/โครงการฯ ภายใต้แนวคิดของ

1. “การคงไว้” ซึ่งแผนงาน/โครงการที่มีประสิทธิภาพ
2. “การบูรณาการ” แผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่างๆ ภายในกรมการขนส่งทางบก
3. “การขยายผล” แผนงาน/โครงการเดิมที่ประสบผลสำเร็จ และ
4. “การนำเสนอ” แผนงาน/โครงการใหม่ที่ทางที่ปรึกษาและบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ได้พัฒนาขึ้นมาใหม่ โดยมุ่งเน้นการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยฯ ที่ได้วางไว้

ซึ่งผลจากการดำเนินการโครงการฯ ที่ปรึกษาจึงได้พัฒนาและจัดทำ “แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563” ซึ่งประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ 11 แผนงานเชิงกลยุทธ์ ซึ่งแต่ละแผนงานฯ จะมีโครงการ/กิจกรรมย่อย โดยได้มีการแบ่งระยะเวลาในการดำเนินการเป็นระยะสั้น (1-2 ปี) ระยะกลาง (3-5 ปี) โดยมีรายละเอียดดังนี้

S1: ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture) ประกอบด้วย 4 แผนงานเชิงกลยุทธ์ รวม 15 โครงการ โดยมีรายชื่อโครงการดังนี้

S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge) ประกอบด้วย 6 โครงการ ดังนี้

- S1-1-1 โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- S1-1-2 โครงการปลูกฝังเยาวชนคนไทยใส่ใจวินัยจราจร
- S1-1-3 โครงการปลูกฝังเยาวชนคนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยในสถาบันการศึกษา
- S1-1-4 โครงการมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร
- S1-1-5 โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ
- S1-1-6 โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training) ประกอบด้วย 4 โครงการ ดังนี้

- S1-2-1 โครงการสนามจราจร เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย
- S1-2-2 โครงการเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย
- S1-2-3 โครงการเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย
- S1-2-4 โครงการสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ชุมชนและครูฝึก

S1-3 แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude) ประกอบด้วย 2 โครงการ ดังนี้

- S1-3-1 โครงการผลิตสื่อเพื่อปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- S1-3-2 โครงการเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- S1-4 แผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior) ประกอบด้วย 3 โครงการ ดังนี้
- S1-4-1 โครงการชมรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา
 - S1-4-2 โครงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชน
 - S1-4-3 โครงการอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ

S2: ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) ประกอบด้วย 4 แผนงานเชิงกลยุทธ์ รวม 23 โครงการ ดังนี้

- S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users) ประกอบด้วย 9 โครงการ ดังนี้
- S2-1-1 โครงการพัฒนาหลักสูตรอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตของรถแต่ละประเภท
 - S2-1-2 โครงการรับรองผู้ฝึกสอนขับรถ
 - S2-1-3 โครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ
 - S2-1-4 โครงการจัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้น
 - S2-1-5 โครงการอบรมผู้ฝึกสอนขับรถเอกชน เพื่อเป็นวิทยากรหลักสูตรการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ
 - S2-1-6 โครงการตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง
 - S2-1-7 โครงการศึกษาคุณสมบัติด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว
 - S2-1-8 โครงการพัฒนาระบบทดสอบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง
 - S2-1-9 โครงการพัฒนาหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัย
- S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) ประกอบด้วย 7 โครงการ ดังนี้
- S2-2-1 โครงการประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล
 - S2-2-2 โครงการศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน
 - S2-2-3 โครงการศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย
 - S2-2-4 โครงการร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน
 - S2-2-5 โครงการออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย
 - S2-2-6 โครงการศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร
 - S2-2-7 โครงการรณรงค์ปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- S2-3 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) ประกอบด้วย 1 โครงการ ดังนี้
- S2-3-1 โครงการศึกษาปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อกำกับ ควบคุม ดูแล ความเร็วของยานพาหนะโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี

- S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system) ประกอบด้วย 6 โครงการ ดังนี้
- S2-4-1 โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งสินค้าให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)
 - S2-4-2 โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)
 - S2-4-3 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร (Q-Mark)
 - S2-4-4 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้า (Q-Mark)
 - S2-4-5 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งวัตถุอันตราย (Q-Mark)
 - S2-4-6 โครงการสนับสนุนให้มีการจัดบริการรถโรงเรียนปลอดภัย

S3: ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management) ประกอบด้วย 3 แผนงานเชิงกลยุทธ์ รวม 17 โครงการ ดังนี้

- S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center) ประกอบด้วย 4 โครงการ ดังนี้
- S3-1-1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศ
 - S3-1-2 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center)
 - S3-1-3 โครงการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก
 - S3-1-4 โครงการพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)
- S3-2 แผนงาน การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology) ประกอบด้วย 8 โครงการ ดังนี้
- S3-2-1 โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าในรูปแบบ Active system
 - S3-2-2 โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบ Active system
 - S3-2-3 โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งสินค้า
 - S3-2-4 โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งผู้โดยสาร
 - S3-2-5 โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้า
 - S3-2-6 โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสาร
 - S3-2-7 โครงการพัฒนาฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก (Transport Safety Statistics System)
 - S3-2-8 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจรกำกับการดูแลความปลอดภัยทางถนนด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติ

S3-3 แผนงานฯ บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) ประกอบด้วย 5 โครงการ ดังนี้

- S3-3-1 โครงการดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก
- S3-3-2 โครงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก
- S3-3-3 โครงการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย เพื่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุ อย่างยั่งยืน
- S3-3-4 โครงการศึกษาในการจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน
- S3-3-5 โครงการศึกษาและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

สำหรับโครงการทั้งหมดภายใต้แผนฯ เมื่อพิจารณาเฉพาะโครงการที่ทางที่ปรึกษาเสนอเพิ่มเติมเข้ามา หรือได้รับการเสนอแนะจากการประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็น ซึ่งสามารถจำแนกโครงการต่างๆ ออกเป็น กลุ่มได้ 9 กลุ่มโครงการ โดยที่ปรึกษาได้ทำการจัดเรียงลำดับตามความสำคัญและความเร่งด่วนในการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ข้างต้น ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ 1 : การบริหารจัดการควบคุมการเดินรถด้วย GPS และอุปกรณ์อื่นๆ เพื่อความปลอดภัย

จากปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและการขาดข้อมูลสำหรับใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้นกลุ่มของโครงการฯ ที่หนึ่งนี้จึงมุ่งเน้นการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับ ควบคุม และดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ กลุ่มรถโดยสารสาธารณะต่างๆ อาทิ รถตู้โดยสาร รถโดยสารประจำทาง/ไม่ประจำทาง และรถบรรทุกทุกสินค้าต่างๆ ทุกประเภท

สำหรับรายชื่อโครงการฯ ที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

- S3-1-1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศ
- S3-1-2 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center)
- S3-1-4 โครงการพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)
- S3-2-1 โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าในรูปแบบ Active system
- S3-2-2 โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบ Active system
- S3-2-3 โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งสินค้า
- S3-2-4 โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งผู้โดยสาร
- S3-2-5 โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้า
- S3-2-6 โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสาร
- S3-2-7 โครงการพัฒนาฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก (Transport Safety Statistics System)
- S3-2-8 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจรกำกับการดูแลความปลอดภัยทางถนน ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติ

กลุ่มที่ 2 : การพัฒนาระบบใบอนุญาตขับรถ

เป็นกลุ่มของโครงการฯ ที่อยู่ในยุทธศาสตร์ที่ 1 และ 2 โดยมุ่งเน้นการเพิ่มความเข้มข้นในการขอรับใบอนุญาตขับขี่ ตั้งแต่กระบวนการก่อนการขอรับใบอนุญาต ระหว่างการขอรับใบอนุญาต และหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตไปแล้ว ซึ่งผลจากการพัฒนาในกลุ่มโครงการนี้ จะทำให้ผู้ที่ขอรับใบอนุญาตมีความรู้ ความเข้าใจ มีทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย มีความรู้สีกฎกติกาที่สอบผ่านและได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยครอบคลุมผู้ขับขี่รถทุกประเภท อาทิ รถ Big bike รถกั๊ก/จุกฉิ่ง และรถบรรทุกวัตถุอันตราย เป็นต้น

ทั้งนี้ภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้ว หากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสม เช่น ถูกตัดแต้มอันเนื่องมาจากการกระทำผิดกฎจราจร หรือ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร จะมีผลทำให้ผู้ขับขี่ถูกพัก หรือเพิกถอน หรือ ไม่สามารถต่อใบอนุญาตขับขี่ได้ต่อไป

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

- S2-1-1 โครงการพัฒนาหลักสูตรอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตของรถแต่ละประเภท
- S2-1-2 โครงการรับรองผู้ฝึกสอนขับรถ
- S2-1-3 โครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ
- S2-1-4 โครงการจัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้น
- S2-1-5 โครงการอบรมผู้ฝึกสอนขับรถเอกชน เพื่อเป็นวิทยากรหลักสูตรการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ
- S2-1-6 โครงการตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง
- S2-1-7 โครงการศึกษาคุณสมบัติด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว
- S2-1-8 โครงการพัฒนาระบบทดสอบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบก
รับรอง
- S2-1-9 โครงการพัฒนาหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัย

กลุ่มที่ 3 : การพัฒนาจัดตั้งหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นภารกิจหลักที่มีความสำคัญสูงและต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้จึงจำเป็นต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานระดับสำนักขึ้นมารับผิดชอบโดยตรง ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวมีแนวทางการดำเนินการ ประกอบด้วย 1) การปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างองค์กร (Reorganization) เพื่อรวบรวมส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของ กรมการขนส่งทางบก เข้าไว้ด้วยกัน และจัดตั้งเป็นหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีภารกิจหลักในการบริหารยุทธศาสตร์ฯ และดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ของศูนย์ข้อมูลที่ได้จัดตั้งขึ้น ทำหน้าที่ด้านการเชื่อมโยงเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เข้ากับการปฏิบัติระดับผลลัพธ์ ผลผลิต ตลอดจนการติดตามและประเมินผล และ 2) การรับสมัครบุคลากรเพิ่มเติม เพื่อเข้ามาดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้ โดยจะต้องคำนึงถึงการกำหนดคุณลักษณะของบุคลากรให้มีความเหมาะสมกับแต่ละหน้าที่ ตลอดจนภาระงานที่มีความเหมาะสมเพื่อให้การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

- S3-1-3 โครงการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก
- S3-3-1 โครงการดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก

กลุ่มที่ 4 : การยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะสู่มาตรฐานสากล

กลุ่มโครงการนี้ประกอบด้วยชุดของโครงการที่มีเป้าหมายเพื่อให้ได้ “ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)” ซึ่งการดำเนินการจะเกี่ยวกับการออกกฎหมายมาตรฐานขั้นต่ำของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ให้ครบถ้วนตามแผนที่ตั้งไว้ ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล อีกทั้งต้องปรับปรุงระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับการตรวจสภาพ อีกทั้งการจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบกจะพัฒนาระบบการตรวจสภาพยานพาหนะให้เป็นมาตรฐาน มีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสภาพของสถานตรวจสภาพรถได้

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

S2-2-1 โครงการประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล

S2-2-2 โครงการศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน

S2-2-3 โครงการศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชนเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย

S2-2-4 โครงการร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน

S2-2-5 โครงการออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย

S2-2-7 โครงการรณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่เพื่อตรวจสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

S2-3-1 โครงการศึกษาปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อกำกับ ควบคุม ดูแล ความเร็วของยานพาหนะโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี

S2-4-6 โครงการสนับสนุนให้มีการจัดบริการรถโรงเรียนปลอดภัย

กลุ่มที่ 5 : การจัดหางบประมาณเพื่อใช้ในด้านความปลอดภัยทางถนน

การจัดหาและจัดสรรงบประมาณสำหรับใช้ในการสนับสนุนแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้ ถือเป็นปัจจัยสำคัญและส่งผลโดยตรงต่อการบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ทั้งนี้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นงานที่มีความสำคัญและเร่งด่วนมาก ส่งผลให้ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงต้นของการดำเนินงาน (ในช่วง 5 ปีแรก) อย่างไรก็ตามเนื่องจากข้อจำกัดในหลายด้าน ที่ปรึกษาจึงได้เสนอแนวทางในการจัดหางบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการด้านความปลอดภัย โดยการปรับปรุงกฎหมาย เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกมีงบประมาณสำหรับการดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

S3-3-4 โครงการศึกษาในการจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน

กลุ่มที่ 6 : การพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน

การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญทั้งในส่วนของเทคนิคเฉพาะด้านในการปฏิบัติงาน และความรู้ความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการ เพื่อสนับสนุนให้บุคลากรขององค์กรมีการพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่อง และสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

S3-3-2 โครงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก

S3-3-3 โครงการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย เพื่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุ อย่างยั่งยืน

S3-3-5 โครงการศึกษาและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

กลุ่มที่ 7 : การกำกับ ควบคุม ดูแล ผู้ขับขี่และรถยนต์ต่างประเทศ ที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร

สืบเนื่องจากการเปิดเขตการค้าเสรีกับกลุ่มประเทศต่างๆ โดยรอบ ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเช่ารถและขับขี่ในประเทศไทย ส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังนั้นการกำกับ ควบคุม ดูแล ผู้ขับขี่และรถยนต์ต่างประเทศ ที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรจึงเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยในการลดอุบัติเหตุในกลุ่มนี้ได้

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

S2-2-6 โครงการศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการนำรถยนต์ต่างประเภเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร

กลุ่มที่ 8 : การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ ทักษะ ทักษะ ทักษะ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนน

กลุ่มโครงการทางด้านการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ ทักษะ ทักษะ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยเน้นการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มตั้งแต่ในระดับเยาวชน/นักเรียน และเน้นกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยผ่านการเผยแพร่ผ่านสื่อต่างๆ ทุกประเภท สำหรับรูปแบบของสื่อที่นำเสนอจะเน้นสื่อที่แสดงถึงความสูญเสียของอุบัติเหตุ โดยมุ่งเน้นในการรับผิดชอบต่อสังคมให้เข้าใจและตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุ นอกจากนี้กลุ่มโครงการนี้ยังเน้นการเพิ่มทักษะด้านการขับขี่รวมการแก้ไขสถานการณ์ที่เหมาะสมเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินซึ่งจะส่งผลให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

S1-1-1 โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

S1-1-2 โครงการปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร

S1-1-3 โครงการปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยในสถาบันการศึกษา

S1-1-4 โครงการมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร

S1-1-5 โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ

S1-1-6 โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

S1-2-1 โครงการสนามจราจร เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย

S1-2-2 โครงการเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย

S1-2-3 โครงการเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุก
วัตถุอันตราย

S1-2-4 โครงการสนามฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์ชุมชนและครูฝึก

S1-3-1 โครงการผลิตสื่อเพื่อปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

S1-3-2 โครงการเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

S1-4-1 โครงการชมรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา

S1-4-2 โครงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชน

S1-4-3 โครงการอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ

กลุ่มที่ 9 : การยกระดับคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสาร

กลุ่มโครงการการยกระดับคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารเป็นการเน้นการส่งเสริม สนับสนุน เพื่อยกระดับผู้ประกอบการขนส่งให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย ทั้งในแง่ของมาตรฐานและคุณภาพ (Standard Quality) โดยการพัฒนาเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับ ดูแล รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์ด้านคุณภาพ เช่น การกำหนดคุณลักษณะของผู้ขับขี่ อายุของรถ ลักษณะโครงสร้าง อุปกรณ์ส่วนควบ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยประจำรถ รวมถึงพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถขนส่งและโดยสารเป็นประจำตามรอบเวลาที่เหมาะสม อีกทั้งจะมุ่งเน้นให้มีการปรับปรุงในส่วนของการรับผิดชอบต่อสังคมเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับรายชื่อโครงการที่อยู่ในกลุ่มโครงการนี้ ประกอบด้วย

S2-4-1 โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งสินค้าให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)

S2-4-2 โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)

S2-4-3 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร (Q-Mark)

S2-4-4 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้า (Q-Mark)

S2-4-5 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งวัตถุอันตราย (Q-Mark)

ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุตามแผนยุทธศาสตร์ในการลดอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2563 ที่ปรึกษาได้จัดทำรายละเอียดโครงการ (Project Sheet) ในแต่ละยุทธศาสตร์ โดยมีรายละเอียดดังแสดงในหัวข้อที่ 7.2-7.4

7.2 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)

แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 : สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย Safety Culture ประกอบด้วย 4 แผนงานเชิงกลยุทธ์ รวม 15 โครงการ โดยมีรายละเอียดของโครงการฯ ดังนี้

กลุ่มแผนงาน	:	S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
โครงการที่	:	S1-1-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน
- เพื่อปลูกจิตสำนึกผู้ขับขี่ให้ตระหนักและเห็นความสำคัญในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างถูกต้องและปลอดภัย
- เพื่อลดอันตรายในการใช้รถใช้ถนน มุ่งส่งเสริมการป้องกันและสร้างสำนึกแห่งความปลอดภัย

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ผลิตและเผยแพร่สโปดโทรทัศน์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 พิธีกรหรือผู้ประกาศพุดรณรงค์เชิญชวนการขับขี่ปลอดภัย
- 2.3 เผยแพร่ข่าวกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัย
- 2.4 ผลิตและเผยแพร่สารคดีทางโทรทัศน์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนน
- 2.5 เผยแพร่ข้อความประชาสัมพันธ์ (อักษรวิ่ง) ทางโทรทัศน์รณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
- 2.6 ผลิตสโปดและเผยแพร่วิทยุรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน
- 2.7 ผลิตและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานเลขาธิการกรม สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานขนส่งจังหวัด

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อรูปแบบต่าง ๆ และมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย
- อัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินผู้ใช้รถใช้ถนนจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงจากเดิม

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รับรู้ข่าวสารที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อรูปแบบต่าง ๆ และมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 40,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
โครงการที่	:	S1-1-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิต และคุณลักษณะอันพึงประสงค์ของเด็กและเยาวชน ให้มีความรู้ในเรื่องของการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย และเสริมสร้างความมีระเบียบวินัย เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนได้แสดงความสามารถ ได้รับความบันเทิงและสนุกสนานในการร่วมกิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยกระตุ้นให้ผู้ปกครองสถาบันการศึกษา มีส่วนร่วมในการส่งเสริมระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนพร้อมกับบุตรหลาน/เด็กและเยาวชน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย เนืองในวันสำคัญต่างๆ
- 2.2 ประเมินผลความสำเร็จโครงการ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

- สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด
- สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาทุกสาขา

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- เด็กและเยาวชน ผู้ปกครองที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยในระดับมากถึงมากที่สุด

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย(KPIs and Target Value)

เด็กและเยาวชน ผู้ปกครองที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
โครงการที่	:	S1-1-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยในสถาบันการศึกษา

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อปลูกฝังวัฒนธรรม สร้างวินัยและจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย ให้กับเด็กและเยาวชน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดประชุมร่วมระหว่าง กรรมการขนส่งทางบก ภาคีเครือข่าย ฯ และกระทรวงศึกษาธิการ เพื่อกำหนดกรอบในการสอดแทรกความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 พัฒนาชุดกิจกรรมความปลอดภัยภายใต้หลักสูตรการศึกษาให้มีการบรรจุหลักสูตรในด้านความปลอดภัยตั้งแต่ระดับอนุบาลไปจนถึงระดับมัธยมศึกษา
- 2.3 นำเสนอผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
- 2.4 เน้นหนักการให้ความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการเดินเท้าอย่างปลอดภัยและมีส่วนร่วมในการรายงานจุดเสี่ยง และปัญหาของเส้นทาง (Walk this way และ Photo-voice)

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานการศึกษาขั้นพื้นฐาน

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

เด็กและเยาวชนที่ผ่านหลักสูตรได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

เด็กและเยาวชนที่ผ่านกิจกรรมฯ ได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 20,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
โครงการที่	:	S1-1-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้ความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัย เคารพกฎจราจร
- เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย
- สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดเก็บข้อมูลในพื้นที่โครงการ
- 2.2 ประสานสถานศึกษา/ชุมชน และหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง
- 2.3 การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น วิทยุชุมชน สื่อโทรทัศน์ ป้ายประชาสัมพันธ์ หรือ Social Network
- 2.4 กำหนดหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัย/บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและต่อเนื่อง
- 2.5 มี MOU ระหว่างหน่วยงาน กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงศึกษาธิการ หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

เด็กนักเรียนตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ขึ้นไปที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความระมัดระวังมีความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนจะขับขี่จริง และมีแนวความคิดที่ถูกต้อง

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากโครงการรถจักรยานยนต์ (พื้นที่โครงการ) มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยร้อยละ 5 ของทุก ๆ ปีจากฐาน

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 50,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
โครงการที่	:	S1-1-5
ชื่อโครงการ	:	โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเผยแพร่ความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยแก่ประชาชนทั่วประเทศ สนับสนุน/ส่งเสริมให้ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญกับการร่วมกันลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน ตื่นตัวต่อแนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในท้องถิ่นของตน และร่วมสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั่วประเทศ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 สำนักงานขนส่งจังหวัด 76 แห่งทั่วประเทศ เข้าเวลาสถานีวิทยุชุมชนออกอากาศรายการ “สัญจรปลอดภัยกับกรมการขนส่งทางบก” อย่างน้อยจังหวัดละ 1 สถานี และจัดรายการ “สัญจรปลอดภัยกับกรมการขนส่งทางบก”
- 2.2 รายงานผลการเข้าเวลาสถานีวิทยุชุมชนให้กรมการขนส่งทางบกทราบทันทีที่ดำเนินการแล้วเสร็จ
- 2.3 รายงานผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค รวมถึงข้อเสนอแนะต่างๆ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

- กรมประชาสัมพันธ์
- ภาควิชาเครือข่ายด้านความปลอดภัย
- สถานีวิทยุชุมชน

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีการออกอากาศรายการ “สัญจรปลอดภัยกับกรมการขนส่งทางบก” ไม่น้อยกว่า 360 ชั่วโมง/จังหวัด หรือ 27,360 ชั่วโมงทั่วประเทศ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย(KPIs and Target Value)

ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุทางถนนและมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านทางรายการวิทยุ

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)
โครงการที่	:	S1-1-6
ชื่อโครงการ	:	โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล
- เพื่อกำกับดูแลการเดินทางโดยสาธารณะให้มีความพร้อมทั้งสภาพตัวรถและผู้ขับขี่ ในการอำนวยความสะดวก ปลอดภัยและสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในช่วงเทศกาล

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 การเข้าตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ประจำรถ ณ สถานประกอบการ การบูรณาการตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ขับขี่ร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนประจำจังหวัดและสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ถ่ายโอนให้หน่วยงานอื่น ในช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์
- 2.2 การออกหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว (ไม่เกิน 90 กม./ชม.) การควบคุมชั่วโมงทำงานของรถโดยสารสาธารณะ
- 2.3 การควบคุมชั่วโมงทำงานของรถโดยสารสาธารณะ
- 2.4 การแนะนำและบังคับใช้กฎหมาย ผู้โดยสารบนรถโดยสาร
- 2.5 การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ
- 2.6 ตรวจสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ
- 2.7 กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในแหล่งชุมชน
- 2.8 การบูรณาการตั้งจุดตรวจ
- 2.9 จัดกิจกรรมตรวจรถก่อนใช้ เดินทางปลอดภัย
- 2.10 ขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกหลีกเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาล
- 2.11 บูรณาการกับสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ถ่ายโอนให้หน่วยงานอื่น
- 2.12 จัดทำสื่อรณรงค์ความปลอดภัย
- 2.13 กรมการขนส่งทางบกในส่วนกลาง จัดกิจกรรมแถลงข่าวเพื่อเปิดตัวโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.14 เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ สारวัตรทหารมาดูแลรักษาความปลอดภัยประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก
สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด
4. หน่วยงานที่สนับสนุน
ภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัย
5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)
ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปและผู้ขับขี่รถสาธารณะมีจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)
จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลง
7. งบประมาณการดำเนินงาน
เป็นจำนวนเงิน 100,000,000 บาทต่อปี
8. ระยะเวลาการดำเนินงาน
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563
9. พื้นที่ดำเนินการ
ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)
โครงการที่	:	S1-2-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการสนามจราจร เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย
- เพื่อเสริมสร้างทักษะด้านการขับขี่รถยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัย
- เพื่อวางรากฐานด้านจิตสำนึกความปลอดภัยและวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนน
- เพื่อขยายผลการดำเนินการจัดกิจกรรมให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น
- เพื่อประชาสัมพันธ์และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดแนวทางการดำเนินการพร้อมแจ้งเวียนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ
- 2.2 จัดหาสื่อและอุปกรณ์สำหรับจัดกิจกรรม
 - คู่มือ “สอนน้องรู้กฎจราจร”
 - รถจักรยานสองล้อ
- 2.3 จัดทำแผนการจัดกิจกรรม
- 2.4 จัดหาวัสดุและจัดกิจกรรมตามแผนและเป้าหมายที่กำหนด
- 2.5 ติดตามประเมินผล พร้อมจัดทำสรุปผลการดำเนินการในภาพรวมทั้งทั่วประเทศ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 - 5
สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาทุกสาขา

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

กระทรวงศึกษาธิการ

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

นักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย และผ่านการทดสอบตามเกณฑ์ที่กำหนด

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีการจัดอย่างต่อเนื่องทุกปีและมีผู้เข้ารับการอบรมผ่านการทดสอบทักษะไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 25,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)
โครงการที่	:	S1-2-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและจักรยานยนต์ทั่วไปมีมาตรฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย
- เพื่อเพิ่มทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและจักรยานยนต์ทั่วไป

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดการฝึกอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและจักรยานยนต์ทั่วไป
- 2.2 มอบรางวัลให้กับผู้ผ่านการอบรมทดสอบ เช่น ป้ายสติ๊กเกอร์ “จักรยานยนต์ปลอดภัย”

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 – 5
สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาทุกสาขา

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

ภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีทักษะขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะในกลุ่มรถจักรยานยนต์สาธารณะ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรได้รับความรู้ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยและผ่านเกณฑ์การทดสอบไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 20,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)
โครงการที่	:	S1-2-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัย รวมทั้งให้ความรู้ กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย รวมทั้งเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้แก่พนักงานขับรถ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดทำหลักสูตรการอบรม จัดหาวิทยากรบรรยายให้ความรู้ ประสาน บริษัทหรือผู้ขับขี่ที่ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตรายเข้ารับการอบรม
- 2.2 จัดอบรมตามโครงการเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัย
- 2.3 มอบรางวัลให้กับผู้ผ่านการอบรมทดสอบเช่น ป้ายสติ๊กเกอร์ “รถขับขี่ปลอดภัย”

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก บริษัท ขนส่ง จำกัด

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ไม่มีการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการและไม่มีอุบัติเหตุ (Zero Accident)

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยไม่น้อยกว่าร้อยละ 75

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)
โครงการที่	:	S1-2-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ชุมชนและครูฝึก

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อกระตุ้นในการสร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ขึ้นในชุมชน พร้อมครูฝึก
- เพื่อกระตุ้นให้เกิดการถ่ายทอด การสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้องภายในครอบครัว ภายในชุมชนและโรงเรียน
- เพื่อฝึกให้คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 คัดเลือกชุมชนขนาดไม่เกิน 1,000 ครัวเรือน 5 แห่ง
- 2.2 สร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ ในงบประมาณ 200,000 บาท
- 2.3 อบรมผู้ฝึกสอนประจำชุมชนจำนวนแห่งละ 5 คน จำนวน 10 คน
- 2.4 ทำการฝึกอบรม ผู้ขับขี่ จำนวน 100 คน
- 2.5 ตรวจสอบและประเมิน สถิติ อุบัติเหตุเปรียบเทียบ ก่อนและหลัง ของคนในชุมชน
- 2.6 ประเมินความคิดเห็นด้านการสื่อสารองค์ความรู้ในด้านทักษะการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สำนักงานขนส่งจังหวัด

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- เพื่อให้มีการถ่ายทอด สื่อสารองค์ความรู้ในด้านทักษะการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของคนในชุมชนแพร่หลายมากขึ้น
- ผู้เข้ารับการอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ในชุมชนมีทักษะในการขับขี่ที่ปลอดภัยมากขึ้น

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย รวมทั้งสถิติอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชนลดลงประชาชนที่เข้ารับการอบรมได้รับความรู้เพิ่มในระดับมากที่สุดและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 20,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S1-3 แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)
โครงการที่	:	S1-3-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการผลิตสื่อเพื่อปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อผลิตสื่อในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่มีเนื้อหา ในการกระตุ้นให้ประชาชนเกิดความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ทบทวนองค์ความรู้ สถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุตลอดจนผลงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 นำข้อมูลในข้อ 2.1 มาเรียบเรียงเนื้อหาและรูปแบบการนำเสนอ ที่จะทำให้ผู้รับข้อมูลเกิดความตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน
- 2.3 ผลิตสื่อในการปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีความเหมาะสมตามรูปแบบของช่องทางที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ เช่น คัทเอาท์ (Cut-Out) ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) สื่อวิทยุ โทรทัศน์ สติกเกอร์ เป็นต้น
- 2.4 เผยแพร่ผ่านสื่อที่มี Impact สูงเช่น รายการโทรทัศน์ที่มีผู้ชมจำนวนมาก
- 2.5 ทำการประเมินผลเกี่ยวกับการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนระยะเวลาที่ประชาชนยังรู้สึกตระหนักซึ่งจะนำมาสู่การวางแผนความถี่ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

ภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

กรมการขนส่งทางบก มีสื่อในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่มีเนื้อหา ในการกระตุ้นให้ประชาชนเกิดความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและมีการเผยแพร่ผ่านสื่อหลากหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ประชาชนได้รับรู้ข้อมูลจากสื่อรณรงค์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 และรู้สึกตระหนักถึงความรุนแรงและความอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 30,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560

9. พื้นที่ดำเนินการ

-

กลุ่มแผนงาน	:	S1-3 แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)
โครงการที่	:	S1-3-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดประชุมระดับผู้บริหารกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อขอรับการสนับสนุนในแง่ของพื้นที่/ช่องทางประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างของหน่วยงาน อาทิเช่น บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย/ห้างร้าน/สมาคมต่างๆ เป็นต้น
- 2.2 อบรมเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 2.3 จัดทำข้อตกลงความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานต่างๆ
- 2.4 มอบรางวัลให้กับหน่วยงาน ที่ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนดีเด่น

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

ทุกภาคส่วน

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน กับหน่วยงานต่างๆ ภายนอกทุกภาคส่วน
- ทุกภาคส่วนเล็งเห็นถึงความสำคัญของอุบัติเหตุ และร่วมมือกันดำเนินการกิจกรรมต่างๆ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- มีการจัดประชุมระดับผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ ร่วมกันทุกปี
- มีจำนวนหน่วยงานที่ร่วมกันดำเนินกิจกรรมเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของทั้งหมด

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 3,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรุงเทพมหานคร

กลุ่มแผนงาน	:	S1-4 แผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)
โครงการที่	:	S1-4-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการชมรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน อันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน
- เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการส่งผ่านวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน จนเกิดความยั่งยืนในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนอย่างเป็นระบบ
- เพื่อให้สามารถวัดประเมินผลความสำเร็จของการส่งผ่านวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน ในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดประชุมเชิงปฏิบัติการแบบบูรณาการกับครูอาจารย์และกลุ่มแกนนำในสถานศึกษาในพื้นที่นำร่องและในพื้นที่เป้าหมาย
- 2.2 ออกแบบกิจกรรมต้นแบบเพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน
- 2.3 จัดทำ MOU ร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งทางบกและ สถานศึกษาที่ได้รับการคัดเลือก
- 2.4 มอบทุนสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยของชมรมฯ
- 2.5 จัดกิจกรรมส่งเสริมให้เกิดการสร้างกิจกรรมต้นแบบของ ชมรม ความปลอดภัยในการขับขี่ที่ยั่งยืนในสถานศึกษา ในพื้นที่นำร่อง
- 2.6 ติดตามประเมินผลการดำเนินงานชมรมฯ
- 2.7 จัดนิทรรศการแสดงผล กิจกรรมต้นแบบของ ชมรมฯ ในพื้นที่นำร่องและในพื้นที่เป้าหมายเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และถ่ายทอดผลการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ประสบความสำเร็จ
- 2.8 ติดตามและประเมินผลความสำเร็จในทุกมิติ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- สำนักงานขนส่งจังหวัด

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สถานศึกษาในพื้นที่นำร่อง

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- ครูอาจารย์และกลุ่มแกนนำในสถานศึกษาในพื้นที่นำร่อง มีความรู้ความเข้าใจและสามารถนำกิจกรรมชมรมขับขี่ปลอดภัยร่วมใจสร้างวัฒนธรรมการขนส่งปลอดภัยยั่งยืนไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามหลักการ
- มีคู่มือชมรมขับขี่ปลอดภัย เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ถูกต้องตามหลักการ
- มีบันทึกความเข้าใจร่วมกัน ระหว่างกรมการขนส่งทางบกและ สถานศึกษา

- มีงบประมาณเริ่มต้นให้กับชมรมฯ ในพื้นที่นำร่องและในพื้นที่เป้าหมาย และผลักดันให้เกิดการสร้างกิจกรรมการจัดหางบประมาณสำหรับใช้ในการขับเคลื่อนกิจกรรมของชมรมต่อไป
- เกิดการสร้างกิจกรรมต้นแบบของ ชมรมฯ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยยั่งยืนในสถานศึกษาในพื้นที่นำร่องและในพื้นที่เป้าหมายที่สามารถ ลดอุบัติเหตุทางถนน
- มีกระบวนการติดตามประเมินผลความสำเร็จในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บ จากการติดตามประเมินผลการดำเนินงานชมรมสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน ในสถานศึกษาในพื้นที่นำร่อง
- มีการสร้างการรับรู้ต่อสังคมเพื่อให้เกิดการสนับสนุนกิจกรรมชมรมฯ สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยอย่างยั่งยืนในสถานศึกษา

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- มีกิจกรรมต้นแบบเพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน ในสถานศึกษาส่งผลถึงการเพิ่มความรู้อ สร้างทักษะ การปรับทัศนคติการถ่ายทอดกิจกรรมที่สู่น้อง เพื่อให้ส่งผลต่อการเปลี่ยนวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย
- จำนวนสถานศึกษา จำนวนชมรม จำนวนนักเรียน นักศึกษาที่เข้าร่วมกิจกรรม
- นักเรียน นักศึกษา ที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องการขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- นักเรียน นักศึกษา ที่เข้าร่วมกิจกรรมมีทัศนคติ มีทักษะ และพฤติกรรมการขับขี่และการโดยสารรถที่ปลอดภัย เช่น อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น การฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง เป็นต้น ซึ่งนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 6,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560

9. พื้นที่ดำเนินการ

สถาบันการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ (พื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล)

