



แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน

ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐



ตุลาคม ๒๕๕๙





คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ เพื่อเป็นแผนบูรณาการของหน่วยงานทางถนนในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด

แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ ประกอบด้วย ๕ มาตรการ ดังนี้

๑. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
๒. การมีถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)
๓. การมียานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)
๔. ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)
๕. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

โดยแผนปฏิบัติการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้เป็นแนวทางให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่งทางถนนรับไปกำหนดแผนงาน/มาตรการ/โครงการลดจำนวนอุบัติเหตุด้วยการเตรียมความพร้อมในการป้องกันและดำเนินการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนรวมทั้งให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ

หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ทาง <http://www.otp.go.th> หรือโทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๒๒ โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๓๔๘๑

กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ตุลาคม ๒๕๕๙



สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมา	๑
๑.๒ กรอบแนวทางการจัดทำแผน	๓
บทที่ ๒ สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนและการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนน	
๒.๑ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก	๕
๒.๒ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	๕
บทที่ ๓ การติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘)	
๓.๑ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม	๑๙
๓.๒ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามระยะเวลาของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	๒๑
๓.๓ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามเสาหลัก	๒๑
๓.๔ ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน	๒๒
๓.๕ ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปัญหา	๒๔
บทที่ ๔ แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐	
๔.๑ วัตถุประสงค์	๒๖
๔.๒ เป้าหมาย	๒๖
๔.๓ มาตรการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน	๒๖
๔.๔ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	๓๕
๔.๕ ตัวชี้วัด	๓๕
๔.๖ การติดตามและประเมินผล	๓๖



บทที่ ๑ บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

ปัจจุบันประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ประมาณปีละ ๑๓,๐๐๐ คน (ข้อมูลจากสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) หรือประมาณได้ว่าในทุก ๑ ชั่วโมงจะมีผู้เสียชีวิตบนถนนถึง ๑ - ๒ คน โดยคิดเป็นค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ที่เกิดขึ้นปีละกว่า ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑.๗ ของ GDP ของประเทศ

องค์การสหประชาชาติได้จัดการประชุมผู้บริหารระดับสูง เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน หรือ First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๒ ณ กรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซียและประเทศสมาชิกได้ร่วมประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๓ เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยมีเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคนให้ได้อ้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานต่างๆ ตามแนวทาง ๕ เสาหลัก ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

๑. เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
๒. เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)
๓. เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles)
๔. เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users)
๕. เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

ในการประชุม The Second High-Level Global Conference on Road Safety : Time for Results เมื่อวันที่ ๑๘ - ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ณ เมืองบราซิเลีย ประเทศบราซิล จัดโดยองค์การสหประชาชาติได้มีการประกาศปฏิญญาบราซิเลีย โดยยืนยันเป้าหมายเดิมในการลดอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนให้ได้อ้อยละ ๕๐ ซึ่งผลการดำเนินงานในภาพรวมทั่วโลกที่ประชุมเห็นว่าสิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังถือว่าไม่เพียงพอ และส่วนหนึ่งของร่างประกาศปฏิญญายืนยันว่าการจัดให้มีการบริการและปัจจัยพื้นฐานสำหรับความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบพื้นฐานของภาครัฐ

จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. ๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety, 2015) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization - WHO) พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรหนึ่งแสนคนของประเทศไทยโดยมีอัตราสูงถึง ๓๖.๒ คนต่อประชากรแสนคน จัดเป็นอันดับ ๒ ของโลกและสูงเป็นอันดับ ๑ ของประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียน ในขณะที่ประเทศลิเบีย มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด คิดเป็นอัตรา ๗๓.๔ คนต่อประชากรแสนคน นอกจากประเทศไทยจะถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่ ๒ ของโลกแล้วประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายจากรถจักรยานยนต์ติดอันดับสูงที่สุดในโลกอีกด้วย โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ ๒๖.๓ คน ในขณะที่ประเทศสาธารณรัฐโดมินิกันจัดเป็นอันดับที่ ๒ มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ ๑๘.๕ รายงานสถิติอุบัติเหตุดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า



คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ อนุมัติแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) โดยมุ่งเน้นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ๔ ด้าน คือ

๑. การสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม
๒. การสร้างมาตรฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
๓. การสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน
๔. เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านขนส่งและบริการให้ทั่วถึง ปลอดภัย รวมทั้งการดำเนินงานลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสาธารณะ ในการให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้ารวมทั้งการเพิ่มโอกาสหรือทางเลือกในการเดินทางสัญจรของประชาชนทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาคด้วย

นโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกระทรวงคมนาคมภายใต้แนวคิด ๔ เพิ่ม ๑ ยึด ประกอบด้วย การเพิ่มโครงข่ายคมนาคมรองรับ ASEAN และเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มคุณภาพชีวิต การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเพิ่มมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยยึดหลักธรรมาภิบาลเน้นความโปร่งใส ซึ่งต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการที่ดี มาตรฐานการประหยัดพลังงาน และมาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยการบูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วน

กลยุทธ์การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เรื่อง “การพัฒนากระบวนการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” กำหนดไว้ดังนี้

๑. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก และตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งที่ปลอดภัย

๒. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึกและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร โดยเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจสร้างการมีส่วนร่วม การประชาสัมพันธ์เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบังคับใช้และกำกับดูแลกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด

๓. ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด สนับสนุนการใช้จักรยานและยานพาหนะไฟฟ้า ส่งเสริมการขับขี่ที่ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและบริหารจัดการใช้พลังงานด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๔. พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดปัญหาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางการบริหารจัดการจราจร และการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ลดเวลาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง



กระทรวงคมนาคมได้มอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงาน ในสังกัดและภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

๑.๒ กรอบแนวทางการจัดทำแผนฯ

แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ กรอบแนวคิดที่สำคัญ คือ การกำหนดแนวทาง มาตรการในการดำเนินงานป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีประสิทธิภาพสามารถนำมาปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจนภายใต้กรอบแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติตามเสาหลัก ๕ ด้าน ประกอบด้วย

๑. เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เสริมสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์แผน และเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อนำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล และประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

๒. เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) สร้างมิติตความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผล (Assessment) ของโครงสร้างพื้นฐานถนน (Road Infrastructure) การส่งเสริมการวางแผนออกแบบและก่อสร้าง ภารกิจสำคัญคือ การสร้างระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท และวางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน

๓. เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยมาใช้งานจริง จะทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น โดยมีมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ และสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ เช่น การกำหนดให้รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึด การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า เป็นต้น

๔. เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญคือ กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดสำหรับเด็ก กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม เป็นต้น

๕. เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ภารกิจสำคัญคือ การพัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล การวางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้รับอุบัติเหตุ การส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม เป็นต้น



ยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย				
เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะที่ปลอดภัย	เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือจากภาคีทุกภาคส่วน บริหารจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบันทึกข้อมูล รวบรวมข้อมูลและสถิติที่ถูกต้อง ครบถ้วนตรงตามความต้องการ 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท วางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตรายให้ปลอดภัย ก่อสร้างราวกันอันตราย ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว การเข้มงวดดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง ปรับปรุงบำรุงรักษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย พัฒนาช่องทางจักรยานให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและสวยงามสามารถใช้งานได้จริงและเข้มงวดไม่ให้นยานพาหนะอื่นเข้าไปใช้ เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนตามมติคณะรัฐมนตรี 	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามมาตรฐานสากล กำหนดให้รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบเบรก การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ กำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า บังคับใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์ ยกระดับมาตรฐานรถโรงเรียน ปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ พิจารณา กำหนดลักษณะและรูปแบบรถที่เหมาะสมกับการนำมาให้บริการสาธารณะ เปิดไฟหน้ารถจักรตลอดเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบเบรกสำหรับเด็ก กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม ปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง 	<ul style="list-style-type: none"> ช่วยเหลือและแก้ไขเหตุการณ์ในขณะเกิดเหตุและบริหารจัดการให้กลับสู่สภาพเดิมในเวลาเร็ว พัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล วางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้รับอุบัติเหตุ ส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ได้รับอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม



บทที่ ๒

สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

องค์การสหประชาชาติภายใต้การนำเสนองานขององค์การอนามัยโลกได้กำหนดให้ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นช่วงทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีเป้าหมายที่จะลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน องค์การอนามัยโลกในฐานะองค์กรขับเคลื่อนหลักจึงได้มีการจัดทำรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนออกมาเพื่อใช้ในการสื่อสารกับประเทศต่างๆ ให้ได้รับรู้ถึงสถานการณ์ของแต่ละประเทศ ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนนตามที่ได้กำหนดไว้ในทศวรรษความปลอดภัยทางถนน โดยรายงานดังกล่าวได้มีการจัดทำเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ องค์การอนามัยโลกได้เผยแพร่รายงานสถานการณ์ฉบับที่ ๓ สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อมูลในรายงานฉบับนี้เป็นข้อมูลย้อนหลังในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ เช่นเดียวกับรายงานฉบับก่อนหน้าที่จะใช้ข้อมูลย้อนหลังในการวิเคราะห์สำหรับประเด็นที่สำคัญที่ควรรับทราบสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก

สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลกชี้ให้เห็นถึงความสูญเสียจากการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทั่วโลกในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ประมาณ ๑.๒๕ ล้านคน โดยมีแนวโน้มคงที่มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ถึงแม้การครอบครองรถและประชากรจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว แต่เมื่อเปรียบเทียบกับค่าพยากรณ์ที่คาดการณ์ไว้ว่าน่าจะมีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นหากไม่มีการดำเนินการใดๆ ในช่วงทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) มีแนวโน้มชี้ให้เห็นว่า แม้ว่าการดำเนินการด้านมาตรการต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการอยู่ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีประสิทธิภาพในการหยุดยั้งการเสียชีวิตบนท้องถนนได้จริง แต่สถิติอุบัติเหตุจะยังไม่ลดลงอย่างที่เราคาดหวังไว้ เนื่องจากรายงานฉบับนี้ให้ความเห็นว่ากลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางจะมีแนวโน้มของสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เลวร้ายมากขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง โดยมีอัตราการเสียชีวิตมากกว่าถึงสองเท่าเมื่อเทียบกับอัตราการเสียชีวิตของประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยสำหรับประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง ปานกลางและรายได้ต่ำ คิดเป็นอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ดังนี้ ๙.๓, ๑๘.๕ และ ๒๔.๑ ตามลำดับ สำหรับประเทศไทย ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางมีค่าเฉลี่ยของผู้เสียชีวิตอยู่ในอัตรา ๑๗.๕ คนต่อแสนประชากร

๒.๒ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

องค์การอนามัยโลกได้คาดว่าจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย รายงานว่า มีผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ประมาณ ๒๔,๒๓๗ คน ในขณะที่รายงานสถิติการเสียชีวิตของกระทรวงสาธารณสุขของประเทศไทย ๑๔,๐๕๙ คน ดังนั้น หากเปรียบเทียบค่าประมาณการในรายงานเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ประมาณการจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทยไว้ ๒๖,๓๑๒ คน จะเห็นว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นในช่วงปี รวม ๒,๐๗๕ คน โดยเมื่อประเมินเป็นมูลค่าความสูญเสียที่ลดลงตามที่ธนาคารโลกได้มีการศึกษาไว้ว่าในการเสียชีวิตหนึ่งคนมีมูลค่าความสูญเสียในปัจจุบันโดยประมาณเท่ากับ ๖.๒ ล้านบาท ประเทศไทยสามารถลดความสูญเสียได้ถึง ๑๒,๘๖๕ ล้านบาท



การรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. ๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety, 2015) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization - WHO) พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรหนึ่งแสนคนของประเทศไทยมีอัตราสูงถึง ๓๖.๒ คนต่อประชากรแสนคน จัดเป็นอันดับสองของโลกและสูงเป็นอันดับ ๑ ของประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียน ในขณะที่ประเทศลิเบีย มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งของโลก คิดเป็นอัตรา ๗๓.๔ คนต่อประชากรแสนคน

นอกจากประเทศไทยจะถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกแล้ว ประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายจากรถจักรยานยนต์ติดอันดับสูงที่สุดในโลกอีกด้วย โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ ๒๖.๓ คน ในขณะที่ประเทศสาธารณรัฐโดมินิกันจัดเป็นอันดับที่ ๒ มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ ๑๘.๕ รายงานสถิติอุบัติเหตุดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า

๒.๒.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

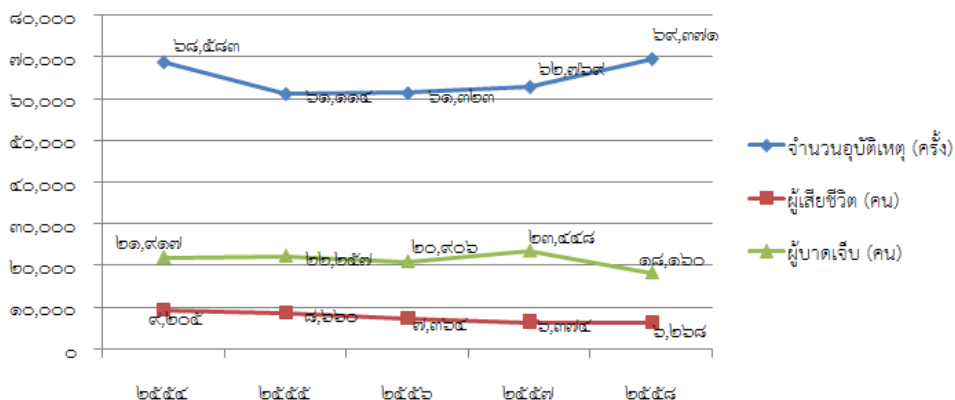
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ มีจำนวนครั้งเพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง กล่าวคือ ในปี ๒๕๕๘ มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ๖๙,๓๗๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๔ ที่มีสถิติอุบัติเหตุ ๖๘,๕๘๓ ครั้ง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนอุบัติเหตุ ๖๙,๓๗๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๐.๕๑ มีผู้เสียชีวิต ๖,๒๖๘ คน ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑.๖๖ และผู้บาดเจ็บ ๑๘,๑๖๐ คน ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๒๒.๕๕ เนื่องจากรัฐบาลได้ดำเนินมาตรการด้านต่างๆ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดยาว

สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๓๖.๐๕) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ ๓๐.๕๔) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ ๑๗.๑๓)

ตารางที่ ๑ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘	เปรียบเทียบ ๒๕๕๘/ ๒๕๕๗
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	๖๘,๕๘๓	๖๑,๑๑๔	๖๑,๓๒๓	๖๒,๗๖๙	๖๙,๓๗๑	+๑๐.๕๑%
ผู้เสียชีวิต (คน)	๙,๒๐๕	๘,๖๖๐	๗,๓๖๔	๖,๓๗๔	๖,๒๖๘	-๑.๖๖%
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๒๑,๙๑๗	๒๒,๒๕๗	๒๐,๙๐๖	๒๓,๔๔๘	๑๘,๑๖๐	-๒๒.๕๕%

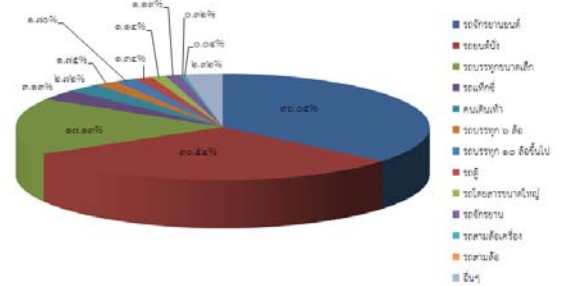
ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ





ตารางที่ ๒ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จำแนกตามประเภทยานพาหนะ พ.ศ. ๒๕๕๘

ยานพาหนะ	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	๒๖,๗๑๔	๓๖.๐๕
รถยนต์นั่ง	๒๒,๖๓๕	๓๐.๕๔
รถบรรทุกขนาดเล็ก	๑๒,๖๙๗	๑๗.๑๓
รถแท็กซี่	๒,๓๑๘	๓.๑๓
คนเดินเท้า	๒,๐๑๖	๒.๗๒
รถบรรทุก ๖ ล้อ	๑,๒๙๕	๑.๗๕
รถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป	๑,๒๗๙	๑.๗๓
รถตู้	๙๙๐	๑.๓๔
รถโดยสารขนาดใหญ่	๘๔๕	๑.๑๔
รถจักรยาน	๘๘๕	๑.๑๙
รถสามล้อเครื่อง	๒๔๐	๐.๓๒
รถสามล้อ	๒๙	๐.๐๔
อื่นๆ	๒,๑๖๔	๒.๙๒
รวม	๗๔,๑๐๗	๑๐๐.๐๐



ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

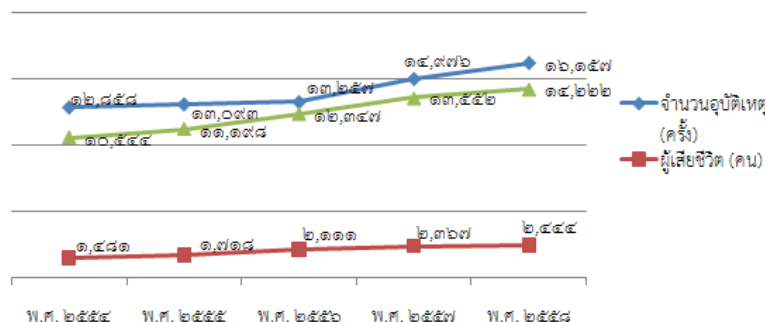
๒.๒.๒ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม ๑๖,๑๕๗ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๒๙ ของจำนวนอุบัติเหตุทั่วประเทศ มีผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๘.๙๙ ของผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ โดยมีผู้บาดเจ็บ ๑๔,๒๒๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๓๑ ของผู้บาดเจ็บทั่วประเทศ กล่าวคือ มีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๔ ที่มีอุบัติเหตุ ๑๒,๘๕๘ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๑,๔๘๑ ในปี ๒๕๕๘ เป็น ๑๖,๑๕๗ ครั้ง และมีผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน เนื่องจากประชาชนมีการใช้รถในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นทุกปี

ตารางที่ ๓ สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘	เปรียบเทียบ ๒๕๕๘/ ๒๕๕๗
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	๑๒,๘๕๘	๑๓,๐๙๓	๑๓,๒๕๗	๑๔,๙๗๖	๑๖,๑๕๗	๗.๘๙
ผู้เสียชีวิต (คน)	๑,๔๘๑	๑,๗๑๘	๒,๑๑๑	๒,๓๖๗	๒,๔๔๔	๓.๒๕
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๑๐,๕๔๔	๑๑,๑๙๘	๑๒,๓๔๗	๑๓,๕๕๒	๑๔,๒๒๒	๔.๙๔

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙





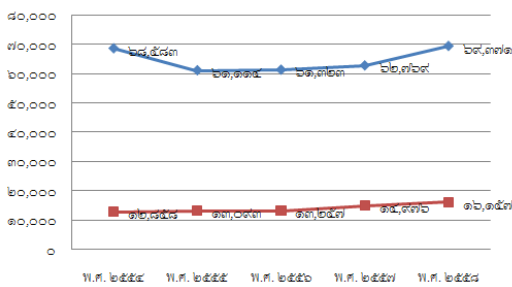
๒.๒.๔ เปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศและกระทรวงคมนาคม

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ๑๖,๑๕๗ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๒๙ ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ มีผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๘.๙๙ ของผู้เสียชีวิตทั้งประเทศ มีผู้บาดเจ็บ ๑๔,๒๒๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๓๑ ของผู้บาดเจ็บทั้งประเทศ

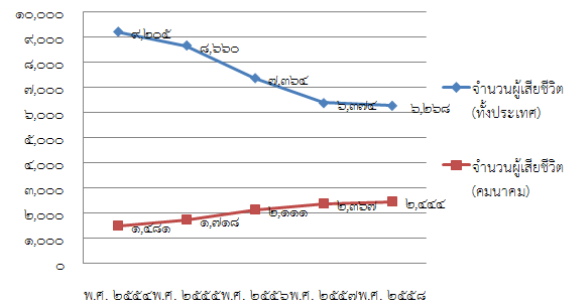
ตารางที่ ๑๔ การเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔			พ.ศ. ๒๕๕๕			พ.ศ. ๒๕๕๖			พ.ศ. ๒๕๕๗			พ.ศ. ๒๕๕๘		
	ตร. (๑)	คค. (๒)	สัดส่วน คค./ตร.	ตร. (๑)	คค. (๒)	สัดส่วน คค./ตร.	ตร. (๑)	คค. (๒)	สัดส่วน คค./ตร.	ตร.	คค.	สัดส่วน คค./ตร.	ตร.	คค.	สัดส่วน คค./ตร.
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	๖๘,๕๘๓	๑๒,๘๕๘	๑๘.๗๕	๖๑,๑๑๔	๑๓,๐๙๓	๒๑.๔๒	๖๑,๓๒๓	๑๓,๒๕๗	๒๑.๖๒	๖๒,๓๖๙	๑๔,๘๖๖	๒๓.๘๖	๖๙,๓๗๑	๑๖,๑๕๗	๒๓.๒๙
เสียชีวิต (คน)	๙,๒๐๕	๑,๔๘๑	๑๖.๐๙	๘,๖๖๐	๑,๓๑๘	๑๕.๘๔	๗,๓๖๔	๒,๑๑๑	๒๘.๖๗	๖,๓๗๔	๒,๓๖๗	๓๗.๑๔	๖,๒๖๘	๒,๔๔๔	๓๘.๙๙
บาดเจ็บ (คน)	๒๑,๙๑๗	๑๐,๕๕๔	๔๘.๑๑	๒๒,๒๕๗	๑๑,๑๙๘	๕๐.๓๑	๒๐,๙๐๖	๑๒,๓๔๗	๕๙.๐๖	๒๓,๔๔๘	๑๓,๕๕๒	๕๗.๘๐	๑๘,๑๖๐	๑๔,๒๒๒	๗๘.๓๑

การเปรียบเทียบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘



การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘



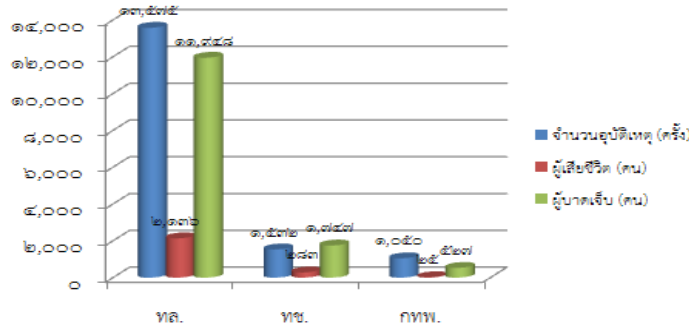
สถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวงแผ่นดิน ๑๓,๕๗๕ คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๐๒ ทางหลวงชนบท ๑,๕๓๒ คิดเป็นร้อยละ ๙.๔๘ และทางพิเศษ ๑,๐๕๐ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๖.๕๐ ซึ่งจะเห็นว่าส่วนใหญ่เกิดบนทางหลวงแผ่นดิน เนื่องจากเป็นถนนระหว่างเมืองจึงมีการใช้ความเร็วสูง ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินกำหนด โดยเฉพาะในเขตทางหลวงแผ่นดินมากที่สุดแม้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถเร็วเป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๗๘.๓๓ ก็ตาม ซึ่งภาครัฐต้องมีการแก้ไขปัญหาควบคู่กันไปด้วย



ตารางที่ ๔ สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

รายการ	ทางหลวง (๖๙,๐๐๐ กม.)	ทางหลวงชนบท (๔๘,๐๐๐ กม.)	ทางพิเศษ (๒๐๗.๙๐ กม.)	รวม
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	๑๓,๕๗๕ (๘๔.๐๒%)	๑,๕๓๒ (๙.๔๘%)	๑,๐๕๐ (๖.๕๐%)	๑๖,๑๕๗
ผู้เสียชีวิต (คน)	๒,๑๓๖ (๘๗.๓๙%)	๒๘๓ (๑๑.๕๔%)	๒๕ (๑.๐๖%)	๒,๔๔๔
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๑๑,๙๔๘ (๘๔.๐๑%)	๑,๗๔๗ (๑๒.๒๘%)	๕๒๗ (๓.๗๐%)	๑๔,๒๒๒

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

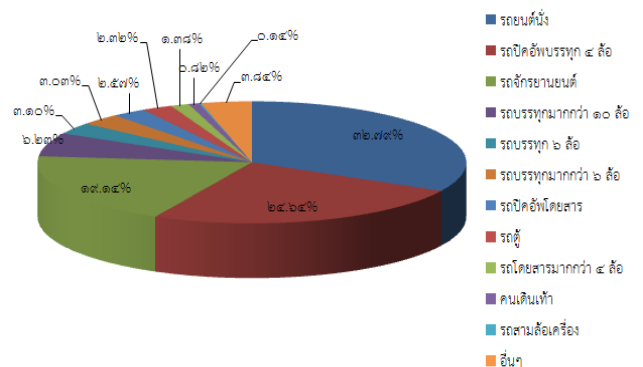


๑) ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมสูงสุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ ๓๒.๗๙) รถปิคอัพบรรทุก ๔ ล้อ (ร้อยละ ๒๔.๖๔) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๑๙.๑๔) ซึ่งมีลำดับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่างจากของทั่วประเทศแต่ยังคงเป็นยานพาหนะประเภทกลุ่มเดียวกัน (รถจักรยานยนต์ ๔๖.๓๓% รถยนต์นั่ง ๓๙.๒๖% และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ๒๒.๐๒% ตามลำดับ) เนื่องจากถนนของทางหลวงเป็นทางที่เชื่อมระหว่างเมืองและจังหวัด ประชาชนจึงเดินทางโดยใช้รถยนต์หรือรถปิคอัพเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ถนนในท้องถิ่นจะมีการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ ๕ อุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะหรือคนเดินเท้าที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุและประเภทถนน พ.ศ. ๒๕๕๘

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์นั่ง	๘,๒๗๙	๓๒.๗๙
รถปิคอัพบรรทุก ๔ ล้อ	๖,๒๒๐	๒๔.๖๔
รถจักรยานยนต์	๔,๘๓๓	๑๙.๑๔
รถบรรทุกมากกว่า ๑๐ ล้อ	๑,๕๗๔	๖.๒๓
รถบรรทุก ๖ ล้อ	๗๘๒	๓.๑๐
รถบรรทุกมากกว่า ๖ ล้อ	๗๖๔	๓.๐๓
รถปิคอัพโดยสาร	๖๔๘	๒.๕๗
รถตู้	๕๘๕	๒.๓๒
รถโดยสารมากกว่า ๔ ล้อ	๓๔๘	๑.๓๘
คนเดินเท้า	๒๐๘	๐.๘๒
รถสามล้อเครื่อง	๓๕	๐.๑๔
อื่นๆ	๙๖๙	๓.๘๔
รวม	๒๕,๒๔๕	๑๐๐.๐๐



ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙



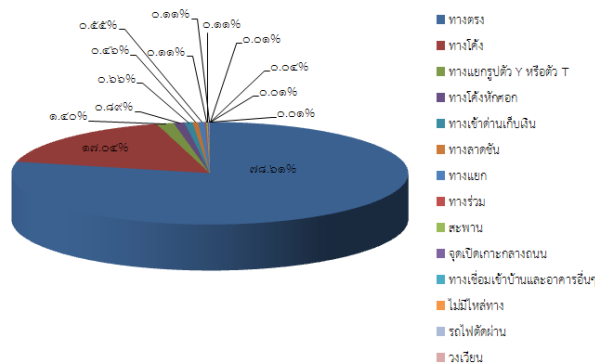
๒) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุและประเภทถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

ถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๕ อันดับแรก คือ ทางตรง ๑๒,๗๓๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๔๘ ทางโค้ง ๒,๗๕๔ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๙๘ และทางแยกรูปตัว Y และตัว T ๒๒๗ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๑.๔๐ ทางโค้งหักศอก ๑๔๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๐.๘๘ และทางเข้าด่านเก็บเงิน ๑๐๖ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๐.๖๕ ตารางที่ ๖ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมจำแนกตามลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ

บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ	แนวทางแก้ไข/ข้อเสนอแนะ/มาตรการ
ทางตรง	๑๒,๗๐๑	๗๘.๖๑	ป้ายจำกัดความเร็ว เส้นชะลอความเร็ว
ทางโค้ง	๒,๗๕๓	๑๗.๐๔	ขยายช่องจราจร ติดตั้งราวกันอันตราย ป้ายจำกัดความเร็ว เส้นชะลอความเร็ว
ทางโค้งหักศอก	๑๔๓	๐.๘๙	ความเร็ว ดีเส้นจราจร ฉาบผิวถนนกันลื่น ป้ายเตือน ป้ายสะท้อนแสง
ทางเข้าด่านเก็บเงิน	๑๐๖	๐.๖๖	เพิ่มเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกการจราจรและตรวจสอบความปลอดภัย เส้นชะลอความเร็ว แสงสว่าง
ทางลาดชัน	๗๔	๐.๔๖	จำกัดความเร็วของรถโดยสารและรถบรรทุกมิให้ผ่านบริเวณถนนที่มีพื้นที่สูงชัน ลาดเอียงเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายและอุบัติเหตุ
ทางแยกรูปตัว Y หรือตัว T	๒๒๗	๑.๔๐	๑. ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขจุดอันตราย จัดทำป้ายแนะนำ ป้ายเตือน สัญญาณไฟ ก่อสร้างราวกันอันตราย ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว และเข้มงวดดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง เส้นชะลอความเร็ว แสงสว่าง
ทางแยก	๘๙	๐.๕๕	๒. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังและการลงโทษ ผู้ฝ่าฝืน กฎจราจรอย่างเคร่งครัด
ทางร่วม	๑๘	๐.๑๑	
สะพาน	๑๘	๐.๑๑	
จุดเปิดเกาะกลางถนน	๑๘	๐.๑๑	ติดตั้งป้ายไฟ เส้นชะลอความเร็ว ก่อสร้างสะพาน/อุโมงค์กับล้อรถ
ทางเชื่อมเข้าบ้านและอาคาร	๖	๐.๐๔	จำกัดทางเข้าออก
ทางไม่มีไหล่ทาง	๒	๐.๐๑	ก่อสร้างไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน
ทางรถไฟตัดผ่าน	๑	๐.๐๑	เร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘
วงเวียน	๑	๐.๐๑	ตีเส้นจราจรให้ชัดเจน ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
รวม	๑๖,๑๕๗	๑๐๐	

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

สำหรับงานก่อสร้างหรือซ่อมแซมถนนหน่วยงานควรกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนติดตั้งแนวกันเขตก่อสร้างและจัดเก็บเครื่องมือ/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้างและดินทรายซึ่งอาจทำให้ถนนลื่นหลังการปฏิบัติงานในแต่ละวันให้เรียบร้อย พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแจ้งเตือน สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างก่อนถึงจุดก่อสร้าง เข้มงวดดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง การตัดต้นไม้และหญ้าข้างทาง





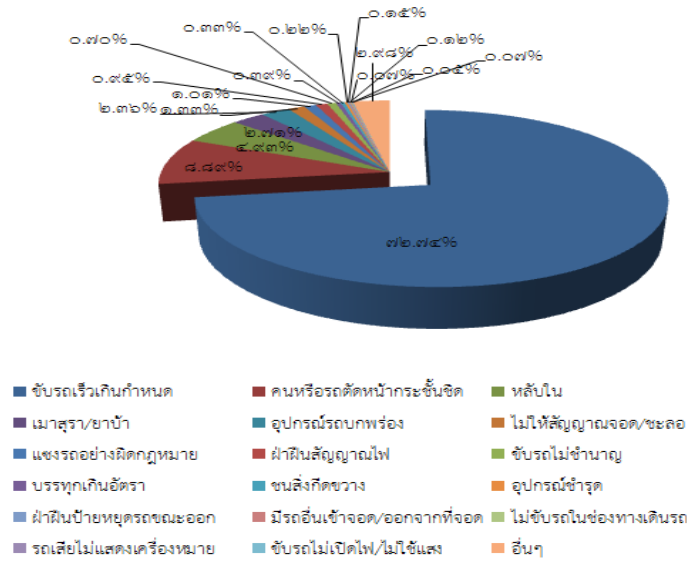
๓) **มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม**

มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ๕ อันดับแรก คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด ๑๑,๗๕๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๗๔ คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด ๑,๔๓๗ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๘.๘๙ **หลับใน** ๗๙๖ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๔.๙๓ **เมาสุรา/ยาบ้า** ๔๓๘ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒.๗๑ และอุปกรณ์รถบกพร่อง ๓๘๒ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒.๓๖

ตารางที่ ๗ อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน

มูลเหตุสันนิษฐาน	จำนวน	ร้อยละ	แนวทางแก้ไข/ข้อเสนอแนะ/มาตรการ
ขับรถเร็วเกินกำหนด	๑๑,๗๕๓	๗๒.๗๔	ควบคุมการใช้ความเร็วในเขตชุมชนเมืองและเส้นทางต่างๆ ให้มีความเหมาะสม และเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำผิด ติดตั้ง GPS ในรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกทุกคัน
คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด	๑,๔๓๗	๘.๘๙	ติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว ป้ายเตือน สัญญาณไฟจราจร
หลับใน	๗๙๖	๔.๙๓	ศูนย์พักรถโดยสารและรถบรรทุก (Rest Area) หรือจัดทำพื้นที่สำหรับจอดพักรถบรรทุก
เมาสุรา/ยาบ้า	๔๓๘	๒.๗๑	กำหนดและควบคุมระดับปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ยานพาหนะให้มีความเหมาะสมแก่ผู้ขับขี่และเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำผิด
อุปกรณ์รถบกพร่อง	๓๘๒	๒.๓๖	เข้มงวดการตรวจสอบสภาพรถทุกประเภททั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถสาธารณะ รถบรรทุก
ขับรถไม่ชำนาญ	๑๑๓	๐.๗๐	มีกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่เคร่งครัดและผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ต้องผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งรับรอง
อุปกรณ์ชำรุด	๓๕	๐.๒๒	ยกระดับความปลอดภัยทางวิศวกรรมของรถโดยสาร เช่น การกำหนดมาตรฐานตัวถัง เก้าอี้ที่นั่ง และระบบเบรก เป็นต้น รวมทั้งควรกำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ ดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดและร่วมรับผิดชอบ รวมทั้งการเพิ่มบทลงโทษและเข้มงวดพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น ตรวจสอบสภาพไฟสัญญาณเบรก ไฟเลี้ยว และไฟหน้า
บรรทุกเกินอัตรา	๖๓	๐.๓๙	จัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักให้ครอบคลุมทางหลวงทั่วประเทศ
ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว	๒๑๕	๑.๓๓	บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ การดื่มแล้วขับ และการขับรถเร็วเกินกำหนด
แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	๑๖๓	๑.๐๑	
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	๑๕๓	๐.๙๕	
ชนสิ่งกีดขวาง	๕๓	๐.๓๓	
ฝ่าฝืนป้ายหยุดรถขณะออก	๒๔	๐.๑๕	
มีรถอื่นเข้าจอด/ออกจากที่จอด	๑๙	๐.๑๒	
ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถ	๑๒	๐.๐๗	
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย	๑๒	๐.๐๗	
ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสง	๘	๐.๐๕	
อื่นๆ	๔๘๑	๒.๙๘	
รวม	๑๖,๑๕๗	๑๐๐	

ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙

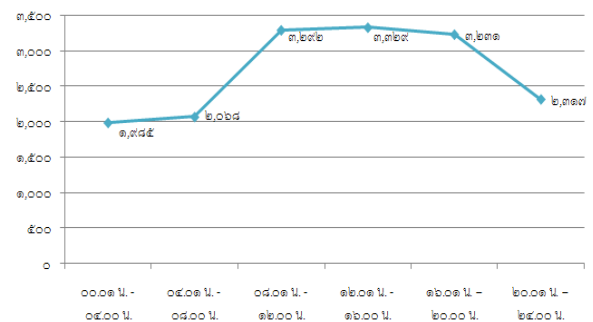


๔) เวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ พบว่า เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ช่วงเวลา ๑๒.๐๑ - ๑๖.๐๐ น. ร้อยละ ๒๐.๕๒ รองลงมาคือ ช่วงเวลา ๐๘.๐๑ - ๑๒.๐๐ น. ร้อยละ ๒๐.๒๙ ดังนั้น หน่วยงานจึงควรให้ความสำคัญโดยจัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังระหว่างเวลา ๐๘.๐๐ - ๒๐.๐๐ น. เพื่ออำนวยความสะดวกด้านจราจรและเตรียมพร้อมด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนด้วย

ตารางที่ ๘ จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมจำแนกตามเวลา

ช่วงเวลา	จำนวน	ร้อยละ
๐๐.๐๑ น. - ๐๔.๐๐ น.	๑,๙๘๕	๑๒.๒๔
๐๔.๐๑ น. - ๐๘.๐๐ น.	๒,๐๖๘	๑๒.๗๕
๐๘.๐๑ น. - ๑๒.๐๐ น.	๓,๒๙๒	๒๐.๒๙
๑๒.๐๑ น. - ๑๖.๐๐ น.	๓,๓๒๙	๒๐.๕๒
๑๖.๐๑ น. - ๒๐.๐๐ น.	๓,๒๓๑	๑๙.๙๒
๒๐.๐๑ น. - ๒๔.๐๐ น.	๒,๓๑๗	๑๔.๒๘
รวม	๑๖,๒๒๒	๑๐๐



ที่มา : ระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) ข้อมูล ณ ๑๗ มิ.ย. ๕๙



๕) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากปัจจัยหลัก ๓ ประการ ดังนี้

๕.๑) คน (ผู้ขับขี่) เกิดจากพฤติกรรมกรรมการขับขี่และการโดยสารที่ประมาท ไม่เหมาะสม ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัย ตลอดจนขาดการขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์และเป็นปกติผู้ขับขี่และผู้โดยสารดื่มสุราและของมีแอลกอฮอล์ก่อนการเดินทาง การขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด รวมทั้งการตัดสินใจผิดพลาดของผู้ขับขี่ในกรณีการแข่งหรือกลับรถตัดหน้ากระชั้นชิดด้วย

๕.๒) ยานพาหนะ ไม่ความพร้อมในการเดินทางเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ อาทิ สภาพของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานนานและมีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสาร รวมทั้งการติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิงที่ไม่ได้มาตรฐานส่งผลให้น้ำมันท่วมและความสมดุลของน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลง ซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวจนเกิดเหตุการณ์หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อลื่นไถล เป็นต้น รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้ง ไม่สามารถใช้งานได้จริงตามมาตรฐาน อาทิ เข็มขัดนิรภัย สภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถสึกหรอ เช่น ระบบห้ามล้อไม่ทำงาน ยางสึกและชำรุด เป็นต้น

๕.๓) ถนนและสิ่งแวดล้อม มีลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางโค้งซึ่งไม่มีป้ายกำหนดความเร็ว ป้ายแจ้งเตือนทางโค้งหรือทางลงเนินที่มีความชันสูงและมีความลาดเอียงทางถนน ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางกลับรถขาดสัญญาณไฟ ไม่มีป้ายเตือนไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง หล่อถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนลื่นเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ รวมทั้งถนนแคบไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เป็นต้น นอกเหนือจากสภาพทางกายภาพของถนนแล้วสภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก มีหมอกควันลงจัด ถนนลื่นทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ รวมทั้งยังมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมข้างทางที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ เช่น เสาลักกิโลเมตรขนาดใหญ่ เสไฟฟ้า ป้าย ต้นไม้ วัสดุก่อสร้างร้านค้าและการจอดรถบริเวณข้างทาง เป็นต้น

๖) สถิติเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของกรมทางหลวง พบว่า สายทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ๓๐ ลำดับแรก มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ๓,๑๘๙ ครั้ง ผู้เสียชีวิต ๑๖๑ คน และผู้บาดเจ็บ ๑,๖๓๘ คน และสายทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ๓ อันดับแรก คือ ทางหลวงหมายเลข ๓๓๘ ถนนอรุณอมรินทร์ - พุทธมณฑลสาย ๔ (กรุงเทพฯ) เกิดอุบัติเหตุ ๔๑๒ ครั้ง ผู้เสียชีวิต ๑๑ คน และผู้บาดเจ็บ ๑๕๒ คน ต่างระดับรังสิต - วัตนาบุญ (ปทุมธานี) เกิดอุบัติเหตุ ๑๘๗ ครั้ง ผู้เสียชีวิต ๑ คน และผู้บาดเจ็บ ๒๔ คน และทางหลวงหมายเลข ๑ สยามกีฬาประตูเตมีย์ - ต่างระดับคลองหลวง (ปทุมธานี) เกิดอุบัติเหตุ ๑๗๕ ครั้ง ผู้เสียชีวิต ๔ คน และผู้บาดเจ็บ ๒ คน ดังนั้นจึงควรดำเนินการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในบริเวณถนนช่วงดังกล่าว โดยดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้มากขึ้นด้วย



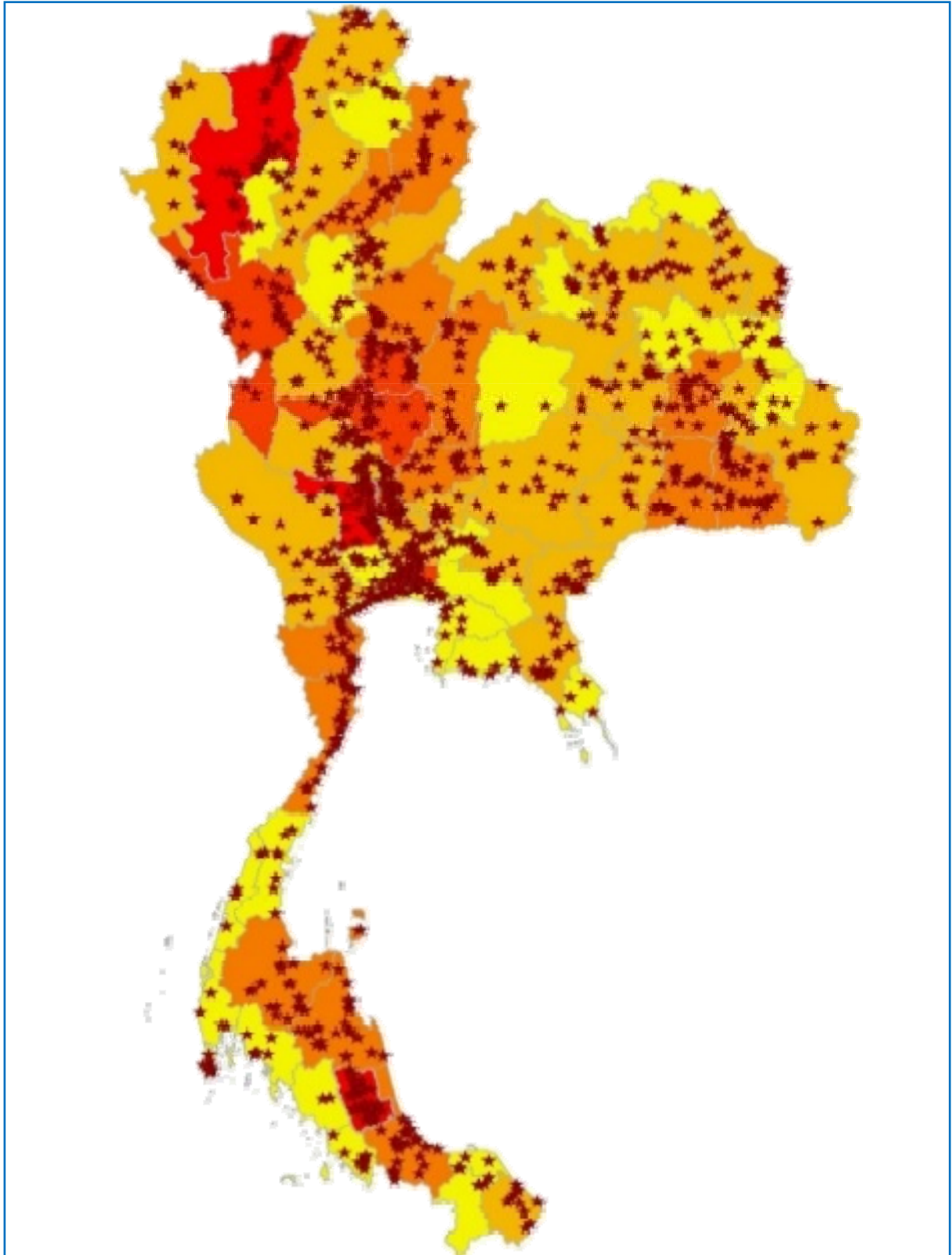
ตารางที่ ๙ เส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พ.ศ. ๒๕๕๘ (๓๐ อันดับแรก)

ลำดับ	ทางหลวง		จังหวัด	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	เสียชีวิต (คน)	บาดเจ็บ (คน)
	หมายเลข	ชื่อสายทาง				
๑	๓๓๘	อรุณอัมรินทร์ - พุทรมณฑลสาย ๔	กรุงเทพ	๔๑๒	๑๑	๑๙๓
๒	๓๐๕	ต่างระดับรังสิต - วัฒนาบุญ	ปทุมธานี	๑๙๗	๑	๒๔
๓	๑	สนามกีฬาธูปะเตมีย์ - ต่างระดับคลองหลวง	ปทุมธานี	๑๗๕	๔	๒
๔	๙	บางแค - คลองมหาสวัสดิ์	กรุงเทพ	๑๖๘	๓	๙๒
๕	๓๐๓	ราษฎร์บูรณะ - พระสมุทรเจดีย์	สมุทรปราการ	๑๖๓	๕	๑๑๙
๖	๔๐๒	หมากปรก - เมืองภูเก็ต	ภูเก็ต	๑๕๗	๔	๘๔
๗	๙	คลองพระยาสุเรนทร์ - พระประแดง	กรุงเทพ	๑๔๒	๓	๓๐
๘	๓๐๒	แยกพงษ์เพชร - สะพานพระนั่งเกล้า	นนทบุรี	๑๒๕	๓	๑๓
๙	๑๒	กลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - แม่ละเมา	ตาก	๑๒๓	๕	๕๖
๑๐	๙	บางปะอิน - คลองพระยาสุเรนทร์	ปทุมธานี	๑๑๙	๓	๕๒
๑๑	๓๕	ดาวคะนอง - แสมดำ	กรุงเทพ	๑๑๒	๐	๕๔
๑๒	๓๕	แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก	สมุทรสาคร	๙๘	๐	๔๕
๑๓	๔๑	ไม้เสียบ - สีแยกโพธิ์ทอง	พัทลุง	๙๗	๔	๙๒
๑๔	๓๒๑๔	บ้านพร้าว - คลองห้า	ปทุมธานี	๘๕	๐	๐
๑๕	๓๐๔	คลองประปา - คั่นยาว	กรุงเทพ	๗๗	๐	๐
๑๖	๔๓	นาหม่อม - จะนะ	สงขลา	๗๕	๑๙	๙๐
๑๗	๗	ถนนศรีนครินทร์ - บางปะกง	กรุงเทพ	๗๒	๒	๕๑
๑๘	๔๐๒	โคกกลอย - หมากปรก	พังงา	๖๘	๔	๑๔
๑๙	๓๐๔	เขาหินซ้อน - ลาดตะเคียน	ปราจีนบุรี	๖๕	๑๓	๗๑
๒๐	๑	วังเจ้า - ตาก	ตาก	๖๓	๑๐	๖๕
๒๑	๔	ตรัง - ขापับผ้า	ตรัง	๖๓	๓	๔๒
๒๒	๑๑	บึงหลัก - หนองน้ำเขียว	อุดรดิษฐ์	๖๒	๖	๕๓
๒๓	๓๐๔	สีแยกกบินทร์บุรี - วังน้ำเขียว	ปราจีนบุรี	๖๒	๑๑	๙๓
๒๔	๓๒	สิงห์เหนือ - โพนางดำออก	สิงห์บุรี	๖๐	๑๒	๘๒
๒๕	๓๑	ดินแดง - งามวงศ์วาน	กรุงเทพ	๖๐	๐	๐
๒๖	๑	สามัคคี - บ้านหวด	ลำปาง	๕๙	๖	๔๒
๒๗	๒	น้ำซ่อง - อุดรธานี	อุดรธานี	๕๙	๔	๖๓
๒๘	๓๐๖	แคราย - คลองบ้านใหม่	นนทบุรี	๕๙	๔	๖
๒๙	๔๑	สีแยกโพธิ์ทอง - พัทลุง	พัทลุง	๕๘	๑๐	๗๑
๓๐	๑๒	แม่ละเมา - ตาก	ตาก	๕๔	๑๑	๓๙
รวม				๓,๑๘๙	๑๖๑	๑,๖๓๘

ที่มา : อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ปี ๒๕๕๘



แผนที่แสดงเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน





๒.๒.๓ สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

๑) สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของประเทศไทย

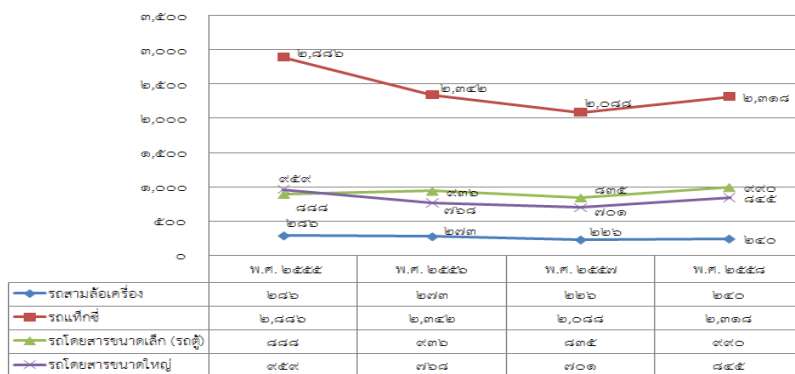
สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้แบ่งประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็น ๔ ประเภท ได้แก่ รถแท็กซี่ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถสามล้อเครื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ รถโดยสารสาธารณะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วประเทศ ๔,๓๙๓ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๖.๒๕ ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๔.๑๐

อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเกิดจากรถแท็กซี่มากที่สุด ๒,๓๑๘ ครั้ง ซึ่งเป็นรถที่ให้บริการเป็นส่วนใหญ่ โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับรถตู้และรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่ให้บริการระหว่างเมืองรวม ๑,๘๓๕ คัน ส่วนรถสามล้อเครื่องมีรายงานอุบัติเหตุในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๔๐ คัน ดังนั้น จึงควรพิจารณาแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะด้วยการติดตั้งระบบ GPS เพื่อตรวจสอบความเร็ว และเวลาทำงานของพนักงานขับรถ กล้องหน้ารถและอุปกรณ์แสดงความเร็วรถให้ผู้โดยสารทราบด้วย เป็นต้น ส่วนรถสามล้อเครื่องควรพิจารณาติดตั้งระบบห้ามล้อสำหรับล้อหน้าด้วย

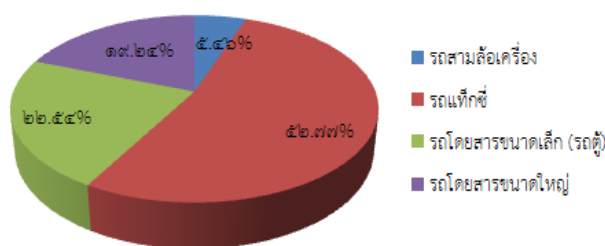
ตารางที่ ๑๐ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (ทั้งประเทศ)

ประเภทรถ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)				สัดส่วนประเภทรถ พ.ศ. ๒๕๕๘	เปรียบเทียบ ๒๕๕๘/ ๒๕๕๗
	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘		
รถแท็กซี่	๒,๘๘๖	๒,๓๔๒	๒,๐๘๘	๒,๓๑๘	๕๒.๗๗	+๑๑.๐๑%
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	๘๘๘	๙๓๖	๘๓๕	๙๙๐	๒๒.๕๔	+๑๘.๕๖%
รถโดยสารขนาดใหญ่	๙๕๙	๗๖๘	๗๐๑	๘๔๕	๑๙.๒๔	+๒๐.๕๔%
รถสามล้อเครื่อง	๒๘๖	๒๗๓	๒๒๖	๒๔๐	๕.๔๖	+๖.๑๙%
รวม	๕,๐๑๙	๔,๓๑๙	๓,๘๕๐	๔,๓๙๓	๑๐๐.๐๐	+๑๔.๑๐%

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



ประเภทรถสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. ๒๕๕๘





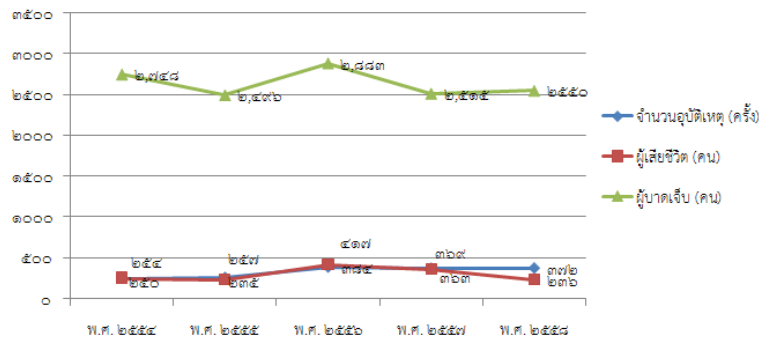
๒) สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของกระทรวงคมนาคม

๒.๑) ข้อมูลอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบกในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ๓๗๒ ครั้ง และมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสรุปได้ว่าเกิดจากการขับเร็ว เร็วเกินกำหนด จำนวน ๙๐ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๑๙ (ความเร็วของรถโดยสาร ร้อยละ ๑๔.๗๘ และคู่กรณี ขับเร็ว ร้อยละ ๙.๔๑) ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงควรกำหนดมาตรการในการควบคุมความเร็วของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยการติดตั้งระบบระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS : Global Positioning System) กล้องหน้ารถและหน้าปัดแสดงความเร็วให้ผู้โดยสารทราบ และควรตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของรถ โดยเฉพาะสภาพยางรถโดยสาร เพราะที่ผ่านมามีอุบัติเหตุเนื่องจากฝนตกถนนลื่นมากถึง ๒๙ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๗.๘

ตารางที่ ๑๑ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (กรมการขนส่งทางบก)

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๔	พ.ศ. ๒๕๕๕	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	๒๕๐	๒๕๗	๓๘๔	๓๖๙	๓๗๒
ผู้เสียชีวิต (คน)	๒๕๔	๒๓๕	๔๑๗	๓๖๓	๒๓๖
ผู้บาดเจ็บ (คน)	๒,๗๔๘	๒,๔๙๖	๒,๘๘๓	๒,๕๑๕	๒,๕๕๐

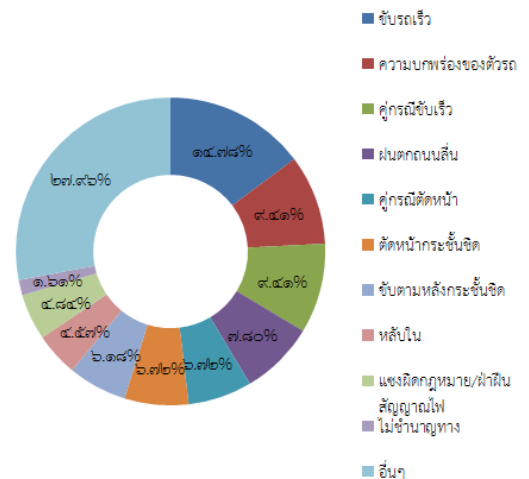
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก



ตารางที่ ๑๒ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะจำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน พ.ศ. ๒๕๕๘

มูลเหตุสันนิษฐาน	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
ขับเร็วเกินกำหนด	๕๕	๑๔.๗๘
คู่กรณีขับเร็ว	๓๕	๙.๔๑
ความบกพร่องของตัวรถ	๓๕	๙.๔๑
ฝนตกถนนลื่น	๒๙	๗.๘๐
คู่กรณีตัดหน้า	๒๕	๖.๗๒
ตัดหน้ากระชั้นชิด	๒๕	๖.๗๒
ขับตามหลังกระชั้นชิด	๒๓	๖.๑๘
หลับใน	๑๗	๔.๕๗
แข่งผิดกฎหมาย/ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	๑๘	๔.๘๔
ไม่ชำนาญทาง	๖	๑.๖๑
อื่นๆ	๑๐๔	๒๗.๙๖
รวม	๓๗๒	๑๐๐.๐๐

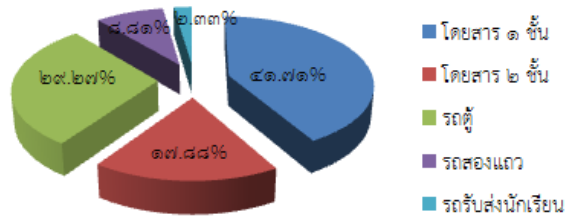
ที่มา : กรมการขนส่งทางบก





ตารางที่ ๑๓ ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. ๒๕๕๘

ประเภทรถ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
โดยสาร ๑ ชั้น	๑๖๑	๔๑.๗๑
โดยสาร ๒ ชั้น	๖๙	๑๗.๘๘
รถตู้	๑๑๓	๒๘.๒๗
รถสองแถว	๓๔	๘.๘๑
รถรับส่งนักเรียน	๙	๒.๓๓
โดยสาร ๑ ชั้น	๑๖๑	๔๑.๗๑
โดยสาร ๒ ชั้น	๖๙	๑๗.๘๘
รถตู้	๑๑๓	๒๘.๒๗
รถสองแถว	๓๔	๘.๘๑
รวม	๓๘๖	๑๐๐.๐๐





บทที่ ๓

การติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘)

กระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘) เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕ โดยมีมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม ๙ หน่วยงาน ประกอบด้วย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ศทท. สปก.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และ สนข. นำแผนปฏิบัติการฯ ไปเป็นกรอบทิศทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้บริบทการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน โดยแผนปฏิบัติการดังกล่าวได้สิ้นสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

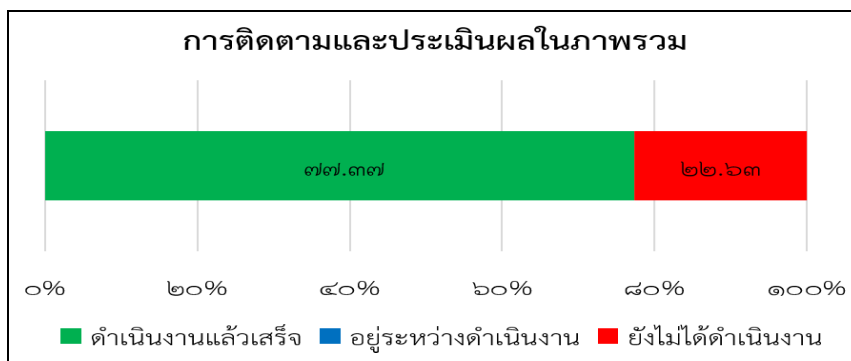
สนข. ได้จัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘) จำนวน ๑๙๖ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม กรอบวงเงินงบประมาณ ๖๐,๐๓๖.๔๓ ล้านบาท ภายใต้วิสัยทัศน์ “คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข” โดยใช้กรอบแนวทางตาม ๕ เสาหลักขององค์การสหประชาชาติ ประกอบด้วย เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย เสาหลักที่ ๓ การมียานพาหนะที่ปลอดภัย เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และเสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ๙ หน่วยงานข้างต้นได้จัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม แบ่งระยะเวลาดำเนินงานเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว รวมทั้งหมด ๑๙๐ แผนงาน (เดิมมี ๑๙๖ แผนงาน โดยมีชื่อแผนงานซ้ำกันอยู่ ๕ แผนงาน และมีการยุบรวม ๒ แผนงานเข้าด้วยกัน)

การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ รวม ๘ หน่วยงาน ประกอบด้วย สปก. ขบ. ทล. ทช. สนข. ขสมก. กทพ. และ บขส. ได้รายงานผลการปฏิบัติตามแผนงานรวม ๑๘๓ แผนงาน ส่วน รฟท. มีแผนงาน ๗ แผนงาน ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ให้ความเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ เพื่อเร่งรัดดำเนินการ ในปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ ต่อไปแล้ว

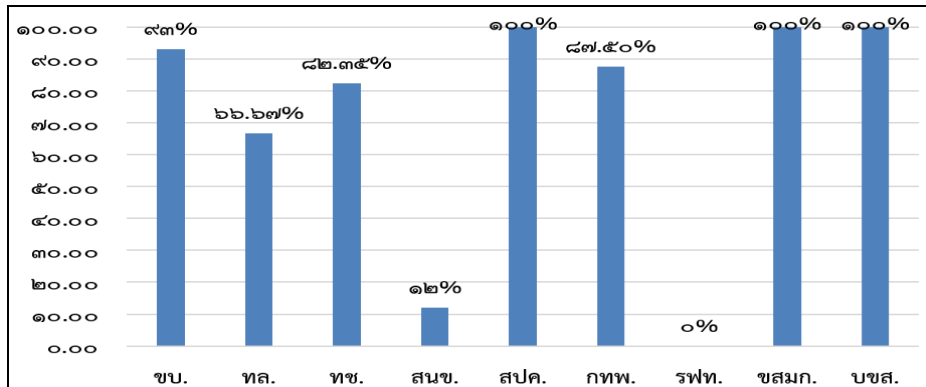
หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม แล้วเสร็จ ๑๔๗ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๗.๓๗ ของแผนงานทั้งหมด (๑๙๐ แผนงาน) ยังไม่ได้ดำเนินงาน ๔๓ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๒.๖๓ ของแผนงานทั้งหมด





สปค. ขสมก. และ บขส. ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ สูงสุดแล้วเสร็จทุกแผนงานส่วน สนข. ดำเนินการตามแผนฯ ต่ำที่สุด ร้อยละ ๑๒.๐๐ เนื่องจากมิได้รับจัดสรรงบประมาณ

การติดตามแลประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามหน่วยงาน



สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานแล้วเสร็จแต่ละหน่วยงาน ประกอบด้วย ขบ. คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๐๐ ทล. คิดเป็นร้อยละ ๖๖.๖๗ ทช. คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๓๕ สนข. คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๐๐ สปค. คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐.๐๐ กทพ. คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๕๐ ขสมก. คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐.๐๐ บขส. คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐.๐๐ สำหรับ รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๑๔ ตารางที่ ๑๕ สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานแต่ละหน่วย

หน่วยงาน	แผนการดำเนินงาน (จำนวนแผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม)	ผลการดำเนินงาน			ร้อยละของโครงการที่ ดำเนินงานแล้วเสร็จ
		ยังไม่ได้ ดำเนินงาน	อยู่ระหว่าง ดำเนินงาน	ดำเนินงาน แล้วเสร็จ	
ขบ.	๑๐๐	๗	๐	๙๓	๙๓.๐๐
ทล.	๖	๒	๐	๔	๖๖.๖๗
ทช.	๑๗	๓	๐	๑๔	๘๒.๓๕
สนข.	๒๕	๒๒	๐	๓	๑๒.๐๐
สปค.	๒	๐	๐	๒	๑๐๐.๐๐
กทพ.	๑๖	๒	๐	๑๔	๘๗.๕๐
รฟท.	๗	๗	๐	๐	ไม่รายงาน
ขสมก.	๕	๐	๐	๕	๑๐๐.๐๐
บขส.	๑๒	๐	๐	๑๒	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๙๐	๔๓	๐	๑๔๗	๗๗.๓๗

**๓.๒ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามระยะเวลาของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม**

รวม ๙ หน่วยงาน จำนวน ๑๙๐ แผนงาน แล้วเสร็จ ๑๔๗ แผนงาน คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๓๗ ของแผนสรุปผลการดำเนินงานตามระยะเวลาของแผนได้ ดังนี้

๓.๒.๑ แผนระยะสั้น (๑ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๗๘ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๕๗ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๓.๐๘ ของแผนงานในระยะสั้นทั้งหมดและยังไม่ได้ดำเนินงาน ๒๑ แผนงาน

๓.๒.๒ แผนระยะกลาง (๑-๒ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๕) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๒๑ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๑๗ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๐.๙๕ ของแผนงานในระยะกลางทั้งหมดและยังไม่ได้ดำเนินงาน ๔ แผนงาน

๓.๒.๓ แผนระยะยาว (๓ ปีขึ้นไป พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๙๑ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๗๓ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๐.๒๒ ของแผนงานในระยะยาวทั้งหมดและยังไม่ได้ดำเนินงาน ๑๘ แผนงาน

ตารางที่ ๑๖ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามระยะเวลา

ระยะเวลา	แผนการดำเนินงาน (จำนวนแผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม)	ผลการดำเนินงาน			ร้อยละของโครงการที่ ดำเนินงานแล้วเสร็จ
		ยังไม่ได้ ดำเนินงาน	อยู่ระหว่าง ดำเนินงาน	ดำเนินงาน แล้วเสร็จ	
ระยะสั้น	๗๘	๒๑	๐	๕๗	๗๓.๐๘
ระยะกลาง	๒๑	๔	๐	๑๗	๘๐.๙๕
ระยะยาว	๙๑	๑๘	๐	๗๓	๘๐.๒๒
รวม	๑๙๐	๔๓	๐	๑๔๗	๗๗.๓๗

๓.๓ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามเสาหลัก

๓.๓.๑ เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๖๗ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๔๔ แผนงาน คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๖๗ ของแผนงาน ในเสาหลักที่ ๑ ทั้งหมด และยังไม่ได้ดำเนินงาน ๒๓ แผนงาน

๓.๓.๒ เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Road and Mobility) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๒๑ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๑๐ แผนงาน คิดเป็นร้อยละ ๔๗.๖๒ ของแผนงาน ในเสาหลักที่ ๒ ทั้งหมด และยังไม่ได้ดำเนินงาน ๑๑ แผนงาน

๓.๓.๓ เสาหลักที่ ๓ การมียานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๑๗ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๑๖ แผนงาน คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๑๒ ของแผนงานในเสาหลักที่ ๓ ทั้งหมด และยังไม่ได้ดำเนินงาน ๑ แผนงาน

๓.๓.๔ เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๘๓ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๗๖ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๑.๕๗ ของแผนงานในเสาหลักที่ ๔ ทั้งหมด และยังไม่ได้ดำเนินงาน ๗ แผนงาน

๓.๓.๕ เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) มีจำนวนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมทั้งสิ้น ๒ แผนงาน ดำเนินงานแล้วเสร็จ ๑ แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๐ ของแผนงาน ในเสาหลักที่ ๕ ทั้งหมด และยังไม่ได้ดำเนินงาน ๑ แผนงาน



ตารางที่ ๑๗ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานจำแนกตามเสาหลัก

เสาหลักที่	แผนการดำเนินงาน (จำนวนแผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม)	ผลการดำเนินงาน			ร้อยละของ โครงการที่ ดำเนินงานแล้ว เสร็จ
		ยังไม่ได้ ดำเนินงาน	อยู่ ระหว่าง ดำเนินงาน	ดำเนินงาน แล้วเสร็จ	
๑. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	๖๗	๒๓	๐	๔๔	๖๕.๖๗
๒. ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	๒๑	๑๑	๐	๑๐	๔๗.๖๒
๓. การมียานพาหนะที่ปลอดภัย	๑๗	๑	๐	๑๖	๙๔.๑๒
๔. ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	๘๓	๗	๐	๗๖	๙๑.๕๗
๕. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	๒	๑	๐	๑	๕๐.๐๐
รวม	๑๙๐	๔๓	๐	๑๔๗	๗๗.๓๗

๓.๔ ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน

ปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่หน่วยงานได้รายงานให้ทราบ ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘) สรุปได้ดังนี้

๓.๔.๑ ด้านงบประมาณ ได้แก่

๑) ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณหรือไม่ได้ดำเนินการ จำนวน ๓๓ แผนงาน ได้แก่ (๑) ขบ. ๗ แผนงาน (๒) สนข. ๒๒ แผนงาน (๓) ทล. ๑ แผนงาน (๔) ทช. ๓ แผนงาน

๒) งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรไม่เพียงพอ จำนวน ๑ แผนงาน คือ โครงการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และสารเสพติดพนักงานประจำรถ เนื่องจากอุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และสารเสพติดไม่เพียงพอ สาเหตุมาจากราคาอุปกรณ์ดังกล่าวสูงขึ้นและต้องการอุปกรณ์ที่มีมาตรฐาน ทำให้งบประมาณที่ตั้งไว้ตั้งแต่ต้นไม่เพียงพอสำหรับจำนวนอุปกรณ์ที่ต้องการ (บขส.)

๓.๔.๒ ด้านแผนการดำเนินงาน เป็นปัญหาเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนชื่อและยุบรวมแผนการดำเนินงาน มีจำนวน ๔ แผนงาน ดังนี้

๑) การตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุและประวัติผู้ขับขี่ เปลี่ยนเป็น การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถสาธารณะและรถบรรทุกกวดูอันตราย (เปลี่ยนชื่อ) (ขบ.)

๒) โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการรุ่นใหม่ เปลี่ยนเป็น โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่ (เปลี่ยนชื่อ) (ขบ.)

๓) โครงการอบรม/สัมมนาด้านความปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถรับ-ส่งนักเรียน และโครงการอบรมพนักงานขับรถรับ-ส่งนักเรียน เปลี่ยนเป็น โครงการสัมมนาระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับจัดระเบียบรถรับส่งนักเรียนอย่างยั่งยืนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปีงบประมาณ ๒๕๕๕ (ยุบรวมและเปลี่ยนชื่อ) (ขบ.)

๔) โครงการประชาสัมพันธ์รณรงค์ด้านความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่งและเผยแพร่ผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม เปลี่ยนเป็นโครงการส่งเสริมและพัฒนาความรู้ด้านการคมนาคมและความปลอดภัย (เปลี่ยนชื่อ) (สปค.)

๓.๔.๓ ด้านบุคลากร ปัญหาเกิดจากบุคลากรไม่เพียงพอมีจำนวน ๓ แผนงาน ดังนี้

๑) โครงการตรวจสภาพรถโดยสาร (รถบริษัทฯ และรถร่วม) (บขส.)

๒) โครงการตรวจคุณภาพผู้ให้บริการประจำรถ (หมวด ๒) (บขส.)

๓) โครงการจัดนิทรรศการเผยแพร่ข่าวสารความเคลื่อนไหวและผูกจิตสำนึกด้านการให้บริการและความปลอดภัย (บขส.)



๓.๔.๔ ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ มีปัญหาขาดอำนาจในการดำเนินงานตามกฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่ไม่ครอบคลุมหน่วยงาน/ผู้ประกอบการให้ปฏิบัติในการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย มีจำนวน ๓ แผนงาน ดังนี้

๑) การกำหนดหลักเกณฑ์การทรงตัวของรถ (ขบ.)

๒) โครงการพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานคุณภาพในส่วนภูมิภาคเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ขบ.)

๓) แผนพัฒนาปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถ (ขบ.)

๓.๔.๕ ด้านการสื่อสาร มีปัญหาระหว่างผู้มาใช้บริการตรวจสภาพรถกับเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถในด้านของเอกสารที่ใช้ในการตรวจสภาพรถ คือ โครงการตรวจสภาพรถโดยสาร (รถบริษัทฯและรถร่วม) (บขส.)

๓.๔.๖ ด้านการมีส่วนร่วม มีจำนวน ๓ แผนงาน ดังนี้

๑) โครงการระบบพัฒนาศูนย์บูรณาการข้อมูลภูมิสารสนเทศคมนาคมสำหรับหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) เป็นโครงการที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานในสังกัดเพื่อให้งานสัมฤทธิ์ผลจึงจำเป็นต้องประสานการดำเนินงานกับหน่วยงานในสังกัด ทำให้งานบางส่วนต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการพอสมควร

๒) การตั้งศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับขี่รถสาธารณะและรถบรรทุกวัตถุอันตราย โดยผู้ประกอบการไม่สนใจนำเข้าสู่ข้อมูล ส่วนใหญ่ไม่เห็นประโยชน์ที่ตนเองจะได้รับจากระบบนี้ นอกจากนี้ การเข้าสู่ข้อมูลของบุคคลภายนอกไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้ เนื่องจากมี พรบ.ข้อมูลข่าวสารฯ ที่ต้องนำมาพิจารณาการเผยแพร่ข้อมูล (ขบ.)

๓) โครงการการจัดนายตรวจดูแลจุดเสี่ยงที่มีอุบัติเหตุบ่อย (ขสมก.) เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานภายนอก เช่น การปรับปรุงถนน ขุดท่อ การสร้างสถานีรถไฟฟ้ายานขนส่งขนาดใหญ่หรือแสงสว่างไม่เพียงพอ

๓.๔.๗ การเปลี่ยนแปลงข้อมูล คือ การพัฒนาระบบการรายงานและติดตามด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการเปลี่ยนแปลงรายการที่ต้องรายงาน ทำให้ต้องปรับปรุงโปรแกรมการรายงานตลอด (ขบ.)



๓.๕ ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปัญหา

ปัญหา/อุปสรรค	ข้อเสนอแนะ	
	สาเหตุของปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหา
<p>๑) ด้านงบประมาณ</p> <p>- ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ /ไม่ได้ดำเนินการ</p> <p>- งบประมาณไม่เพียงพอ</p>	<p>๑. สาเหตุสำคัญที่ทำให้แผนงานที่หน่วยงานเสนอในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๕๘) ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเท่าที่ควร เนื่องจากพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี ไม่ได้กำหนดหมวดรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไว้เป็นการเฉพาะ</p> <p>๒. เนื่องจากอุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และสารเสพติดไม่เพียงพอ สาเหตุมาจากราคาอุปกรณ์ดังกล่าวสูงขึ้นและต้องการอุปกรณ์ที่มีมาตรฐาน ทำให้งบประมาณที่ตั้งไว้ตั้งแต่ต้นไม่เพียงพอสำหรับจำนวนอุปกรณ์ที่ต้องการ</p>	<p>๑. ควรให้มีการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มเติม โดยนำเสนอให้ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมเป็นรองประธานกรรมการคนที่สองพิจารณา</p> <p>๒. การหางบประมาณสนับสนุนจากแหล่งอื่นๆ ในปัจจุบันมีกองทุนที่ให้การสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอยู่หลายหน่วยงาน เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพแห่งชาติ (สสส.) และกองทุนอนุรักษ์พลังงาน เป็นต้น</p> <p>๓. ควรมีการศึกษาข้อมูลความต้องการ เครื่องมืออุปกรณ์ ที่จำเป็นต้องใช้ตามแผนงาน รวมทั้งประมาณราคาที่เหมาะสมกับระยะเวลาที่จัดซื้อเพื่อดำเนินการของบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือดังกล่าวให้เพียงพอ</p>
<p>๒) ด้านแผนการดำเนินงาน</p> <p>ปัญหาเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนชื่อและยุบรวมแผนการดำเนินงาน</p>	<p>๑. การกำหนดชื่อแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม อาจไม่สะท้อนวัตถุประสงค์ของแผนงาน นั้น</p> <p>๒. สถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป อาจทำให้แผนงานเหล่านั้นไม่สอดคล้องในการดำเนินงานจริง</p> <p>๓. ในการดำเนินงานจริงของแผนงานที่กำหนดอาจมีงานหรือกิจกรรมที่ซ้ำซ้อนหรือสามารถทำไปพร้อมกันได้</p>	<p>เนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ เป็นแผนกลยุทธ์ ซึ่งต้องมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ ดังนั้น การปรับเปลี่ยนชื่อแผนงาน หรือการยุบรวมแผนงาน เป็นเรื่องที่หน่วยงานจะต้องพิจารณาและสามารถดำเนินการได้ตลอดระยะเวลาของแผนปฏิบัติการฯ นี้ ซึ่งจะต้องรายงานให้ สนข. ทราบด้วย เพื่อปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ</p>
<p>๓) ด้านบุคลากร</p>	<p>๑. งบประมาณมีจำกัด</p> <p>๒. กระบวนการ ขั้นตอนในการขออัตรากำลังเพิ่มมีความซ้ำซ้อนยุ่งยาก ต้องผ่านสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.)</p> <p>๓. การปรับเปลี่ยน โยกย้าย การเกษียณอายุราชการ และบุคลากรระดับปฏิบัติการ ทำให้ขาดความรู้และทักษะในการปฏิบัติงาน</p>	<p>๑. ในด้านข้อจำกัดทางงบประมาณ คงเป็นไปตามสถานะของประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมคงไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหานี้ได้โดยตรง ดังนั้น บางแผนงาน อาจจะขอรับการสนับสนุนจากกองทุนต่างๆ เช่น กปถ. สสส. เป็นต้น เพื่อดำเนินการจัดจ้างบุคลากรชั่วคราว และนำมาพัฒนาบุคลากรโดยการจัดทำเป็นแผนงาน/โครงการเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ นี้</p> <p>๒. ปรับแผนงานให้สอดคล้องกับขีดความสามารถของอัตรากำลังที่มีอยู่</p>



ปัญหา/อุปสรรค	ข้อเสนอแนะ	
	สาเหตุของปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหา
๔) ด้านกฎหมาย/ กฎระเบียบ	ขาดการศึกษา วิจัย การประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน มีส่วนร่วมในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม ระเบียบ กฎหมายที่จำเป็นสำหรับ ส่งเสริมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	ในการดำเนินงานตามแผนงาน เพื่อไปสู่การออกระเบียบ กฎหมาย มาตรการต่างๆ หน่วยงานควรจะดำเนินการ ส่งเสริมการศึกษา วิจัย การประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน มีส่วนร่วม ในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม ระเบียบ กฎหมายที่จำเป็นสำหรับส่งเสริมการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมทั้งหาแนวทางในการลด ผลกระทบหรือแรงต่อต้านโดยชี้ให้เห็นถึงผลประโยชน์ โดยรวมของประชาชนและประเทศเป็นหลัก
๕) ด้านการสื่อสาร	ขาดข้อมูล รายละเอียดความเข้าใจระหว่าง ผู้ตรวจสภาพรถโดยสารกับผู้มาใช้บริการ	ควรแจ้งผู้มาใช้บริการเตรียมเอกสารประกอบการ ตรวจสภาพฯ ให้ครบถ้วน
๖) ด้านการมีส่วนร่วม	๑. การดำเนินโครงการมีส่วนร่วมที่ต้อง อาศัยความร่วมมือจากทุกหน่วยงานในสังกัด เพื่อให้งานสัมฤทธิ์ผลจึงจำเป็นต้องประสาน การดำเนินงานกับหน่วยงานในสังกัด ทำให้ งานบางส่วนต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ พอสมควร ๒. มีปัญหาเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอก เช่น การปรับปรุงถนน ขุดท่อ การสร้างสถานี รถไฟฟ้าขนส่งขนาดใหญ่หรือแสงสว่าง ไม่เพียงพอ	๑. การประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความเห็น ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดควรทำอย่างต่อเนื่องและ เป็น ระบบ มี การติดตาม การแก้ไข ปัญหา การดำเนินการที่เกิดขึ้นและรายงานความก้าวหน้า ให้กระทรวงคมนาคมทราบด้วย ๒. สร้างความเข้าใจหรือความร่วมมือกับหน่วยงาน ภายนอก ด้วยการจัดประชุมหารือกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจและหา แนวทางการปฏิบัติร่วมกันก่อนการดำเนินโครงการ



บทที่ ๔

แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐

๔.๑ วัตถุประสงค์

๔.๑.๑ เพื่อกำหนดทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ

๔.๑.๒ เพื่อบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรม

๔.๒ เป้าหมาย

๔.๒.๑ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายคมนาคมลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๒.๒ จำนวนผู้เสียชีวิตบนโครงข่ายคมนาคมลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๒.๓ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๒.๔ ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor way)

๔.๒.๕ จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๒.๖ ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

๔.๒.๗ ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะต้องมีระดับแอลกอฮอล์เป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

๔.๒.๘ ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะจะต้องมีเวลาพักผ่อนเพียงพอ

๔.๓ มาตรการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน

๔.๓.๑ มาตรการด้านบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

เสริมสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภายนอก ผู้ประกอบการ หน่วยงานทางวิชาการ เป็นต้น รวมทั้งการมีแผนด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนี้

๑) ศึกษาและจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม และการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

๒) จัดตั้งจุดบริการประชาชนบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง จุดอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในช่วงวันหยุดต่อเนื่อง (หยุดติดต่อกันเกิน ๔ วัน)



๓) ยกระดับศูนย์ปลอดภัยคมนาคมเป็นหน่วยงานประสานงานด้านการบริหารจัดการข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุการบันทึกข้อมูล รวบรวมข้อมูลและสถิติที่ถูกต้อง ครบถ้วนตรงตามความต้องการในการใช้งาน การประสานงานหน่วยงานเพื่อให้ความช่วยเหลือและรายงานเหตุการณ์ให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และการนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบาย แผนงานหรือมาตรการในด้านความปลอดภัยต่อไป

๔) จัดหาอุปกรณ์ความปลอดภัย เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์และความเร็วให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

๔.๓.๒ มาตรการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)

ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ดังนี้

๑) ปรับปรุงจุดเสี่ยงและจุดอันตรายที่มีอยู่เดิมให้ปลอดภัยเพิ่มขึ้น จัดทำและปรับปรุงเครื่องหมายต่างๆ ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้องและได้มาตรฐาน และควรมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits) และการแก้ไขจุดอันตรายที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง (Black Spot Treatment) อย่างสม่ำเสมอเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้มากขึ้น

๒) ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟและทางลัดผ่านที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งติดตั้งป้ายหยุดป้ายรูปรถไฟ ป้ายเตือนไฟกระพริบ สัญญาณไฟกระพริบสีแดงและเสียงสัญญาณด้วยระบบ Sensor บนทางลัดผ่าน ติดตั้งเครื่องกั้นถนนบนทางผ่านที่มีเพียงป้ายจราจรและเนินชะลอ หรือทางข้าม/ทางลอดในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น และเร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างสะพานข้าม/อุโมงค์ลอดทางรถไฟ การติดตั้งป้ายหยุดป้ายเตือนไฟกระพริบ เนินชะลอความเร็ว การติดตั้งเครื่องกั้นถนน การติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดง และสัญญาณทำงานด้วยระบบ Sensor บนทางผ่านที่มีเพียงป้ายจราจร เป็นต้น

๓) จัดการอันตรายข้างทาง โดยการตัดต้นไม้เพื่อเพิ่มการมองเห็น ปรับปรุง ติดตั้งราวกันอันตราย (Guard Rail) หรืออุปกรณ์อื่นๆ เพื่อป้องกันหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ ซ่อมแซมผิวจราจร และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง/ไฟกระพริบ/ไฟจราจร ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ได้มาตรฐาน เข็มงวดดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง เช่น การก่อสร้างเสาหลัก กม. ขนาดใหญ่ การขายของ การวางของ การจอดรถริมทาง และจัดระเบียบการปลูกต้นไม้หรือป้ายข้างทาง ซึ่งมักจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งการดูแลตัดหญ้าและทำความสะอาดข้างทางด้วย

๔) ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA : Road Safety Audits) และดำเนินการปรับปรุงยกระดับความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือลดจำนวนอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ตลอดจนบรรเทาความรุนแรง ของอุบัติเหตุ เช่น บริเวณหน้าโรงเรียน หน้าตลาด หน้าโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการถ่ายทอดความรู้ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๕) ยกระดับหลักเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยของถนนให้เข้มข้นมากยิ่งขึ้น เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ กล้องวงจรปิด ป้ายจำกัดความเร็วอัจฉริยะ เส้นชะลอความเร็ว ปรับพื้นผิวถนนกันลื่นบริเวณโค้งอันตรายและการปรับปรุงแก้ไขถนนด้านวิศวกรรม เป็นต้น

๖) จัดทำป้ายแจ้งเตือนอันตรายบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงและเส้นชะลอความเร็ว เช่น ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก จุดกลับรถ จุดตัดทางรถไฟหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยการติดตั้งป้ายจราจร เส้นชะลอความเร็ว สัญญาณไฟและแสงสว่าง เป็นต้น



๓) ปรับปรุง บำรุงรักษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของถนนและทางพิเศษให้มีความพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งการพัฒนาช่องทางจักรยานให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและสวยงามสามารถใช้งานได้จริงและเข้มงวดไม่ให้นยานพาหนะอื่นเข้าไปใช้

๔) จำกัดความสูงของรถโดยสารและรถบรรทุกมิให้ผ่านบริเวณถนนที่มีพื้นที่สูงชันลาดเอียงเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายและอุบัติเหตุ

๕) กำชับให้บริษัทฯ ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนหรือสะพานให้จัดเก็บเครื่องมือ/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้างหลังการปฏิบัติงานในแต่ละวันให้เรียบร้อย พร้อมติดตั้งป้ายแจ้งเตือน สัญญาณไฟกระพริบและไฟฟ้าส่องสว่างก่อนถึงจุดก่อสร้างให้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง และต้องเร่งคืนผิวจราจรโดยเร็ว รวมทั้งการวางแผนรั้วกันเขตก่อสร้าง เป็นต้น

๔.๓.๓ มาตรการด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)

ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยมาใช้งานจริง เพื่อให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ และสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ เช่น การกำหนดให้ รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึด การใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดเกณฑ์ด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า ดังนี้

๑) ปรับปรุงมาตรฐานรถทุกประเภทตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ

๒) กำหนดลักษณะและรูปแบบรถที่เหมาะสมกับการนำมาให้บริการสาธารณะเพื่อความปลอดภัยต่อการโดยสารของประชาชน โดยเฉพาะการกำหนดมาตรฐานของรถตู้ที่ใช้เป็นรถโดยสารระหว่างจังหวัด ติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกตั้งแต่สิบล้อขึ้นไป และรถลากจูงทุกคันกล้องหน้ารถ อุปกรณ์แสดงความเร็วให้ผู้โดยสารทราบ และอุปกรณ์แจ้งเตือนการหลับใน

๓) ควบคุมและกำหนดปรับปรุงความสูงของรถโดยสาร ๒ ชั้น ให้มีความสูงที่ไม่เป็นอันตรายและการจัดทำข้อมูลแนะนำหรือห้ามการใช้เส้นทางที่ไม่เหมาะสมกับรถที่มีความสูง

๔) ยกกระดับมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถโดยเฉพาะรถโดยสารซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และมีสาเหตุมาจากปัญหาอุปกรณ์ส่วนควบรถบกพร่องต่างๆ ที่เพิ่งผ่านการตรวจสภาพมาไม่นาน

๕) ยกกระดับความปลอดภัยทางวิศวกรรมของรถโดยสาร เช่น การกำหนดมาตรฐานตัวถัง แก้อี้นั่ง และระบบเบรก เป็นต้น รวมทั้งควรกำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดและร่วมรับผิดชอบ รวมทั้งการเพิ่มบทลงโทษและเข้มงวดพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น

๖) เพิ่มความปลอดภัยให้กับเด็กโดยการบังคับใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์

๗) เข้มงวดรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ รถพ่วง รถบรรทุกวัตถุอันตราย และรถสาธารณะทุกประเภท ให้ตรวจสอบอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะรถลากจูง รถบรรทุกต้องล็อคตู้พ่วงให้แน่นหนาเพื่อป้องกันตู้พ่วงหลุดกรณีเกิดอุบัติเหตุ และควรมีบทลงโทษผู้กระทำความผิดโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการ

๘) พิจารณาความเหมาะสมการใช้รถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยเฉพาะรถโดยสารระหว่างจังหวัดต้องตรวจสอบเข้มงวดเรื่องอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถตู้โดยสาร

๙) ปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและสร้างความสูญเสียเป็นอย่างมาก



๑๐) ติดตั้งอุปกรณ์ห้ามล้อ (เบรค) ในล้อหน้าสำหรับรถสามล้อเครื่องเพื่อเพิ่มสมรรถนะในการหยุด

๑๑) ยกระดับความปลอดภัยด้านวิศวกรรมยานยนต์โรงเรียนและรถรับส่งนักเรียน ให้มีความปลอดภัยและเอื้อต่อสภาพข้อเท็จจริงในวิถีชุมชน โดยต้องจดทะเบียนเพื่อขออนุญาตใช้รับส่งนักเรียนอย่างถูกต้องทุกคัน

๑๒) พิจารณาเปิดไฟหน้ารถจักรตลอดเวลาเพื่อให้ผู้ข้ามทางรถไฟสังเกตเห็นได้โดยชัดเจน

๔.๓.๔ มาตรการผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)

พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ การควบคุมความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญคือ กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดสำหรับเด็ก กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม ดังนี้

๑) กำหนดและควบคุมระดับปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้มีความเหมาะสมและเพิ่มบทลงโทษกับผู้กระทำผิดตามกฎหมายขั้นสูงสุด เช่น กรณีเมาแล้วขับให้ยึดรถรวมทั้งพิจารณาเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ รวมทั้งการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะจะต้องเป็นศูนย์มีลิมิตเปอร์เซ็นต์และต้องมีการตรวจสอบประวัติการกระทำผิด (ประวัติอาชญากร) ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะและรถแท็กซี่

๒) ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีใบอนุญาตผู้ขับรถ และตรงตามประเภทและชนิดของรถที่ใช้ทำการขนส่ง และใบอนุญาตผู้ขับรถต้องไม่สิ้นอายุ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะและรถแท็กซี่ต้องผ่านการตรวจสอบประวัติการกระทำผิด (ประวัติอาชญากร)

๓) ผู้ประกอบการขนส่งร่วมรับผิดชอบกรณีพบข้อบกพร่องของรถ อุปกรณ์ส่วนบุคคลพนักงานขับรถ รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของรถและพนักงานขับรถในสังกัด โดยดำเนินการลงโทษตามกฎหมายขั้นสูงสุด

๔) ควบคุมการใช้ความเร็วในเขตชุมชนเมืองและทางหลวง ทางพิเศษให้มีความเหมาะสมและเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำผิด

๕) นำเทคโนโลยีมาใช้ในการกำหนดควบคุมความเร็วในรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก (ตาม พรบ. ขนส่ง)

๖) เพิ่มกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่เคร่งครัดเพื่อให้ได้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพ และมีจิตสำนึกในการขับขี่ รวมทั้งทบทวนกฎระเบียบให้มีความทันสมัย โดยการเพิ่มชั่วโมงการอบรมหลักสูตรการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ เป็น ๑๕ ชั่วโมง และควรเพิ่มความเข้มข้นในการสอบภาคปฏิบัติด้วย และควรแยกประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่กับรถจักรยานยนต์ปกติเป็นคนละชนิดกัน

๗) เพิ่มบทลงโทษพนักงานขับรถ/ผู้ประกอบการรถแท็กซี่และรถที่ให้บริการในลักษณะเดียวกันที่กระทำผิดกฎหมาย ในกรณีที่เกิดเหตุรุนแรงควรสั่งพักการใช้ใบอนุญาตขับรถทันทีและกรณีต้องโทษตามประมวลกฎหมายอาญาให้เพิกถอนใบอนุญาตทันที และต้องมีการบันทึกข้อมูลในศูนย์ประวัติผู้ขับขี่ โดยให้มีมาตรการเข้มงวดกับเจ้าของรถ หรือผู้ประกอบการที่กระทำผิดด้วย ส่วนรถที่ให้บริการสาธารณะในลักษณะเดียวกันกับรถแท็กซี่ควรให้สังกัดบริษัทหรือสหกรณ์เพื่อง่ายต่อการกำกับดูแล



๘) บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ การดื่มแล้วขับ (ยึดรถ ยึดใบขับขี่ โทษจำคุก) การขับรถเร็วเกินกำหนด และการบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทั้งผู้โดยสารและสินค้า

๙) จัดทำและพัฒนาคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

๑๐) กำหนดให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถบรรทุกทำงานติดต่อกันไม่เกิน ๔ ชั่วโมง ต้องมีการพักไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ถึงจะขับรถได้อีก ๔ ชั่วโมง

๑๑) กำหนดให้พนักงานขับรถสาธารณะและพนักงานขับรถบรรทุก ต้องมีการพักผ่อนติดต่อกันอย่างน้อย ๑๐ ชั่วโมง

๔.๓.๕ มาตรการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

การสร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดอุบัติเหตุและพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ภารกิจสำคัญคือ การพัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล การวางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้ประสบอุบัติเหตุ การส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม ดังนี้

๑) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าไปช่วยเหลือก่อนเกิดเหตุเพื่อเข้าไปช่วยเหลือแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินขณะเกิดเหตุเพื่อบริหารจัดการจราจรให้กลับสู่สภาพเดิมในเวลารวดเร็ว

๒) ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องทำประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติมจากประกันภัยภาคบังคับ เพื่อชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะ และสร้างระบบการร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

๓) จัดสรรรายได้จากการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ หรือเก็บค่าประกันภัยเพิ่มเพื่อชดเชยเยียวยา ค่าเสียหายกับผู้ประสบภัยจากรถที่เกิดบนทางพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษด้วย

รายละเอียดมาตรการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนนและหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตามตารางที่ ๑๔



ตารางที่ ๑๔ มาตรการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. ศึกษาและจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม และการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม	สนช.
๒. จัดตั้งจุดบริการประชาชนบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง จุดอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในช่วงวันหยุดต่อเนื่อง (หยุดติดต่อกันเกิน ๔ วัน)	ขบ. ทล. ทช.
๓. ยกย่องศูนย์ปลอดภัยคมนาคมเป็นหน่วยงานประสานงานด้านการบริหารจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุการบันทึกข้อมูล รวบรวมข้อมูลและสถิติที่ถูกต้อง ครบถ้วนตรงตามความต้องการในการใช้งาน การประสานงานหน่วยงานเพื่อให้ความช่วยเหลือและรายงานเหตุการณ์ให้ผู้บังคับบัญชาทราบตลอดจนการนำข้อมูล มาใช้วิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบาย แผนงานหรือมาตรการในด้านความปลอดภัยต่อไป	ศพท. สปค.
๔. จัดหาอุปกรณ์ความปลอดภัย เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์และความเร็วให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	ขบ. ทล. ทช. มท.
การมีถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. ปรับปรุงจุดเสี่ยงและจุดอันตรายที่มีอยู่เดิมให้ปลอดภัยเพิ่มขึ้น จัดทำและปรับปรุงเครื่องหมายต่างๆ ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้องและได้มาตรฐาน และควรมีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audits : RSA) และการแก้ไขจุดอันตรายที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง (Black Spot Treatment) อย่างสม่ำเสมอเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้มากขึ้น	ทล. ทช. กทพ.
๒. ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟและทางลัดผ่านที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ ป้ายเตือนไฟกระพริบ สัญญาณไฟกระพริบสีแดงและเสียงสัญญาณด้วยระบบ Sensor บนทางลัดผ่าน ติดตั้งเครื่องกั้นถนนบนทางผ่านที่มีเพียงป้ายจราจรและเนินชะลอ หรือทางข้าม/ทางลอดในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น และเร่งรัดดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างสะพานข้าม/อุโมงค์ลอดทางรถไฟ การติดตั้งป้ายหยุด ป้ายเตือนไฟกระพริบ เนินชะลอความเร็ว การติดตั้งเครื่องกั้นถนน การติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดง และสัญญาณทำงานด้วยระบบ Sensor บนทางผ่านที่มีเพียงป้ายจราจร เป็นต้น	ทล. ทช. รพท. มท.
๓. จัดการอันตรายข้างทาง โดยการตัดต้นไม้เพื่อเพิ่มการมองเห็น ปรับปรุง ติดตั้งราวกันอันตราย (Guard Rail) หรืออุปกรณ์อื่นๆ เพื่อป้องกันหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ ช่อมแซมผิวจราจร และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง/ ไฟกระพริบ/ไฟจราจร ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ได้มาตรฐาน เข้มงวดดูแลการใช้พื้นที่บริเวณข้างทาง เช่น การก่อสร้างเสาหลัก กม. ขนาดใหญ่ การขายของ การวางของ การจอดรถริมทาง และจัดระเบียบการปลูกต้นไม้หรือป้ายข้างทาง ซึ่งมีจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งการดูแลตัดหญ้าและทำความสะอาดข้างทางด้วย	ทล. ทช. รพท.



การมีถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๔. ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (RSA : Road Safety Audits) และดำเนินการปรับปรุงยกระดับความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือลดจำนวนอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นตลอดจนบรรเทาความรุนแรง ของอุบัติเหตุ เช่น บริเวณหน้าโรงเรียน หน้าตลาด หน้าโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการถ่ายทอดความรู้ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ทล. ทช. มหาวิทยาลัยรัฐ
๕. ยกระดับหลักเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยของถนนให้เข้มข้นมากยิ่งขึ้น เช่น การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ กล้องวงจรปิด ป้ายจำกัดความเร็วอัจฉริยะ เส้นชะลอความเร็ว ปรับพื้นผิวถนนกันลื่นบริเวณโค้งอันตรายและการปรับปรุงแก้ไขถนนด้านวิศวกรรม เป็นต้น	ทล. ทช.
๖. จัดทำป้ายแจ้งเตือนอันตรายบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงและเส้นชะลอความเร็ว เช่น ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก จุดกัณฑ์รถ จุดตัดทางรถไฟหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยการติดตั้งป้ายจราจร เส้นชะลอความเร็ว สัญญาณไฟและแสงสว่าง เป็นต้น	ทล. ทช.
๗. ปรับปรุง บำรุงรักษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของถนนและทางพิเศษให้มีความพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งการพัฒนาช่องทางจักรยานและรถจักรยานยนต์ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและสวยงามสามารถใช้งานได้จริงและเข้มงวดไม่ให้ยานพาหนะอื่นเข้าไปใช้	ทล. ทช. กทพ.
๘. จำกัดความสูงของรถโดยสารและรถบรรทุกมิให้ผ่านบริเวณถนนที่มีพื้นที่สูงชัน ลาดเอียง เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายและอุบัติเหตุ	ทล. ทช.
๙. กำชับให้บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนหรือสะพานให้จัดเก็บเครื่องมือ/อุปกรณ์/วัสดุก่อสร้างหลังการปฏิบัติงานในแต่ละวันให้เรียบร้อย พร้อมติดตั้งป้ายแจ้งเตือน สัญญาณไฟกระพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างก่อนถึงจุดก่อสร้างให้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง และต้องเร่งคืนผิวจราจรโดยเร็ว รวมทั้งการวางแผนรั้วกันเขตก่อสร้าง เป็นต้น	ทล. ทช.
การมียานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๑. ปรับปรุงมาตรฐานรถทุกประเภทตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ	ขบ.
๒. กำหนดลักษณะและรูปแบบรถที่เหมาะสมกับการนำมาให้บริการสาธารณะเพื่อความปลอดภัยต่อการโดยสารของประชาชน โดยเฉพาะการกำหนดมาตรฐานของรถตู้ที่ใช้เป็นรถโดยสารระหว่างจังหวัด ติดตั้งระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) รถโดยสารสาธารณะรถบรรทุกตั้งแต่สี่ล้อขึ้นไป และรถลากจูงทุกคันกล้องหน้ารถ อุปกรณ์แสดงความเร็วให้ผู้โดยสารทราบ และอุปกรณ์แจ้งเตือนการหลับใน	ขบ. บขส. ขสมก.
๓. ควบคุมและกำหนดปรับปรุงความสูงของรถโดยสาร ๒ ชั้น ให้มีความสูงที่ไม่เป็นอันตราย และการจัดทำข้อมูลแนะนำหรือห้ามการใช้เส้นทางที่ไม่เหมาะสมกับรถที่มีความสูง	ขบ. บขส.
๔. ยกระดับมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถโดยเฉพาะรถโดยสารซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และมีสาเหตุมาจากปัญหาอุปกรณ์ส่วนควบรถบกพร่องต่างๆ ที่เพิ่งผ่านการตรวจสภาพมาไม่นาน	ขบ. บขส. ขสมก.



การมียานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๕. ยกระดับความปลอดภัยทางวิศวกรรมของรถโดยสาร เช่น การกำหนดมาตรฐานตัวถัง แก้วอับน้ำ และระบบเบรก เป็นต้น รวมทั้งควรกำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดและร่วมรับผิดชอบ รวมทั้งการเพิ่มบทลงโทษและเข้มงวดพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น	ขบ.
๖. เพิ่มความปลอดภัยให้กับเด็กโดยการบังคับใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์	ขบ.
๗. เข้มงวดรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ รถพ่วง รถบรรทุกวัตถุอันตราย และรถสาธารณะทุกประเภท ให้ตรวจสอบอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะรถลากจูง รถบรรทุกต้องถือคู้พ่วงให้แน่นหนาเพื่อป้องกันตู้พ่วงหลุดกรณีเกิดอุบัติเหตุ และควรมีบทลงโทษผู้กระทำผิดโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการ	ขบ. กทท.
๘. ยกระดับมาตรฐานรถโรงเรียน โดยการปรับปรุงข้อกำหนด ระเบียบ รวมทั้งการออกใบอนุญาต	ขบ.
๙. พิจารณาความเหมาะสมการใช้รถตู้โดยสารปรับอากาศ โดยเฉพาะรถโดยสารระหว่างจังหวัดต้องตรวจสอบเข้มงวดเรื่องอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถตู้โดยสาร	ขบ.
๑๐. ปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและสร้างความสูญเสียเป็นอย่างมาก	ขบ.
๑๑. ติดตั้งอุปกรณ์ห้ามล้อ (เบรก) ในล้อหน้าสำหรับรถสามล้อเครื่องเพื่อเพิ่มสมรรถนะในการหยุด	ขบ.
๑๒. ยกระดับความปลอดภัยด้านวิศวกรรมยานยนต์รถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนให้มีความปลอดภัยและเอื้อต่อสภาพข้อเท็จจริงในวิถีชุมชน โดยต้องจดทะเบียนเพื่อขออนุญาตใช้รับส่งนักเรียนอย่างถูกต้องทุกคัน	ขบ.
๑๓. พิจารณาเปิดไฟหน้ารถจักรตลอดเวลาเพื่อให้ผู้ข้ามทางรถไฟสังเกตเห็นได้โดยชัดเจน	รฟท.
ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
๑. กำหนดและควบคุมระดับปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้มีความเหมาะสมและเพิ่มบทลงโทษกับผู้กระทำผิดตามกฎหมายขั้นสูงสุด เช่น กรณีเมาแล้วขับให้ยึดรถรวมทั้งพิจารณาเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำ รวมทั้งการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะจะต้องเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และต้องมีการตรวจสอบประวัติการกระทำ ความผิด (ประวัติอาชญากร) ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะและรถแท็กซี่	ขบ. ตร.
๒. ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีใบอนุญาตผู้ขับรถ และตรงตามประเภทและชนิดของรถที่ใช้ทำการขนส่ง และใบอนุญาตขับรถต้องไม่สิ้นอายุ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะและรถแท็กซี่ต้องผ่านการตรวจสอบประวัติการกระทำ ความผิด (ประวัติอาชญากร)	ขบ.
๓. ผู้ประกอบการขนส่งร่วมรับผิดชอบกรณีพบข้อบกพร่องของรถ อุปกรณ์ส่วนควบ พนักงานขับรถ รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของรถและพนักงานขับรถในสังกัด โดยดำเนินการลงโทษตามกฎหมายขั้นสูงสุด	ขบ. ผู้ประกอบการ
๔. ควบคุมการใช้ความเร็วในเขตชุมชนเมืองและทางหลวง ทางพิเศษให้มีความเหมาะสม และเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำผิด	ทล. ทช. กทพ.



ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๕. นำเทคโนโลยีมาใช้ในการกำหนดควบคุมความเร็วในรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก (ตาม พรบ. ขนส่ง)	ขบ. ตร.
๖. เพิ่มกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่เคร่งครัดเพื่อให้ได้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพ และมีจิตสำนึกในการขับขี่ รวมทั้งทบทวนกฎระเบียบให้มีความทันสมัย - เพิ่มชั่วโมงการอบรมหลักสูตรการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ เป็น ๑๕ ชั่วโมง และควรเพิ่มความเข้มข้นในการสอบภาคปฏิบัติด้วย - แยกประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่กับรถจักรยานยนต์ปกติเป็นคนละประเภท	ขบ.
๗. เพิ่มบทลงโทษพนักงานขับรถ/ผู้ประกอบการรถแท็กซี่และรถที่ให้บริการในลักษณะเดียวกันที่กระทำผิดกฎหมาย ในกรณีที่เกิดเหตุรุนแรงควรสั่งพักการใช้ใบอนุญาตขับรถทันทีและกรณีต้องโทษตามประมวลกฎหมายอาญาให้เพิกถอนใบอนุญาตทันที และต้องมีการบันทึกข้อมูลในศูนย์ประวัติผู้ขับขี่ โดยให้มีมาตรการเข้มงวดกับเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการที่กระทำผิดด้วย ส่วนรถที่ให้บริการสาธารณะในลักษณะเดียวกันกับรถแท็กซี่ควรให้สังกัดบริษัทหรือสหกรณ์ เพื่ออำนวยความสะดวก	ขบ.
๘. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ การดื่มแล้วขับ (ยึดรถ ยึดใบขับขี่ โทษจำคุก) การขับรถเร็วเกินกำหนด และการบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทั้งผู้โดยสารและสินค้า	ขบ. ทล. ทช. ตร.
๙. จัดทำและพัฒนาคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ขบ. ตร.
๑๐. กำหนดให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถบรรทุกทุกทำงานติดต่อกันไม่เกิน ๔ ชั่วโมง ต้องมีการพักไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ถึงจะขับรถได้อีก ๔ ชั่วโมง	ขบ. บขส. ขสมก.
๑๑. กำหนดให้พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถบรรทุก ต้องมีการพักผ่อนติดต่อกันอย่างน้อย ๑๐ ชั่วโมง	ขบ. บขส. ขสมก.
การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)	หน่วยงานรับผิดชอบ
๑. จัดทำแผนป้องกันและเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าไปช่วยเหลือก่อนเกิดเหตุเพื่อเข้าช่วยเหลือแก่สถานการณ์ฉุกเฉินขณะเกิดเหตุเพื่อบริหารจัดการจราจรให้กลับสู่สภาพเดิมในเวลาเร็ว	ขบ. ทล. ทช.
๒. ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะต้องทำประกันภัยภาคสมัครใจเพิ่มเติมจากประกันภัยภาคบังคับ เพื่อชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะ และสร้างระบบการร่วมรับผิดชอบของผู้ประกอบการ	ขบ. บขส. ขสมก.
๓. จัดสรรรายได้จากการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ หรือเก็บค่าประกันภัยเพิ่มเพื่อชดเชยเยียวยา ค่าเสียหายกับผู้ประสบภัยจากรถที่เกิดบนทางพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษด้วย	ทล. กทพ.



๔.๔ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ผ่านมายังไม่ครอบคลุมประเด็นปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก โดยในปี ๒๕๕๘ มีอุบัติเหตุสูงถึง ๑๖,๑๕๗ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๒,๔๔๔ คน ซึ่งมีแนวโน้มสถิติอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากประชาชนนิยมใช้รถส่วนตัวเพิ่มขึ้น ดังนั้น หน่วยงานจึงควรให้ความสำคัญในการเร่งแก้ไขปัญหาการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการสำรวจสถิติอุบัติเหตุบนถนนในทางที่รับผิดชอบเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานโดยกำหนดมาตรการ แผนงาน โครงการเพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งใช้เป็นแผนในการขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อไป โดยนำข้อเสนอแนะแนวทางในการดำเนินการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ ไปใช้ประกอบการพิจารณา ดังนี้

๔.๔.๑ เพิ่มความปลอดภัยให้กับเด็กโดยการบังคับใช้ที่นั่งเด็กในรถยนต์

๔.๔.๒ แยกประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่กับรถจักรยานยนต์ปกติเป็นคนละชนิดกัน และเพิ่มอายุของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ เป็น ๑๘ ปีบริบูรณ์

๔.๔.๓ เพิ่มกระบวนการในการออกใบอนุญาตขับขี่ที่เคร่งครัดเพื่อให้ได้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพและมีจิตสำนึกในการขับขี่ รวมทั้งทบทวนกฎระเบียบให้มีความทันสมัยโดยการเพิ่มชั่วโมงการอบรมหลักสูตรการขอใบอนุญาตขับรถยนต์ เป็น ๑๕ ชั่วโมง และควรเพิ่มความเข้มข้นในการสอบภาคปฏิบัติด้วย

๔.๕ ตัวชี้วัด

๔.๕.๑ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายคมนาคมลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๕.๒ จำนวนผู้เสียชีวิตบนโครงข่ายคมนาคมลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๕.๓ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๕.๔ ร้อยละผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor way) เป็นศูนย์

๔.๕.๕ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

๔.๕.๖ ร้อยละผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟเป็นศูนย์

๔.๕.๗ ระดับแอลกอฮอล์ของผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะเป็นศูนย์มีลิกกรัมเปอร์เซ็นต์ คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

๔.๕.๘ ระดับการพักผ่อนของผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมายคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐



๔.๖ การติดตามและประเมินผล

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด ให้รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ตามมาตรการ และตัวชี้วัด พร้อมคำแนะนำและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทราบเป็นรายครึ่งปี ภายในวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๐ (ผลการดำเนินงานของเดือนมกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๐) และภายในวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๑ (ผลการดำเนินงานของกรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๖๐) เพื่อ สนข. จะได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ นำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบผลการดำเนินงาน และพิจารณามอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขไปปรับปรุงการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หลักในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดในแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป