

บทที่ 4

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นและการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

4.1 แนวทางการศึกษาวิเคราะห์ SWOT ด้านความปลอดภัยทางถนน

การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic planning) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม เป็นการศึกษาเพื่อทำให้เกิดความเข้าใจในสภาวะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสามารถนำมาปรับกระบวนทัศน์ (Paradigm) ที่สามารถฉวยโอกาส (Opportunity) ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกมาทำให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนา หรือหลีกเลี่ยงอุปสรรค/ปัญหาและอุปสรรค (Threats) จากปัจจัยภายนอกให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ในทำนองเดียวกันก็สามารถดึงจุดแข็ง (Strengths) ที่มีอยู่ ทั้งในด้านทรัพยากรหรือโครงสร้างต่าง ๆ นำมาเป็นความสามารถหลัก ที่จะสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive advantage) รวมทั้งการแก้ไขจุดอ่อน (Weaknesses) ที่มีอยู่ภายในองค์กร เพื่อให้สามารถช่วยกันพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT Analysis) มีรากฐานมาจากการศึกษาวิเคราะห์รายสาขาและการวิเคราะห์เชิงบูรณาการขององค์กร ในการศึกษานี้ได้มีการวิเคราะห์ SWOT มาบูรณาการกับการจัดทำนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ เพื่อใช้เป็นกรอบนำในการวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนงาน/มาตรการสากลที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการพิจารณาปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ และการดำเนินงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ

4.2 การศึกษาวิเคราะห์ SWOT ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ที่ปรึกษาได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นและการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) ในเมืองต้นแบบ 5 เมือง เพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis) ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดทิศทาง โครงการ/มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมต่อไป โดยได้จัดขึ้นทั้งหมด 9 ครั้ง ประกอบด้วย

4.2.1 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 30 มีนาคม 2560 เวลา 08.30 – 13.30 น. ณ ห้อง Ballroom C โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการนำเสนอประชาสัมพันธ์โครงการและความก้าวหน้าโครงการ พร้อมกับรับฟังความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด 126 คน



รูปที่ 4.2.1-1 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1

4.2.2 การสัมมนาครั้งที่ 2 กลุ่มย่อย (Focus Group)

การสัมมนาครั้งที่ 2 กลุ่มย่อย (Focus Group) โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน จัดขึ้นเมื่อวันพุธ ที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 13.00 น. ณ ห้องบางลำภู โรงแรมอมารีวอเตอร์เกท กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการนำเสนอความก้าวหน้าของโครงการพร้อมกับรับฟังความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมต่อการทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 74 คน



รูปที่ 4.2.2-1 การสัมภาษณ์ครั้งที่ 2 กลุ่มย่อย (Focus Group)

4.2.3 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 โครงการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน จัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 7 มิถุนายน 2560 เวลา 08.30 – 13.30 น. ณ ห้องชาลอนเอ ชั้น 2 โรงแรมสวิสโซเทล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ เพื่อนำเสนอข้อมูลการศึกษา และสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ตลอดจนเป็นการเปิดโอกาสให้ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ต่อแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม การประชุมสัมมนาครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมทั้งหมด 100 คน จากนั้นจึงแบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมออกเป็น 3 กลุ่มย่อย ประกอบด้วย กลุ่มย่อยที่ 1 เรื่องการบริหารจัดการด้านอุบัติเหตุและการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มย่อยที่ 2 เรื่อง ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น และกลุ่มย่อยที่ 3 เรื่อง ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น และผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยขึ้น เพื่อให้แต่ละกลุ่มอภิปราย ให้ความคิดเห็น และเสนอแนะต่อร่างแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม



รูปที่ 4.2.3-1 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3

4.2.4 การประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 4

การประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 4 โครงการศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 14 ธันวาคม 2560 เวลา 08.30 – 16.30 น. ณ ห้องดาดหลา โรงแรมกรุงศรีริเวอร์ อโยธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม และเปิดโอกาสให้ส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็น โดยการประชุมสัมมนาฯ ในครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมทั้งหมด 101 คน ในช่วงบ่ายได้มีการฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญในการใช้ซอฟต์แวร์ในการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก



รูปที่ 4.2.4-1 การประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 4



รูปที่ 4.2.4-2 การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญในการใช้ซอฟต์แวร์ในการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก

4.2.5 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ

โดยที่ปรึกษาจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) ในเมืองต้นแบบ เพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis) เพื่อให้การกำหนดทิศทางการกำหนดโครงการ/มาตรการให้มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม โดยได้จัดขึ้นทั้งหมด 5 ครั้ง ได้แก่

- ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดสงขลา วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
- ครั้งที่ 2 ณ จังหวัดขอนแก่น วันศุกร์ที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2560
- ครั้งที่ 3 ณ จังหวัดเชียงใหม่ วันพฤหัสบดีที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2560
- ครั้งที่ 4 ณ จังหวัดนครราชสีมา วันจันทร์ที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2560
- ครั้งที่ 5 ณ จังหวัดชลบุรี วันอังคารที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2560

1) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดสงขลา

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดสงขลาเพื่อประกอบการศึกษาการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08:30 – 12:00 น. ณ ห้องทานตะวัน โรงแรมบุรีศรีภู บูติกโฮเต็ล อำเภอหาดใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และเพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา ต่อการจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 29 คน



รูปที่ 4.2.5-1 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดสงขลา

2) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดขอนแก่น

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดขอนแก่น เพื่อประกอบการศึกษา การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2560 เวลา 13:30 – 17:00 น. ณ ห้องราชพฤกษ์ 1 โรงแรมอวานี ขอนแก่น โฮเต็ล แอนด์คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และเพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น ต่อการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 30 คน



รูปที่ 4.2.5-2 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดขอนแก่น

3) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดเชียงใหม่

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดเชียงใหม่ การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ณ จังหวัดเชียงใหม่ จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น. ที่ห้องประชุมสุเทพ โรงแรมเชียงใหม่ฮิลล์ 2000 เพื่อเป็นการนำเสนอประชาสัมพันธ์โครงการและเป็นการระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 26 คน



รูปที่ 4.2.5-3 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดเชียงใหม่

4) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดนครราชสีมา

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดนครราชสีมา เพื่อประกอบ การศึกษาการ จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ได้จัดขึ้นเมื่อวันจันทร์ที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2560 เวลา 08:30 – 12:00 น. ณ ห้องวีไอพี 1 โรงแรมสุรสมมนาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัด นครราชสีมา มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ และเพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา ต่อการ จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลด อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 30 คน



รูปที่ 4.2.5-4 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดนครราชสีมา

5) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดชลบุรี

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดชลบุรี การศึกษาจัดทำ แผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ณ จังหวัดชลบุรี จัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2560 เวลา 13.00 – 14.00 น. ณ ห้องแอทแลนติก 1 - 2 ชั้น 2 โรงแรมเดอะไทด์ เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและระดม ความคิดเห็นเกี่ยวกับการทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ทางถนนในระดับจังหวัด มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 34 คน



รูปที่ 4.2.5-5 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดชลบุรี

4.3 การสัมภาษณ์หน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนน

เพื่อให้การดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นวิธีการที่ช่วยเพิ่มเติมข้อมูลสำคัญนอกเหนือจากการจัดประชุมสัมมนา การสัมภาษณ์หน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนนได้ดำเนินการช่วงระหว่างวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 – 5 มิถุนายน 2560 โดยมีรายนามหน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์ ดังนี้

ตารางที่ 4.3-1 รายนามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนที่เข้าสัมภาษณ์

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	คุณธีระพงษ์ รอดประเสริฐ	ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม
2	คุณอัมพร ชาทบุษยมาส	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	กระทรวงคมนาคม
3	คุณศักดิ์ดา พรธนะไวย	ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมระบบทางพิเศษ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
4	คุณวัลลภ งามสอน	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพ	กรมการขนส่งทางบก
5	คุณสันติภาพ ศิริยงค์	ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาวิศวกรรมจราจร	สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวงชนบท
6	ดร. ชาศรีย์ บำรุงวงศ์	ผู้อำนวยการสำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง	กรมทางหลวงชนบท
7	คุณธวัชชัย นาศักดิ์ศรี	ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน	สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร
8	คุณรุ่งอรุณ ลิ้มพะพาณิชย์	ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.)
9	พ.ต.อ. เกรียงศักดิ์ จันทรวงศ์	รองผู้บังคับการกองแผนงานกิจการพิเศษ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
10	คุณนงนุช ตันติธรรม	หัวหน้ากลุ่มป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร	กรมควบคุมโรค
11	คุณอาภากร ปานเลิศ	ผู้อำนวยการฝ่ายสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
12	คุณนพดล สันติภากรณ์	กรรมการผู้จัดการบริษัท	บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด



รูปที่ 4.3-1 การสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านอุบัติเหตุทางถนน

4.4 ผลการศึกษาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis)

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น การจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) และการสัมภาษณ์หน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนนเพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis) เพื่อให้เป็นการกำหนดในการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยสามารถสรุปผลการศึกษาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis) ดังแสดงในตารางที่ 4.4-1 ถึงตารางที่ 4.4-5

ตารางที่ 4.4-1 ประเด็นเสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)

จุดแข็ง (Strength, S)	จุดอ่อน (Weaknesses, W)
<ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานหลักและท้องถิ่นให้ความสนใจรับผิดชอบงานทางความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น - การปรับแผนให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น - มีคณะกรรมการร่วมทำงานด้านความปลอดภัยในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ - มีการดำเนินการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> - ฐานข้อมูลขาดการบูรณาการภายในและระหว่างหน่วยงาน - การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก ยังขาดแบบฟอร์มกลางที่ใช้ได้ทั่วประเทศ (แต่ละหน่วยงานมีแบบฟอร์มเฉพาะ)
โอกาส (Opportunities, O)	ปัญหาและอุปสรรค (Threats, T)
<ul style="list-style-type: none"> - การสนับสนุนงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับท้องถิ่นมากขึ้น - ผู้บริหารให้ความสำคัญเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุทางถนน - มีการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกมาเพื่อแก้ไขปัญหาในระดับท้องถิ่น - การทำงานแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ - นำแนวคิดข้อมูลฐานเดียวกันมาบูรณาการ เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดความไม่ชัดเจนของข้อมูล - การปรับปรุงยุทธศาสตร์และมาตรการที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม - มีทิศทางและเป้าหมายของการลดอุบัติเหตุทางถนนให้ชัดเจน - ส่งเสริมให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานท้องถิ่นมีค่อนข้างน้อย และมีความล่าช้าและจำกัดในการจัดสรรในการจัดสรรงบประมาณ - ภาคประชาชนยังขาดความเข้าใจที่ดีในด้านอุบัติเหตุทางถนน - การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนยังมีการต่อต้านจากประชาชน - ไม่มีการนำข้อมูลอุบัติเหตุไปใช้ประโยชน์ในเชิงป้องกัน - ขาดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน - การสอบใบขับขี่ไม่มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 4.4-2 ประเด็นเสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (Safer Roads and Mobility)

จุดแข็ง (Strength, S)	จุดอ่อน (Weaknesses, W)
<ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานหลัก (คค. ทล. ทช.) และท้องถิ่นให้ความสนใจรับผิดชอบงานทางความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น - ทล. เริ่มพัฒนางานด้านความปลอดภัย เข้าไปในงานบำรุงรักษา - มีการปรับแผนให้สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นเป็นระยะ ๆ - มีคณะกรรมการร่วมทำงานด้านความปลอดภัยในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ - มีการดำเนินการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ - มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเพื่อดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตราย 	<ul style="list-style-type: none"> - ฐานข้อมูลขาดการบูรณาการภายในและระหว่างหน่วยงาน - ขาดช่องทางสำหรับประชาชนในการประสานงานเพื่อรายงานจุดเสี่ยง/จุดอันตราย - การออกแบบถนนที่ยังขาดมาตรฐาน เช่น ลำดับศักดิ์ถนน การออกแบบเรขาคณิตของถนน หรือยึดมาตรฐานขั้นต่ำที่ยังขาดการพิจารณาประเด็นความปลอดภัย - ถนนกว้างเกินไปเอื้อให้คนขับเร็ว (โดยเฉพาะย่านชุมชน) - ขาดการบำรุงรักษาถนนและโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น ผิวจราจรเสียหาย เครื่องหมายจราจรชำรุด - ขาดการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งานจักรยานยนต์ คนเดิน และผู้ใช้รถจักรยาน - อุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ยังไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล - ไม่มีการนำข้อมูลอุบัติเหตุไปใช้ประโยชน์ในเชิงป้องกัน - ความล่าช้าในการรับข้อมูลอุบัติเหตุ - ขาดความสมดุลระหว่างการเคลื่อนที่ (Mobility) และความปลอดภัย (Safety) โดยเฉพาะถนนที่ผ่านชุมชน - ท้องถิ่น (เทศบาล) ได้รับโอนถนนจากหน่วยงานสังกัด คค. ที่มีมาตรฐานการออกแบบและใช้งานที่แตกต่างกัน ทำให้การบริหารจัดการลำบาก - การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก ยังขาดแบบฟอร์มกลางที่ใช้ได้ทั่วประเทศ (แต่ละหน่วยงานมีแบบฟอร์มเฉพาะ) - ถนนท้องถิ่นไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีการกำหนดน้ำหนักบรรทุก ไม่มีการขีดสีตีเส้นและติดตั้งป้ายบนถนนท้องถิ่น รวมทั้งการจัดการบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

ตารางที่ 4.4-2 ประเด็นเสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (Safer Roads and Mobility) (ต่อ)

โอกาส (Opportunities, O)	ปัญหาและอุปสรรค (Threats, T)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการปรับปรุงมาตรฐานขั้นทางของหน่วยงานในสังกัด คค. - รัฐบาลมีการสนับสนุนงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับท้องถิ่นมากขึ้น - UN กำหนดให้มีการประเมินมาตรฐานถนนในทุกประเทศที่เป็นเครือข่าย - ผู้บริหารให้ความสำคัญเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุทางถนน - มีการนำการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกมาใช้เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหในระดับท้องถิ่นมากขึ้น - มีการทำงานแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุมากขึ้น - เริ่มมีการนำแนวคิดข้อมูลฐานเดียวกันมาบูรณาการ เพื่อไม่ให้เกิดการทำงานซ้ำซ้อนและลดความไม่ชัดเจนของข้อมูล - นำเอาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้อย่างเป็นทางการ - นำวิถีเพื่อวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย มาใช้ 	<ul style="list-style-type: none"> - งบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานท้องถิ่นยังค่อนข้างน้อย มีความล่าช้าและมีจำกัดในการจัดสรร - ภาคประชาชนยังขาดความเข้าใจที่ดีในการจัดการโครงข่ายถนนกับชุมชน เช่น มีการร้องเรียนเพื่อขอเปิดจุดกลับรถบริเวณทางเชื่อมทางแยก - ป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ ริมทางมีจำนวนมากทำให้เกิดความสับสนและเป็นสิ่งอันตรายข้างทาง - ไม่มีการกำหนดมาตรฐานหรือการปรับปรุงถนนร่วมกันระหว่างหน่วยงาน - ยังขาดการบังคับใช้มาตรฐานในการติดตั้งป้ายแนวกั้น แสงไฟ ในโครงการถนนที่กำลังก่อสร้างหรือซ่อมบำรุง อย่างเคร่งครัด - ยังขาดการนำแผนเรื่องจุดพักรถบรรทุกไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

ตารางที่ 4.4-3 ประเด็นเสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (Safer Vehicles)

จุดแข็ง (Strength, S)	(จุดอ่อน Weakness, W)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ ทุก 3 เดือน และมีการตรวจสอบก่อนการนำไปใช้งาน - มีการเข้มงวดในการตรวจความพร้อมของรถและคนในสถานขนส่งทั่วประเทศ โดยเฉพาะช่วงเทศกาล - มีการสุ่มตรวจรถโดยสารสาธารณะทุกสัปดาห์ (ในบางจังหวัด) - มีนโยบายจากกรมการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) ให้มีการติดตั้ง GPS ในรถตู้โดยสารสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ใช้รถสาธารณะไม่ทราบเวลาที่ใช้มีความปลอดภัยมากนักน้อยเพียงใด (ขาดการประชาสัมพันธ์ด้านมาตรฐาน) รวมทั้งไม่ทราบว่าพนักงานขับรถมีความพร้อมในการปฏิบัติงานมากนักน้อยเพียงใด (เช่น พักผ่อนเพียงพอ) - การใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 100 CC. มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (จากสถิติพบว่าการเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามมา) - ขาดหน่วยงานที่กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ (รถตู้โดยสาร รถโดยสารสาธารณะ) - ขาดแคลนบุคลากร เทคโนโลยี งบประมาณ และจุดตรวจสภาพรถโดยสารสาธารณะ - ยังขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการที่ให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย - ขาดความชัดเจนในการอนุญาตให้ใช้รถโดยสารสาธารณะ 2 ชั้น - ขาดความชัดเจนในการอนุญาตให้ใช้งานรถจักรยานยนต์ประเภทบิ๊กไบค์ และสามล้อพ่วง - ขาดการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์เสริม เช่น ตะกร้าน้ำรถ
โอกาส (Opportunities, O)	ปัญหาและอุปสรรค (Threats, T)
<ul style="list-style-type: none"> - UN มีการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ (UNECE) และขอความร่วมมือให้ประเทศเครือข่ายนำไปปฏิบัติ - มีการเพิ่มกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยบนรถโดยสารสาธารณะ - มีการประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกในการจัดทำ พรบ. ให้กับประชาชนในพื้นที่ชนบท - มีการรณรงค์ให้กลุ่มเยาวชนหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัยมากขึ้น - เพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังมีการดัดแปลงสภาพรถบรรทุกขนาดเล็กเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าอยู่เป็นจำนวนมาก - ผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะยังไม่มีมาตรการเข้มงวดรัดกุมเท่าที่ควร เนื่องจากมีความเข้าใจผิดในการใช้เข็มขัดนิรภัย - ควรมีนโยบายและระเบียบปฏิบัติที่ชัดเจนในการตรวจสภาพรถ - รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ที่ใช้งานในพื้นที่ชนบท ไม่ทำประกันภัยเนื่องจากไม่มีการตรวจจับ

ตารางที่ 4.4-4 ประเด็นเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users)

จุดแข็ง (Strength, S)	(จุดอ่อน Weakness, W)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการปรับกฎหมายเกี่ยวกับดื่มแล้วขับ ให้มีปริมาณ BAC ไม่เกิน 20 mg% ในกลุ่มอายุไม่เกิน 20 ปี - มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับผู้กระทำความผิดเพื่อเป็นธรรมและลดการปะทะระหว่างผู้กระทำความผิดกับเจ้าหน้าที่ - มีการเข้มงวดในการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถสาธารณะในสถานีส่งทั่วประเทศโดยเฉพาะช่วงเทศกาล 	<ul style="list-style-type: none"> - การออกใบอนุญาตขับขี่ยังไม่เข้มข้น - การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนยังไม่เข้มข้นเท่าที่ควร - มีการอนุโลมในการบังคับใช้ความเร็วบนถนนที่เกินกว่าขีดจำกัดความเร็วที่กฎหมายกำหนด - ยังไม่มีมาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่ตามมาตรฐานสากล เช่น การออกใบขับขี่เป็นลำดับขั้น - ขาดระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการบันทึกข้อมูลผู้กระทำความผิด - ระบบค่าตอบแทนของตำรวจมีความล้าหลัง ทำให้ขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงาน - ขาดแคลนทรัพยากรบุคคลที่มีความชำนาญการงบประมาณ และเทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวกและบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน
โอกาส (Opportunities, O)	ปัญหาและอุปสรรค (Threats, T)
<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ Social Media มีอิทธิพลสามารถนำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย - ผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ควรผ่านการฝึกอบรมพิเศษเพิ่มเติม (การขับขี่ในสถานการณ์คับขัน) และ - เพิ่มภาษีรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ - การได้มาซึ่งใบขับขี่ต้องมีความเข้มงวด เน้นที่เนื้อหาที่ครอบคลุมประเด็นความปลอดภัย - การเพิ่มชั่วโมงการขอใบอนุญาตใบขับขี่ เป็น 50 ชม. - การเพิ่มหลักสูตรด้านความปลอดภัยในสถานศึกษาเพื่อสร้างความตระหนักในด้านความปลอดภัยทางถนน - สร้างแผนระยะยาวในการสร้างจิตสำนึกผู้ขับขี่ - การสื่อสารกับประชาชนอย่างจริงจังในรูปแบบใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - จิตสำนึกและวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ยังคงมีน้อย - การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนยังมีการต่อต้านจากประชาชน - ท้องถิ่นขาดกองบังคับการตำรวจจราจรที่ดูแลงานความปลอดภัยทางถนน - วันหยุดที่เพิ่มขึ้นส่งเสริมให้มีการเดินทางมากขึ้น ส่งผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น - กฎหมายบางฉบับไม่เอื้อต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น พรบ.รถยนต์ พรบ.การขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.4-5 ประเด็นเสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response)

จุดแข็ง (Strength, S)	(จุดอ่อน Weakness, W)
<ul style="list-style-type: none"> - มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน - การส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย - มีการเพิ่มการป้องกันทั้งในระบบ ER และ EMS - มีหน่วยงานจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ - มีระบบการติดตามการทำงาน และมีหน่วยงานที่ทำงานด้านความปลอดภัย เช่น ทีมเฝ้าระวังเหตุการณ์ (SAT) 	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนขาดทักษะปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเบื้องต้น - ปัญหาของการจัดเก็บข้อมูลมีความซ้ำซ้อนกัน - การจัดเก็บข้อมูลการบาดเจ็บไม่ครบถ้วน - ขาดแคลนทรัพยากรบุคคลที่มีความชำนาญการงบประมาณ และเทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวก
โอกาส (Opportunities, O)	ปัญหาและอุปสรรค (Threats, T)
<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยังสถานพยาบาล - การนำเทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและเข้าถึงผู้บาดเจ็บ - จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว และปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีองค์กรหลักในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย - ความล่าช้าการเข้าออกพื้นที่ที่เกิดเหตุ - ความล่าช้าของการส่งต่อผู้บาดเจ็บ - ความล่าช้าในการรับข้อมูลอุบัติเหตุ และขาดช่องทางการติดต่อ - การดำเนินมาตรการต่างๆ ยังขาดการติดตามและประเมินผลในระดับปฏิบัติการ - ไม่มีฐานข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่เชื่อถือได้ แม้จะมีหลายหน่วยงานดำเนินการจัดเก็บข้อมูล

4.5 การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ

การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิให้กับเจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยใช้หัวข้อ “โครงการพัฒนาหลักสูตรการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกและการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัย” โดยจัดขึ้นเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 13.00-14.30 น. ณ ห้อง 401 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิให้กับเจ้าหน้าที่ โดยได้รับเกียรติจาก ศาสตราจารย์ พิชัย ธาณิธนานนท์ ศาสตราจารย์พิเศษ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และ Associate Professor Jeremy Woodley ผู้อำนวยการ Centre for Automotive Safety Research (CASR) The University of Adelaide เป็นผู้บรรยายพิเศษ ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมทั้งหมด 54 คน



รูปที่ 4.5-1 การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