กลุ่มแผนงาน	:	S1-4 แผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)
โครงการที่	:	S1-4-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย และปลูกฝังจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนแก่ประชาชนในชุมชนให้ตระหนักถึงการร่วมกันลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ
- เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนในชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการปรับพฤติกรรมของคนในชุมชน
- เพื่อสนับสนุนให้มีการตั้งด่านชุมชนเพื่อสร้างมาตรการชุมชนเตือนคนเสี่ยงเลี้ยงอุบัติเหตุ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดประชุมเชิงปฏิบัติการแบบบูรณาการกับเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนในกระบวนการสังเคราะห์ความรู้เพื่อหามาตรการที่เฉพาะเจาะจงในพื้นที่นำร่องและในพื้นที่เป้าหมาย
- 2.2 จัดประชุมเพื่อให้ความรู้ กับคนในชุมชนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น พฤติกรรมในการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การปรับปรุงจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งานและการบำรุงรักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ความรู้เบื้องต้นของใบขับขี่ กฎหมายเกี่ยวกับกรมการขนส่งทางบก
- 2.3 สนับสนุนให้ชุมชน มีมาตรการ ควบคุมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่เหมาะสม ในแต่ละชุมชน เช่น การตั้งด่านชุมชนเพื่อส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย โดยมีกรมการขนส่งทางบกให้การสนับสนุน
- 2.4 นำมาตรการ ควบคุมป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางถนน มาดำเนินการในชุมชน
- 2.5 จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนากระบวนการติดตามประเมินผลความสำเร็จในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บจากการเดินทางในชุมชนทุกมิติ
- 2.6 จัดนิทรรศการเพื่อเผยแพร่ผลงาน และประกาศยกย่องชุมชนที่ประสบความสำเร็จในระดับต่างๆ ตลอดจนสนับสนุนให้ชุมชนอื่นที่สนใจ มาดูงานเพื่อเผยแพร่ต่อไป

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- สำนักงานขนส่งจังหวัด

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

ผู้นำชุมชน ท้องถิ่น อาสาสมัคร
ประชาชนทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้อง (กลุ่มเสี่ยง กลุ่มเสี่ยงสูง)

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- กรรมการขนส่งทางบก ได้มีส่วนร่วมในการให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย และปลูกฝังจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนแก่ประชาชนในชุมชนนำร่อง ในประเด็นต่างๆ เช่น พฤติกรรมในการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การปรับปรุงจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งานและการบำรุงรักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ความรู้เบื้องต้นของใบขับขี่ กฎหมายเกี่ยวกับกรรมการขนส่งทางบก
- ประชาชนในชุมชนตระหนักถึงการร่วมกันลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ โดยประชาชนในชุมชนได้มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการปรับพฤติกรรมของคนในชุมชน
- มีการตั้งด่านชุมชนเพื่อสร้างมาตรการชุมชนเตือนคนเสี่ยงเสี่ยงอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- จำนวนชุมชนนำร่องและจำนวนด่านชุมชนเตือนคนเสี่ยงเสี่ยงอุบัติเหตุ
- สถิติจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 6,000,000 บาท ต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ชุมชนนำร่องจำนวน 3 ชุมชนจาก 1 จังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูง ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

กลุ่มแผนงาน	:	S1-4 แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)
โครงการที่	:	S1-4-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่ออบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ (กรณีเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง)

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 จัดทำแผนการฝึกอบรมด้านเอกสาร สถานที่และติดต่อประสานงานกับวิทยากร เจ้าหน้าที่และหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.2 ให้ความร่วมมือกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการจัดผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำเพื่ออบรม

2.3 ดำเนินการจัดฝึกอบรม

2.4 สรุปรายงานและประเมินผลการฝึกอบรม

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

เพื่อให้ผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำมีทัศนคติที่เปลี่ยนโดยตระหนักถึงความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนผู้ที่มาอบรมมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากและผู้ที่เข้าการอบรมแล้วไม่กระทำผิดซ้ำ

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ทุกปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

7.3 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System)

แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System) ประกอบด้วย 4 แผนงานเชิงกลยุทธ์ รวม 23 โครงการ โดยมีรายละเอียดของโครงการฯ ดังนี้

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาหลักสูตรอบรมผู้ขับขี่ใบอนุญาตของรถแต่ละประเภท

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัยของรถประเภทต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสม และสามารถให้ความรู้ความเข้าใจ สร้างทักษะการขับรถที่ปลอดภัย และสร้างทัศนคติด้านการขับรถที่ปลอดภัยแก่ผู้ที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 ทบทวน/รวบรวมหลักสูตรการฝึกอบรมผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถในปัจจุบัน ศึกษาเพื่อพัฒนาและจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัย สำหรับรถประเภทต่างๆ ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ ได้แก่

- หลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ยนต์
- หลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์/บิ๊กไบค์
- หลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะ
- หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถโรงเรียน
- หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถบรรทุก
- หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน/กู้ภัย

2.2 จัดสัมมนาเพื่อนำเสนอหลักสูตรการขับที่ปลอดภัย และรับฟังความคิดเห็น แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการโรงเรียนสอนขับรถ เป็นต้น

2.3 ประกาศใช้หลักสูตรการขับรถปลอดภัย

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

หลักสูตรการขับรถปลอดภัยของรถประเภทต่างๆ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- จำนวนหลักสูตรการขับรถปลอดภัย ที่ประกาศใช้

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

-

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการรับรองผู้ฝึกสอนขับรถ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่ออบรมและทดสอบให้แก่บุคคลที่ประสงค์จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง
- เพื่อให้ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถมีความรู้ความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้แก่ผู้เรียนขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีหลักการสอนที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดทำเอกสารประกอบการอบรมและแบบทดสอบความรู้สำหรับการฝึกอบรม ผู้ฝึกสอนขับรถ
- 2.2 จัดอบรมตามโครงการฝึกอบรมหลักสูตรผู้ฝึกสอนขับรถ ดังนี้
 - หลักสูตรผู้ฝึกสอนขับรถที่ใช้เพื่อการขนส่งทางบก
 - หลักสูตรผู้ฝึกสอนขับรถยนต์
- 2.3 สรุปรายงานและประเมินผลการฝึกอบรมในแต่ละหลักสูตร

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ผู้ฝึกสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การอบรมและทดสอบผ่านการอบรมและทดสอบตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีผู้ผ่านการอบรมและทดสอบ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 75 ของจำนวน ผู้เข้ารับการอบรม

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 1,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ทุกปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้คำปรึกษา แนะนำแก่เอกชนในการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถ
- เพื่อตรวจสอบ และพิจารณาให้การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ รวมทั้งกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 พิจารณาคุณสมบัติผู้ยื่นคำขอรับรองโรงเรียนสอนขับรถและให้การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ
- 2.2 ตรวจสอบหลักสูตรการเรียนการสอน อาคารสำนักงานและห้องเรียน สนามฝึกหัดขับรถ ผู้ฝึกสอนขับรถ อุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการสอนและฝึกหัดขับรถ ณ สถานที่ดำเนินการจริง รวมทั้งให้คำแนะนำแก่ผู้สนใจและหน่วยงานในส่วนภูมิภาคเกี่ยวกับการให้การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 1,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการจัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้น

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- จัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้นไว้ใช้ในการเรียนการสอน
- เพื่อให้ผู้มาเรียนขับรถมีทักษะในการใช้อุปกรณ์ส่วนควบต่าง ๆ ของรถอย่างถูกวิธีส่งผลให้ขับรถได้อย่างปลอดภัย
- เพื่อปลูกฝังและวางรากฐานในการฝึกหัดขับรถเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับรถมือใหม่ให้มีการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดรายการและรายละเอียดคุณลักษณะเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้น
- 2.2 ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างและจัดจ้างโดยวิธีการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ
- 2.3 ส่งมอบงานและคณะกรรมการตรวจรับงานพร้อมสรุปปิดโครงการฯ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ประชาชนผู้มาเรียนขับรถได้รับความรู้และมีทักษะในการขับรถประเภทต่างๆ รวมทั้งใช้อุปกรณ์ส่วนควบของรถได้อย่างถูกวิธีและสามารถผ่านการทดสอบขับรถ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้มาเรียนขับรถได้รับความรู้และมีทักษะสามารถผ่านการทดสอบขับรถไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของจำนวนผู้เข้าเรียน

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-5
ชื่อโครงการ	:	โครงการอบรมผู้ฝึกสอนขับรถเอกชน เพื่อเป็นวิทยากรหลักสูตรการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้แก่ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถซึ่งจะต้องทำหน้าที่เป็นวิทยากรในการอบรมแก่ผู้ที่จะขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถที่เข้ามารับการอบรมและทดสอบจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ ให้การรับรอง และได้ให้สิทธิในการอบรมแก่ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดทำแผนการฝึกอบรมด้านเอกสาร สถานที่และติดต่อประสานงานกับวิทยากร เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 ดำเนินการจัดฝึกอบรม
- 2.3 สรุปรายงานและประเมินผลการฝึกอบรม

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองผ่านการอบรมและมีความรู้เพิ่มขึ้น

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่เข้ารับการอบรมและผ่านการทดสอบไม่น้อยกว่าร้อยละ 75

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 1,000,000 บาท ต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ทุกปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-6
ชื่อโครงการ	:	โครงการตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานอย่างเพียงพอและทั่วถึง สามารถรองรับประชาชนที่ต้องการเรียนขับรถก่อนขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มมากขึ้น

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

ตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง หลักสูตรการเรียนการสอนอาคาร สำนักงานและห้องเรียน สนามฝึกหัดขับรถ ผู้ฝึกสอนขับรถอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการสอนและฝึกหัดขับรถ ณ สถานที่ดำเนินการจริง รวมทั้งให้คำแนะนำแก่ผู้สนใจและหน่วยงานในส่วนภูมิภาคเกี่ยวกับการให้การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

โรงเรียนสอนขับรถมีมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไม่น้อยกว่าร้อยละ 100

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 2,000,000 บาท ต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ทุกปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-7
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาคุณสมบัติด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว
- เพื่อยกระดับมาตรฐานการขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาข้อกำหนด/มาตรฐานในการขับขี่ยานพาหนะของผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว
- 2.2 กำหนดมาตรฐานในการต่ออายุใบขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

แพทยสภา

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ข้อกำหนดและมาตรฐานในการต่ออายุใบขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ไม่มีผู้ขับขี่สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัวที่เกิดอุบัติเหตุเนื่องจากสาเหตุด้านสุขภาพ

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ปี พ.ศ. 2560

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-8
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบทดสอบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองสามารถจัดการสอบแบบ online
- เพื่อให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองสามารถใช้ข้อสอบชุดเดียวกับที่ใช้ทดสอบกับสำนักงานขนส่งพื้นที่ได้
- เพื่อให้ข้อสอบที่ใช้สอบภาคทฤษฎีสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไข ให้ทันสมัยอยู่เสมอ
- เกิดความสะดวกในการตรวจผลการทดสอบ รายงานผลการทดสอบจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองได้

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัย สำหรับรถประเภทต่าง ๆ ได้แก่
- 2.2 ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบและติดตั้งระบบงานทดสอบข้อเขียนภาคทฤษฎีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam)
- 2.3 พัฒนาระบบงานทดสอบข้อเขียนภาคทฤษฎีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) สำหรับโรงเรียนสอนขับรถ เพื่อเชื่อมต่อกับระบบกับส่วนกลาง
- 2.4 จัดทำโปรแกรมและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับพัฒนาระบบงานทดสอบภาคทฤษฎีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam)
- 2.5 ทดสอบการเชื่อมต่อกับระบบงานของโรงเรียนสอนขับรถกับส่วนกลาง

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองมีระบบทดสอบ e-exam ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งกำหนด

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองสามารถจัดการสอบแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam)

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 2,500,000 บาท ต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)
โครงการที่	:	S2-1-9
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัยของรถประเภทพิเศษ ได้แก่ รถขนส่งวัตถุอันตราย รถฉุกเฉิน รถพยาบาล รถขนส่งระหว่างประเทศ ให้มีความเหมาะสม และสามารถให้ความรู้ความเข้าใจ สร้างทักษะการขับรถที่ ปลอดภัย และสร้างทัศนคติด้านการขับรถที่ปลอดภัยแก่ผู้ที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 ทบทวน/รวบรวมหลักสูตรการฝึกอบรมทักษะการขับขี่ขั้นสูงทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ศึกษา เพื่อพัฒนาและจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัย สำหรับรถประเภทต่างๆ ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ โดยเน้นการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ ได้แก่ 1.หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตราย 2.หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถฉุกเฉิน 3.หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถพยาบาล 4.หลักสูตรสำหรับผู้ขับรถขนส่งระหว่างประเทศ

2.2 จัดสัมมนาเพื่อนำเสนอหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัย และรับฟังความคิดเห็น แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาล มูลนิธิ อาสาสมัคร เป็นต้น

2.3 ประกาศใช้หลักสูตรการขับรถปลอดภัย

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร สำนักงานขนส่งสินค้า

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

หลักสูตรการขับรถขั้นสูงปลอดภัยของรถประเภทต่าง ๆ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัยมีความครบถ้วนและครอบคลุมทุกกลุ่ม

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 8,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	:	S2-2-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ศึกษา วิเคราะห์ ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยของยานพาหนะในต่างประเทศ ข้อตกลงร่วม ASEAN ร่วมกับสถิติอุบัติเหตุและการสอบสวนอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความสำคัญ ในออกมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
- เพื่อประเมินความพร้อมของการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะในประเทศไทยให้เท่าเทียมกับมาตรฐานสากลตาม The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

1. ประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะที่ควรประกาศใช้จากการรวบรวมข้อมูลมาตรฐานที่ประกาศใช้ในต่างประเทศ เช่น ยุโรป และข้อตกลงร่วม ASEAN
2. วิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายของอุปกรณ์เพื่อออกแบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ แบ่งตามประเภทรถ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถโดยสารขนาดใหญ่และรถบรรทุก และ รถดัดแปลง
3. เก็บข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากอุปกรณ์ของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ
4. ประเมินความพร้อมขององค์ประกอบในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการผลิต อุปกรณ์ทดสอบ เครื่องมือ และงบประมาณ
5. จัดลำดับความสำคัญในการออกมาตรฐานของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ในประเทศไทย

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ได้ลำดับความสำคัญในการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะประเภทต่างๆ จากการพิจารณาตามเกณฑ์ด้านความปลอดภัย

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มาตรฐานที่เสนอแนะในโครงการถูกนำไปปรับใช้เพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในโครงการต่างๆ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน พ.ศ. 2560-2561

รายการกิจกรรม	เดือนที่							
	1-3	4-6	7-9	10-12	13-15	16-18	19-21	22-24
1. ประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะที่ควรประกาศใช้								
2. วิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุเพื่อออกแบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ								
3. เก็บข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากอุปกรณ์								
4. ประเมินความพร้อมขององค์ประกอบในการออกกฎหมาย								
5. จัดลำดับความสำคัญในการออกมาตรฐานของรถยนต์ประเภทต่างๆ								

9. เงื่อนไขความสำเร็จ

สถานตรวจสภาพยานพาหนะมีการทำการอย่างเที่ยงตรง มีการบันทึกข้อมูลของรถที่เข้าไปตรวจสภาพอย่างถูกต้องและทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

10. แนวทางการจัดลำดับความสำคัญในการออกมาตรฐานเบื้องต้น

การจัดลำดับความสำคัญในการออกมาตรฐานมีการพิจารณาจากเกณฑ์ต่างๆดังนี้

1. สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์เนื่องจากอุปกรณ์ขัดข้อง

จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการขับขี่ 4 อันดับแรก เรียงตามลำดับดังนี้ ระบบเบรกขัดข้อง ยางเสื่อมสภาพและยางแตก ระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง และระบบไฟฟ้าขัดข้อง

2. ข้อเสนอแนะเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของ The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) จากการประชุมคณะทำงานด้านมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ของสหประชาชาติ ในเรื่องการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยที่ประชุมได้ประกาศมาตรฐาน 7 ข้อที่มีความสำคัญเป็นลำดับแรก โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานการป้องกันผู้โดยสารจากการชนด้านหน้า (ECE R94)
- มาตรฐานการป้องกันผู้โดยสารจากการชนด้านข้าง (ECE R95)
- มาตรฐานระบบช่วยควบคุมการทรงตัวของรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ECE R13H)
- มาตรฐานการป้องกันการบาดเจ็บจากการชนคนเดินถนน (ECE R127)
- มาตรฐานความปลอดภัยของเข็มขัดนิรภัย (ECE R16)
- มาตรฐานความแข็งแรงของจุดยึดเข็มขัดนิรภัย (ECE R14)
- มาตรฐานความปลอดภัยสำหรับเด็ก (ECE R44)

3. ข้อตกลงร่วมของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

ปัจจุบันกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการจัดทำข้อตกลงการยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreement-MRA) มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานของอุตสาหกรรมทางด้านยานยนต์ของกลุ่มประเทศสมาชิกให้ทัดเทียมกับต่างประเทศ โดยข้อตกลงฉบับนี้จะดำเนินการในทิศทางเดียวกันกับมาตรฐาน The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ถูกใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศ ในเบื้องต้นได้มีการประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์จำนวน 19 รายการ

4. แนวทางประกาศมาตรฐานของสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกโดยสำนักวิศวกรรมยานยนต์ ได้มีแนวทางในการพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ให้เทียบเท่าระดับสากล โดยขณะนี้ทางกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการพิจารณาการรับรองข้อกำหนดสหประชาชาติซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ อาทิเช่น การยกระดับมาตรฐานด้านยานยนต์สู่สากล การทำให้ผู้ผลิตรายานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์สามารถขอรับรองแบบที่ประเทศไทยและสามารถส่งออกสินค้าไปขายในต่างประเทศ และการจัดการสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

5. งบประมาณในการจัดสร้างสถานที่ทดสอบ

ในการประกาศยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยด้านยานยนต์ของประเทศไทย จำเป็นต้องสร้างสถานที่ทดสอบเพื่อรองรับการพัฒนาและการขยายตัวของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศรวมถึงรถยนต์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยการจัดสร้างสถานที่ทดสอบในแต่ละมาตรฐานจำเป็นอย่างยิ่งในการศึกษาเชิงลึก เพื่อแยกศึกษาถึงรายละเอียดแยกแต่ละมาตรฐานและความเหมาะสมเรื่องงบประมาณ รวมถึงความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ลำดับความสำคัญการกำหนดมาตรฐานเบื้องต้นเพื่อประกอบการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ

ลำดับความสำคัญเบื้องต้นซึ่งพิจารณาจากเกณฑ์ 5 ข้อ มีรายละเอียดดังนี้

1. ลำดับความสำคัญการออกมาตรฐานสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แสดงตามตาราง ดังนี้

ลำดับ	มาตรฐาน	มาตรฐาน UN/ECE	ประเภทรถ	ปีที่ประกาศใช้				
				2559	2560	2561	2562	2563
1	ระบบเบรก	R13H- Braking	M1, N1					
2	ยางสำหรับรถยนต์	R30	M1, N1					
3	การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย (ISOFIX)	R16	M1, N1					
4	จุดยึดเข็มขัดนิรภัย	R14	M1, N1					
5	ความแข็งแรงของเบาะ	R17	M1, N1					
6	พนักพิงศีรษะ	R25	M1, N1					
7	โคมไฟหน้า (filament and LED)	R112	M1, N1					
8	โคมไฟหน้า (gas-discharged lamp)	R98	M1, N1					
9	โคมไฟหน้า	R1,R8,R20,R31	M1, N1					
10	อุปกรณ์บังคับล้อ	R79	M1, N1					
11	อุปกรณ์สะท้อนแสง	R3	M1, N1					
12	โคมไฟเลี้ยว	R6	M1, N1					
13	โคมไฟถอยหลัง	R23	M1, N1					
14	ถุงลมนิรภัย	R114	M1, N1					
15	โคมไฟแสดงตำแหน่ง โคมไฟหยุด และ โคมไฟส่องท้าย	R7	M1, N1					
16	การติดตั้งระบบส่องสว่างและแสงสัญญาณ	R48	M1, N1					

ลำดับ	มาตรฐาน	มาตรฐาน UN/ECE	ประเภทรถ	ปีที่ประกาศใช้				
				2559	2560	2561	2562	2563
17	การทดสอบการชนด้านหน้า	R94	M1, N1					
18	การทดสอบการชนด้านข้าง	R95	M1, N1					
19	ระบบนิรภัยสำหรับเด็ก	R44	M1, N1					
20	การชนคนเดินถนน	R127	M1, N1					
21	กันชนด้านหน้าและด้านหลัง	R42	M1					
22	ระบบช่วยควบคุมการทรงตัว	R13H - ESC	M1, N1					
23	ระบบป้องกันล้อล็อกขณะเบรก	R13H - ABS	M1, N1					
24	โคมไฟจอด	R77	M1, N1					
25	โคมไฟตัดหมอกด้านหน้า	R19	M1, N1					
26	โคมไฟตัดหมอกด้านหลัง	R38	M1, N1					
27	อุปกรณ์มองภาพ	R46	M1, N1					
28	ป้องกันการติดไฟของระบบน้ำมัน	R34	M1, N1					
29	ประตูรถ	R11	M1, N1					
30	คุณสมบัติเกี่ยวกับแม่เหล็กไฟฟ้า	R10	M1, N1					
31	อุปกรณ์ตกแต่งภายใน	R21	M1, N1					
32	ส่วนที่ยื่นออกนอกตัวรถ	R26	M1, N1					
33	โคมไฟส่องขณะเลี้ยว	R119	M1, N1					
34	กำลังเครื่องยนต์	R85	M1, N1					
35	ระบบบังคับเลี้ยว	R12	M1, N1					
36	โคมไฟแบบ LED	R128	M1, N1					
37	โคมไฟข้างรถ	R91	M1, N1					
38	โคมไฟหน้าสำหรับเปิดกลางวัน	R87	M1, N1					
39	โคมไฟหน้าแบบปรับมุมได้ตามการเลี้ยว	R123	M1, N1					
40	ระบบจำกัดความเร็ว	R89	M1, N1					
41	อุปกรณ์ควบคุมด้วยมือและสัญญาณบนแผงหน้าปัด	R121	M1, N1					

*หมายเหตุ : - รถประเภท M1 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 8 ที่นั่งไม่รวมที่นั่งคนขับ
 - รถประเภท N1 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่มีมวลสูงสุดไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม

2. ลำดับความสำคัญการออกมาตรฐานสำหรับรถจักรยานยนต์ ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แสดงตามตาราง ดังนี้

ลำดับ	มาตรฐาน	มาตรฐาน UN/ECE	ประเภทรถ	ปีที่ประกาศใช้				
				2559	2560	2561	2562	2563
1	ระบบเบรก (ประสิทธิภาพ)	R78	L3					
2	ยางสำหรับจักรยานยนต์	R75	L3					
3	อุปกรณ์สะท้อนแสง	R3	L3					
4	โคมไฟหน้า (filament and LED)	R112	L3					
5	โคมไฟหน้า	R57,R98,R113	L3					
6	โคมไฟแสดงตำแหน่ง	R50	L3					
7	การติดตั้งระบบส่องสว่างและแสงสัญญาณ	R53	L3					
8	อุปกรณ์ควบคุมด้วยมือและสัญญาณบนแผงหน้าปัด	R60	L3					
9	โคมไฟตัดหมอกด้านหน้า	R19	L3					
10	โคมไฟตัดหมอกด้านหลัง	R38	L3					
11	อุปกรณ์ป้องกันการขโมย	R62	L3					
12	คุณสมบัติเกี่ยวกับแม่เหล็กไฟฟ้า	R10	L3					
13	โคมไฟหน้าสำหรับเปิดกลางวัน	R87	L3					
14	โคมไฟแบบ LED	R128	L3					

3. ลำดับความสำคัญการออกมาตรฐานสำหรับรถโดยสารขนาดใหญ่และรถบรรทุก ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ลำดับ	มาตรฐาน	มาตรฐาน UN/ECE	ประเภทรถ	ปีที่ประกาศใช้				
				2559	2560	2561	2562	2563
1	ระบบเบรก	R13 -Braking	M2, M3, N2, N3					
2	การติดตั้งเข็มขัดนิรภัย (ISOFIX)	R16	M2, M3, N2, N3					
3	จุดยึดเข็มขัดนิรภัย	R14	M2, M3, N2, N3					
4	ความแข็งแรงของเบาะ	R17	M2, M3, N2, N3					
5	พนักพิงศีรษะ	R25	M2, M3, N2, N3					
6	ความแข็งแรงของโครงสร้างด้านบน	R66	M2, M3					
7	โคมไฟหน้า (filament and LED)	R112	M2, M3, N2, N3					
8	โคมไฟหน้า	R1, R8, R31, R20, R98	M2, M3, N2, N3					
9	ยางสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่ง	R54	M2, M3, N2, N3					

ลำดับ	มาตรฐาน	มาตรฐาน UN/ECE	ประเภท	ปีที่ประกาศใช้				
				2559	2560	2561	2562	2563
10	อุปกรณ์บังคับเลี้ยว	R79	M2, M3, N2, N3					
11	อุปกรณ์สะท้อนแสง	R3	M2, M3, N2, N3					
12	คอมไฟเลี้ยว	R6	M2, M3, N2, N3					
13	คอมไฟถอยหลัง	R23	M2, M3, N2, N3					
14	ถุงลมนิรภัย	R114	M2, M3, N2, N3					
15	คอมไฟแสดงตำแหน่ง คอมไฟหยุด และ คอมไฟส่องท้าย	R7	M2, M3, N2, N3					
16	คอมไฟตัดหมอกด้านหน้า	R19	M2, M3, N2, N3					
17	คอมไฟตัดหมอกด้านหลัง	R38	M2, M3, N2, N3					
18	ป้องกันการติดไฟของระบบเชื้อเพลิง	R34	M2, M3, N2, N3					
19	อุปกรณ์ป้องกันด้านข้าง ด้านหน้า และด้านท้าย	R58,R73,R93	M2, M3, N2, N3					
20	อุปกรณ์ต่อพ่วง	R55	N2, N3					
21	ระบบควบคุมการทรงตัว	R13.11(VSF)	M2, M3, N2, N3					
22	คอมไฟข้างรถ	R91	M2, M3, N2, N3					
23	คอมไฟส่องขณะเลี้ยว	R119	M2, M3, N2, N3					
24	คอมไฟจอด	R77	M2, M3, N2, N3					
25	การติดตั้งระบบส่องสว่างและแสงสัญญาณ	R48	M2, M3, N2, N3					
26	ความแข็งแรงของโครงสร้างรถโดยสารด้านหน้า	R29	M3, N2, N3					
27	อุปกรณ์มองหลัง	R46	M2, M3, N2, N3					
28	การทรงตัวของรถบรรทุกของเหลว	R111	N2, N3					
29	การออกแบบภายในของรถโดยสาร	R36,R52,R107	M2, M3					
30	คอมไฟหน้าสำหรับเปิดกลางวัน	R87	M2, M3, N2, N3					
31	คอมไฟหน้าแบบปรับมุมได้ตามการเลี้ยว	R123	M2, M3, N2, N3					

ลำดับ	มาตรฐาน	มาตรฐาน UN/ECE	ประเภทรถ	ปีที่ประกาศใช้				
				2559	2560	2561	2562	2563
32	โคมไฟแบบ LED	R128	M2, M3, N2, N3					
33	ระบบจำกัดความเร็ว	R89	M2, M3, N2, N3					
34	อุปกรณ์ควบคุมด้วยมือและสัญญาณบนแผงหน้าปัด	R121	N2, N3, N2, N3					

- *หมายเหตุ : - รถประเภท M1 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 8 ที่นั่งไม่รวมที่นั่งคนขับ
- รถประเภท M2 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารที่มีที่นั่งมากกว่า 8 ที่นั่งไม่รวมที่นั่งคนขับ และมีมวลสูงสุดไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม
- รถประเภท M3 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารที่มีที่นั่งมากกว่า 8 ที่นั่งไม่รวมที่นั่งคนขับ และมีมวลสูงสุดมากกว่า 5,000 กิโลกรัม
- รถประเภท N2 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่มีมวลสูงสุดมากกว่า 3,500 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม
- รถประเภท N3 คือ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่มีมวลสูงสุดมากกว่า 1,200 กิโลกรัม

11. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	:	S2-2-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ การซ่อมบำรุงรักษา แบ่งตามประเภทรถ (รถยนต์นั่ง รถตู้ รถปิคอัพ และรถจักรยานยนต์) และการใช้งาน
- เพื่อปรับอัตราค่าบริการในการตรวจสอบสภาพให้มีความเหมาะสม
- เพื่อยกระดับการตรวจสอบสภาพยานพาหนะตามเกณฑ์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 รวบรวมข้อมูลเกณฑ์การตรวจสอบสภาพรถ อายุในการใช้งาน และข้อกำหนดการซ่อมบำรุงของรถประเภทต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ยุโรป ออสเตรเลีย
- 2.2 รวบรวมข้อมูลการบำรุงรักษารถจากบริษัทผู้ผลิต รวมถึงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง
- 2.3 ศึกษารูปแบบการใช้งานของรถประเภทต่าง ๆ เปรียบเทียบกับการใช้งานในต่างประเทศ
- 2.4 เสนอแนะอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ และอัตราค่าบริการ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ข้อเสนอแนะเรื่องระยะเวลา การตรวจสอบสภาพรถ เกณฑ์การซ่อมบำรุงรักษา และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

การปรับปรุงระยะเวลา และเกณฑ์การตรวจสอบสภาพยานพาหนะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่างๆ

7. งบประมาณการดำเนินงาน เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาท

ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผล รวมถึงการจัดทำแนวทางในการปรับเกณฑ์ของอายุรถที่จะ นำไปเข้ารับการตรวจสอบสภาพและการปรับอัตราค่าบริการ

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2560

รายการ	ปี พ.ศ. 2560											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. รวบรวมข้อมูลเกณฑ์การตรวจสภาพรถ อายุในการใช้งาน และข้อกำหนดการซ่อมบำรุงของรถประเภทต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น ยุโรป ออสเตรเลีย												
2. รวบรวมข้อมูลการบำรุงรักษาจากบริษัทผู้ผลิต รวมถึงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง												
3. ศึกษารูปแบบการใช้งานของรถประเภทต่าง ๆ เปรียบเทียบกับการใช้งานในต่างประเทศ												
4. เสนอแนะอายุรถที่ควรตรวจสภาพ และอัตราค่าบริการ												

9. เงื่อนไขความสำเร็จ

ได้ข้อเสนอแนะเรื่องระยะเวลา การตรวจสภาพรถ และอัตราค่าบริการของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

10. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	:	S2-2-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชนเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถเอกชนให้มีความเที่ยงตรงในการตรวจสภาพยานพาหนะ
- เพื่อมีการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานการทำงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชนแต่ละแห่ง ให้มีการตรวจสอบได้
- เพื่อบันทึกข้อมูลการตรวจสภาพในแต่ละคันเข้าระบบออนไลน์ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างถูกต้อง
- ยกระดับการตรวจสภาพให้มีความน่าเชื่อถือโปร่งใสและตรวจสอบได้

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 รวบรวมข้อมูลสถิติการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถเอกชนทั้งในและต่างประเทศ
- 2.2 จัดทำแผนงานและกำหนดแนวทางในการตรวจสอบ
- 2.3 จัดเสวนาเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นจากผู้แทนของสถานตรวจสภาพรถเอกชนในเรื่องการปรับปรุงการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถ
- 2.4 วางแนวทางในการตรวจประเมินคุณภาพของสถานตรวจสภาพรถเอกชน
- 2.5 ร่างข้อกำหนดเพื่อปรับปรุงมาตรการสำหรับการเข้าไปตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถเอกชนและการใช้ระบบออนไลน์ในการบันทึกข้อมูลการตรวจสภาพของยานพาหนะแต่ละคัน
- 2.6 ประกาศข้อกำหนดซึ่งว่าด้วยการปรับปรุงมาตรการสำหรับการเข้าไปตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถเอกชนและการใช้ระบบออนไลน์ในการบันทึกข้อมูล
- 2.7 ดำเนินการตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถตามแผนงานที่กำหนด
- 2.8 ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสภาพของรถอย่างเป็นระบบ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากอุปกรณ์เสื่อมสภาพได้ร้อยละ 20

7. งบประมาณการดำเนินงาน เป็นจำนวนเงิน 75,000,000 บาท

เฟสที่ 1 เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาท

- การจัดเสวนาในเรื่องของการชี้แจงและรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้แทนของสถานตรวจสภาพ (ค่าใช้จ่ายคิดเป็น 2,000 คน คนละ 1,000 บาท) 2,000,000 บาท
- การจ้างที่ปรึกษาเพื่อวางแผนงานและจัดทำแผนงานในการศึกษาสถิติของการนำรถเข้าไปรับการตรวจสภาพและการศึกษาการปรับปรุงมาตรการการนำรถเข้าไปรับการตรวจสภาพ 12,600,000 บาท
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ค่าเดินทาง จัดประชุม เอกสาร) 400,000 บาท

เฟสที่ 2 เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาทต่อปี รวม 4 ปี

- ค่าจัดจ้างเอกชนกำกับดูแลตามแผน
- การประเมินผลการดำเนินการตามแผน

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

เฟสที่ 1 ระยะเวลาในการดำเนินงาน 1 ปี

เฟสที่ 2 ระยะเวลาในการดำเนินงาน 4 ปี (โครงการต่อเนื่อง)

รายการ	ปี พ.ศ. 2560				ปี พ.ศ. 2561			
	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12
1. รวบรวมข้อมูลสถิติการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ								
2. จัดทำแผนงานและกำหนดแนวทางในการตรวจสอบ								
3. จัดเสวนาเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นจากผู้แทนของสถานตรวจสภาพเอกชนในเรื่องการปรับปรุงการกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถ								
4. วางแนวทางในการตรวจประเมินคุณภาพของสถานตรวจสภาพรถเอกชน								
5. ร่างข้อกำหนดเพื่อปรับปรุงมาตรการสำหรับการเข้าไปตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถและการใช้ระบบออนไลน์ในการบันทึกข้อมูลการตรวจสภาพรถแต่ละคัน								
6. ประกาศข้อกำหนดซึ่งว่าด้วยการปรับปรุงมาตรการสำหรับการเข้าไปตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถและการใช้ระบบออนไลน์ในการบันทึกข้อมูล								
7. ดำเนินการตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถตามแผนงานที่กำหนด								
8. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ								

9. เจ็อนไขความสำเร็จ

การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสภาพรถอย่างเป็นระบบ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

10. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	: S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	: S2-2-4
ชื่อโครงการ	: โครงการร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ศึกษาการแบ่งประเภทและข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของยานยนต์ไฟฟ้าและระบบต่างๆ
- ยกร่างประกาศหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องในการกำหนดคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้าและเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ
- เสนอแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้าก่อนเสียภาษีประจำปี

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการแบ่งประเภท ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของยานยนต์ไฟฟ้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 2.2 ศึกษาเปรียบเทียบที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า
- 2.3 วิเคราะห์ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีในประเทศไทย
- 2.4 วิเคราะห์เปรียบเทียบที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า
- 2.5 ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า
- 2.6 เสนอแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้าก่อนเสียภาษีประจำปี
- 2.7 จัดสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักกฎหมาย

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า และแนวทางการตรวจสอบสภาพ ยานยนต์ไฟฟ้า

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า

7. งบประมาณการดำเนินงาน เป็นจำนวนเงิน 4,800,000 บาท

- | | | |
|--|-----------|-----|
| - ค่าจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อเตรียมความพร้อม | 1,000,000 | บาท |
| - ค่าจ้างที่ปรึกษาและคณะทำงาน | 2,800,000 | บาท |
| - ค่าจัดสัมมนาโครงการเพื่อระดมความคิดเห็น | 1,000,000 | บาท |

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2560

รายการ	ปี พ.ศ. 2560					
	1 - 2	3 - 4	5 - 6	7 - 8	9 - 10	11 - 12
1. ศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับการแบ่งประเภท ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของยานยนต์ไฟฟ้า						
2. ศึกษาระเบียบที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า						
3. วิเคราะห์ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่มีในประเทศไทย						
4. วิเคราะห์ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า						
5. ร่างประกาศกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้า						
6. เสนอแนวทางการตรวจสภาพยานยนต์ไฟฟ้าก่อนเสียภาษีประจำปี						
7. จัดสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างประกาศกฎกระทรวง						

9. พื้นที่ดำเนินการ

1. ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งรายย่อยและรายใหญ่ ผู้ผลิตรถยนต์ กรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

2. ศูนย์ทดสอบของภาครัฐและเอกชนมีความพร้อมที่จะให้บริการทดสอบที่เป็นไปตามมาตรฐาน The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

10. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	:	S2-2-5
ชื่อโครงการ	:	โครงการออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุก วัตถุอันตราย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ถึงบรรจวัตถุอันตราย รวมถึงเครื่องมือที่ต้องใช้ ตามมาตรฐาน ADR
- เพื่อกำหนดคุณสมบัติของผู้ตรวจสอบ และเสนอแนะเกณฑ์ในการพิจารณาผู้ตรวจสอบ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาการบริหารจัดการระบบตรวจสอบสภาพรถบรรทุกวัตถุอันตรายในปัจจุบันทั้งภายในและต่างประเทศ
- 2.2 ศึกษา ทบทวน วิธีการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกวัตถุอันตรายที่เน้นด้านความปลอดภัย เช่น ความแข็งแรงของถังบรรจุก๊าซ เป็นต้น
- 2.3 กำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ถึงบรรจวัตถุอันตราย รวมถึงเครื่องมือที่ต้องใช้ในการตรวจสอบ
- 2.4 กำหนดคุณสมบัติของผู้ตรวจสอบ และเสนอแนะเกณฑ์ในการพิจารณาผู้ตรวจสอบ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักกฎหมาย

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กองตรวจการขนส่งทางบก

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มาตรฐานที่เสนอแนะในโครงการถูกนำไปปรับใช้เพื่อประกาศเป็นกฎหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย

7. งบประมาณการดำเนินงาน เป็นจำนวนเงิน 6,000,000 บาท

- | | | |
|--|-----------|-----|
| - ค่าจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อเตรียมความพร้อม | 1,000,000 | บาท |
| - ค่าจ้างที่ปรึกษาและคณะทำงาน | 4,000,000 | บาท |
| - ค่าจัดสัมมนาโครงการเพื่อระดมความคิดเห็น | 1,000,000 | บาท |

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2560

รายการ	ปี พ.ศ. 2560					
	1 – 2	3 – 4	5 – 6	7 – 8	9 – 10	11 – 12
1. ศึกษากระบวนการทำงานของระบบตรวจสอบสภาพรถบรรทุกวัตถุอันตรายในปัจจุบันทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ						
2. ศึกษา ทบทวน วิธีการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกวัตถุอันตรายที่เน้นด้านความปลอดภัย						
3. กำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายถึงบรรจุวัตถุอันตราย รวมถึงเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบ						
4. กำหนดคุณสมบัติของผู้ตรวจสอบ และเสนอแนะเกณฑ์ในการพิจารณาผู้ตรวจสอบ						

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

10. เงื่อนไขความสำเร็จ

1. ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งรายย่อยและรายใหญ่ ผู้ผลิตรถยนต์ กรมการขนส่งทางบก เป็นต้น
2. ศูนย์ทดสอบของภาครัฐและเอกชนมีความพร้อมที่จะให้บริการทดสอบที่เป็นไปตามมาตรฐาน The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)

กลุ่มแผนงาน	:	S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	:	S2-2-6
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเป็นการศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์รวมทั้งระเบียบโดยเน้นถึงมาตรฐานความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษากระบวนการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร
- 2.2 ศึกษา ทบทวน วิธีการตรวจสอบสภาพยานยนต์ที่เน้นด้านความปลอดภัย
- 2.3 กำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบรวมถึงเครื่องมือที่ต้องใช้ในการตรวจสอบยานยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กองแผนงาน สำนักกฎหมาย

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักวิศวกรรมยานยนต์

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

หลักเกณฑ์และระเบียบในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

กรมการขนส่งทางบกมีหลักเกณฑ์และระเบียบในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร และมีการนำไปบังคับใช้จริง

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)
โครงการที่	:	S2-2-7
ชื่อโครงการ	:	โครงการรณปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของยานพาหนะในท้องถนน
- เพื่อส่งเสริมมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้
- เพื่อประยุกต์ใช้สถานีขนส่งในการตรวจสอบสภาพรถโดยสารเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาข้อกำหนด รูปแบบการดำเนินงานในการปฏิบัติการณ์เคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.2 ดำเนินตรวจสอบสภาพรถโดยใช้สถานีขนส่งเพื่อตรวจสอบรถโดยสารและใช้จุดพักรถเพื่อตรวจรถบรรทุกในพื้นที่ที่กำหนด
- 2.3 พิจารณาหาจุดที่เหมาะสมเพื่อสร้างจุดตรวจถาวรในอนาคต

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักงานขนส่งจังหวัด

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

กรมการขนส่งมีการตรวจสอบสภาพรถริมทางและมีจุดตรวจถาวรของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกที่เข้าการตรวจสอบสภาพรถมีสภาพของรถและความพร้อมในการใช้งานรวมทั้งมีอุปกรณ์ต่างๆ ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-3 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)
โครงการที่	:	S2-3-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อกำกับ ควบคุม ดูแล ความเร็วของยานพาหนะโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาและเสนอแนะแนวทางเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกให้มีอำนาจในการกำกับ ควบคุม ดูแล ในด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- เพื่อให้การดำเนินการ กำกับ ควบคุม ดูแล ด้านความปลอดภัย มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสอดคล้อง กับ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีของกรมการขนส่งทางบก

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาข้อกำหนด ในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 ศึกษาแนวทางการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่
- 2.3 ศึกษาความเหมาะสมของการดำเนินการภายใต้พันธกิจของกรมการขนส่งทางบก
- 2.4 จัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย
- 2.5 นำเสนอผลการศึกษา

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กองตรวจการขนส่งทางบก สำนักกฎหมาย

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีร่างกฎหมายเพื่อเพิ่มอำนาจให้เจ้าหน้าที่ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก
- เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก มีอำนาจมากยิ่งขึ้นในการ กำกับ ควบคุม ดูแล ภายใต้การพัฒนา ของนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

กรมการขนส่งทางบกมีกฎหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกให้มีอำนาจเพิ่มมากขึ้นและสามารถนำไปบังคับใช้ได้จริง

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560-2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)
โครงการที่	:	S2-4-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งสินค้าให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาและยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของการประกอบการขนส่งสินค้า
- เพื่อลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกสินค้าทุกประเภท

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาทบทวน เพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า
- 2.2 จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้ที่มีส่วนได้ ส่วนเสีย
- 2.3 ประกาศใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยเพื่อยกระดับการประกอบการขนส่งสินค้า
- 2.4 การส่งเสริมให้ความรู้กับผู้ประกอบการเกี่ยวกับการจัดการ การขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.5 ตรวจสอบ ติดตาม โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
- 2.6 ประเมินผล และสรุปรายงาน

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักการขนส่งสินค้า

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักกฎหมาย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน
- กรมการขนส่งทางบกมี Road map ในการยกระดับด้านมาตรฐาน ความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ประกอบการขนส่งผ่านการรับรองมาตรฐาน 100%

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)
โครงการที่	:	S2-4-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาและยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของการประกอบการขนส่งผู้โดยสาร
- เพื่อลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร
- เพื่อสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ ผู้โดยสาร

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาทบทวน เพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของการขนส่งผู้โดยสาร
- 2.2 จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้ที่มีส่วนได้ ส่วนเสีย
- 2.3 ประกาศใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยเพื่อยกระดับการประกอบการขนส่งผู้โดยสาร
- 2.4 การส่งเสริมให้ความรู้กับผู้ประกอบการเกี่ยวกับการจัดการขนส่งผู้โดยสาร อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.5 ตรวจสอบ ติดตาม โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
- 2.6 ประเมินผล และสรุปรายงาน

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักกฎหมาย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน

- กรมการขนส่งทางบกมี Road map ในการยกระดับด้านมาตรฐาน ความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร ผ่านการรับรองมาตรฐาน 100%

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)
โครงการที่	:	S2-4-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร (Q-Mark)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินการ
- เพื่อพัฒนาหลักเกณฑ์คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร (Q-Mark)

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาทบทวน เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของการขนส่งผู้โดยสาร
- 2.2 พัฒนาข้อกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร
- 2.3 จูงใจให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมเพื่อพัฒนาการให้บริการ
- 2.4 ตรวจสอบ ติดตาม โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
- 2.5 ประเมินผล และสรุปรายงาน

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักกฎหมาย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพความปลอดภัยในการดำเนินการ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเข้าร่วมโครงการมากกว่าร้อยละ 50

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)
โครงการที่	:	S2-4-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่ง สินค้า (Q-Mark)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินการ
- เพื่อพัฒนาหลักเกณฑ์คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้า (Q-Mark)

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาทบทวน เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า
- 2.2 พัฒนาข้อกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้า
- 2.3 จูงใจให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมเพื่อพัฒนาการให้บริการ
- 2.4 ตรวจสอบ ติดตาม โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
- 2.5 ประเมินผล และสรุปรายงาน

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งสินค้า

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักกฎหมาย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพความปลอดภัยในการดำเนินการ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าร่วมโครงการมากกว่าร้อยละ 50

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)
โครงการที่	:	S2-4-5
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่ง วัตถุอันตราย (Q-Mark)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายมีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ
- เพื่อพัฒนาหลักเกณฑ์คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งวัตถุอันตราย (Q-Mark)

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาทบทวน เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการและความปลอดภัยของการขนส่งวัตถุอันตราย
- 2.2 พัฒนาข้อกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งวัตถุอันตราย
- 2.3 จูงใจให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมเพื่อพัฒนาการให้บริการ
- 2.4 ตรวจสอบ ติดตาม โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
- 2.5 ประเมินผล และสรุปรายงาน

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักการขนส่งสินค้า

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักกฎหมาย

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายมีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายเข้าร่วมโครงการมากกว่าร้อยละ 50

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

กลุ่มแผนงาน	:	S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)
โครงการที่	:	S2-4-6
ชื่อโครงการ	:	โครงการสนับสนุนให้มีการจัดบริการรถโรงเรียนปลอดภัย

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อสนับสนุนให้มีการบริการรถโรงเรียนที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตามมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก

- เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุกับรถโรงเรียน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 สำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นผู้สนับสนุนด้านข้อมูล ของรถโรงเรียนที่ปลอดภัย โดยเริ่มจากประกาศเชิญชวนสถาบันศึกษา เข้าร่วมโครงการ

2.2 สำนักงานขนส่งจังหวัด ร่วมกับสถาบันการศึกษา ศึกษาสภาพความพร้อมด้านต่างๆ เช่น งบประมาณ จำนวนนักเรียน นักศึกษา ที่จะมาใช้บริการรถนักเรียน รูปแบบรถโรงเรียน และเส้นทางเดินรถ เพื่อเสนอแนะรูปแบบการจัดบริการรถโรงเรียนที่มีความเหมาะสม

2.3 ติดตามและประเมินผลการดำเนินการรถโรงเรียนปลอดภัยเป็นระยะ และสรุปผลการดำเนินงานประจำปี

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีการบริการรถโรงเรียนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบกให้บริการแก่นักเรียน นักศึกษา

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนโรงเรียน สถาบันการศึกษาเข้าร่วมโครงการ และจำนวนรถโรงเรียนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 2,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2561

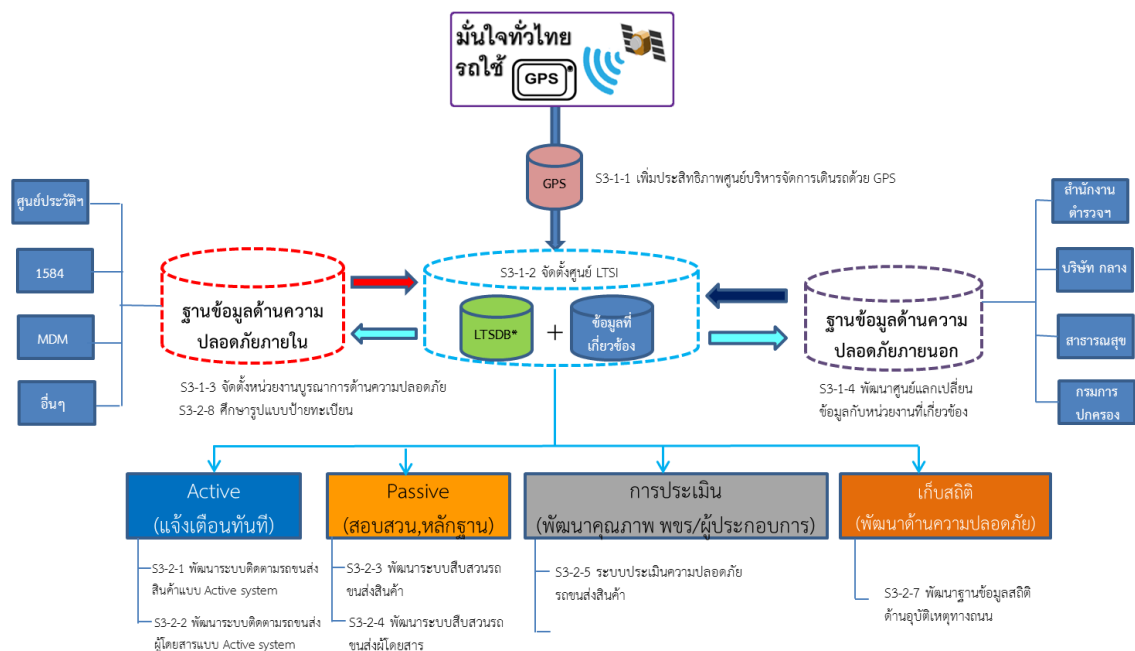
9. พื้นที่ดำเนินการ

ทั่วประเทศ

7.4 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้นำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในหลายรูปแบบต่างๆ เข้ามาช่วยในการทำงานด้านความปลอดภัย โดยมีการใช้งานหลักๆ ในเรื่องของ การดำเนินการตามกฎหมายแก่ผู้กระทำผิด การรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้บริการรถสาธารณะ และการจัดเก็บข้อมูลลงในฐานข้อมูลต่างๆ ทำให้ปัจจุบันมีข้อมูลที่หลากหลายประเภทถูกจัดเก็บอยู่ตามฐานข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ภายในกรม นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกยังจำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากหน่วยงานภายนอกมาใช้ในการวิเคราะห์ทางด้านความปลอดภัยต่างๆ เช่น ข้อมูลการกระทำผิดกฎหมาย/กฎจราจรจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากกระทรวงสาธารณสุข ข้อมูลการตายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนจากกระทรวงมหาดไทย ด้วยเหตุนี้จึงเกิดแนวคิดในการนำข้อมูลต่างๆ มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและบูรณาการข้อมูลรวมทั้งจำเป็นต้องมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center)

ในปี 2559 กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการมันใจทั่วไทย รถใช้ GPS โดยมีวัตถุประสงค์หลักให้รถขนส่งผู้โดยสารและรถขนส่งสินค้า (ตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป) ที่จดทะเบียนใหม่จะต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง (GPS) ที่ได้รับการรับรองจากกรมฯ มาใช้ในการติดตามตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถ จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่จะทำให้นโยบายความปลอดภัยเดินทางไปได้อย่างเป็นรูปธรรมในการส่งข้อมูลมายังศูนย์บริหารจัดการเดินทางด้วย GPS และศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center) ทำให้จำเป็นต้องมีวางแผนและกำหนดรูปแบบการใช้ข้อมูลที่ได้ผ่านการพัฒนาโปรแกรมประยุกต์ต่างๆ ต่อไป โดยขั้นตอนแผนการดำเนินโครงการต่างๆ สามารถเชื่อมโยงดังรูปที่ 7.4-1



รูปที่ 7.4-1 การเชื่อมโยงต่อเนื่องกันของการดำเนินโครงการต่างๆ

แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี Safety Management ประกอบด้วย 3 แผนงานเชิงกลยุทธ์ รวม 17 โครงการ โดยมีรายละเอียดของโครงการฯ ดังนี้

กลุ่มแผนงาน	:	S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)
โครงการที่	:	S3-1-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษา ทบทวน เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่มีการใช้งานในปัจจุบันของ กรมการขนส่งทางบก รวมไปถึงออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับ พัฒนาการเดินรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกเพื่อใช้กำกับดูแลความปลอดภัย
- เพื่อศึกษา วิเคราะห์ นำเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่ได้รับจาก GPS ที่ติดตั้งตามประกาศ เช่น พฤติกรรมการขับขี่ ความต้องการเดินทาง เป็นต้น
- เพื่อศึกษาการออกแบบจัดตั้งห้องศูนย์ควบคุมสั่งการด้วยระบบ GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศภายใน อนาคต 5 ปี วิเคราะห์อัตราบุคลากรที่ควรใช้ในศูนย์ควบคุม และออกแบบสถานีจุดตรวจ (Check Point) ริมถนนสายหลักเพื่อรองรับการบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีการติดตั้งระบบแล้ว
- เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการเดินรถในการนำข้อมูลของเครื่องบันทึกข้อมูลการ เดินทางของรถไปใช้ในการกำกับ ดูแล และสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย และดำเนินงาน ถ่ายทอดความรู้ระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่พัฒนาในโครงการให้แก่กรมการขนส่งทางบก

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษา ทบทวน เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่มีการใช้งานในปัจจุบันของ กรมการขนส่งทางบก เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงเพิ่มเติมประสิทธิภาพของระบบ
- 2.2 ศึกษา ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับพัฒนาการเดินรถโดยสาร สาธารณะและรถบรรทุกเพื่อใช้กำกับดูแลความปลอดภัย
- 2.3 ศึกษา วิเคราะห์ นำเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่ได้รับจาก GPS ที่ติดตั้งตามประกาศ ของกรมฯ
- 2.4 ศึกษา และออกแบบการจัดตั้งห้องศูนย์ควบคุมสั่งการด้วยระบบ GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศ ภายในอนาคต 5 ปี วิเคราะห์อัตราบุคลากรที่ควรใช้ในศูนย์ฯ และออกแบบสถานีจุดตรวจ (Check Point) ริมถนนสายหลัก เพื่อรองรับการบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีการติดตั้งระบบแล้ว
- 2.5 เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการเดินรถและถ่ายทอดความรู้ระบบบริหารจัดการเดิน รถด้วย GPS ที่พัฒนาในโครงการให้แก่เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กองตรวจการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- หน่วยงานต่างๆ ภายในกรมการขนส่งทางบกมีฐานข้อมูลจากระบบบริหารจัดการเดินรถ GPS ที่ตรงตามความต้องการนำไปใช้สนับสนุนการจัดการตามภาระหน้าที่
- มีแนวทางการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่ได้รับจาก GPS ที่ติดตั้งตามประกาศ เช่น พฤติกรรมการขับขี่ การคาดการณ์อุปสงค์ในการเดินทาง เป็นต้น
- มีแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ให้สามารถนำไปใช้งานได้สอดคล้องกับภาระหน้าที่ภายในกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวในทิศทางเชิงบวก ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในด้านความปลอดภัยต่อประชาชนที่ใช้บริการ และด้านการควบคุมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารสาธารณะของหน่วยงานภาครัฐมากยิ่งขึ้น
- กรมการขนส่งทางบกมีข้อมูลองค์ประกอบในหลากหลายมิติเพื่อนำไปใช้ในการควบคุม (Regulate) กำกับ (Supervise) ดุแล (Promote) ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับบังคับใช้กฎหมายต่อไป

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภท ทุกสายสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 50,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)
โครงการที่	:	S3-1-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูง ระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของกรมฯ มีข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน
- เพื่อให้มีข้อมูลสารสนเทศรายงานสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลสำหรับรายงานไปยังศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกรม (DOC) และข้อมูลตัวชี้วัดต่างๆ ของกรมฯ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดขอบเขตงานและรายละเอียดของข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นต่อการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย
- 2.2 ติดตั้งอุปกรณ์ด้านระบบเครือข่ายในการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่างๆ ภายในองค์กร
- 2.3 พัฒนาระบบคลังข้อมูล (Data Warehouse) เพื่อรองรับการนำเข้าข้อมูลได้หลากหลาย เช่น ระบบแจ้งเตือนแบบทันที ระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน ระบบประเมินความปลอดภัย ระบบฐานข้อมูลสถิติ ระบบฐานข้อมูลความปลอดภัยกลาง เป็นต้น
- 2.4 พัฒนาโปรแกรมประยุกต์ ระบบสนับสนุนสารสนเทศ เพื่อรองรับการให้บริการแบบบูรณาการ (Business Intelligence)

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีข้อมูลดิบที่ได้จากศูนย์ เช่น ความเร็ว ตำแหน่ง การหมุนพวงมาลัย สถานะเครื่องยนต์(ติด/ดับเครื่อง) ชื่อผู้ประจํารถ เป็นต้น

มีฐานข้อมูลประเภท post-processed data (รับข้อมูลดิบมาคำนวณที่ศูนย์) เช่น อัตราเร่ง (คำนวณจากความเร็ว) รวมถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนเลนกะทันหัน การเร่งความเร็วเกินกำหนด การขับชิ่งเกินความเร็วที่กำหนด การขับชิ่งติดต่อกันเกินเวลาที่กำหนด (ไม่พักตามเวลาที่กำหนด) การขับชิ่งในพื้นที่/เส้นทางต้องห้าม

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนด้านพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัย

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 70,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2562-2563 จัดตั้งศูนย์

พ.ศ. 2563- 2568 ดำเนินกิจกรรมภายใต้ศูนย์

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)
โครงการที่	:	S3-1-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการ ขนส่งทางบก

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 การปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างองค์กร (Reorganization) เพื่อรวบรวมส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก เข้าไว้ด้วยกัน และจัดตั้งเป็นหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีภารกิจหลักในการบริหารยุทธศาสตร์ฯ และดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ของศูนย์ข้อมูลที่ได้จัดตั้งขึ้น ทำหน้าที่ด้านการเชื่อมโยงเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ เข้ากับการปฏิบัติระดับผลลัพธ์ ผลผลิต ตลอดจนการติดตามและประเมินผล

2.2 การรับสมัครบุคลากรเพิ่มเติม เพื่อเข้ามาดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้ โดยจะต้องคำนึงถึงการกำหนดคุณลักษณะของบุคลากรให้มีความเหมาะสมกับแต่ละหน้าที่ ตลอดจนภาระงานที่มีความเหมาะสมเพื่อให้การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กองการเจ้าหน้าที่

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

หน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 ต่อปี เมื่อเทียบกับจากยอดปีที่ผ่านมา

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 20,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 – 2561 จัดตั้งหน่วยงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 – 2568 ดำเนินกิจกรรมของหน่วยงาน

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)
โครงการที่	:	S3-1-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้มีฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุทางถนนที่น่าเชื่อถือ สำหรับการนำไปวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย
- เพื่อลดความซ้ำซ้อนของแหล่งข้อมูลที่เกิดขึ้นจากหลายหน่วยงาน
- เพื่อพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุที่มีมิติของการบูรณาการ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลจากระบบต่าง ๆ มายังระบบฐานข้อมูลกลาง

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาข้อกำหนดและขอบเขตงาน รายละเอียดของข้อมูลต่าง ๆ เพื่อใช้ในการทำข้อตกลง (MOU) ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายนอก
- 2.2 ติดตั้งอุปกรณ์ด้านระบบเครือข่ายในการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่าง ๆ ภายนอกองค์กร
- 2.3 พัฒนาระบบคลังข้อมูล (Data Warehouse) เพื่อรองรับการนำเข้าข้อมูลได้หลากหลาย เช่น ระบบตัดแต้มของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถิติอุบัติเหตุจากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบกที่ต้องรับผิดชอบแหล่งข้อมูล
- 2.4 พัฒนาโปรแกรมประยุกต์ ระบบสนับสนุนสารสนเทศ เพื่อรองรับการให้บริการแบบบูรณาการ (Business Intelligence)

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก เช่น

- แลกเปลี่ยนข้อมูลการตัดแต้มกับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - ทางกรมการขนส่งทางบก ให้ฐานข้อมูลใบอนุญาตขับขี่แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ส่งข้อมูลการตัดแต้มกลับมาให้ กรมการขนส่งทางบก
- แลกเปลี่ยนข้อมูลกับ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
 - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดส่งข้อมูลตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุ, สถิติต่างๆ ให้กรมการขนส่งทางบก
 - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ส่งข้อมูลการทำประกันให้ กรมการขนส่งทางบก
 - กรมการขนส่งทางบก ส่งข้อมูลการประเมินผู้ประกอบการและผู้ประจำรถให้ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อใช้คิดเบี้ยประกัน

- แลกเปลี่ยนข้อมูลกับ กระทรวงสาธารณสุข

- สำนักโรคบาดและแพทย์ฉุกเฉิน ส่งข้อมูลจุดเกิดอุบัติเหตุให้ กรมการขนส่งทางบก

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุนด้านพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัย

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 70,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 - 2568

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าในรูปแบบ Active system

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อใช้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากพฤติกรรมรถที่ขับที่ไม่ปลอดภัย
- เพื่อเฝ้าระวังและแจ้งเตือนผู้ขับขี่เมื่อมีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และพื้นที่ที่ควบคุมได้อย่างทันท่วงที
- เพื่อพัฒนาระบบแจ้งเตือนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ทันท่วงที
- เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ตัวชี้วัดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เหมาะสมทำให้เกิดความปลอดภัย

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษา ทบทวน ความเหมาะสมของ รูปแบบการแจ้งเตือนอัตโนมัติ
- 2.2 กำหนดมาตรฐานของข้อมูลที่ต้องการจากเครื่องบันทึกการเดินทาง
- 2.3 ออกประกาศกรมฯ เพื่อให้ยานยนต์ในกลุ่มเป้าหมายติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางที่มีคุณสมบัติสามารถจัดเก็บข้อมูลที่ต้องการในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยและแจ้งเตือนได้
- 2.4 จัดตั้งศูนย์ระบบแจ้งเตือนแบบทันที (Active System) สำหรับรถขนส่งสินค้า
- 2.5 กำกับ ดูแล และควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก กองตรวจการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน สำนักงานขนส่งสินค้า

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีข้อมูลที่ต้องนำไปประมวลผลต่อ เช่น ชื่อผู้ประจำรถ คະแนนผู้ประจำรถ ประวัติการตัดแต้มผู้ประจำรถ ประเภทรถ ข้อมูลการตรวจสภาพรถ ข้อมูลการตรวจระบบ GPS ว่าได้มาตรฐานหรือไม่ เหตุการณ์ต่าง ๆ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 2 ต่อปี เมื่อเทียบกับยอดปีที่ผ่านมาจำนวนอุบัติเหตุจากรถขนส่งสินค้าลดลง

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบ Active system

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อใช้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย
- เพื่อเฝ้าระวังและแจ้งเตือนผู้ขับขี่เมื่อมีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที
- เพื่อพัฒนาระบบแจ้งเตือนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ทันท่วงที
- เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ตัวชี้วัดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เหมาะสมทำให้เกิดความปลอดภัย

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษา ทบทวน ความเหมาะสมของ รูปแบบการแจ้งเตือนอัตโนมัติ
- 2.2 กำหนดมาตรฐานของข้อมูลที่ต้องการจากเครื่องบันทึกการเดินทาง
- 2.3 ออกประกาศกรมฯ เพื่อให้ยานยนต์ในกลุ่มเป้าหมายติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางที่มีคุณสมบัติสามารถจัดเก็บข้อมูลที่ต้องการในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยและสามารถแจ้งเตือนได้อัตโนมัติ
- 2.4 จัดตั้งศูนย์ระบบแจ้งเตือนแบบทันที (Active System) สำหรับรถขนส่งผู้โดยสาร
- 2.5 กำกับ ดูแล และควบคุมการขับขี่ของรถโดยสารสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก กองตรวจการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีข้อมูลที่ต้องนำไปประมวลผลต่อ เช่น ชื่อผู้ประจำรถ คະแนนผู้ประจำรถ ประวัติการตัดแต้มผู้ประจำรถ ประเภทรถ ข้อมูลการตรวจสภาพรถ ข้อมูลการตรวจระบบ GPS ว่าได้มาตรฐานหรือไม่ เหตุการณ์ต่าง ๆ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 2 ต่อปี เมื่อเทียบจากยอดปีที่ผ่านมา

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2563

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งสินค้า

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมาย
- เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบวิเคราะห์หาสาเหตุข้อเท็จจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- เพื่อให้มีข้อมูลมาประกอบการกำหนดแนวทาง/มาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดขอบเขตการดำเนินงานและรายละเอียดของระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน
- 2.2 จัดเก็บข้อมูลที่ต้องการใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยจากเครื่องบันทึกการเดินทางในข้อที่ 2.1
- 2.3 จัดตั้งศูนย์ระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Passive System)
- 2.4 ฝึกระวังและติดตามการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งสินค้า สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้า
- มีข้อมูลสนับสนุนการต่ออายุระงับ/เพิกถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการ
- มีข้อมูลดิบที่ได้จากระบบ เช่น ตำแหน่งย้อนหลัง ความเร็วย้อนหลัง ประวัติผู้ประจํารถ ประเภทสินค้า

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 2 ต่อปี เมื่อเทียบกับยอดปีที่ผ่านมาจำนวนอุบัติเหตุจากรถขนส่งสินค้าลดลง

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งผู้โดยสาร

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมาย
- เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบวิเคราะห์หาสาเหตุข้อเท็จจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- เพื่อให้มีข้อมูลมาประกอบการกำหนดแนวทาง/มาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดขอบเขตการดำเนินงานและรายละเอียดของระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน
- 2.2 จัดเก็บข้อมูลที่ต้องการใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยจากเครื่องบันทึกการเดินทางในข้อที่ 2.1
- 2.3 จัดตั้งศูนย์ระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Passive System)
- 2.4 ฝึกระวังและติดตามการขับขี่ของรถโดยสารสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ
 - มีข้อมูลสนับสนุนการต่ออายุระงับ/เพิกถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการ
 - มีข้อมูลดิบที่ได้จากระบบ เช่น ตำแหน่งย้อนหลัง ความเร็วย้อนหลัง ประวัติผู้ประจำรถ
- ชื่อผู้ประกอบการ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 2 ต่อปี เมื่อเทียบกับยอดปีที่ผ่านมาจำนวนอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-5
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้า

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้าในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย
- เพื่อให้มีข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาและกำหนดเส้นทางเดินรถ การวางแผนในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย
- เพื่อให้การควบคุมและตรวจสอบเส้นทางเดินรถมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- เพื่อพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถและผู้ประกอบการ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดขอบเขตการดำเนินงานและรายละเอียดของข้อมูลต่าง ๆ ที่จะใช้ในการประเมินด้านความปลอดภัย
- 2.2 จัดทำระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้า
- 2.3 ติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งสินค้า

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้า
- มีข้อมูลสนับสนุนการต่ออายุระงับ/เพิกถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการ
- มีระบบประเมินความปลอดภัยรถขนส่งสินค้า เช่น คะแนนผู้ประกอบการ คะแนนผู้ขับขี่ ประวัติการร้องเรียน ประวัติการตัดแต้มประเภทใบขับขี่

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้าในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย มีข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาและกำหนดเส้นทางเดินรถ การสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย ควบคุมและตรวจสอบเส้นทางเดินรถ คุณภาพพนักงานขับรถและผู้ประกอบการ

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 - 2564

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ

การตรวจสอบเส้นทางเดินรถ เป็นไปด้วยวัตถุประสงค์ 2 ประการ ได้แก่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า และแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด ดังจะเห็นได้จากข้อบังคับพนักงานจราจรในทางพิเศษ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือประกาศของตำรวจทางหลวงและตำรวจภูธร ที่ห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตรายวิ่งบนเส้นทางที่กำหนด หรือวิ่งผ่านเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือช่วงเทศกาล ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนกฎหมาย ระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้า สามารถแจ้งไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจจับกุม และบันทึกการกระทำผิดของรถบรรทุกคันดังกล่าวลงในฐานข้อมูลประวัติผู้ขับขี่และฐานข้อมูลประวัติผู้ประกอบการได้

นอกจากการใช้งานระบบในการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ระบบฯ ยังสามารถแจ้งเตือนผู้ประกอบการในกรณีที่รถขนส่งสินค้าวิ่งบนเส้นทางอันตรายที่กรมทางหลวง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกาศว่าเป็นจุดอันตราย หรือจุดเสี่ยงอีกด้วย

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-6
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสาร

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถขนส่งผู้โดยสารในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย
- เพื่อให้มีข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาและกำหนดเส้นทางเดินรถ การวางแผนในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย
- เพื่อตรวจสอบเงื่อนไขการเดินรถตามเงื่อนไขที่กำหนดตามใบอนุญาตของรถโดยสารประจำทาง
- เพื่อให้การควบคุมและตรวจสอบเส้นทางเดินรถมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- เพื่อพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถและผู้ประกอบการ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดขอบเขตการดำเนินงานและรายละเอียดของข้อมูลต่าง ๆ ที่จะใช้ในการประเมินด้านความปลอดภัย
- 2.2 จัดทำระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถโดยสารสาธารณะ
- 2.3 ติดตามและประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ
- มีข้อมูลสนับสนุนการต่ออายุระงับ/เพิกถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการ
- มีข้อมูลสนับสนุนการกำหนดเส้นทางเดินรถ
- มีระบบประเมินความปลอดภัยรถขนส่งผู้โดยสาร เช่น คะแนนผู้ประกอบการ คะแนนผู้ขับขี่ ประวัติการร้องเรียน ประวัติการตัดแต้ม ประเภทใบขับขี่

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผลการประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดเกินกว่าร้อยละ 80

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 - 2564

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-7
ชื่อโครงการ	:	โครงการพัฒนาฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก (Transport Safety Statistics System)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูง ระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของกรมฯ มีข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน
- เพื่อให้มีข้อมูลสารสนเทศรายงานสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลสำหรับรายงานไปยังศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกรม (DOC) และข้อมูลตัวชี้วัดต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบก

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 กำหนดขอบเขตงานและรายละเอียดของข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย
- 2.2 ติดตั้งอุปกรณ์ด้านระบบเครือข่ายในการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่าง ๆ ภายในองค์กร
- 2.3 พัฒนาระบบคลังข้อมูล (Data Warehouse) เพื่อรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลได้หลากหลาย เช่น ข้อมูลประวัติผู้ขับขี่, ข้อมูลร้องเรียน, ข้อมูลทะเบียนรถยนต์, ข้อมูลอุบัติเหตุ เป็นต้น
- 2.4 พัฒนาโปรแกรมประยุกต์ ระบบสนับสนุนสารสนเทศ เพื่อรองรับการให้บริการแบบบูรณาการ (Business Intelligence)

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

มีฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนน เช่น จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จุดอันตราย (Black Spot) การเกิดอุบัติเหตุแบ่งตามประเภทรถ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

มีข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 10,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)
โครงการที่	:	S3-2-8
ชื่อโครงการ	:	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจรกำกับการดูแลความปลอดภัยทางถนน ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติ

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ศึกษาปัญหาของแผ่นป้ายทะเบียนและความต้องการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำข้อมูลป้ายทะเบียนไปใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน
- ศึกษาระบบแผ่นป้ายทะเบียนที่สามารถตรวจสอบและระบุตัวตนของยานพาหนะได้แบบอัตโนมัติด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ ในต่างประเทศ
- ออกแบบแผ่นป้ายทะเบียนที่มีความเหมาะสมกับตัวอักษรภาษาไทยและสามารถตรวจสอบหรือระบุตัวตนของยานพาหนะด้วยระบบอัตโนมัติได้

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษาและรวบรวมความต้องการของหน่วยงานภายในและภายนอกที่มีความต้องการนำข้อมูลของแผ่นป้ายทะเบียนมาใช้งานในด้านต่าง ๆ เช่น กองตรวจการขนส่งทางบก (กตส.) สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ (สนท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กทม. บก.จร. ตำรวจทางหลวง หน่วยงานที่ดูแลเรื่องความมั่นคงของประเทศ
- 2.2 ศึกษาทบทวนเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- 2.3 เสนอแนะรูปแบบของแผ่นป้ายทะเบียนและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติของกรมการขนส่งทางบก

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ (สนท.)

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

รูปแบบของแผ่นป้ายทะเบียนที่มีความเหมาะสมกับตัวอักษรภาษาไทยและสามารถตรวจสอบหรือระบุตัวตนของยานพาหนะด้วยระบบอัตโนมัติได้

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

รูปแบบป้ายทะเบียนที่เหมาะสมในการรองรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งหากสามารถนำผลการศึกษาไปปฏิบัติได้เป็นรูปธรรม จะช่วยให้การกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดการใช้กำลังพลในการปฏิบัติงานและสามารถปฏิบัติงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง เช่น การตรวจสอบรถฝ่าด่านหรือสัญญาณไฟจราจร

7. งบประมาณการดำเนินงาน
เป็นจำนวนเงิน 15,000,000 บาท
8. ระยะเวลาการดำเนินงาน
ปี พ.ศ. 2564-2565
9. พื้นที่ดำเนินการ กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-3 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)
โครงการที่	:	S3-3-1
ชื่อโครงการ	:	โครงการดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก (In-dept Accident Investigation)

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก โดยการสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุลักษณะเชิงลึกไปใช้วิเคราะห์ เพื่อให้ทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางและ/หรือมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้
- เพื่อสร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการ และการทำงานวิจัยกับสถาบันวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก โดยมีการนำวิทยากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญมาให้ความรู้ให้แก่บุคลากรในหน่วยงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบก
- เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกให้มีความรู้ความเข้าใจ ในความสำคัญการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ สามารถปฏิบัติงาน และ/หรือนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานในพื้นที่/จังหวัดต่างๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ทบทวนการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กับการวิเคราะห์สืบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรทางถนนและการจำลองสภาพการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Reconstruction) เพื่อเตรียมความพร้อม เช่น จำนวนบุคลากร อุปกรณ์และเครื่องมือ รวมถึงการเฝ้าระวังอุบัติเหตุ เป็นต้น
- 2.2 จัดทำแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ และฐานข้อมูล
- 2.3 จัดฝึกอบรม การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก ให้แก่ บุคลากรประจำหน่วย ในปีแรกของการดำเนินโครงการ และจัดฝึกอบรมในปีถัดไปให้แก่ บุคลากรในพื้นที่
- 2.4 สำรวจข้อมูลในสนาม และวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ และเสนอแนะมาตรการป้องกัน/แก้ไข ที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ โดยทำการกำหนดเงื่อนไขการศึกษาที่ชัดเจน เช่น เป็นอุบัติเหตุขนาดใหญ่ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่า 3 ราย ขึ้นไป หรืออุบัติเหตุที่สนใจของประชาชน เช่น อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสาร รถตู้ รถบรรทุกทุกสินค้า และวัตถุอันตราย และจักรยานยนต์
- 2.5 สรุปผลการดำเนินงานประจำปี
- 2.6 นำเสนอผลการวิจัย ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สำนักวิศวกรรมยานยนต์

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1-5 ,สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

- มีหน่วยงานที่ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ รายงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ รายงานผลการดำเนินงานประจำปี

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- ผลการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่แนวทาง มาตรการ การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 42,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560 เป็นจำนวนเงิน 6,000,000 บาท

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 – 2569 เป็นจำนวนเงิน 4,000,000 บาทต่อปี

รายการ กิจกรรม	ปีดำเนินการ/งบประมาณรายปี									
	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
	6.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
กิจกรรม 1	---									
กิจกรรม 2	---									
กิจกรรม 3	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
กิจกรรม 4	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
กิจกรรม 5	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
กิจกรรม 6	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-3 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)
โครงการที่	:	S3-3-2
ชื่อโครงการ	:	โครงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อให้บุคลากรกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านความปลอดภัยทางถนน
- เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัย ให้กับหน่วยงานรวมทั้งเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 จัดทำเอกสารประกอบการอบรมและแบบทดสอบความรู้สำหรับบุคลากร ในด้านความปลอดภัย
- 2.2 ดำเนินการจัดอบรมหรือสัมมนา
- 2.3 สรุปรายงานและประเมินผลการฝึกอบรม

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กองการเจ้าหน้าที่

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

บุคลากร ทุกหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านความปลอดภัยทางถนน

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้ที่ได้รับในด้านความปลอดภัยและผ่านเกณฑ์ที่กำหนด

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 3,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2561

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-3 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)
โครงการที่	:	S3-3-3
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย เพื่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุ อย่างยั่งยืน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อพัฒนาศักยภาพให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก
- เพื่อนำความรู้ วิธีการ และเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถปลอดภัย มาถ่ายทอดแก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

- 2.1 ศึกษามาตรฐานและเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยที่ใช้ในการ กำกับ ควบคุม ดูแล ด้านความปลอดภัยทางถนน ตามพันธกิจของกรมการขนส่งทางบกจากหน่วยงานในต่างประเทศ
- 2.2 จัดส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปรับการฝึกอบรม ศึกษาดูงานกระบวนการ ขั้นตอน และการจัดการด้านความปลอดภัย เพื่อให้ได้รับความรู้ความเข้าใจ และนำมาประยุกต์ใช้กับกรมการขนส่งทางบก

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กองการเจ้าหน้าที่

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

บุคลากรผู้ฝึกอบรมมีความรู้ มีความเข้าใจในเทคโนโลยี ความปลอดภัย เพื่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุ

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

บุคลากรผู้ฝึกอบรมมีความรู้ มีความเข้าใจในเทคโนโลยี ความปลอดภัย เพื่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุ และนำมาประยุกต์ใช้กับกรมการขนส่งทางบก

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 5,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

เป็นประจำทุกปี พ.ศ. 2560-2563

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรมการขนส่งทางบก

กลุ่มแผนงาน	:	S3-3 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)
โครงการที่	:	S3-3-4
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาในการจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อศึกษาในการจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 ศึกษาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการจัดหางบประมาณในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน

2.2 ดำเนินการปรับปรุงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักบริหารการคลังและรายได้ กองแผนงาน

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

กรมการขนส่งทางบก มีแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพียงพอต่อการดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

- จำนวนแหล่งงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ได้รับไม่น้อยกว่า 2 แหล่ง
- จำนวนงบประมาณที่ได้รับไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของงบที่ใช้ในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 3,000,000 บาทต่อปี

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560-2561

9. พื้นที่ดำเนินการ -

กลุ่มแผนงาน	:	S3-3 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)
โครงการที่	:	S3-3-5
ชื่อโครงการ	:	โครงการศึกษาและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

รายละเอียดของโครงการ

1. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย
- เพื่อนำวิธีการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation) มาประยุกต์ใช้ในการสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถจักรยานยนต์
- เพื่อจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์
- เพื่อเสนอแนะแนวทางและ/หรือมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของรถจักรยานยนต์

2. รายการกิจกรรมที่จะต้องทำ (List of Activities)

2.1 งานศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุ

2.2 ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของรถจักรยานยนต์

1. ที่ปรึกษาจะต้องทำการทบทวนข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ฯลฯ เพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุของความรุนแรง
2. ที่ปรึกษาจะต้องทำการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้ทราบถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุของความรุนแรง เพื่อนำไปใช้ในการเสนอแนะมาตรการป้องกัน/แก้ไข ที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ

2.3 งานสืบสวนสาเหตุอุบัติเหตุเชิงลึกที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์

ที่ปรึกษาจะต้องทำการสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ โดยทำการคัดเลือกจากกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีผู้เสียชีวิตไม่น้อยกว่า 20 กรณีศึกษาและทำการวิเคราะห์ให้ทราบถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุของความรุนแรง เพื่อนำไปใช้ในการเสนอแนะมาตรการป้องกัน/แก้ไข ที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ

2.4 งานเสนอแนะ มาตรการป้องกัน/แก้ไข อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์

ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำข้อเสนอแนะ มาตรการป้องกัน/แก้ไข อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์โดยจัดทำข้อเสนอแนะ ออกเป็น 2 ระยะ คือ มาตรการป้องกัน/แก้ไขระยะสั้นที่สามารถดำเนินการได้ทันที และมาตรการป้องกัน/แก้ไขระยะยาว

2.5 งานสัมมนาและถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ

3. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

4. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักวิศวกรรมยานยนต์

5. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes)

1. โครงการขนส่งทางบก ได้ทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย ตลอดจนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรง ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย
2. โครงการขนส่งทางบกมีฐานข้อมูลอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์
3. โครงการขนส่งทางบกมีแนวทาง/มาตรการในการแก้ไขอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

6. ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (KPIs and Target Value)

โครงการขนส่งทางบกมีแนวทาง/มาตรการในการแก้ไขอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

7. งบประมาณการดำเนินงาน

เป็นจำนวนเงิน 6,000,000 บาท

8. ระยะเวลาการดำเนินงาน

พ.ศ. 2560

9. พื้นที่ดำเนินการ

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 7.4-1 สรุปภาพรวมของแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568

ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68
S1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety Culture)														
S1-1 แผนงานด้านความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)														
1	S1-1-1 โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	- เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน - เพื่อปลูกจิตสำนึกผู้ขับขี่ให้ตระหนักและเห็นความสำคัญในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างถูกต้องและปลอดภัย - เพื่อลดอันตรายในการใช้รถใช้ถนน มุ่งส่งเสริมการป้องกันและสร้างสำนึกแห่งความปลอดภัย	สกก. สนภ.	40	2560-2563	←-----→								
2	S1-1-2 โครงการปลูกฝังเยาวชนไทยใส่ใจวินัยจราจร	- เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิต และคุณลักษณะอันพึงประสงค์ของเด็กและเยาวชน ให้มีความรู้ในเรื่องของการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย และเสริมสร้างควมมีระเบียบวินัย เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนได้แสดงความสามารถ ได้รับความบันเทิงและสนุกสนานในการร่วมกิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยกระตุ้นให้ผู้ปกครองสถาบันการศึกษามีส่วนร่วมในการสร้างเสริมระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนพร้อมกับบุตรหลาน/เด็กและเยาวชน	สนภ.	5	2560-2563	←-----→								
3	S1-1-3 โครงการปลูกฝังเยาวชนไทยให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยในสถาบันการศึกษา	- เพื่อปลูกสร้างวัฒนธรรม สร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย ให้กับเด็กและเยาวชน	สนภ.	20	2560-2563	←-----→								
4	S1-1-4 โครงการมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร	- เพื่อให้ความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัย เคารพกฎจราจร - เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย - สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน	สนภ.	50	2560-2563	←-----→								
5	S1-1-5 โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ	- เพื่อเผยแพร่ความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยแก่ประชาชนทั่วประเทศ สนับสนุน/ส่งเสริมให้ประชาชนทั่วประเทศตระหนักและให้ความสำคัญกับการร่วมกันลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน ตื่นตัวต่อแนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในท้องถิ่นของตน และร่วมสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั่วประเทศ	สนภ.	10	2560-2563	←-----→								
6	S1-1-6 โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	- เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล - เพื่อกำกับดูแลการเดินรถโดยสารสาธารณะให้มีความพร้อมทั้งสภาพตัวรถและผู้ขับรถ ในการอำนวยความสะดวก ปลอดภัยและสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในช่วงเทศกาล	สนภ. สำนักงานขนส่งจังหวัด	100	2560-2563	←-----→								
S1-2 แผนงานด้านทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training)														
7	S1-2-1 โครงการสนามจราจร เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย	- เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย - เพื่อเสริมสร้างทักษะด้านการขับขี่รถจักรยานสองล้อและรถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัย - เพื่อวางรากฐานด้านจิตสำนึกความปลอดภัยและวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนน - เพื่อขยายผลการดำเนินการจัดกิจกรรมให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น - เพื่อประชาสัมพันธ์และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ. สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 สำนักงานขนส่งจังหวัด	25	2560-2563	←-----→								

←-----→ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ/การพัฒนา - - - - - ระยะเวลานำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

ตารางที่ 7.4-1 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 (ต่อ)

ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	
8	S1-2-2 โครงการเพิ่มทักษะขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย	- เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและจักรยานยนต์ทั่วไปมีมาตรฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย - เพื่อเพิ่มทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและจักรยานยนต์ทั่วไป	สนภ. สำนักงานขนส่ง กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1-5 สำนักงานขนส่ง จังหวัด	20	2560-2563	←-----→									
9	S1-2-3 โครงการเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย	- เพื่อเสริมสร้างทักษะด้านความปลอดภัย รวมทั้งให้ความรู้ กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถบรรทุกวัตถุอันตราย รวมทั้งเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้แก่พนักงานขับรถ	สนภ. บริษัท ขนส่ง จำกัด	10	2560-2563	←-----→									
10	S1-2-4 โครงการสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ชุมชนและครูฝึก	- เพื่อกระตุ้นในการสร้างสนามฝึกขับรถจักรยานยนต์ขึ้นในชุมชน พร้อมครูฝึก - เพื่อกระตุ้นให้เกิดการถ่ายทอด การสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างถูกต้องภายในครอบครัวภายในชุมชนและโรงเรียน - เพื่อฝึกให้คนในชุมชนมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	สนภ. สำนักงานขนส่ง จังหวัด	20	2560-2563	←-----→									
S1-3 แผนงานด้านทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)															
11	S1-3-1 โครงการผลิตสื่อเพื่อปรับทัศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	- เพื่อผลิตสื่อชุดนิทรรศการและเกมเสริมสร้างความรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ.	30	2560	←-----→									
12	S1-3-2 โครงการเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	- เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและเอกชน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ.	3	2560-2563	←-----→									
S1-4 แผนงานด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)															
13	S1-4-1 โครงการชมรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา	- เพื่อให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน อันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน - เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการส่งผ่านวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน จนเกิดความยั่งยืนในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนอย่างเป็นระบบ - เพื่อให้สามารถวัดประเมินผลความสำเร็จของการส่งผ่านวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ยั่งยืน ในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน	สนภ. สำนักงานขนส่ง จังหวัด	6	2560	←-----→									
14	S1-4-2 โครงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชน	- เพื่อให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย และปลูกฝังจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนน แก่ประชาชนในชุมชน ให้ตระหนักถึงการร่วมกันลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ - เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนในชุมชน มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการปรับพฤติกรรมของคนในชุมชน - เพื่อสนับสนุนให้มีการตั้งด่านชุมชนเพื่อสร้างมาตรการชุมชนเตือนคนเสี่ยงเสี่ยงอุบัติเหตุ	สนภ. สำนักงานขนส่ง จังหวัด	6	2560-2563	←-----→									
15	S1-4-3 โครงการอบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ	- เพื่ออบรมฟื้นฟูพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรุนแรงหรือกระทำผิดซ้ำ (กรณีเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง)	สนภ.	5	2560-2563	←-----→									

←-----→ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ/การพัฒนา - - - - - ระยะเวลาการนำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

ตารางที่ 7.4-1 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 (ต่อ)

ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	
S2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safety System)															
S2-1 แผนงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users)															
16	S2-1-1 โครงการพัฒนาหลักสูตรอบรมผู้ขับขี่ใบอนุญาตของรถแต่ละประเภท	- เพื่อจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัยของรถประเภทต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสม และสามารถให้ความรู้ความเข้าใจ สร้างทักษะการขับรถที่ปลอดภัย และสร้างทัศนคติด้านการขับรถที่ปลอดภัยแก่ผู้ที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถ	สนภ.	10	2560-2561	←-----									
17	S2-1-2 โครงการรับรองผู้ฝึกสอนขับรถ	- เพื่ออบรมและทดสอบให้แก่บุคคลที่ประสงค์จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง - เพื่อให้ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถมีความรู้ความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้แก่ผู้เรียนขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีหลักการสอนที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน	สนภ.	1	2560-2563	←-----									
18	S2-1-3 โครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถ	- เพื่อให้คำปรึกษา แนะนำแก่เอกชนในการจัดตั้งโรงเรียนสอนขับรถ - เพื่อตรวจสอบ และพิจารณาให้การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ รวมทั้งกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรองดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมฯ กำหนด	สนภ.	1	2560-2563	←-----									
19	S2-1-4 โครงการจัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้น	- จัดหาเครื่องฝึกหัดขับรถเบื้องต้นไว้ใช้ในการเรียนการสอน - เพื่อให้ผู้มาเรียนขับรถมีทักษะในการใช้อุปกรณ์ส่วนควบต่าง ๆ ของรถอย่างถูกวิธีส่งผลให้ขับรถได้อย่างปลอดภัย - เพื่อปลูกฝังและวางรากฐานในการฝึกหัดขับรถเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับรถมือใหม่ให้มีการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย	สนภ.	5	2560-2563	←-----									
20	S2-1-5 โครงการอบรมผู้ฝึกสอนขับรถเอกชน เพื่อเป็นวิทยากรหลักสูตรการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ	- เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้แก่ผู้ฝึกสอนขับรถของโรงเรียนสอนขับรถซึ่งจะต้องทำหน้าที่เป็นวิทยากรในการอบรมแก่ผู้ที่จะขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถที่เข้ามารับการอบรมและทดสอบจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ ให้การรับรอง และได้ให้สิทธิในการอบรมแก่ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ	สนภ.	1	2560-2563	←-----									
21	S2-1-6 โครงการตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง	- เพื่อให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานอย่างเพียงพอและทั่วถึง สามารถรองรับประชาชนที่ต้องการเรียนขับรถก่อนขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มมากขึ้น	สนภ.	2	2560-2563	←-----									
22	S2-1-7 โครงการศึกษาคุณสมบัติด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว	- เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว - เพื่อยกระดับมาตรฐานการขับขี่ในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีโรคประจำตัว	สนภ.	5	2560	←-----									
23	S2-1-8 โครงการพัฒนาระบบทดสอบ e-exam สำหรับโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบก	- เพื่อให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองสามารถจัดการสอบแบบ online - เพื่อให้โรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองสามารถใช้ข้อสอบชุดเดียวกับที่ใช้ทดสอบกับสำนักงานขนส่งพื้นที่ได้ - เพื่อให้ข้อสอบที่ใช้สอบภาคทฤษฎีสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไข ให้ทันสมัยอยู่เสมอ - เกิดความสะดวกในการตรวจผลการทดสอบ รายงานผลการทดสอบจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรองได้	สนภ.	2.5	2560-2563	←-----									
24	S2-1-9 โครงการพัฒนาหลักสูตรขั้นสูงเพื่อยกระดับการขับรถอย่างปลอดภัย	- เพื่อจัดทำหลักสูตรการขับรถปลอดภัยของรถประเภทพิเศษ ได้แก่ รถขนส่งวัตถุอันตราย รถฉุกเฉิน รถพยาบาล รถขนส่งระหว่างประเทศ ให้มีความเหมาะสม และสามารถให้ความรู้ความเข้าใจ สร้างทักษะการขับรถที่ ปลอดภัย และสร้างทัศนคติด้านการขับรถที่ปลอดภัยแก่ผู้ที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถ	สนภ.	8	2560	←-----									

----- ระยะเวลาการดำเนินโครงการ/การพัฒนา - - - - - ระยะการนำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

ตารางที่ 7.4-1 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68
S2-2 แผนงานยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)															
25	S2-2-1 โครงการประเมินความพร้อมและลำดับความสำคัญในการยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยของยานพาหนะในต่างประเทศ ข้อตกลงร่วม ASEAN ร่วมกับสถิติอุบัติเหตุและการสอบสวนอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความสำคัญ ในออกมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ - เพื่อประเมินความพร้อมของการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะในประเทศไทยให้เท่าเทียมกับมาตรฐานสากลตาม The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) 	สนว.	10	2560-2561		←	→							
26	S2-2-2 โครงการศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ และอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อศึกษาอายุรถที่ควรตรวจสอบสภาพ การซ่อมบำรุงรักษา แบ่งตามประเภทรถ รถยนต์นั่ง รถตู้ รถปิคอัพ และรถจักรยานยนต์ และการใช้งาน - เพื่อปรับอัตราค่าบริการในการตรวจสอบสภาพให้มีความเหมาะสม - เพื่อยกระดับการตรวจสอบสภาพยานพาหนะตามเกณฑ์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล 	สนว.	5	2560		←	→							
27	S2-2-3 โครงการศึกษามาตรการกำกับดูแลสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนเชิงบูรณาการ โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการกำกับดูแลสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนให้มีความเที่ยงตรงในการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ - เพื่อมีการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานการทำงานของสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนแต่ละแห่ง ให้มีการตรวจสอบได้ - เพื่อบันทึกข้อมูลการตรวจสอบสภาพรถในแต่ละคันเข้าระบบออนไลน์ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างถูกต้อง - ยกระดับการตรวจสอบสภาพให้มีความน่าเชื่อถือ โปร่งใสและตรวจสอบได้ 	สนว.	75	2560-2564		←	→							
28	S2-2-4 โครงการร่างประกาศมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาการแบ่งประเภทและข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของยานยนต์ไฟฟ้าและระบบต่างๆ - ยกร่างประกาศหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องในการกำหนดคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลังของยานยนต์ไฟฟ้าและเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ - เสนอแนวทางการตรวจสอบสภาพยานยนต์ไฟฟ้าก่อนเสียภาษีประจำปี 	สนว. สนก.	4.8	2560		←	→							
29	S2-2-5 โครงการออกข้อกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการความปลอดภัยรถบรรทุกวัตถุอันตราย	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเป็นการศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์ในการตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตราย ถึงบรรจวัตถุอันตราย รวมถึงเครื่องมือที่ต้องใช้ ตามมาตรฐาน ADR - เพื่อกำหนดคุณสมบัติของผู้ตรวจสอบ และเสนอแนะเกณฑ์ในการพิจารณาผู้ตรวจสอบ 	สนว. สนก.	6	2560		←	→							
30	S2-2-6 โครงการศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเป็นการศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์รวมทั้งระเบียบโดยเน้นถึงมาตรฐานความปลอดภัย ในการนำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร 	กผง. สนก.	15	2560		←	→							
31	S2-2-7 โครงการรทปฏิบัติการเคลื่อนที่เพื่อตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อสุ่มตรวจความพร้อมของยานพาหนะในท้องถนน - เพื่อส่งเสริมมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจสอบสภาพรถเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ - เพื่อประยุกต์ใช้สถานีขนส่งในการตรวจสอบสภาพรถโดยสารเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ 	สนว. สำนักงานขนส่งจังหวัด	15	2560-2563		←	→							

— ระยะเวลาการดำเนินโครงการ/การพัฒนา - - - - - ระยะเวลาการนำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

ตารางที่ 7.4-1 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 (ต่อ)

No.	ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	ปี												
						59	60	61	62	63	64	65	66	67	68			
S2-3 แผนงานความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)																		
32	S2-3-1 โครงการศึกษาปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อกำกับ ควบคุม ดูแล ความเร็วของยานพาหนะโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี	- เพื่อศึกษาและเสนอแนะแนวทางเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกให้มีอำนาจในการกำกับ ควบคุม ดูแล ในด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น - เพื่อให้การดำเนินการ กำกับ ควบคุม ดูแล ด้านความปลอดภัย มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีของกรมการขนส่งทางบก	กตส. สนก.	5	2560-2561		←→											
S2-4 แผนงานระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight transportation system)																		
33	S2-4-1 โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งสินค้าให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย (Safety-Standard)	- เพื่อศึกษาและยกระดับด้านความปลอดภัยของการประกอบการขนส่งสินค้า - เพื่อลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกสินค้าทุกประเภท	สนค.	10	2560-2561		←→											
34	S2-4-2 โครงการยกระดับการประกอบการขนส่งผู้โดยสารให้มีการขนส่งที่ปลอดภัย(Safety-Standard)	- เพื่อยกระดับด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารสำหรับการเดินทางโดยรถตู้โดยสาร - เพื่อลดปัญหาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร - เพื่อสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ ผู้โดยสาร	สนส.	10	2560-2561		←→											
35	S2-4-3 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร (Q-Mark)	- เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินการ - เพื่อพัฒนาหลักเกณฑ์คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถโดยสาร (Q-Mark)	สนส.	5	2560-2561		←→											
36	S2-4-4 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้า (Q-Mark)	- เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินการ - เพื่อพัฒนาหลักเกณฑ์คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้า (Q-Mark)	สนค.	5	2560-2561		←→											
37	S2-4-5 โครงการศึกษาการกำหนดคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งวัตถุอันตราย (Q-Mark)	- เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายมีมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินการ - เพื่อพัฒนาหลักเกณฑ์คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถขนส่งวัตถุอันตราย (Q-Mark)	สนค.	5	2560-2561		←→											
38	S2-4-6 โครงการสนับสนุนให้มีการจัดบริการรถโรงเรียนปลอดภัย	- เพื่อสนับสนุนให้มีการบริการรถโรงเรียนที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตามมาตรฐานที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก - เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุกับรถโรงเรียน	สนภ. ขนส่งจังหวัด	2	2560-2561		←→											
S3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)																		
S3-1 แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center)																		
39	S3-1-1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศ	- เพื่อศึกษา ทบทวน เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่มีการใช้งานในปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบก รวมไปถึงออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS สำหรับพัฒนาการเดินรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกเพื่อใช้กำกับดูแลความปลอดภัย - เพื่อศึกษา วิเคราะห์ นำเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่ได้รับจาก GPS ที่ติดตั้งตามประกาศ เช่น พฤติกรรมการขับขี่ ความต้องการเดินทาง เป็นต้น - เพื่อศึกษาการออกแบบจัดตั้งห้องศูนย์ควบคุมสั่งการด้วยระบบ GPS สำหรับดูแลงานทั่วประเทศภายในอนาคต 5 ปี วิเคราะห์อัตราบุคลากรที่ควรใช้ในศูนย์ควบคุม และออกแบบสถานีจุดตรวจ (Check Point) ริมถนนสายหลักเพื่อรองรับการบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีการติดตั้งระบบแล้ว - เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการเดินรถในการนำข้อมูลของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินรถของรถไปใช้ในการกำกับ ดูแล และสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย และดำเนินงานถ่ายทอดความรู้ระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่พัฒนาในโครงการให้แก่กรมการขนส่งทางบก	สนว. กตส.	50	2560-2561		←→											
40	S3-1-2 โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน (Land Transport Control Center)	- เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูง ระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของกรมฯ มีข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน - เพื่อให้มีข้อมูลสารสนเทศรายวันสถิติด้านอุบัติเหตุทางบก และข้อมูลสำหรับรายงานไปยังศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกรม (DOC) และข้อมูลตัวชี้วัดต่างๆ ของกรมฯ	ศทส. สนก.	70	2562-2563				←→									
41	S3-1-3 โครงการจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก	- เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้	กจท.	20	2560-2561		←→											

←→ ระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ/การพัฒนา - - - - - ระยะการนำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

ตารางที่ 7.4-1 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	
42	S3-1-4 โครงการพัฒนาศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Data Exchange Gateway)	- เพื่อให้มีฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุทางบกที่นำเชื่อถือ สำหรับการนำไปวิเคราะห์ด้านความปลอดภัย - เพื่อลดความซ้ำซ้อนของแหล่งข้อมูลที่เกิดขึ้นจากหลายหน่วยงาน - เพื่อพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุที่มีมิติของการบูรณาการ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลจากระบบ ต่าง ๆ มายังระบบฐานข้อมูลกลาง	ศทส.	70	2566-2568											
S3-2 แผนงานการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation And Technology)																
43	S3-2-1 โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งสินค้าในรูปแบบ Active system	- เพื่อใช้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน - เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากพฤติกรรมรถที่ขับที่ไม่ปลอดภัย - เพื่อเฝ้าระวังและแจ้งเตือนผู้ขับขี่เมื่อมีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที - เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ตัวชี้วัดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เหมาะสมทำให้เกิดความปลอดภัย	กตส.	15	2562-2563											
44	S3-2-2 โครงการพัฒนาระบบติดตามและควบคุมการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบ Active system	- เพื่อใช้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน - เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากพฤติกรรมรถที่ขับที่ไม่ปลอดภัย - เพื่อเฝ้าระวังและแจ้งเตือนผู้ขับขี่เมื่อมีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที - เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ตัวชี้วัดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เหมาะสมทำให้เกิดความปลอดภัย	กตส.	15	2562-2563											
45	S3-2-3 โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งสินค้า	- เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมาย - เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบวิเคราะห์หาสาเหตุข้อเท็จจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ - เพื่อให้มีข้อมูลมาประกอบการกำหนดแนวทาง/มาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง	สนค. สนภ.	10	2560-2561											
46	S3-2-4 โครงการพัฒนาระบบสืบสวนและสืบค้นหลักฐาน (Incident Forensic) ของรถขนส่งผู้โดยสาร	- เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมาย - เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบวิเคราะห์หาสาเหตุข้อเท็จจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ - เพื่อให้มีข้อมูลมาประกอบการกำหนดแนวทาง/มาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง	สนส. สนภ.	10	2560-2561											
47	S3-2-5 โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งสินค้า	- เพื่อให้มีข้อมูลประวัติผู้ขับรถขนส่งสินค้าในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย - เพื่อให้มีข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาและกำหนดเส้นทางเดินรถ การวางแผนในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย - เพื่อให้การควบคุมและตรวจสอบเส้นทางเดินรถมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น - เพื่อพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถและผู้ประกอบการ	สนค.	10	2563-2564											
48	S3-2-6 โครงการพัฒนาระบบประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ของรถขนส่งผู้โดยสาร	- เพื่อให้มีข้อมูลประวัติผู้ขับรถขนส่งผู้โดยสารในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย - เพื่อให้มีข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาและกำหนดเส้นทางเดินรถ การวางแผนในการสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัย - เพื่อตรวจสอบเงื่อนไขการเดินรถตามเงื่อนไขที่กำหนดตามใบอนุญาตของรถโดยสารประจำทาง - เพื่อให้การควบคุมและตรวจสอบเส้นทางเดินรถมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น - เพื่อพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถและผู้ประกอบการ	สนส.	10	2563-2564											
49	S3-2-7 โครงการพัฒนาฐานข้อมูลสถิติด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก (Transport Safety Statistics System)	- เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูง ระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานของกรมฯ มีข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน - เพื่อให้มีข้อมูลสารสนเทศรายงานสถิติด้านอุบัติเหตุทางบก และข้อมูลสำหรับรายงานไปยังศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศระดับกรม (DOC) และข้อมูลตัวชี้วัดต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบก	สนภ.	10	2560-2561											

———— ระยะเวลาการดำเนินโครงการ/การพัฒนา - - - - ระยะเวลานำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

ตารางที่ 7.4-1 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2568 (ต่อ)

ชื่อโครงการ (Project Title)	วัตถุประสงค์ของโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
50	S3-2-8 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจร กำกับการดูแลความปลอดภัยทางถนน ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศในการอ่านแผ่นป้ายทะเบียนแบบอัตโนมัติ	- ศึกษาปัญหาของแผ่นป้ายทะเบียนและความต้องการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำข้อมูลป้ายทะเบียนไปใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน - ศึกษาระบบแผ่นป้ายทะเบียนที่สามารถตรวจสอบและระบุตัวตนของยานพาหนะได้แบบอัตโนมัติด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ ในต่างประเทศ - ออกแบบแผ่นป้ายทะเบียนที่มีความเหมาะสมกับตัวอักษรภาษาไทยและสามารถตรวจสอบหรือระบุตัวตนของยานพาหนะด้วยระบบอัตโนมัติได้	สนท.	15	2564-2565										
S3-3 แผนงานบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff)															
51	S3-3-1 โครงการดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก	- เพื่อดำเนินงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก โดย การสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุลักษณะเชิงลึกไปใช้วิเคราะห์ เพื่อให้ทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางและ/หรือมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ - เพื่อสร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการ และการทำงานวิจัยกับสถาบันวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก โดยมีการนำวิทยากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญมาให้ความรู้ให้แก่บุคลากรในหน่วยงานวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบก - เพื่อพัฒนาบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกให้มีความรู้ความเข้าใจ ในความสำคัญการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุ สามารถปฏิบัติงาน และ/หรือนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานในพื้นที่/จังหวัดต่างๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ	สนภ. สนว.	42	2560-2569										
52	S3-3-2 โครงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก	- เพื่อให้บุคลากรกรมการขนส่งทางบก ได้รับความรู้ สร้างทัศนคติ มีจิตสำนึก และตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่มีต่อประชาชนในด้านความปลอดภัยทางถนน - เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัย ให้กับหน่วยงานรวมทั้งเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก	กจท.	3	2560-2561										
53	S3-3-3 โครงการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย เพื่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุ อย่างยั่งยืน	- เพื่อพัฒนาศักยภาพให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก - เพื่อนำความรู้ วิธีการ และเทคนิคใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถปลอดภัย มาถ่ายทอดแก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก	สนภ. กจท.	5	2560-2563										
54	S3-3-4 โครงการศึกษาในการจัดหางบประมาณที่จะนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน	- เพื่อจัดสรรงบประมาณมาดำเนินงานในด้านความปลอดภัยทางถนน	สนร. กผง.	3	2560-2561										
55	S3-3-5 โครงการศึกษาและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์	- เพื่อศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย - เพื่อนำวิธีการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (Accident Investigation) มาใช้ในการสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของรถจักรยานยนต์ - เพื่อจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ - เพื่อเสนอแนะแนวทางและ/หรือมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนของรถจักรยานยนต์	สนภ.	6	2560										

———— ระยะเวลาการดำเนินโครงการ/การพัฒนา - - - - ระยะเวลานำไปใช้งานและประเมินผลเพื่อปรับปรุง

บทที่ 8

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ
และปัจจัยสู่ความสำเร็จ

❖ แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

❖ ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

8.1 แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

8.1.1 การถ่ายทอดแนวคิดและเป้าหมายหลักของแผน

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

8.1.2 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

8.1.3 การติดตามและประเมินผลของโครงการ

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

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

8.1.4 การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากร

การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญทั้งในส่วนของเทคนิคเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานและกระบวนการบริหารจัดการ เพื่อสนับสนุนให้กับบุคลากรมีการพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่องและสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

8.1.5 การจัดสรรทรัพยากร

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

8.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาเรื้อรังซึ่งเกิดจากพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน รายบุคคลที่ฝ�งรากลึก และยากต่อการเปลี่ยนแปลงในระยะเวลาอันสั้น ตลอดจนภาคประชาชนยังขาดความรู้ ความเข้าใจ ไม่เห็นความสำคัญต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เพราะคิดว่าเป็นเรื่องที่ไกลตัวหรือเป็นเรื่องของเวรกรรม ดังนั้นความสำเร็จในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ดังนี้

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

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

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

4. **การกำกับดูแล และติดตามอย่างต่อเนื่อง** ตลอดจนมีการถอดบทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานมาใช้ในการปรับปรุงแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต