

รายงานผลการศึกษา  
ของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาปัญหาและแนวทาง  
แก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

ด้วยในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สี่ (ครั้งที่ ๓) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้พิจารณาญัตติของนายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์ เรื่อง ขอให้สภากรุงเทพมหานครตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน และลงมติเห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ โดยกำหนดระยะเวลา ใน การศึกษา ๑๘๐ วัน ประกอบด้วย

๑. นายพรเทพ	ศิริวนารังสรรค์
๒. นายกิตติ	บุศยพลากร
๓. นายสุราษฎร์	เจริญชัยสกุล
๔. นางสุกัญญา	สุวัฒน์วงศ์
๕. พลตรี สุทธิชัย	วงษ์บุบผา
๖. นายอภิรัตน์	ศิวัชรพิทักษ์
๗. นายเชนทร์	วิวัฒน์บวรวงศ์
๘. นายวัลลภ	งามสอน
๙. นายสุปรีย์	วงศ์ดีพร้อม
๑๐. นายอนุชา	เศรษฐเสถียร
๑๑. นายสัญญาชัย	ชาสมบัติ
๑๒. นายไพโรจน์	เครือกาญจนา
๑๓. นายธนะพงศ์	จินวงษ์
๑๔. พันตำรวจเอก นิธิธร	จินตกานนท์
๑๕. นายประพาส	เหลือศิริรักษา
๑๖. นายพรเทพ	แช่เฮ้ง
๑๗. นางสาวศิริพร	รัตนทัศนีย์
๑๘. นายธนนท์ชัย	เมฆประเสริฐวินิช
๑๙. นายกิตติกานต์	จอมดวง จารุวรพลกุล
๒๐. นางศรินทร	สนธิศิริกฤตย์

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเลือก นายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์ เป็นประธานกรรมการ นายกิตติ บุศยพลากร เป็นรองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง นายสุราษฎร์ เจริญชัยสกุล เป็นรองประธานกรรมการ คนที่สอง นางสุกัญญา สุวัฒน์วงศ์ เป็นรองประธาน กรรมการ คนที่สาม และนางศรินทรสนธิศิริกฤตย์ เป็นกรรมการและเลขานุการโดยคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ตั้ง คณะอนุกรรมการ จำนวน ๑ คณะ คือ คณะอนุกรรมการศึกษากฎหมายและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนโดยมี นายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์เป็นประธานอนุกรรมการและนางลดาวัลย์ สอนงาม เป็น อนุกรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการวิสามัญศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ได้ประชุม ๑๖ ครั้ง และคณะอนุกรรมการศึกษากฎหมายและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนได้ประชุม ๑๔ ครั้ง

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ศึกษาเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษา ดังต่อไปนี้

## ๑. วิธีพิจารณาศึกษา

๑) คณะกรรมการวิสามัญศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน และคณะอนุกรรมการศึกษากฎหมายและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนหน่วยงานจากสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) สำนักงานการแพทย์ กรุงเทพมหานคร ศูนย์นเรนทร โรงพยาบาลราชวิถี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งตำรวจนครบาลและกองบัญชาการศึกษา สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ผู้แทนจากสภานายความ สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด โดยในการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการวิสามัญฯ และคณะอนุกรรมการฯ ได้เชิญผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ข้อมูลจากหลายภาคส่วน ได้แก่

- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน มหาวิทยาลัยนครสวรรค์
- ดร.นรบดี สาละธรรม วิศวกรผู้เชี่ยวชาญ ความปลอดภัยทางถนน กรมทางหลวงชนบท
- พ.ต.อ.หญิง จินดา กลีบกลาย กองบัญชาการศึกษาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้รับรางวัล Prime Minister Road Safety Awards
- รองศาสตราจารย์ ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม หัวหน้าศูนย์วิจัยเฉพาะทางวิศวกรรมการประเมินและความปลอดภัยยานยนต์ บัณฑิตวิทยาลัยวิศวกรรมศาสตร์นานาชาติสิรินธร ไทย-เยอรมัน (TGGS) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (มจพ.)
- นายปณิธิร์ เอื้อสุดจิต วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง
- นายเลิศสกุล นาเจริญหัวหน้ากลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ กรมการขนส่งทางบก
- นายวันชัย มีศิริ บริษัท บางกอกไฮแลป จำกัด
- ดร.วสุเชษฐ์ โสภณเสถียร นายกสมาคมผู้ประกอบการรถขนส่งทั่วไทย(สปข.)

ซึ่งเป็นผู้แทนจาก ๕ สาขาหลัก ด้านการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน และกรมควบคุมโรค ในสาขาที่ ๖ ด้านการจัดการข้อมูลและประเมินผล โดยผู้เกี่ยวข้องให้ข้อมูล และแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่างๆ เพื่อประกอบการพิจารณา ศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหา โดยกำหนดขอบเขตและแนวทางการศึกษาดังนี้

### กรอบแนวทางการศึกษา

แยกประเด็นการศึกษา ตามหลักsafe system approach road safety ๕เสาหลักประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

- ความรับผิดชอบของหน่วยงานแต่ละด้าน ในระดับประเทศ และหน่วยงานในสังกัด กรุงเทพมหานคร

- ประเด็นที่ ๒ ด้านข้อมูลและสารสนเทศเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (เสาหลักที่ ๖, ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน)
- การจัดการข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล (MacroData/Information)
  - สอบสวนเชิงลึกหาสาเหตุ การใช้ CCTV ทำ Collision Diagram (Micro data)
- ประเด็นที่ ๓ ด้านการจัดการจุดเสี่ยงและสิ่งแวดลอม (เสาหลักที่ ๒, ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย๔.๐)
- การจัดการถนนปลอดภัย Safety Zone/Road Safety Audit และการจัดการ
  - การใช้ Technology: Speed camera, Red light camera
  - การจัดการจุดเสี่ยง Black Spot
- ประเด็นที่ ๔ ด้านนโยบายและการมีส่วนร่วมของภาคี (เสาหลักที่ ๑, ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน)
- การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพื้นที่กรุงเทพมหานคร
  - นโยบายการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.กทม.) และศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนระดับเขต(ศปถ.เขต)
  - การประชุมต่อเนื่อง และการกำหนดเป้าหมาย (Meeting and Set Target)
- ประเด็นที่ ๕ การออกใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ และการตัดคะแนน เพื่อความปลอดภัยจากการจราจรทางถนน (เสาหลักที่ ๔, ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน)
- ประเด็นที่ ๖ ด้านการมีส่วนร่วมของหน่วยงานและชุมชน (เสาหลักที่ ๔, ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน, ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย)
- มาตรการองค์กร/มาตรการชุมชน: Community Safety
- ประเด็นที่๗ ยานพาหนะปลอดภัย Safe vehicle (เสาหลักที่ ๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย๔.๐)
- ประเด็นที่ ๘ด้านนวัตกรรม (กล้องตรวจจับความเร็ว กล้อง CCTV การบังคับใช้กฎหมาย)
- ประเด็นที่ ๙ บริการการแพทย์ฉุกเฉิน การเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถ (เสาหลักที่ ๕)
- ประเด็นที่ ๑๐ ด้านการติดตามประเมินผล(Monitoring Evaluation: M&E) (เสาหลักที่ ๖, ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน)
- ประเด็นที่๑๑ข้อเสนอเชิงนโยบายแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน กรุงเทพมหานคร (เสาหลักที่ ๑, ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน)

๒) การพิจารณาศึกษาจากเอกสารทางวิชาการ การศึกษา วิเคราะห์ สังเคราะห์ ทบทวนวิเคราะห์สถานการณ์ และองค์ความรู้ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัญหาเชิงระบบ ทั้งในระดับนานาชาติ ระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับพื้นที่ โดยพิจารณาทบทวนจากเอกสารผลการดำเนินงานแผนงานยุทธศาสตร์และผลงานวิจัย เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง อินเทอร์เน็ต และการขอความเห็นร่วมจากคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่สมบูรณ์ที่สุด

๓) การประชุมเพื่อศึกษา วิเคราะห์ และสรุปผลเพื่อจัดทำรายงาน

๔) คณะกรรมการวิสามัญฯ จัดทำรายงานการศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ในกรุงเทพมหานคร

## ๒. การดำเนินการของคณะกรรมการวิสามัญฯ

คณะกรรมการวิสามัญศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน และคณะอนุกรรมการศึกษากฎหมายและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ได้ศึกษาในประเด็นต่างๆ ตามกรอบแนวทางการศึกษาดังนี้

### ๒.๑ ความเป็นมา และความสำคัญ

Global Status Report on Roads Safety ๒๐๑๘ (ข้อมูลปี ๒๐๑๖) ประเมินการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๙ ของโลกคือ ๒๒,๔๙๑ ราย คิดเป็น ๓๒.๗ ต่อแสนประชากร แม้ว่าจะลดลงจากปี ๒๐๑๕ (ข้อมูลปี ๒๐๑๒) แต่การเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทย ยังเป็นอันดับ ๑ ในเอเชีย อันดับ ๑ ใน ASEAN และอันดับ ๑ ใน SEARO โดยประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์เป็นอันดับ ๑ แม้ว่าจะลดลงจากรายงานปี ๒๐๑๕ (ข้อมูลปี ๒๐๑๒) ที่มีประมาณการจำนวนผู้เสียชีวิต ๒๔,๒๓๗ ราย คิดเป็น ๓๖.๒ ต่อแสนประชากรสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย ที่เกิดจากหลับในมากถึงร้อยละ ๓๐ ไม่แพ้เมาแล้วขับ หรือดื่มแล้วขับสาเหตุหลักจากนอนหลับไม่เพียงพอ ทานยา ที่ทำให้ง่วง ต้มแอลกอฮอล์ เป็นโรคนอนกรน หุดหทัยใจขณะหลับ

พื้นที่กรุงเทพมหานครมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนเฉลี่ย ๒ รายต่อวัน ในปี ๒๕๖๑ มีจำนวนครั้งของการเกิดเหตุทั้งหมด ๕๕,๓๖๖ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๕๔,๕๒๘ ราย ตาย ๖๒๑ ราย จากการศึกษาข้อมูลปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตในพื้นที่พบว่าส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน อายุระหว่าง ๑๖ - ๒๕ ปี เสียชีวิตมากที่สุดในเวลากลางคืน ผู้ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์และเสียชีวิต ๖๑๓ ราย (๘๘.๗๑%) เมื่อย้อนกลับไปพบว่ากรุงเทพมหานครมีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนสูงเป็นอันดับที่ ๑ ของประเทศ ติดต่อกัน ๕ ปี โดยในปี ๒๕๖๐ มีผู้เสียชีวิตจำนวน ๘๔๕ คน ผู้บาดเจ็บจำนวน ๙๒,๑๙๙ คน (<http://www.thairsc.com>) ซึ่งพบสาเหตุการเสียชีวิตจากหลับในสูงขึ้น ทั้งนี้อาจเกิดจากการนอนหลับไม่เพียงพอ ทานยา ที่ทำให้ง่วง ต้มแอลกอฮอล์ เป็นโรคนอนกรน หุดหทัยใจขณะหลับ อากาศร้อนและรถติด สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั้งด้านสุขภาพกายและจิตใจ การขาดไร่ที่พึง หรือขาดไร่ผู้อุปการะ และทำให้ประเทศไม่สามารถพัฒนาไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคง โรงพยาบาลต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคล เวลา เงิน และจำนวนเตียง สถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตเหล่านี้ มีแนวโน้มสูงขึ้นและรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยที่กรุงเทพมหานครยังไม่มีแผนแม่บท หรือแผนยุทธศาสตร์ หรือแผนบูรณาการ ทำให้ขาดแนวทางการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนแบบมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน เช่นการจัดตั้งและดำเนินการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) และ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเขต (ศปถ.ข.) ซึ่งใน ๗๖ จังหวัดมีการขับเคลื่อน ศปถ.จ. ศปถ.อ.และศปถ.ต. ทั้ง ๓ ระดับตั้งแต่พ.ศ.๒๕๕๔ คณะกรรมการฯ จึงทำการศึกษาการจัดทำแนวทางแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน เพื่อให้เกิดระบบการเฝ้าระวัง ป้องกัน การบูรณาการแผนงาน และการประเมินผลทั้งด้าน คน ถนน รถ การเคลื่อนย้าย การรักษา การส่งต่อ และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง โดยเชื่อมโยงบูรณาการทั้งหน่วยงานของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในภาคส่วนสาธารณสุข นอกภาคส่วนสาธารณสุข ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน องค์กร มูลนิธิต่างๆ

## ประเด็นที่ ๑ บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

- ความรับผิดชอบของหน่วยงานแต่ละด้าน ในระดับประเทศ และหน่วยงานในสังกัด กรุงเทพมหานคร

### บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

มาตรการสำคัญ ๆ เพื่อบรรลุป้าประสงค์ความปลอดภัยจากการใช้รถ ใช้ถนน ได้แก่ การจัดการความเร็ว (Speed management) ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน (Leadership on Road Safety) การออกแบบและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure design and improvement) มาตรฐานความปลอดภัยรถยนต์ (Vehicle safety standards) การบังคับใช้กฎหมายจราจร (Enforcement of traffic laws) และการรักษาชีวิตหลังเกิดอุบัติเหตุ (Survival after a crash) องค์ประกอบเหล่านี้ล้วนสัมพันธ์กันและต้องนำไปปฏิบัติอย่างบูรณาการให้เป็นระบบความปลอดภัย (Safety System Approach) เพื่อให้ปัญหาการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกได้รับการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ การนำมาตราต่าง ๆ (Interventions) ไปปฏิบัติจะช่วยลดการพิการ การเสียชีวิต การบาดเจ็บ และต้นทุนทางเศรษฐกิจสังคมจากการจราจรทางถนน สิ่งเหล่านี้สามารถดำเนินการได้ตั้งแต่การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้ใช้รถ ใช้ถนนที่คำนึงถึง คนเดินเท้า การขี่จักรยาน การสร้างมาตรการ แนวทาง และกฎหมายที่ชัดเจน เพื่อให้เกิดผลสนองต่อนโยบายความปลอดภัยทางถนน การแก้ไขประเด็นทางสังคมและธรรมาภิบาลในภาพกว้างอันกระทบต่อนโยบายความปลอดภัยทางถนนการดำเนินการอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) จากองค์ประกอบที่กล่าวมา สามารถแยกบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการ Road safety management

เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรปลอดภัย Infrastructure

เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย Safe vehicle

เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถ ใช้ถนนปลอดภัย Road user behavior

เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดเหตุ Post-crash care

เสาหลักที่ ๖ การบูรณาการข้อมูล และการประเมินผล

**เสาหลักที่ ๑ ด้านการบริหารจัดการ Road safety management** ระดับประเทศเป็นบทบาทหน้าที่ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กระทรวงมหาดไทย ในระดับพื้นที่กรุงเทพมหานคร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการศึกษา สார்วจข้อมูล วิเคราะห์ วางแผน ออกแบบระบบการจราจรและขนส่ง การกำหนดมาตรการดำเนินการด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร การออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูล การเชื่อมโยงเครือข่าย การฝึกอบรม ให้ความรู้ด้านการจราจรแก่เยาวชนและประชาชนทั่วไป การรณรงค์เสริมสร้างวินัยจราจร และมีบทบาทเป็นเลขานุการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมร่างข้อกฎหมายเพื่อออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีสำนักงานเขตเป็นผู้บริหารจัดการบูรณาการในระดับพื้นที่เขต โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานตามนโยบายและแผนปฏิบัติการสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร

**เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรปลอดภัย Infrastructure** พื้นที่กรุงเทพมหานครมีหน่วยงานที่รับผิดชอบถนน ๓ หน่วยงานได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนโครงข่ายฯ ตรอก ซอย มีจำนวน ๕,๐๙๗ สาย

รวม ๓,๕๑๕ กิโลเมตร กรมทางหลวง มีถนนในความรับผิดชอบในพื้นที่กรุงเทพมหานครจำนวน ๕๑ สาย รวมระยะทาง ๔๒๒.๗๒ กิโลเมตร (อ้างอิง ภาคผนวกทางหลวงใน กทม.) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคมมีถนนในความรับผิดชอบในพื้นที่กรุงเทพมหานครจำนวน ๒ สาย คือ ถนนราชพฤกษ์ (ลาดยาง) ๓๑.๑๐๒ กิโลเมตร และถนนกัลปพฤกษ์ (คอนกรีต) ๗.๗๐๐ กิโลเมตร รวมระยะทาง ๓๘.๘๐๒ กิโลเมตร (อ้างอิง ภาคผนวกโครงข่ายทางหลวงชนบทปีงบประมาณ ๒๕๖๐)

หน่วยงานที่รับผิดชอบถนนของกรุงเทพมหานครคือ **สำนักงานโยธา** ตั้งแต่การก่อสร้างจนถึงการซ่อมแซมปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย โดย **สำนักงานวางผังและพัฒนาเมือง** เป็นผู้วางแผน วางผังว่าควรตัดถนนจุดใด **สำนักงานจราจรและขนส่ง** กรุงเทพมหานคร โดย **กองวิศวกรรมจราจร** มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการศึกษาสำรวจ วิเคราะห์ วิจัย วางแผน ทดสอบ กำหนดมาตรฐานงานวิศวกรรมจราจร แบบจำลองการจราจร ระบบโครงข่ายถนน ตรอก ซอย พัฒนาเส้นทางลัด จุดอันตราย การวิเคราะห์พัฒนาระบบ ระเบียบ ทิศทางการจราจร ทางแยก ทางกลับรถ พิจารณาความเหมาะสมทางวิชาการ เทคนิค และสิ่งแวดล้อม การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในถนน ประสานระบบรูปแบบการปรับเปลี่ยนการเดินทางให้รวดเร็ว ประหยัด การจัดทำสถานที่จอดรถยนต์และโครงข่ายทางจักรยาน การออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร และการออกแบบประมาณการ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการแก้ไขปัญหาจราจรโดยรวม การประสานความร่วมมือในการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่งกับหน่วยงานต่าง ๆ **กองสัญญาณไฟและเครื่องหมาย** มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการสำรวจ วิเคราะห์ ออกแบบ ผลิต ติดตั้ง ถอดถอนป้ายเครื่องหมายและอุปกรณ์การจราจรเพื่อแนะนำเตือนและบังคับตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและเทคนิค การจัดทำเครื่องหมายจราจรแก่หน่วยงานต่างๆ การสำรวจ ออกแบบ พัฒนา ติดตั้ง บำรุงรักษาระบบควบคุมการจราจร อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรและระบบเครือข่ายสื่อสารของกรุงเทพมหานคร **กองการขนส่ง** มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับ การสำรวจ ออกแบบ ศึกษา วิเคราะห์ วางแผนและดำเนินการด้านการขนส่ง การดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนประสานงานและประเมินผลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานระบบขนส่งมวลชน เพื่อให้เป็นไปตามสัญญา การวิเคราะห์วางแผน การให้บริการแก่มวลชนเพื่อส่งเสริมการใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น จัดทำสถานที่จอดรถยนต์สาธารณะ (Park and Ride) ที่จอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ศาลาที่พักผู้โดยสารและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริการขนส่งมวลชน

**กรมทางหลวง** มีบทบาทในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุดังนี้ ๑) บำรุงรักษาอุปกรณ์ความปลอดภัยบนถนน เช่น เส้นจราจร รวกันอันตราย กำแพงคอนกรีต หมุดสะท้อนแสง ฯลฯ โดยส่วนกลาง (โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย) จะจัดสรรงบประมาณไปให้แขวงทางหลวงต่างๆ ไปจัดซื้อจัดจ้างดำเนินการ ๒) เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุและข้อมูลจราจรในพื้นที่ความรับผิดชอบ ๓) วิเคราะห์และดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย ๔) ตรวจสอบความปลอดภัยของถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ ๕) พิจารณาการขออนุญาตดำเนินการใดๆ ในเขตทาง เช่น ทำทางเชื่อม ฝัगत้อ ฯลฯ เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่เป็นปัญหาต่อความปลอดภัยทางถนน ๖) บริหารจัดการข้อร้องเรียนเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนในความรับผิดชอบ ๗) ออก/ปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดการใช้งานหรือติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยบนถนน

**กรมทางหลวงชนบท** ก้บบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุ โดยการดำเนินการตามแนวทางการตรวจสอบอุบัติเหตุทางถนน “Road Accident Investigation Guidelines for Road Engineer” โดยสมาคมทางหลวงโลก (PIARC) ในถนนที่กรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยแบ่งการยกระดับความปลอดภัยออกเป็น ๒ แนวทาง ได้แก่

๑) **แนวทางเชิงป้องกัน (Preventive Measures)** คือ การตรวจสอบเพื่อกำหนดจุดเสี่ยง (Risk Spot) และหาประเด็นความเสี่ยงบนถนน ในบริเวณที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุมาก่อน ซึ่งเป็นงานด้านการ

ตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง (Road Safety Audit : RSA) ได้ดำเนินการประกอบด้วยลักษณะงาน ดังนี้ ๑) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง (Road Safety Audit) บริเวณจุดเสี่ยง (Risk Spot) โดยจัดทำคู่มือและมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เช่น คู่มือและมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง ในระดับต้น (Inspector) ระดับกลาง (Auditor) และระดับอาวุโส (Senior Auditor) คู่มือและมาตรฐานรูปแบบการปรับปรุงความปลอดภัย จัดทำมาตรฐานการจัดการความเร็วและการบังคับใช้กฎหมาย คู่มือและมาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยทางหลวงท้องถิ่น คู่มือหรือมาตรฐาน เอกสารวิชาการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ๒) ตรวจสอบความปลอดภัยทางหลวงชนบท (Road Safety Audit) รวมถึงเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมความปลอดภัยในขั้นตอนการออกแบบ ระหว่างก่อสร้าง และเปิดให้บริการแล้วของกรมทางหลวงชนบท ทั้งที่เป็นโครงการขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่หรือโครงการที่มีความซับซ้อน พร้อมทั้งจัดทำรายงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางเพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการนำไปดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยต่อไป ๓) พัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบความปลอดภัย ๔) พัฒนาเทคโนโลยีและระบบเกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง เช่น ระบบขึ้นทะเบียนและฐานข้อมูลการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง พัฒนาและบริหารจัดการระบบตรวจสอบความปลอดภัย พัฒนาระบบด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอื่นๆ

**๒) แนวทางเชิงแก้ไข (Reactive Measures)** คือ การสืบสวนจุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ และออกมาตรการปรับปรุงความปลอดภัย ซึ่งเป็นงานด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ (Road Accident Investigation : RAI) ประกอบด้วยลักษณะงาน ดังนี้ ๑) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ มาตรฐานการสืบสวนอุบัติเหตุบริเวณจุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) โดยจัดทำคู่มือและมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เช่น คู่มือและมาตรฐานการสืบสวนอุบัติเหตุทางหลวงชนบท คู่มือและมาตรฐานการสืบสวนอุบัติเหตุทางหลวงท้องถิ่น คู่มือหรือมาตรฐาน เอกสารวิชาการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ๒) วิเคราะห์และสืบสวนอุบัติเหตุทางหลวงชนบท พร้อมทั้งจัดทำรายงานวิเคราะห์และสืบสวนอุบัติเหตุ ๓) พัฒนาบุคลากรด้านสืบสวนอุบัติเหตุ ๔) พัฒนาเทคโนโลยีและระบบเกี่ยวกับการสืบสวนอุบัติเหตุ เช่น ระบบขึ้นทะเบียนและฐานข้อมูลการสืบสวนอุบัติเหตุ พัฒนาและบริหารจัดการระบบสืบสวนอุบัติเหตุ พัฒนาระบบด้านการบริหารจัดการด้านระบบสืบสวนอุบัติเหตุอื่นๆ

**มูลนิธิบลูมเบิร์กเพื่อสาธารณประโยชน์** ซึ่งเป็นหน่วยงานการกุศลที่มีสำนักงานใหญ่ ณ นครนิวยอร์ก เป็นผู้สนับสนุนการดำเนินโครงการความคิดริเริ่มเพื่อความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก (BloombergPhilanthropies Initiative for Global Road Safety: BIGRS) แก่กรุงเทพมหานครมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ โดยร่วมดำเนินการในด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร และยังร่วมดำเนินการกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล ในเรื่องส่งเสริมสร้างศักยภาพการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน

### **เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย Safe vehicle**

**กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม** มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้ความปลอดภัย ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดย ๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก ๔) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก ๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

ในประเทศไทยมีสถาบันพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ทำการศึกษาเรื่องยานพาหนะปลอดภัย

## เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถ ใช้ถนนปลอดภัย Road user behavior

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีบทบาทหน้าที่ ในการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ ๑๐ ลักษณะ ได้แก่ ๑) ขับรถย้อนศร ๒) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ๓) ขับรถบนไหล่ทาง ๔) ขับรถบนทางเท้า ๕) ไม่สวมหมวกนิรภัย ๖) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ๗) ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ๘) ขับรถขณะเมาสุรา ๙) ง่วงแล้วขับ ๑๐) ขับเร็วประมาท นำพหุอันตราย และ โดยกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ในปี พ.ศ.๒๕๓๕ ได้มีพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกองบังคับการตำรวจจราจร ออกเป็น ๖ กองกำกับ การ ได้แก่ ๑) กองกำกับการอำนวยการ รับผิดชอบงานอำนวยการของกองบังคับการตำรวจจราจร ๒) กองกำกับการ ๑ รับผิดชอบการจราจรทางบกในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ยกเว้นทางพิเศษ ๓) กองกำกับการ ๒ รับผิดชอบการจราจรบนทางด่วนหรือทางพิเศษ ๔) กองกำกับการ ๓ รับผิดชอบงานเกี่ยวกับใบสั่งของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ประเมินผลและฝึกอบรมผู้กระทำความผิดจราจร ๕) กองกำกับการ ๔ รับผิดชอบศูนย์ควบคุมการจราจรและงานเทคนิคการจราจร ๖) กองกำกับการ ๕ รับผิดชอบงานตรวจพิสูจน์รถที่เกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ และมลภาวะ ที่เกี่ยวกับการจราจรในปี พ.ศ.๒๕๓๖ มีการดำเนินการตาม "โครงการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครตามแนวพระราชดำริ ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว" ใช้กำลังตำรวจจราจร จากสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่เป้าหมาย และต่อมาจัดตั้งเป็น "ฝ่ายปฏิบัติการจราจร ตามโครงการพระราชดำริฯ แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล" ในปี พ.ศ. ๒๕๓๙ มีมติ ก.ตร. ให้เปลี่ยนชื่อฝ่ายปฏิบัติการจราจรตามโครงการพระราชดำริฯ แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็น "ฝ่ายปฏิบัติการพิเศษการจราจร" และกำหนดให้เป็นหน่วยงานในสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร ปัจจุบันกองบังคับการตำรวจจราจร จึงประกอบไปด้วย ๖ กองกำกับ การกับอีก ๑ ฝ่าย (<http://www.trafficpolice.go.th/history>) และสำนักงานการศึกษา กองบัญชาการตำรวจแห่งชาติมีทำหน้าที่ด้านการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ในด้านการดำเนินการวิเคราะห์สร้างและพัฒนาหลักสูตรมาตรฐานระบบการเรียนการสอนเรื่องการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก และการเพิ่มพูนประสิทธิภาพของข้าราชการตำรวจ ในเรื่องกฎหมายจราจร

### บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุภายในองค์กร

๑) กำหนดให้มีกฎบัตรด้านความปลอดภัยทางถนนบังคับใช้ในองค์กร โดยพนักงานทุกคนทุกระดับชั้นมีส่วนร่วม(ติดตามผลผ่านแบบประเมินตนเองและสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานในองค์กร)

๒) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ รณรงค์เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน เพื่อเผยแพร่ผ่านช่องทางต่างๆเช่น PageFacebookเปิดให้ลูกค้าที่เข้ามาติดต่อที่สาขาบริษัทกลางฯ ทุกสาขามผ่านจอโทรทัศน์รายการ Road Safety Station ถ่ายทอดสดทาง Facebook

๓) กิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน RVP Road Safety Day ปีละ ๑ ครั้งพร้อมกันทั้งสำนักงานใหญ่และสาขาทุกสาขาปีละ ๑ ครั้ง

๔) กิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานภายนอก เช่น ตำรวจ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) สำนักงานขนส่ง เป็นต้น

ด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุภายนอกองค์กร กำหนดกลุ่มเป้าหมายเป็น ๓ กลุ่มคือ

๑) วัยเด็ก ผ่านโครงการชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC)ภายใต้แนวคิด “เด็กคิด เด็กทำ เด็กนำเสนอ”(ติดตามผลผ่านแบบประเมินตนเองและสถิติการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนและบุคลากรในโรงเรียน)

๒) วัยทำงาน เชิญชวนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ร่วมกันขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน(ติดตามผลผ่านแบบประเมินตนเองและสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานในองค์กร)



๓) ชุมชน ส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมระหว่าง วัด ชุมชน และหน่วยงาน ผ่านโครงการหมวกบุญ มาตรการชุมชน

### **เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดเหตุ Post-crash care**

ในระดับประเทศ **สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)** เป็นองค์กรรับผิดชอบการบริหารจัดการการประสานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมถึงส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นให้เข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่วางไว้ สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครมี **ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน กรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ)** ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุ สั่งการ และให้คำปรึกษาแนะนำด้านปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินและให้บริการสายด่วนทางการแพทย์เป็นศูนย์กลาง ประสานงาน และพัฒนาเครือข่ายเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ทั้งในสถานการณ์ปกติและกรณีสาธารณภัย อุบัติเหตุ อุบัติภัยและวินาศกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมถึงภัยจากการก่อการร้าย ศึกษาวิจัย จัดทำสถิติข้อมูลและสารสนเทศ เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การบริหารจัดการด้านการเงิน ในระบบการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินและปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

**บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด** มีบทบาทในด้านการเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถ โดย ๑) โรงพยาบาลทั้งภาครัฐและเอกชน ตรวจสอบความคุ้มครองรถคันที่ก่อให้เกิดเหตุผ่านระบบ E-Claim เพื่อรับมอบอำนาจคำรักษาพยาบาล ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาเอง ๒) จ่ายสินไหมหน้่างานศพ โดยได้รับความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายทั้งตำรวจ มูลนิธิ กู้ชีพกู้ภัย และโรงพยาบาล แจ้งเหตุ (กรณีรถคันที่ก่อให้เกิดเหตุมีประกันภัย) เนื่องจากบริษัทกลางฯ มีสาขาครอบคลุมทุกจังหวัดจึงสามารถดำเนินการได้ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

### **เสาหลักที่ ๖ การบูรณาการข้อมูลและการประเมินผล**

**สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมืองกรมควบคุมโรค** มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพในพื้นที่เขตเมืองภายใต้แผนพัฒนาสุขภาพได้แก่ การกำหนดยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพแห่งชาติให้มีความเข้มแข็ง มีประสิทธิภาพและความพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง โดยเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดการบูรณาการระบบเฝ้าระวังป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพจากทุกภาคส่วน โดยการผลิตและพัฒนากำลังคนให้เพียงพอ มีคุณภาพ สามารถนำมาตรการควบคุมป้องกันโรคและภัยสุขภาพที่มีประสิทธิภาพไปสู่สังคมชุมชนได้ รวมถึงการกำหนดโครงสร้างและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายการบริหารจัดการระบบการพัฒนาข้อมูลบูรณาการ การพัฒนามาตรการที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาความเข้มแข็งแผนงานควบคุมโรคและภัยสุขภาพการพัฒนา ระบบและกลไกตอบโต้โรคและภัยสุขภาพทางสาธารณสุขในภาวะฉุกเฉินการพัฒนากำลังคนซึ่งคำว่าภัยนี้ รวมถึงภัยจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน โดยมติการประชุม นปถ.ได้มอบให้กรมควบคุมโรคดำเนินการ ในเสาหลักที่ ๖ คือการจัดการข้อมูล ๓ ฐานการประเมินผลและชี้เป้า เพื่อพัฒนาระบบการป้องกันและลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมี **สำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร** มีบทบาทหน้าที่ ในการส่งเสริมสุขภาพ ป้องกัน ควบคุมโรค รวมถึงการให้ความรู้/สุขศึกษา ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดโรคและภัยสุขภาพ ในปี ๒๕๖๒ สำนักอนามัยโดยกองส่งเสริมสุขภาพได้เริ่มดำเนินการสร้างความตระหนักรู้ด้านการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ในกลุ่มเด็กนักเรียน และประชาชนทั่วไป ทั้งนี้ สำนักอนามัย ยังไม่มีโครงสร้างรองรับการดำเนินการดังกล่าว

## คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ควรมีโครงสร้าง บทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน มีบุคลากรทำหน้าที่บริหารจัดการ (Road safety management) แบบบูรณาการเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน โดยบูรณาการทั้ง ๕ เส้าหลัก ที่ประกอบด้วยถนนและการสัญจรปลอดภัยยานพาหนะปลอดภัยผู้ใช้รถ ใช้ถนนปลอดภัยและการตอบสนองหลังเกิดเหตุโดยมีสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค สนับสนุนวิชาการด้านการพัฒนาระบบการเก็บข้อมูลและการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ การประเมินผล บ่งชี้ เพื่อร่วมกันพัฒนา ปรับปรุงระบบการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน

๒) สำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร ควรมีโครงสร้างที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการส่งเสริมสุขภาพ ป้องกัน ควบคุมการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน ทำหน้าที่การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยทำงานร่วมกับทีมสหวิชาชีพแบบบูรณาการการวิเคราะห์หาสาเหตุและเชื่อมโยงสถานการณ์ปัญหา เพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่รับผิดชอบ รวมถึงการสร้างความตระหนักรู้ให้กับชุมชน สถานประกอบการ โรงเรียน โดยร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake holder) สำนักงานเขต สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักเทศกิจ สำนักการโยธา ตำรวจจราจร ชุมชน ห้างร้าน โรงงานอุตสาหกรรม บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และอื่นๆ

๓) ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน (ศูนย์เอราวัณ) สำนักการแพทย์ ทำหน้าที่พัฒนาระบบการเคลื่อนย้าย ส่งต่อ ผู้บาดเจ็บ เพื่อป้องกันการบาดเจ็บที่รุนแรงขึ้นหรือเสียชีวิต โดยความร่วมมือกับ สถาบันป้องกันควบคุมโรค ซึ่งเป็นหน่วยงานวิชาการสังกัดกรมควบคุมโรคทำหน้าที่พัฒนาระบบข้อมูลบูรณาการ ๓ ฐาน Plus ที่เหมาะสมกับพื้นที่กรุงเทพมหานคร และประเมินระบบ กลไก เพื่อร่วมสร้างและพัฒนาระบบการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน

## ประเด็นที่ ๒ ด้านข้อมูลและสารสนเทศเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

- การจัดการข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล (MacroData/Information)
- สอบสวนเชิงลึกหาสาเหตุ การใช้ CCTV ทำ Collision Diagram (Micro data)
- Electronic Enforcement ใช้ CCTV

ข้อมูลและสารสนเทศเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน มีการจัดการข้อมูล ๒ ระดับคือข้อมูลภาพรวมประเทศ หรือ ข้อมูลระดับ Macro ตามมติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.)มอบให้กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขทำหน้าที่จัดการข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล (MacroData/Information) ๓ ฐาน ได้แก่ ฐานตำรวจ (ข้อมูลเฉพาะกรณีที่เป็นคดี) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด (ข้อมูลที่ทำประกันตาม พรบ. เท่านั้น ใน กทม. มีผู้ที่ประกันตาม พรบ. ประมาณ ๗๐-๘๐%) และมรณบัตรที่ผ่านการตรวจสอบแล้วจากกองนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่า การเก็บข้อมูลมีความแตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ ทั้งด้านความซับซ้อน หลากหลายของสถานพยาบาล รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้พบสภาพปัญหาข้อมูลจากมรณบัตรที่ต่ำกว่าจำนวนการเสียชีวิตที่ปรากฏในฐานข้อมูลแหล่งอื่นๆ ซึ่งเป็นผลมาจากการลงสาเหตุสุดท้ายของการเสียชีวิตโดยขาดการลงสาเหตุแรก การทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เช่น ตับแตก บาดเจ็บสมอง เป็นต้น

สำหรับข้อมูลอีกส่วนคือข้อมูลรายละเอียดระดับรายเหตุการณ์หรือเรียกว่าข้อมูลระดับ Micro เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพที่จำเป็นต้องมี เพื่อใช้ในการป้องกัน หรือนโยบายที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น จากการหาสาเหตุที่อาจนำมาจากกล้อง CCTV รวมถึงการทำ Collision Diagram หรือการทำผังการชน การเกิดเหตุ ที่ได้จากการสอบสวนเชิงลึก จากสหสาขา หรือสหวิชาชีพ เช่น สาธารณสุข ดุลักษณะการบาดเจ็บ ตำรวจดูด้านคดี การมี Alcohol กรมทางหลวง หรือ สจส. ดุลักษณะถนน สิ่งแวดล้อม การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น

## สถานการณ์ปัจจุบัน

สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค ได้จัดทำโครงการ “ศูนย์ความร่วมมือการมีและใช้ข้อมูลเพื่อป้องกัน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล” ขึ้นในปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยมีการศึกษาการจัดเก็บข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ทั้งด้าน Health และ Non Health มีการดำเนินงานร่วมกับศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) สำนักงานแพทย์ ทำการพัฒนาข้อมูลในช่วง ๗ วันอันตราย เพื่อให้เข้าระบบกลางของระบบ PHER จากนั้นจะพัฒนาระบบข้อมูลที่ใช้ได้ ๓๖๕ วัน โดยใช้วิธีการเชื่อมข้อมูล ๓ ฐาน ของกรมควบคุมโรค กับมูลนิธิ สถาบันนิติเวชวิทยา และโรงพยาบาลทุกสังกัดทั้งภาครัฐ สังกัด กทม. สังกัดกระทรวงสาธารณสุข โรงพยาบาลสังกัดมหาวิทยาลัย โรงพยาบาลสังกัดกองทัพ และโรงพยาบาลเอกชน (ข้อมูล ๓ ฐาน Plus)

สำหรับข้อมูลจากการสอบสวนหาสาเหตุเชิงลึก จำเป็นต้องทำการพัฒนาทีมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ สำนักงานจราจรและขนส่ง สำนักงานมัย สำนักงานเขต ตำรวจ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

## คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) ด้านการจัดการข้อมูลในระดับประเทศเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข(ตามมติที่ประชุม นปถ.) ดังนั้นขอให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ได้แก่ สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง และสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค ร่วมกับศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) สำนักงานแพทย์ สำนักงานจราจรและขนส่ง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถาบันนิติเวชทั้ง ๖ แห่ง และมูลนิธิ ร่วมกันพัฒนาระบบข้อมูล โดยการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน Plus ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดระบบข้อมูลที่มีการนำไปใช้เพื่อการแก้ไขปัญหาในพื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างยั่งยืน

๒) ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) สำนักงานแพทย์ ดำเนินการพัฒนา ระบบข้อมูลด้านการรับ ส่งต่อ การรักษา โดยการวิเคราะห์ลักษณะการบาดเจ็บและรูปแบบการเสียชีวิตเพื่อการพัฒนา ระบบบริการฉุกเฉินหลังเกิดเหตุ

๓) สำนักงานจราจรและขนส่งดำเนินการพัฒนาระบบข้อมูลด้านถนน จุดเสี่ยง การนำข้อมูลไปใช้ในการทำ Road Safety Audit เพื่อให้ถนนปลอดภัยกับผู้ขับรถและใช้ถนน

๔) ต้องมีการนำกล้อง CCTV ที่ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยง ที่คมชัดสามารถมองเห็น เลขทะเบียนรถ ผู้ขับขี่ เพื่อนำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย แทนการจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ ที่ต้องใช้กำลังบุคลากรในการตั้งด่าน โดยการสร้าง Electronic Enforcement เช่น ประเทศสิงคโปร์หากพบความผิด จะสามารถตัดแต้ม ยึดใบอนุญาต เพิกถอนใบอนุญาต ไม่อนุญาตให้ขับรถสาธารณะโดยการวางเครือข่าย electronic โดยการสร้างการมีส่วนร่วมกับเอกชน และประชาชน ที่ติดตั้งกล้อง CCTV ให้มีการ Online เข้าสู่ระบบ เป็นต้น

## ประเด็นที่ ๓ด้านการจัดการจุดเสี่ยงและสิ่งแหวัดล้อม

- การตรวจความปลอดภัยทางถนน(IRAP)
- การจัดการถนนปลอดภัย Safety Zone/Road Safety Audit และการจัดการแก้ไข ปรับปรุง
- การใช้ Technology: Speed camera, Red light camera
- การจัดการจุดเสี่ยง Black Spot

## สถานการณ์ปัจจุบัน

The International Road Assessment Programme – iRAPคือ โปรแกรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท ได้แก่ ๑) ผู้ใช้รถยนต์ ๒) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ๓) ผู้ขับขี่รถจักรยาน ๔) คนเดินเท้า ที่มีหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนความปลอดภัยในรูปแบบของดาว ตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ ดาว (๑ ดาว = ความปลอดภัยต่ำ / ๕ ดาว = ความปลอดภัยสูง) ที่ได้การรับรองมาตรฐานในระดับสากล มีการใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศทั่วโลก โดยหนึ่งในองค์กรสากลของโลก องค์การสหประชาชาติได้ให้ข้อเสนอแนะว่าประเทศในกลุ่มสมาชิก ควรที่จะมีถนนที่ได้รับการประเมินมาตรฐานตั้งแต่ ๓ ขึ้นไป

โปรแกรม iRAPได้มีการนำเข้ามามีบทบาทในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยครั้งแรกที่จังหวัดภูเก็ตเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ด้วยความร่วมมือของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)ภายใต้การสนับสนุนของสำนักการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ต่อมาในปีพ.ศ. ๒๕๕๙ จนถึงปัจจุบัน กรุงเทพมหานครได้ร่วมมือกับโครงการความคิดริเริ่มเพื่อความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก ภายใต้การสนับสนุนของมูลนิธิบิลมูนิคเบิร์กเพื่อสาธารณประโยชน์ ซึ่งได้มีการนำโปรแกรม iRAPกลับมาใช้อีกครั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีองค์กรสากลคือ ธนาคารโลก (The World Bank) และหน่วยงานท้องถิ่น (Local Partner) คือ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (คณะวิศวกรรมศาสตร์) เข้ามาเป็นภาคีเครือข่ายในการดำเนินการโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ปีพ.ศ. ๒๕๕๙ ดำเนินการประเมินความปลอดภัยทางถนน ในถนนเศรษฐกิจ ๓ เส้นทางได้แก่ ถนนอโศก ถนนสีลม และถนนเยาวราช เป็นระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งหลังจากประเมิน ทางiRAPได้ส่งรายงานการประเมินความปลอดภัยและข้อเสนอแนะการปรับปรุงให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อดำเนินการปรับปรุง

- ปีพ.ศ. ๒๕๖๐ ดำเนินการประเมินความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ๖ เขตเสียง (ชุดที่ ๑) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ ๑) เขตลาดกระบัง ๒) เขตบางขุนเทียน ๓) เขตหนองจอก ๔) เขตมีนบุรี ๕) เขตประเวศ ๖) เขตตลิ่งชัน หลังการประเมินได้ส่งข้อมูลและข้อเสนอแนะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไปนอกจากนี้ยังได้ดำเนินการสำรวจเส้นทางวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตกด้วยเช่นกัน

- ปีพ.ศ. ๒๕๖๑ ดำเนินการประเมินความปลอดภัยเส้นทางจากกรุงเทพมหานคร (ถนนพระราม ๒)สู่หัวหิน

- ปีพ.ศ. ๒๕๖๒ ดำเนินการประเมินความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ๖ เขตเสียง (ชุดที่ ๒) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ ๑) เขตลาดพร้าว ๒) เขตสายไหม ๓) เขตบางเขน ๔) เขตดอนเมือง ๕) เขตจอมทอง ๖) เขตบางบอน (กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการ)

สำหรับสถานการณ์ปัจจุบันของ International Road Assessment Programme(iRAP)

ในประเทศไทย จากผลการดำเนินการในช่วงที่ผ่านมา ทำให้องค์กร iRAPที่สำนักงานใหญ่ได้เล็งเห็นถึงศักยภาพและความตั้งใจในการดำเนินการอย่างจริงจังของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย จึงได้มีการลงนาม MOU ความร่วมมือกับ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยให้เป็นตัวแทนศูนย์ความเป็นเลิศในการสนับสนุนด้านการอบรมและให้ความช่วยเหลือหน่วยงานต่างๆ ในการดำเนินการประเมินถนนด้วยโปรแกรม iRAP ภายใต้ชื่อหน่วยงาน “ThaiRAP” โดยทั่วโลกมีศูนย์ในลักษณะดังกล่าว ๙ ศูนย์ ในประเทศไทยเป็นศูนย์ที่ ๑๐ ของโลกซึ่งนับเป็นการเริ่มต้นที่สำคัญของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนด้วยโปรแกรม iRAPอย่างยั่งยืน

ในการจัดการจุดเสี่ยงและจุดอุบัติเหตุ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน จากต้นแบบของกรมทางหลวงชนบท มีแนวทางและผลจากการดำเนินงาน ดังนี้

๑) ด้วยแนวทางการวิเคราะห์เพื่อกำหนดจุดเสี่ยงโดยใช้หลักการของ International Road Assessment Programme (iRAP) และระบบการวิเคราะห์เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวงชนบท (Road Safety Audit System, RSAS) ที่พัฒนาขึ้นสำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางสามารถชี้เป้าจุดเสี่ยง (Risk Spot) พร้อมระบุประเด็นความเสี่ยงบนโครงข่ายทางหลวงชนบทกว่า ๔๗,๐๐๐ กิโลเมตรได้

๒) หลังจากทราบจุดเสี่ยง (Risk Spot) จากระบบตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง สำหรับกรมทางหลวงชนบท (Road Safety Audit System, RSAS) และทราบจุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) จากระบบสารสนเทศการรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท (ARMS) แล้ว สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางได้ทำการตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) ตามคู่มือการตรวจสอบและยกระดับความปลอดภัยงานทางสำหรับกรมทางหลวงชนบท ซึ่งจัดทำโดย ๘ มหาวิทยาลัยของรัฐ และกรมทางหลวงชนบทได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งโดยการตรวจสอบความปลอดภัยผ่านระบบการจัดการโครงข่ายทางหลวงชนบท (Rural Road Network Management System, RM) และโดยการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบ จากนั้นจะทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งเนื้อหาจะระบุถึงประเด็นความเสี่ยงและมาตรการปรับปรุง/ยกระดับความปลอดภัยของบริเวณนั้นๆ ซึ่งมาตรการปรับปรุงและยกระดับจะดำเนินการโดยสำนักงานทางหลวงชนบทที่ ๑ - ๑๘ แขวงทางหลวงชนบท และหมวดบำรุงทางหลวงชนบท

๓) หลังจากดำเนินการปรับปรุง/ยกระดับความปลอดภัยแล้ว สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง ได้ดำเนินการติดตามและประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์อย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ผลจากการติดตามทำให้ทราบเบื้องต้นว่า การดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) บริเวณจุดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงใน ๓ ไตรมาสแรกของปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ (ต.ค.๒๕๖๐ - มิ.ย.๒๕๖๑) มีผลสัมฤทธิ์อยู่ในระดับที่น่าพอใจ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (๑) จุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) ที่เคยเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ ๓ ครั้งขึ้นไป ใน ๓ ปีซ้อนหลัง จำนวน ๙๕ จุด (๒) จุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) ที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ๒ ครั้ง ใน ๓ ปีซ้อนหลัง จำนวน ๑๔๖ จุด (๓) จุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ๑ ครั้ง ใน ๓ ปีซ้อนหลัง และมีระดับประเมินตามเกณฑ์ iRAP ต่ำกว่า ๓ ดาว จำนวน ๘๙ จุด (๔) จุดเสี่ยง (Risk Spot) ที่มีระดับประเมินตามเกณฑ์ iRAP ต่ำกว่า ๓ ดาว จำนวน ๒๕ จุด รวมทั้งสิ้น ๓๕๕ จุด ที่ได้รับการปรับปรุงแล้วเสร็จ และเมื่อเทียบสถิติอุบัติเหตุ ณ จุดเดียวกันกับในช่วง ๓ ไตรมาสแรกของปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๐ จะเห็นได้ว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลง ๕๘ เปอร์เซนต์ และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ๘๐ เปอร์เซนต์

๔) การแก้ไขจุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) ที่เคยเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ ๓ ครั้งขึ้นไป ใน ๓ ปีซ้อนหลัง โดยใช้เทคนิคตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) นั้น ปรากฏว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลงเพียง ๔๙ เปอร์เซนต์ และอัตราการเสียชีวิตลดลง ๗๕ เปอร์เซนต์ ซึ่งการที่ยังคงมีอุบัติเหตุและการเสียชีวิตเกิดขึ้นนี้เนื่องมาจากเทคนิคตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) เน้นการตรวจสอบปัจจัยถนนเป็นหลัก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (Road Users) และปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicles) เพิ่มเติม เพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่แท้จริงและทำการแก้ไขให้ตรงประเด็น

### คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) กรุงเทพมหานครควรดำเนินการแนวนโยบายเน้นการลดการใช้รถส่วนตัว และส่งเสริมการใช้รถสาธารณะและรถสาธารณะต้องเป็นรถที่ปลอดภัยมลพิษ หรือสร้างมลภาวะทางอากาศ

๒) กรุงเทพมหานครควรนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ที่มีความรับผิดชอบ ไปใช้เพื่อการวางแผน จัดทำนโยบาย มาตรการ และแนวทางเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนแบบ

บูรณาการ โดยการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอื่นๆ ที่มีเป้าหมายในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนเช่นเดียวกัน

๓) กรุงเทพมหานครประสานให้หน่วยงานที่มีถนนในความรับผิดชอบ ดำเนินการ ๑) ก่อนการทำการถนนให้มีการประเมิน ตรวจสอบความปลอดภัยถนน (Road safety Audit) ให้มีค่าคะแนนความปลอดภัยอย่างน้อย ๓ ดาว สำหรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม ๒) สำหรับถนนที่ก่อสร้างแล้ว ให้จัดทำแผนการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนทุกสาย หาดจุดเสี่ยง Black spot Blind Spot ภายใน ๒ ปี ๓) สำหรับถนนที่ทำการตรวจสอบความปลอดภัย และพบสิ่งที่ควรปรับปรุงให้ทำแผนปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยอย่างน้อย ๓ ดาว สำหรับผู้ใช้รถ ใช้ถนน ทุกกลุ่ม ภายใน ๒ ปี โดยให้กรุงเทพมหานครเร่งทำการประเมินความปลอดภัยของถนนตามแนวทางของ iRAP ทุกสายทางและดำเนินการแก้ไขปรับปรุงถนนในกรุงเทพมหานครทุกสายทางตามที่มูลนิธิบลูมเบิร์กฯ ได้เริ่มดำเนินการมาแล้ว ทั้งนี้อาจร่วมกับ IRAP หรือกรมทางหลวงชนบท ซึ่งมีเครื่องมือ ความรู้ รวมถึงโปรแกรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนแล้ว การดำเนินการอาจใช้วิธีการจ้างเหมา (Outsource) ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนทุกคน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน

๔) ต้องมีการบูรณาการแผนงานที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นระหว่างหน่วยงาน พร้อมกับการร่วมดำเนินการประเมินความปลอดภัยทางถนน โดยหน่วยงานต้องมีข้อมูลเพื่อดำเนินการปรับปรุง ทั้ง ๕ สาขาหลักที่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๕) ต้องมีโครงสร้างการทำงานบูรณาการทั้งภายใน และภายนอกหน่วยงานในสังกัด กรุงเทพมหานคร เช่น คณะทำงานจากแต่ละฝ่ายจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง สำนักงานโยธาสำนักงานการวางผังและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการประเมินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนด้วยโปรแกรม iRAP ไปใช้ในการแก้ไขจุดเสี่ยง ทั้งในด้านกำลังเจ้าหน้าที่ และงบประมาณในการดำเนินการประเมิน พร้อมทั้ง มีงบประมาณในการปรับปรุงจุดเสี่ยง

๖) การตั้งค่าเป้าหมายในการพัฒนาให้โครงข่ายถนนภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานครได้ระดับดาวอย่างน้อย ๓ ดาว สำหรับผู้ใช้ทางทุกประเภท โดยเริ่มจากถนนที่มีความสำคัญ หรือโครงการถนนที่กำลังก่อสร้าง หรือปรับปรุง

๗) บูรณาการข้อมูลโครงข่ายถนน (Asset management) เพื่อให้ทราบสถานะปัจจุบัน และติดตามผลการปรับปรุงจุดเสี่ยงได้ เพื่อเป็นตัวชี้วัดถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยมีข้อมูลอย่างน้อยประกอบด้วย ตำแหน่งและแนวถนน ปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ ลักษณะกายภาพถนน ซึ่งสามารถนำไปผนวกรวมกับข้อมูลระดับดาวจากโปรแกรม iRAP ทำให้ทราบถึงสถานะความปลอดภัยของโครงข่ายได้

#### **ประเด็นที่ ๔ ด้านนโยบายและการมีส่วนร่วมของภาคี**

- การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- การจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับเขต (ศปถ.เขต)
- การประชุมต่อเนื่อง และการกำหนดเป้าหมาย (Meeting and Set Target)

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) เสนอ เมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ สารสำคัญของทิศทางความปลอดภัยทางถนน ถูกเทียบเคียงความปลอดภัยทางถนนที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาาระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยพัฒนาระบบบริหารจัดการที่เข้มแข็ง เน้นลดการบาดเจ็บ/การเสียชีวิตในกลุ่มเสี่ยง และ

สื่อสารกับประชาชนเพื่อเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน แผนแม่บทดังกล่าวจึงได้กำหนดพันธกิจไว้ ๓ ด้าน คือ ๑) เพิ่มสมรรถนะระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ๒) ส่งเสริมเพื่อให้เกิดการพัฒนาคน ความรู้ มาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และ ๓) ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวประชารัฐโดยมีเป้าหมายเมื่อสิ้นแผนในปี ๒๕๖๔ คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ต้องลดลงเหลือ ๑๘ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน (ข้อมูลบูรณาการ ๓ ฐาน) ซึ่งสอดคล้องกับค่าเป้าหมายในปี ๒๕๖๔ ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ แผนแม่บทฯ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน**

- เป้าหมาย
๑. การเพิ่มขีดความสามารถองค์กรการบริหารมีกลไกบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันระหว่างภาครัฐตั้งแต่ระดับประเทศถึงระดับท้องถิ่น
  ๒. การปฏิรูประบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน มีระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติและข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก
  ๓. การปฏิรูปกฎหมายและการบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
  ๔. การปฏิรูปด้านงบประมาณเพิ่มสัดส่วนงบประมาณและทรัพยากรด้านความปลอดภัยทางถนน
  ๕. ปฏิรูปการทำงานช่วงเทศกาล ๗ วัน โดยอัตราการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับเทศกาลเดียวกันในปีก่อนหน้า
  ๖. ปฏิรูปการวิจัยและพัฒนา มีหน่วยงานวิชาการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน**

- เป้าหมาย
๑. สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน
  ๒. สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคม
  ๓. ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพผ่านการคัดกรองอย่างมีคุณภาพ
  ๔. เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลัก เช่น ความเร็ว เด็กและเยาวชน เมา และกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์
  ๕. ลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยว

#### **ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย๔.๐**

- เป้าหมาย
๑. เพิ่มมูลค่าการให้บริการภาคขนส่งอย่างมืออาชีพ มีกลไกกำกับและควบคุมการบริการขนส่งที่ปลอดภัย
  ๒. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากยานพาหนะ สาธารณะลดลง
  ๓. ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมีกลไกการจัดการถนนและโครงข่ายของถนนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
  ๔. ยกระดับการจัดการให้บริการการขนส่งทางบกที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม โดยมีกลไกการจัดการการให้บริการ
  ๕. พัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
  ๖. ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ จักรยาน และคนเดินเท้าเพิ่มขึ้น

## ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย

เป้าหมาย ส่งเสริมความร่วมมือส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน ได้แก่ ชุมชน สถานศึกษา กลุ่มแรงงาน และหน่วยงานราชการ

### สถานการณ์ปัจจุบัน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีการประชุมติดตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร ซึ่งกรุงเทพมหานครยังไม่มีแผนแม่บทฯ ดังกล่าว สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มีความพยายามประสานแต่ยังไม่สามารถดำเนินการให้เกิดแผนแม่บทฯ ได้และจากการตรวจราชการบูรณาการของ สำนักนายกรัฐมนตรี หัวหน้าผู้ตรวจราชการ ได้ให้ข้อชี้แนะว่า กรุงเทพมหานครต้องจัดทำแผนแม่บทฯ สิ่งเหล่านี้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร จึงได้ทำการเสนอของบประมาณ เพื่อจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ไป ๒ ปีติดต่อกัน โดยงบประมาณที่เสนอขอไปในปี๒๕๖๒ มีจำนวน ๖ รายการ ดังนี้

๑. เสริมสร้างการเรียนรู้การจราจรในเด็ก (จำนวน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท)
๒. รมรณรงค์เสริมสร้างวินัยและจิตสำนึกของประชาชนเพื่อลดอุบัติเหตุ ได้แก่ แม่ หมวก ความเร็ว เข็มขัดนิรภัย เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ (จำนวน ๒๑,๘๘๘,๐๐๐ บาท)
๓. การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับแผนหลักของประเทศ จำนวน ๑๑ ล้านบาท (สาเหตุที่การจัดทำแผนแม่บทต้องมีค่าใช้จ่ายในการจัดทำสูงเพราะสำนักการจราจรและขนส่งไม่มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดทำแผน จึงจำเป็นต้องจ้างเหมาให้ ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งเป็นผู้ที่ทำแผนแม่บทของประเทศ มารับเหมา (outsourc) ดำเนินการจัดทำแผนและรับผิดชอบดำเนินการทั้งหมดจนถึงส่งเล่มเอกสาร) (จำนวน ๒๙,๒๖๐,๐๐๐ บาท)
๔. พัฒนาระบบเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล (จำนวน ๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท)
๕. ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการสำรวจปริมาณจราจรทางถนน (จำนวน ๙,๒๘๔,๐๐๐ บาท)
๖. ศึกษาสำรวจวิจัยทางด้านการจราจรและความต้องการในการเดินทางในการเดินทางภายในพื้นที่นาร่องกรุงเทพมหานครชั้นใน (๑๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท)

### ดำเนินนโยบายการจัดตั้ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) และ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับเขต (ศปถ.เขต)

การจัดตั้ง ศปถ.กทม. และ ศปถ.เขต ในระดับปฏิบัติการในพื้นที่ เพื่อการดำเนินงานลดอุบัติเหตุมีกลไกหลักขับเคลื่อนโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยระดับนโยบายคือคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ในระดับอำนวยการคือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นกลไกสำคัญที่ทำให้เกิดวงจรการบริหารงานคุณภาพ หรือPlan Do Check Act:PDCA เพื่อให้ทุกพื้นที่มีกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในพื้นที่ ถ้าสุ่มมติ ครม. เน้นย้ำให้ทุกจังหวัดผลักดันขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยให้มีการประชุมต่อเนื่องและการกำหนดเป้าหมาย (Meeting and Set Target)

โดยมีประเด็นสำคัญคือการดำเนินการลดอุบัติเหตุต้องเข้าทำงานกับจุดจัดการ มาตรการต้องสมดุล หัวใจสำคัญของการแก้ไขคือต้องย้ายจุดคานงัดไปอยู่ใกล้กับความเสี่ยง เช่น หน่วยงานองค์กรและชุมชนเป็นเจ้าของการทำให้คนในชุมชน สังคมลุกขึ้นมาจัดการปัญหา สิ่งที่ต้องดำเนินการคือ ทำอย่างไรให้ฝากาแพงความเสี่ยงทางสังคม (social risk) ด้วยการออกแบบใหม่คือ ทำให้คนในชุมชนเข้าใจว่าปัญหาสามารถจัดการได้ สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นใน ๗๖ จังหวัด มีการดำเนินการโดย ศปถ.อำเภอ โดยที่ท้องถิ่นมีหน้าที่ทำให้เกิดวงจรการรับรู้ข้อมูลนำข้อมูลมาสื่อสารกับชุมชน เพื่อให้เห็นว่าปัญหาเกิดซ้ำๆ คนในชุมชนตายอีกแล้ว ปัญหานั้นใกล้ตัวจะเกิดการรับรู้ความเสี่ยงที่ใกล้ตัว คนในชุมชนก็พร้อมที่จะฝากาแพงทางสังคมร่วมกัน ทิศทางของแผนฯ ต้องให้ความสำคัญของ



การเพิ่มศักยภาพของจุดคานงัด โดยเขตชุมชนมองเห็นปัญหาและเพิ่มศักยภาพให้ชุมชนทำแผนและจัดการความเสี่ยงของชุมชนด้วยตนเอง การจัดการความเสี่ยงตามหลักพื้นฐานในภาคธุรกิจคล้ายกับหลักคิดของ Social determinant of health คือ พฤติกรรมจะถูกเปลี่ยนได้ด้วยปัจจัย โดยนำสังคม องค์กรมากำกับปัจเจกร่วมกับกายภาพ ตามทฤษฎี Six sources influencer การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมต้องทำได้ ๔ ใน ๖ เรื่อง คือ ๑) จิตสำนึก ทักษะการให้คุณค่า แรงจูงใจ ๒) อบรมความรู้ ฝึกทักษะ ประเมินผล ๓) บรรทัดฐาน Norm ค่านิยม กระแสสังคม ๔) ฝ้าระวัง Social media CCTV มาตรการองค์กร ๕) สิ่งแวดล้อม ที่เอื้อความสะดวก รวดเร็ว ระบบจูงใจ ชื่อเสียง ๖) กฎหมายบังคับใช้โครงสร้างกายภาพ

### คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ต้องเกิดจากผูปฏิบัติงาน โดยการระดมสมองเพื่อทำ SWOT analysis สร้างยุทธศาสตร์เชิงรุกจากโอกาสและจุดแข็งโดยเริ่มต้นจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ระดมความเห็นเพื่อนำไปสู่เป้าหมาย ซึ่งต้องมีเจ้าภาพรับผิดชอบดำเนินการเพื่อให้ทุกภาคส่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมและชัดเจนยิ่งขึ้น

๒) แผนแม่บทจำเป็นต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ต้องเกิดจากการร่วมระดมความคิดเห็นและบูรณาการความร่วมมือจากหลายส่วน ทั้งหน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร นอกสังกัด กรุงเทพมหานคร รวมถึงภาคเอกชน และภาคประชาชนอย่างเป็นระบบ

๓) แผนแม่บทต้องกำหนดแนวทางการสร้างเสริมวัฒนธรรมขึ้นมารองรับ สามารถประสานความร่วมมือจากหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก ในการระดมสรรพกำลัง เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานเป็นองค์กรร่วมได้เป็นอย่างดี มุ่งเน้นผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนได้อย่างแท้จริง

๔) จากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ต้องแปลงแผนแม่บทสู่แผนปฏิบัติการตามบทบาทภารกิจ เพื่อกำหนดแผนระยะสั้น ระยะปานกลาง และวางแผนการใช้งบประมาณ การระดมสมองจะมองเห็นภาพการทำงานที่ซ้ำซ้อน เป้าหมายเดียวกัน แต่ขาดการบูรณาการกัน ทำให้ผลสัมฤทธิ์น้อยกว่างบประมาณที่ลงทุน ในกรุงเทพมหานคร ที่มีความซับซ้อน หลากหลายสภาพปัญหา

๕) การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ต้อง approach เพื่อเป็นแผนยุทธศาสตร์ ตามความเสี่ยง เช่น คนเดินถนนเสียชีวิตมากกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ ๒ เท่า เหล่านี้เป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องเร่งแก้ไข ดังนั้นการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ควรมาจากสถานการณ์ความเสี่ยงและเน้นการแก้ปัญหาโดยใช้ข้อมูลที่เป็นจริง เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาได้ตรงประเด็น และควรวางโครงสร้างการทำงานระดับเขต ให้เขตเข้าใจบทบาทเพื่อจัดการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

๖) เพื่อให้การดำเนินการจัดทำแผนแม่บทฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ เกิดการมีส่วนร่วมขอให้สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค ซึ่งเป็นหน่วยงานวิชาการที่มีภารกิจหน้าที่รับผิดชอบแผนงานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน และเป็นหน่วยงานวิชาการ ดำเนินการสนับสนุนการจัดทำแผนแม่บท โดยประสานความร่วมมือ กับผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะกะระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน พร้อมทั้งขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. โดยมีเป้าหมายร่วมคือการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ของประชาชน นักเดินทางท่องเที่ยว ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

## ประเด็นที่ ๕ การออกใบอนุญาตขับขี่ และการตัดคะแนน เพื่อความปลอดภัยจากการจราจรทางถนน

การออกใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีความรู้ความสามารถในการขับรถ โดยต้องผ่านการอบรมภาคทฤษฎีในหลักสูตรและระยะเวลาที่กรมฯ กำหนดตามประเภทรถที่ขับ เนื้อหาการอบรมโดยรวม เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้อง การขับรถยนต์อย่างปลอดภัยจิตสำนึกและมารยาท หน้าที่ของผู้ขับรถขนส่ง การตรวจความพร้อมรถก่อนเดินทาง เป็นต้น ซึ่งใบอนุญาตขับรถแต่ละประเภทจะมีเนื้อหาวิชาที่แตกต่างกันไป การอบรมภาคทฤษฎีดังกล่าว ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสามารถอบรมได้ที่กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งทั่วประเทศโดยไม่เสียค่าอบรม ส่วนการอบรมทักษะการขับรถภาคปฏิบัติซึ่งเป็นการจำเป็นในการมาขอรับใบอนุญาตขับรถนั้น ด้วยข้อจำกัดของอัตรากำลังและศักยภาพของกรมการขนส่งทางบก ไม่สามารถจัดให้มีการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ ณ กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งได้ ในขณะที่ความต้องการขอรับใบอนุญาตขับรถมีจำนวนมาก และกรมการขนส่งทางบกมีนโยบายพัฒนาคุณภาพผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ จึงได้ส่งเสริมให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถที่กรมฯ รับรอง โรงเรียนเหล่านี้ทำหน้าที่ให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่ผู้ประสงค์ขอรับใบอนุญาตขับรถ ส่วนกรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินงานของโรงเรียนสอนขับรถให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด วิธีการควบคุมที่กรมฯ ดำเนินการในปัจจุบัน คือ นำระบบการสแกนลายนิ้วมือทั้งผู้อบรมและครูฝึกสอน เพื่อระบุตัวตน ระยะเวลาการอบรม/สอนตลอดการเข้าอบรม หากพบโรงเรียนใดกระทำความผิด จะดำเนินการลงโทษเป็นลำดับขั้น ตั้งแต่พักใช้ใบอนุญาตโรงเรียนเป็นเวลา ๓ - ๖ เดือน จนถึงเพิกถอนใบอนุญาต

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการศึกษาปรับปรุงหลักสูตรอบรมและแบบทดสอบความรู้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถให้สอดคล้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน โดยเน้นการอบรมและทดสอบเชิงวิเคราะห์สถานการณ์อันตรายบนท้องถนน และกฎกติกาการใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย

**การควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่** สำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งรับผิดชอบกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่...) พ.ศ. .... สำคัญคือหลักเกณฑ์การออกใบสั่ง สำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกที่กำหนดให้ใช้การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ รวมถึงกำหนดมาตรการที่เกี่ยวกับการดูแลและบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพโดยเบื้องต้น ร่างข้อกำหนดระบุให้ผู้ขับขี่มีคะแนน ๑๒ คะแนน กรณีที่คะแนนถูกตัดทั้งหมดจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หากผู้ขับขี่ต้องการได้แต้มคืน ต้องเข้ารับการอบรมซึ่งต้องมีค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ ร่างกฎหมายดังกล่าวให้สิทธิเจ้าหน้าที่ระงับการใช้รถต่อบุคคลที่มีพฤติกรรมเสี่ยงเป็นการชั่วคราวได้ ร่างกฎหมายดังกล่าวปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอนายกรัฐมนตรีเพื่อทูลเกล้าฯ สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงลงพระปรมาภิไธยให้ประกาศใช้เป็นกฎหมาย [https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news\\_๒๒๓๙๖๕๑](https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_๒๒๓๙๖๕๑)

**การตรวจสภาพรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒** รถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งหรือนำมาจดทะเบียนจะต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีลักษณะ ขนาด และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับรถ ผู้โดยสารไปกับรถคันนั้น ผู้ขับขี่รถคันอื่น ๆ คนเดินถนน รวมทั้งสภาพแวดล้อมต่าง ๆ

### รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่อยู่ในข่ายต้องตรวจสภาพรถก่อนเสียภาษีประจำปี

- ๑) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่มีอายุใช้งานครบ ๗ ปี ขึ้นไป
- ๒) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน ๗ คน ที่มีอายุใช้งานครบ ๗ ปี ขึ้นไป
- ๓) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ที่มีอายุใช้งานครบ ๗ ปี ขึ้นไป
- ๔) รถจักรยานยนต์ ที่มีอายุใช้งานครบ ๕ ปี ขึ้นไป

**สถานที่ตรวจสภาพรถ**ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ต้องตรวจสภาพกับสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้นยกเว้น

๑) รถยนต์ที่มีน้ำหนักกรดยุโรปเกิน ๑,๖๐๐กิโลกรัม จะตรวจสภาพที่ ตรอ. หรือหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกก็ได้

๒) รถของส่วนราชการ บุคคลในคณะผู้แทนทางการทูต คณะผู้แทนทางกงสุล องค์การระหว่างประเทศ ฯลฯ จะตรวจสภาพที่ ตรอ. หรือหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก ก็ได้

๓) รถที่มีการดัดแปลงสภาพ รถที่เปลี่ยนสี เปลี่ยนเครื่องยนต์ รถที่มีปัญหาเกี่ยวกับเลขตัวรถ หรือเลขเครื่องยนต์ รถที่ขาดต่ออายุทะเบียนเกิน ๑ ปี ฯลฯ ให้นำรถไปตรวจสภาพ ณ หน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก

**ระยะเวลาที่ต้องนำรถไปตรวจสภาพและการตรวจสภาพรถ** เจ้าของสามารถนำรถไปตรวจสภาพล่วงหน้าได้ไม่เกิน ๓ เดือน ก่อนถึงวันสิ้นอายุภาษีประจำปี รถที่อยู่ในเกณฑ์ผ่านการตรวจสภาพ สถานตรวจสภาพรถจะออกใบรับรองการตรวจสภาพรถตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด รถที่อยู่ในเกณฑ์ไม่ผ่านการตรวจสภาพ สถานตรวจสภาพรถจะแจ้งข้อบกพร่องที่เป็นเหตุให้รถนั้นไม่ผ่านการตรวจสภาพให้เจ้าของทราบเพื่อจะได้นำรถไปแก้ไขข้อบกพร่องแล้วนำมาตรวจใหม่ หากแก้ไขแล้วนำไปตรวจสภาพที่สถานตรวจสภาพรถเอกชนแห่งเดิมภายใน ๑๕ วัน จะเสียค่าตรวจใหม่ ในอัตราครึ่งหนึ่งของค่าบริการที่กำหนดไว้ แต่หากเกิน ๑๕ วัน หรือไปตรวจที่สถานตรวจสภาพรถเอกชนแห่งอื่นจะเสียค่าบริการเต็มอัตรา

**การนับอายุการใช้งานของรถ**ให้นับอายุทางทะเบียนโดยนับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ถึงวันสิ้นสุดอายุภาษีประจำปี (วันครบกำหนดเสียภาษีประจำปี)

รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ต้องตรวจสภาพกับสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกเท่านั้นโดยรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาดำเนินการจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เพื่อช่วยแบ่งเบาภารกิจในการตรวจสภาพรถแทนภาครัฐ แต่ที่ผ่านมามีการดำเนินการของสถานตรวจสภาพรถจำนวนหนึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ประกาศที่ทางราชการกำหนด จงใจหรือทุจริตออกใบรับรองการตรวจสภาพรถโดยไม่มีการตรวจสภาพจริง กรมการขนส่งทางบกจึงได้พัฒนาระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถและกำกับดูแลสถานตรวจสภาพรถขึ้นเพื่อควบคุมกำกับดูแลให้สถานตรวจสภาพรถเอกชนให้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ประกาศที่ทางราชการกำหนด โดยกำหนดให้สถานตรวจสภาพรถทุกแห่งจะต้องส่งข้อมูลผลการตรวจสภาพรถ ทั้งผลการตรวจสภาพรถด้วยเครื่องตรวจสภาพรถ และผลการตรวจสภาพรถด้วยการตรวจพินิจต่างๆ รวมถึงภาพถ่ายของรถที่ทำการตรวจสภาพจากสถานตรวจสภาพรถมายังกรมการขนส่งทางบกผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต แบบ Real time และยังกำหนดให้สถานตรวจสภาพรถจะต้องทำการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อส่งข้อมูลภาพขณะทำงานของสถานตรวจสภาพรถมายังกรมการขนส่งทางบกผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต แบบ Real time อีกด้วย

จำนวนสถานตรวจสภาพรถเอกชน(ตรอ.) ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๒ มีทั้งสิ้น ๒,๙๑๒ แห่งทั่วประเทศ กรมการขนส่งทางบกดำเนินการควบคุมและกำกับกำกับการดำเนินงานของ ตรอ. ทุกแห่งด้วยศูนย์ควบคุมระบบตรวจสภาพรถ (Vehicle Inspection Control Center: VICC) ซึ่งตั้งอยู่ภายในสำนักงานขนส่งทุกจังหวัดทั่วประเทศ รวม ๘๑ แห่ง ทำหน้าที่ตรวจสอบการทำงานของสถานตรวจสภาพรถเอกชนด้วยระบบสารสนเทศ ตรวจสอบความผิดปกติของผลการตรวจสภาพรถที่ได้รับรายงาน ตรวจสอบการดำเนินงานของ ตรอ. ผ่านกล้อง CCTV รวมทั้งให้คำแนะนำเพื่อการพัฒนาสถานตรวจสภาพรถมีการติดตามตรวจสอบ ณ สถานตรวจสภาพรถอย่างสม่ำเสมอ กรณีพบการกระทำผิดโดยทุจริตหรือจงใจรับรองการตรวจสภาพไม่ตรงความเป็นจริง ถือเป็นความผิดขั้นเพิกถอนใบอนุญาต ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๑ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการเพิกถอนใบอนุญาตโดย ตรอ. แล้วจำนวน ๖๕ ราย

### คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) กรุงเทพมหานครควรต้องสร้างระบบการป้องกันการกระทำผิด และทำการตรวจจับผู้กระทำความผิด ภายใต้อุปกรณ์ CCTV, Red light Camera เช่น กรณีการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับซิ่งย้อนศร การใช้ความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด โดยทำการส่งใบสั่งถึงบ้าน ในทุกพื้นที่เสี่ยง

๒) หากเจ้าของรถไม่มาเสียค่าปรับให้ทำการตัดคะแนนเจ้าของรถ หากเจ้าของรถมิได้เป็นผู้ขับขี่ เจ้าของต้องนำผู้ที่ขับขี่มาแสดง และเสียค่าปรับ

๓) หากกระทำความผิดซ้ำให้ทำการตัดแต้ม หากแต้มหมด ๑๒ คะแนนให้ยึดใบขับขี่ เป็นเวลา ๓ ปี จึงจะมีโอกาสสอบใบขับขี่ใหม่ สำหรับผู้ที่มีความประพฤติดี สามารถใช้สิทธิในการเข้าช่องทางรถต่อใบอนุญาตแบบพิเศษ เป็นต้น

๔) การบังคับใช้เรื่องใบขับขี่อย่างจริงจัง ถ้ามีความผิด **ตัดแต้ม ยึดใบอนุญาต เพิกถอนใบอนุญาต** **ไม่อนุญาตให้ขับรถสาธารณะ** (เชียงใหม่ มีกล้อง ประจานออกจอบริเวณสี่แยก คนเดินทางเท้า คนไทย จับคนที่ไม่ข้ามถนนทางม้าลาย) ระบบบันทึกใบหน้า ส่งใบสั่งไปที่บ้านให้มาเสียค่าปรับ

### ประเด็นที่ ๖ ด้านการมีส่วนร่วมของหน่วยงานและชุมชน

ลาดกระบังโมเดลเป็นตัวอย่างหนึ่งในการจัดการจุดเสี่ยงโดยการสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานและชุมชนในพื้นที่ระดับเขต เริ่มจากในปี ๒๕๕๙ สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ภายใต้การนำของนายแพทย์อำนวยการ กาจินะอธิบดีกรมควบคุมโรค(ในขณะนั้น) พบว่าการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในพื้นที่เขตเมืองสูงกว่าพื้นที่นอกเขตเมือง และมีโอกาสในการปรับปรุงระบบการทำงานแบบบูรณาการ จึงผลักดันให้เกิดการจัดทำโครงการ “ศูนย์ความร่วมมือการมีและใช้ข้อมูลเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยมีปลัดกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธาน คณะกรรมการประกอบด้วยรองปลัดกรุงเทพมหานคร รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ รองปลัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทำให้เกิดการวิเคราะห์สถานการณ์ความเสี่ยงในภาพรวม เมื่อพบว่าพื้นที่กรุงเทพมหานครมีความเสี่ยง ในพื้นที่กรุงเทพตะวันออกสูงกว่าพื้นที่อื่น จึงมีการปรึกษาเพื่อแก้ไขปัญหา โดยความร่วมมือหลักของพ.ต.อ.กิตติพันธ์ จันทการ รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๓ (พล.ต.ต.กิตติพันธ์ จันทการ ผู้บังคับการอำนวยการ (บก.อก.บข.น.) ได้ มอบหมายให้ สารวัตรจราจร พ.ต.ท.พิพัฒน์ ว่องเจริญพิชผล สว.จร.สน.จร.เข้าน้อยพ.ต.ต.พิพัฒน์พล มีสายมงคลสารวัตรจราจรสน.ลาดกระบังเข้าร่วมโครงการ ที่เริ่มด้วยการศึกษาดูงานที่จังหวัดภูเก็ต การดำเนินงานนี้ นำทีม โดยพล.ต.ท. สมพงษ์ ชิงดวงและพล.ต.ต.กิตติพันธ์ จันทการ จากนั้นศาสตราจารย์วุฒิชัยคุณ นายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์ ประธานคณะกรรมการการสาธารณสุข สภากรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการ Empowermentเพื่อเสริมพลังให้กับบุคลากร และเสริมศักยภาพให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน มูลนิธิ โดยมีโดยนายสกลธีภัททิยกุล รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมอบหมาย นายสมพงษ์ เวียงแก้ว รองปลัดกรุงเทพมหานคร ดำเนินการติดตามกำกับด้วยการแก้ปัญหาาร่วม โดยการประชุมภาคีเครือข่ายเพื่อ ต่อมาในปี พ.ศ.๒๕๖๑ สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.) ร่วมกับสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรุงเทพมหานคร (สำนักอนามัย สำนักการแพทย์ สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักงานเขตลาดกระบัง)และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทำการจัดเวทีประชาชนในเขตลาดกระบัง ๖ แขวง เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม สร้างพลังประชาชน จนก่อให้เกิดลาดกระบังโมเดล

จึงถือได้ว่านายแพทย์อำนวยการ กาจินะ ศาสตราจารย์วุฒิชัยคุณนายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์ พล.ต.ท. สมพงษ์ ชิงดวงและพล.ต.ต.กิตติพันธ์ จันทการเป็นผู้นำที่จุดประกายการทำงานตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ จนเกิดมาตรการองค์กร/มาตรการชุมชน: Community Safety และความร่วมมือการทำงานของ สถานีตำรวจนครบาลทั้ง ๔ แห่ง

ในพื้นที่เขตลาดกระบัง จากนั้นตำรวจทั้ง ๔ สน. ได้ทำการสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยง ๔ จุด ได้แก่ ๑) โค้งอุทยาน ร.๒ (โค้งยายจ้อย) ๒) ถนนฉลองกรุง ๓) ถนนลาดกระบัง ๕๔ และ ๔) จุดกลับรถหน้าภัตตาคารพาราไดซ์ ซึ่ง ฝ่ายวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง และ สารวัตรจราจรทั้ง ๔ สน. ได้รายงานความก้าวหน้าการแก้ไขพื้นที่จุดเสี่ยง โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณบางส่วน จากมูลนิธิ Bloomberg ซึ่งจุดกลับรถได้สะพานได้เสนอเรื่องให้สำนักการโยธา ดำเนินการวิเคราะห์พื้นที่ได้สะพานและจัดการเวนคืนที่ดินบางส่วน (รองประมาณปีถัดไป) ด้านสถานประกอบการ นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง กำหนดให้งดเหล้าในงานเลี้ยง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำกับ ตรวจสอบไม่ให้มีร้านเหล้ารอบสถานศึกษา บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สร้างความร่วมมือกับตำรวจ สนับสนุนอุปกรณ์ ความปลอดภัย และร่วมมือกับสถานประกอบการ มหาวิทยาลัย ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย ๑๐๐%

มูลนิธิบลูมเบิร์กฯ ได้สนับสนุนและติดตั้งเครื่องตรวจวัดความเร็วให้กับพื้นที่เขตลาดกระบัง จำนวน ๑๐ เครื่อง ณ ถนนร่มเกล้า ถนนฉลองกรุง และถนนเฉลิมพระเกียรติ โดยเครื่องตรวจวัดความเร็วที่ได้ติดตั้งไปแล้วนั้น จะบันทึกข้อมูลยานพาหนะที่ขับซึ่งผ่านเส้นทางดังกล่าว ในเรื่องความเร็วในการขับขี่ วัน เวลา เลขทะเบียนรถ ยี่ห้อและสีของยานพาหนะ และส่งประมวลผลไปยังศูนย์ควบคุมข้อมูลที่ตั้งอยู่ที่กองนโยบายและแผนของ สจส. เพื่อนำไปวิเคราะห์เชิงสถิติและหามาตรการป้องกันและแก้ไขการขับขี่ด้วยความเร็วในถนนเส้นดังกล่าวร่วมกับหน่วยงานตำรวจและหน่วยงาน กทม. ในพื้นที่ต่อไป นอกจากนี้ ยังได้สนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย ได้แก่ เสาจราจร (Lane Block) และแบรีเออร์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของผู้สัญจรไปมาบนถนนฉลองกรุง ๑

#### คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค ร่วมกับกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นผู้เริ่มดำเนินการลาดกระบังโมเดล จัดทำคู่มือการทำงาน เพื่อให้มีรูปแบบแนวทางในการทำงานแบบมีส่วนร่วมสหสาขา

๒) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ดำเนินการนำรูปแบบไปขยายสู่เขตเสี่ยง และเขตอื่นๆ ทั้ง ๔๙ เขต

๓) สำนักการศึกษากรุงเทพมหานคร ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ จัดให้มีการพัฒนาความตระหนัก จิตสำนึก และวิชาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยบรรจุในหลักสูตรของสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลถึงระดับมัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา ในวิชาหลักวิชาใดวิชาหนึ่งหรือให้ทุกโรงเรียนจัดกิจกรรมใช้รถใช้ถนนปลอดภัยเป็นประจำทุกภาคการศึกษา ภาคละ ๑ ครั้ง

๔) เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจและนิคมอุตสาหกรรม มีโรงเรียนทุกระดับชั้นจำนวนมาก นอกเหนือจากการดำเนินการตามแบบลาดกระบังโมเดล ควรเสริมเชิญชวนภาคเอกชนให้มีการจัดทำมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมในทุกๆองค์กรที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (จัดให้มีการลงทะเบียนหน่วยงาน) โดยมีองค์ความรู้เรื่องการเสริมสร้างมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนสนับสนุนและเมื่อหน่วยงานใดดำเนินการได้เป็นรูปธรรมจะได้รับโล่ประกาศเป็นหน่วยงานที่มีส่วนร่วมเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

๕) ผลักดันให้โรงเรียน/สถานศึกษาทุกระดับชั้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมและสม่ำเสมอ โดยให้เยาวชน (นักเรียน/นักศึกษา) มีส่วนร่วมกับโรงเรียน/สถานศึกษา (เริ่มต้นจากโรงเรียน/สถานศึกษาในสังกัดกรุงเทพมหานคร)

## ประเด็นที่๗ ยานพาหนะปลอดภัย (Safety Vehicles)

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ แบ่งได้ เป็น ๔ กลุ่มหลัก เช่นรถโดยสารสาธารณะรถบรรทุก รถยนต์ และรถจักรยานยนต์

มาตรฐานระบบความปลอดภัยที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น ๒ ระบบ คือ

๑) ระบบความปลอดภัยเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ (Active Safety) ได้แก่ มาตรฐานระบบเบรก (R๑๓ หรือ R ๑๓H)

๒) ระบบความปลอดภัยเชิงปกป้องเมื่อเกิดเหตุ (Passive Safety) ได้แก่ มาตรฐานปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านหน้าของตัวรถ (R๙๔) และมาตรฐานปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านข้างของตัวรถ (R๙๕) มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถ กำหนดมาตรฐานครอบคลุม

๑) โครงสร้างภายนอก: ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถัง ได้มาตรฐาน UN ECE R๖๖

๒) โครงสร้างภายในรถ: ความแข็งแรงของเก้าอี้ และจุดจับยึด ระบบเข็มขัดนิรภัย (ECE ๑๖ Ro๔) ชนิดเก้าอี้โดยสาร (ECE ๑๔ Ro๕) การติดตั้งกับตัวรถ (ECE ๘๐ Ro๑) พนักพิงศีรษะ (ECE ๘๐ Ro๑) ระยะห่างระหว่างเก้าอี้โดยสาร (related to ECE ๘๐/๑๔/๑๖) จำนวนและการจัดวางเก้าอี้โดยสาร (related to ECE ๘๐/๑๔/๑๖) กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดมาตรฐานความแข็งแรงที่นั่งจุดยึดที่นั่งและจุดยึดเข็มขัดนิรภัย ตามมาตรฐานสากล มีผลบังคับวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑

๓) สภาพรถการตรวจสภาพรถตามมาตรฐาน: บังคับทดสอบ แทนทดสอบระบบบังคับเบรก ระบบเบรก ระบบส่งกำลัง ประตุ ยาง ล้อ

๔) อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย ที่พร้อม“ให้อภัย” ความผิดพลาดของคนขับ ถนน สภาพอากาศ เช่น มาตรฐานระบบเบรกตามข้อกำหนดทางเทคนิค UN R๑๓H (The approval of passenger cars with regard to braking) บังคับให้มีระบบ ABS และระบบ ESP แก่ไซสถานการณ์ฉุกเฉิน การมีค้อนทุบกระจก และถึงดับเพลิง

๕) มาตรฐานการปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านหน้า : ข้อกำหนดทางเทคนิค UN R๙๔

๖) มาตรฐานการปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านข้าง : ข้อกำหนดทางเทคนิค UN R๙๕ กรมการขนส่งทางบกดำเนินการให้รถขนส่งสาธารณะปลอดภัย โดยมีการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

๑) รถโดยสารสาธารณะทุกคัน ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามข้อกำหนด (ตั้งแต่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕)

๒) รถต้องผ่านการทดสอบตามเกณฑ์การทรงตัวที่พื้นเอียงไม่ต่ำกว่า ๓๐ องศา (ตั้งแต่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๘)

๓) ต้องติดตั้งระบบติดตาม GPS แบบ real time (ตั้งแต่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๙)

๔) บังคับตามมาตรฐาน จำนวนผู้โดยสารถึงแก๊ส และการตรวจสภาพ

## สภาพปัญหาและข้อมูลในปัจจุบัน

จากสถานการณ์การเสียชีวิต การพิการ และบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนพื้นที่กรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นกับการใช้รถมอเตอร์ไซด์ กรุงเทพมหานครมีความจำเป็นต้องยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ที่ส่งผลให้ไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดย ๗๕% ของอุบัติเหตุบนท้องถนนเกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ **“ปัจจุบันประเทศไทยมีนักขับอายุน้อยที่เป็นมือใหม่บนท้องถนนเกือบ ๑ ล้านคนแม้ว่าการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกให้คนไทยใส่ใจเพิ่มความระมัดระวังเรื่องใช้รถใช้ถนนก็ตาม แต่จำนวนอุบัติเหตุทางถนนของไทยก็ไม่ได้มีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ด้วยเหตุที่ประเทศไทยมีจำนวนรถจักรยานยนต์บนท้องถนนมากกว่า ๑๙ ล้านคัน และมีแต่จะ**

เพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกวัน เพราะมีเยาวชนที่มีอายุ ๑๕ ปี ยื่นขอใบอนุญาตขับขี่อยู่อย่างสม่ำเสมอ ด้วยเพราะเหตุผลความจำเป็นในการเดินทางของเด็กและเยาวชนเหล่านั้นเอง เช่น เพื่อความสะดวกในการเดินทางไปเรียนหนังสือ หรืออาจเพราะระบบขนส่งมวลชนเข้าไม่ถึงเพราะอยู่ในชนบทหรือชุมชนห่างไกล รถจักรยานยนต์จึงเป็นทางเลือกระดับต้น ๆ ของกลุ่มคนดังกล่าวที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อไปทำกิจวัตรของชีวิตในแต่ละวัน ดังพบว่าเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ มีจำนวนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว (Temporary) ที่ออกให้แก่เด็กขับขี่หน้าใหม่ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น ๙๐๐,๕๐๕ ใบแยกเป็นใบอนุญาตที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร จำนวน ๘๕,๗๒๑ ใบ และออกโดยสำนักงานขนส่งทางบกใน ๗๖ จังหวัด จำนวน ๘๑๔,๗๘๔ ใบเมื่อทบทวนสถิติและเสรีภาพของบุคคลอายุ ๑๕ ปีขึ้นไป ที่จะขับรถมีหลายประเทศอนุญาตให้เยาวชนที่อายุต่ำกว่า ๑๘ ปี แต่ไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปี ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เช่น

**ประเทศออสเตรเลีย อนุญาตให้เยาวชนอายุตั้งแต่ ๑๕ปี ๖เดือน** ทำใบขับขี่ประเภทLearner ก่อน เช่น ถูกจำกัดให้ขับในช่วงเวลาที่กำหนด หรือตามระยะทางที่กำหนด และจะมีสิทธิขอใบอนุญาตขับขี่ประเภท Provisional ซึ่งเป็นใบขับขี่ที่อนุญาตให้ขับขี่ได้ในสถานการณ์อื่น ๆ ที่มีความยากมากขึ้น เช่น ขับในเวลากลางคืน หรือขับระหว่างเมือง โดยเงื่อนไขสำคัญของการได้รับใบขับขี่ประเภท Provisional คือ ต้องได้ใบขับขี่ประเภท Learner มาแล้วไม่น้อยกว่า ๖ เดือน และเมื่อได้รับใบอนุญาตแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัดเป็นระยะเวลา ๓ ปี ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่เกิดวินัยขั้นสูงและคำนึงถึงความปลอดภัยอย่างมาก

**ประเทศญี่ปุ่น อนุญาตให้เยาวชนอายุตั้งแต่ ๑๖ปี** ทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ แต่ต้องผ่านการอบรมจำนวน ๑๕ วัน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่แพง และมีการทดสอบในสถานการณ์จริงซึ่งมีความยากมาก ทำให้เยาวชนญี่ปุ่นที่จะใช้รถจักรยานยนต์มีจำนวนไม่มาก เนื่องจากส่วนใหญ่นิยมใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ในการเดินทางในชีวิตประจำวันมากกว่า เพราะสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยสูง

**ประเทศสหรัฐอเมริกา อนุญาตให้เยาวชนอายุตั้งแต่ ๑๗ปี** ทำใบขับขี่ ด้วยการ ใช้ระบบ Graduated Licensing โดยแต่ละรัฐเริ่มกำหนดให้อายุของผู้ที่ขออนุญาตมีใบขับขี่มีแนวโน้มสูงขึ้น และแบ่งออกเป็น ๓ ชั้นเพื่อการฝึกฝน ได้แก่ ชั้นเริ่มต้น ชั้นกลาง และชั้นเต็มตัว ทั้งนี้ เพื่อควบคุมการขับขี่ของกลุ่มผู้ขับขี่ซึ่งมีอาจมีประสบการณ์มากน้อยต่างกัน (วุฒิภาวะที่เกิดจากการสั่งสมจำนวนระยะเวลาที่ขับขี่) ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและมีความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน

**ประเทศไทย เป็นประเทศเดียวในโลกที่อนุญาตให้ “ผู้เยาว์” ซึ่งอายุขั้นต่ำ ๑๕ปี** ขอมิใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ และนี่เองน่าจะเป็นเหตุปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยมีนักขับขี่หน้าใหม่อายุน้อยที่สุดมากที่สุดในโลกเช่นกัน

สาเหตุที่ประเทศไทยห้ามเด็กอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี ขับมอเตอร์ไซด์นั้น เพราะมีการศึกษาที่ชัดเจนแล้วว่า เด็กและเยาวชนยังไม่พร้อมที่จะขับรถ และเกิดความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ สรุปไว้ ๕ ประเด็นคือ

๑) เพราะเป็นนักขับขี่มือใหม่ ขาดประสบการณ์ในการขับขี่  
๒) ยังขาดวุฒิภาวะ ซึ่งการขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนที่ต้องอาศัยความรู้ ความสามารถของระบบประสาทและการตัดสินใจที่ดี แต่เด็กในวัยนี้การพัฒนาการด้านการประสานงานของกล้ามเนื้อ การมองเห็น การแยกแยะภาพเคลื่อนไหว เพื่อตอบสนองทันที **และการตัดสินใจภาวะฉุกเฉินยังไม่สมบูรณ์ก่อนอายุ ๑๘ - ๒๕ ปี ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการขับขี่อย่างมาก โดยพบว่ามือใหม่หัดขับในวัยรุ่นที่มีอายุมากกว่าจะมีอัตราการเสียชีวิตน้อยกว่าคนที่อายุน้อยกว่า**

๓) มีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย จากแรงขับของฮอร์โมนเพศ ทำให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยงในระดับสูงกว่าวัยอื่น ทั้งนี้ อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ แรงผลักดันจากเพื่อนและความเครียดอื่นๆ โดยมักพบว่ามี การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การหยุดรถในระยะกระชั้นชิด การเลี้ยวตัดหน้า และการขับขี่ในสถานการณ์ทำหายต่าง ๆ

- ๔) พฤติกรรมการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์และการใช้ยา เช่นยาแก้หวัดก่อนขับขี่
- ๕) การไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย

**คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการยกระดับความปลอดภัยสำหรับรถที่ใช้ในเขตเมือง ดังนี้**

๑) ประสานกับกรมการขนส่งทางบกเรื่องการทบทวน “อายุขั้นต่ำของผู้มีสิทธิขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว” โดยการกำหนดให้แยกประเภท ความเร็ว และความแรงของรถ รวมถึงการใช้รถ Big Bike ซึ่งอาจพิจารณาปรับปรุงแก้ไขได้แนวทาง คือ

(๑) การเสนอให้มีการกำหนดอายุบุคคลที่จะมีสิทธิขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เป็นแนวทางเดียวกับการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ คือ ไม่นต่ำกว่า ๑๘ ปี เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน หรือหากไม่สามารถแก้ไขเรื่องอายุให้สูงขึ้นในทางเลือกแรกนี้ได้ ก็ควรแก้ไขที่ตัวยานพาหนะ ในทางเลือกที่สอง คือ

(๒) แก้ไขข้อกำหนดเรื่องขนาดความจุกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กเพื่อควบคุมความเร็วของรถ เพราะถือว่าเยาวชนที่มีอายุเกินกว่า ๑๕ ปี แต่ไม่ถึง ๑๘ ปี เป็นกลุ่มที่เสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากปัญหาที่พบ คือ เยาวชนจำนวนมากมีการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด คือ มากกว่า ๑๑๐CC ส่งผลให้มีการใช้ความเร็วที่สูงขึ้นและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายมากขึ้น อีกทั้ง ปัญหาประการสำคัญอีกข้อหนึ่ง คือ การใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบที่สูงกว่าความสามารถในการควบคุมความเร็วรถในขณะขับขี่ โดยเฉพาะประเภท Big Bike ซึ่งหลายครอบครัวต้องสูญเสียบุตรหลานไปก่อนวัยอันควร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ดังกล่าว เพราะขาดความชำนาญในการใช้งานและยังไม่มีวุฒิภาวะที่พอเพียงในการขับขี่ยานพาหนะเช่นว่านั้น ประกอบกับมูลเหตุจูงใจในการตลาด ผู้ประกอบการร้านค้ายานยนต์ต่าง ๆ ความจุกระบอกสูบ ไม่เกิน ๗๐ กม./ชม.

๒) การสร้างสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย หรือข้อบัญญัติการกำหนดความเร็ว เพื่อใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยกำหนดให้รถจักรยานยนต์วิ่งในเขตเมืองไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และให้ลดความเร็วในชุมชนเขตเมืองที่มีประชาชนหนาแน่น และสภาพไม่เอื้อ สนับสนุนให้เกิดการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จำกัดความเร็วให้เหมาะสมหน้าโรงเรียน ในเขตชุมชน (ป้ายจราจรจำกัดความเร็ว สัญลักษณ์วงกลมมีตัวเลขจำกัดความเร็วบนถนน ปรับความเร็วตามถนนและสิ่งแวดล้อม)

๓) กรุงเทพมหานคร ผลักดันให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าอย่างเร่งด่วน กรุงเทพมหานครตั้งงบประมาณจัดซื้อรถคัน ที่อาจตั้งงบประมาณอุดหนุน สำหรับแลกเปลี่ยนรถจักรยานยนต์ที่ใช้น้ำมันกับรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ในกรอบเวลา ๓ - ๕ ปี เพื่อลดมลพิษ PM ๒.๕ และมอบให้สำนักการจราจรและขนส่งไปศึกษา วิธีการดำเนินการปรับเปลี่ยนรถจักรยานยนต์จากรถจักรยานยนต์ใช้น้ำมัน เป็นรถไฟฟ้า

- ๔) ในการจัดซื้อรถจักรยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร ให้จัดซื้อจักรยานยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น

**ประเด็นที่๘ ด้านนวัตกรรม**

นวัตกรรมความปลอดภัยจากการจราจรทางถนน แบ่งได้ ๓ กลุ่ม หลักคือ ด้านถนนด้านรถยนต์ และด้านพฤติกรรมคน

**ด้านถนน**

พื้นที่กรุงเทพมหานครมีการจัดการประเมินความปลอดภัยทางถนน โดยใช้วิธีการของหน่วยงาน iRAP (International Road Assessment Program) ซึ่งสนับสนุนโดยมูลนิธิฮิลลูมเบิร์ก โดยได้ประเมินความปลอดภัยของถนนใน กทม. โดยใช้ภาพถ่ายหรือวิดีโอของสายทางเพื่อนำไปประเมินและคำนวณคะแนนความเสี่ยงเพื่อนำไปจัดอันดับความเสี่ยง (การจัดอันดับดาวด้านความปลอดภัยทางถนน หรือ Star Rating) โดยได้มีการประเมินถนนในระยะทาง ๒๗๐ กิโลเมตร ใน ๕๐ เขต พบจุดเสี่ยงทั้งหมดจำนวน ๒๐๐ จุด ใน ๑๒ เขตเสี่ยง



อันตราย ซึ่งมูลนิธิบิลมูเบอร์กได้ประสานและส่งข้อมูลให้ สจส. และ สจส. ได้ส่งผู้เชี่ยวชาญลงไปปรับปรุงแล้วใน ๑๒ เขตเสี่ยงดังกล่าว

ในประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีการกล่าวถึงขั้นตอนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ๑)การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Stage) ๒)การออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design Stage) ๓)การออกแบบก่อสร้าง (Detailed Design Stage) ๔)ระหว่างการก่อสร้าง (During Construction Stage) ๕)ก่อนเปิดการจราจร (Pre-Opening to Traffic) และ ๖)การตรวจสอบถนนที่เปิดให้บริการแล้ว (Existing Roads) ส่วนใหญ่เราจะทำข้อ ๖ กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการประเมินถนนที่เป็นของกรมทางหลวงชนบทในกรุงเทพมหานคร (ถนนราชพฤกษ์ และ ถนนนครอินทร์) และถนนในเขตปริมณฑล จำนวน ๑๐๐ กว่าจุดที่เกิดอุบัติเหตุ และมีการเสนอแนวทางแก้ไขปรับปรุงถนน โดยสามารถดำเนินการแก้ไขได้ทันทีหากมีงบประมาณ หรือตั้งเรื่องของงบประมาณในปีถัดไป

สำหรับกรมทางหลวงชนบท ได้พัฒนานวัตกรรมความปลอดภัยทางถนนและทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในความรับผิดชอบ รวมถึงสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกโดยผู้เชี่ยวชาญความปลอดภัยทางถนนในทุกสายทางที่รับผิดชอบ รวมทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร

กรมทางหลวงชนบทนำนวัตกรรมใหม่มาใช้ เช่น “เส้นสะท้อนสายฝน” (RainLine) ใช้วิธีเคลือบฟิล์มบนเส้นแบ่งช่องจราจร เวลาฝนตกจะมีสีสะท้อนให้ผู้ขับขี่รถบนท้องถนนเห็นได้ชัดเจน “เส้นจราจรแบบสันนูน” (Profile Marking) มีลักษณะเป็นพื้นนูนบนเส้นไหล่ทางและข้างเส้นไหล่ทาง ความถี่ห่างกัน ๒๐ เซนติเมตร ทำหน้าที่กระตุ้นเตือนผู้ขับขี่ที่หลับใหล เพราะผู้ขับขี่ที่หลับใหลจะหักรถเข้าข้างทางเสมอ เมื่อขับขี่ทับเส้นไหล่ทางจะรู้สึกคันตัวเพราะรถจะสั่นสะเทือน “เครื่องหมายลดความเร็ว” (Optical Speed Bar : OSB) คือการตีเส้นเพิ่มเติมจากเส้นทึบแบ่งช่องจราจร โดยเป็นเส้นตรงขีดเข้ามาภายในช่องจราจร ลักษณะคล้าย “เส้นก้างปลา” ตลอดแนวเพื่อเป็นการบีบช่องจราจรทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกว่าการขับขี่ช้าลง จะลดความเร็วลง “ยัวร์สปีด” (Your speed) คร่อมถนน เพื่อโชว์ตัวเลขความเร็วรถขึ้นป้ายกระตุ้นเตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง สำหรับนวัตกรรมป้องกันการชนท้าย ใช้วิธีทาแถบสีขาวบนผิวถนน นำมาทดลองใช้แล้วบนถนนพระราม ๒ (ธนบุรี-ปากท่อ) ทาสีบริเวณช่องกลาง เพื่อป้องกันการชนทับในระยะระยะสั้นชิด การเบรกกะทันหัน

นอกจากนี้ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครยังสามารถใช้นวัตกรรมความปลอดภัยลดการเสียชีวิตบนท้องถนน โดยใช้นวัตกรรมเมืองอัจฉริยะ โดยการใช้นวัตกรรมผ่านอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมไฟจราจรและแอปพลิเคชันเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของรถฉุกเฉิน และระบบรายงานสภาพพื้นผิวถนนผ่านระบบการประมวลผลแบบกลุ่มเมฆ(ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ดร.เกรียงศักดิ์ ขาวเนียม)

### ด้านรถยนต์

มีระบบป้อนข้อมูลแบบไม่สัมผัส (Touchless Input System) ที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ในทุกช่วงอายุและระดับทักษะการจัดการความเร็ว (Speed Management) โดยการใช้สัญญาณเตือน และส่งข้อมูลไปที่ศูนย์ เช่น รถสาธารณะ

### ด้านคน

นวัตกรรมด้านการใช้ ระบบการตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย การตรวจจับการเปลี่ยนช่องจราจรในพื้นที่ฟ้าฝน โดยการใช้ Red Light Camera การใช้กล้อง CCTV เพื่อการจัดการจราจร และความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน และการบังคับใช้ความเร็ว ที่แยกตามพฤติกรรมการขับขี่เร็ว (Speeding) ใน ๒ ลักษณะ คือ ๑) การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด (Excessive Speed) ๒) การใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมกับสภาวะบนท้องถนน (Inappropriate Speed) ทั้งสภาพถนน สภาพจราจรและสภาพอากาศโดยการติดตั้งป้ายอัจฉริยะ ที่เตือนความเร็วในลักษณะสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน โดยการใช้มาตรการด้านวิศวกรรม (Engineering) เช่น • การกำหนดความเร็วจำกัดที่เหมาะสมกับประเภทถนนและสภาพแวดล้อม การออกแบบ

ถนนที่เหมาะสมกับลำดับชั้นของถนนและความเร็วที่ต้องการใช้งาน โดยให้น้ำหนักกับเรื่องความคล่องตัว (Mobility) และความปลอดภัย (Safety)ของผู้ใช้ทางทุกประเภทอย่างเหมาะสม การใช้นวัตกรรมที่เป็นมาตรการทางกายภาพ (Physical Countermeasure) เพื่อให้ถนนเป็นตัวช่วยควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ในระดับที่ปลอดภัย (Self-regulating Roadway)

### คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) ด้านการจัดการความเร็ว กรุงเทพมหานครควรแบ่งอัตราความเร็วรถที่สามารถใช้ได้ ๔ ประเภท ดังนี้ ถนนในเขตเมือง รถบรรทุกที่มีขนาดน้ำหนักตั้งแต่ ๑,๒๐๐ กก.ขึ้นไป วิ่งได้ไม่เกิน ๖๐ กม./ชม. รถลากจูง รถพ่วงวิ่งได้ ๔๕ กม./ชม. รถจักรยานยนต์วิ่งได้ ๕๐ กม./ชม. รถยนต์วิ่งได้ ๘๐ กม./ชม. จากเดิมกำหนดไว้ทุกประเภทที่วิ่งในเขตเมืองใช้ความเร็วที่ ๘๐ กม./ชม.

ส่วนถนนนอกเขตเมือง รถบรรทุกที่มีขนาดน้ำหนักตั้งแต่ ๑,๒๐๐ กก.ขึ้นไป วิ่งได้ไม่เกิน ๗๐ กม./ชม. รถลากจูง รถพ่วงวิ่งได้ ๕๕ กม./ชม. รถจักรยานยนต์วิ่งได้ ๖๐ กม./ชม. รถยนต์วิ่งได้ ๙๐ กม./ชม. จากเดิมที่วิ่งได้ ๙๐ กม./ชม.

๒) กรุงเทพมหานครต้องจัดทำแผนตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (IRAP /ThaiRAP) ครบทุกถนน โดยกำหนดเวลาแล้วเสร็จ และมีแผนการปรับปรุงแก้ไขถนนตามข้อเสนอแนะอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการติดตามผลการดำเนินงาน โดยผู้บริหารอย่างสม่ำเสมอ

๓) สำหรับถนนที่จะสร้างใหม่ ต้องผ่านการประเมินความปลอดภัยก่อนการสร้าง

๔) ติดตั้งกล้องตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยทำแผนดำเนินการที่ชัดเจน เพื่อตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมาย เช่นฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การไม่ใส่หมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การเปลี่ยนช่องจราจรในพื้นที่ห้าม พร้อมออกไปสั่ง

๕) ติดตั้งกล้อง CCTVเพิ่มในถนนทุกสาย อาจดำเนินการโดยภาครัฐติดตั้ง เอกชนเข้ามาดำเนินการรับสัมปทาน ช่วยในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย หรือขอความร่วมมือจากภาคเอกชน ร่วมกันติดตั้งกล้องและส่งสัญญาณ เข้าระบบกลางของกรุงเทพมหานคร เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชน ที่สามารถใช้กับกรณีการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการวางแผน ป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนได้ **ว่าจ้างเอกชนร่วมดำเนินการเพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีกรุงเทพมหานคร หรือ ตำรวจ ควบคุมกำกับ**

๖) การจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุ บทลงโทษ การบังคับใช้กฎหมาย ออกไปสั่ง ตัวอย่างเช่นในต่างประเทศ มอบอำนาจให้เอกชนที่เป็นบริษัทจำกัดดำเนินการ สิ่งเหล่านี้กรุงเทพมหานครอาจให้เอกชนติดกล้องและนำผลมาออกคำสั่งตัวอย่าง เทศบาลนครนนทบุรี

### ประเด็นที่ ๘ บริการการแพทย์ฉุกเฉินและการเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถ

#### สถานการณ์ปัจจุบัน

ในกรณีที่มีผู้พบเห็นเหตุการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิต จะมีการโทรศัพท์ไปที่หมายเลข ๑๖๖๙ หรือหมายเลขของศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) ซึ่งพนักงานรับแจ้งเหตุจะทำการสอบถามสถานที่เกิดเหตุ ข้อมูลของผู้บาดเจ็บ พยาบาลจะประเมินอาการ เมื่อรับทราบอาการผู้บาดเจ็บแล้ว มีการคัดแยกกลุ่มอาการเป็น ๒๕ กลุ่มอาการ ระดับความรุนแรง ๕ ระดับสั่งการชุดปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินที่เหมาะสมไปรับผู้เจ็บป่วยฉุกเฉิน รวมถึงให้คำแนะนำกับผู้โทรแจ้งเหตุว่าควรให้การช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยเบื้องต้นอย่างไร ก่อนที่ชุดปฏิบัติการจะไปถึง เมื่อชุดปฏิบัติการไปถึงที่เกิดเหตุจะปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินและประสานกับศูนย์เพื่อรายงานเหตุการณ์ รับคำสั่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งแจ้งรายละเอียดผู้เจ็บป่วยเพื่อเป็นข้อมูลให้ศูนย์ใช้ใน

การประสานงานการส่งต่อไปยังโรงพยาบาลที่เหมาะสม โดยมีการแจ้งข้อมูลไปยังโรงพยาบาลก่อนที่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินจะไปถึงโรงพยาบาล ในกรณีเกิดการเสียชีวิตจะทำให้ประสานแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เพื่อดำเนินการต่อไป ในปัจจุบันมีการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยทำให้การเลือกทีมปฏิบัติการและเลือกโรงพยาบาลแม่นยำมากยิ่งขึ้น และได้ข้อมูลที่เป็น Real Time ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินแบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครออกเป็น ๙ โซน มีการทำงานเป็นเครือข่ายร่วมกับโรงพยาบาลรัฐ ๑๙ แห่ง โรงพยาบาลเอกชน ๓๒ แห่ง มูลนิธิ/องค์กรการกุศล ๘ แห่ง เครือข่ายจะต้องมีรถที่ได้รับการรับรองตามเกณฑ์มาตรฐานและมีบุคลากรที่ผ่านการอบรมตามมาตรฐานเพียงพอ แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เนื่องจากจำนวนของผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินที่ขอใช้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี

ปัญหาเกิดขึ้นในการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินพบได้ตั้งแต่การแจ้งเหตุ โดยบางครั้งผู้แจ้งไม่คุ้นเคยกับสถานที่ที่จะให้รถพยาบาลไปรับเช่น ย้ายที่อยู่ใหม่ ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) มีการพัฒนาแอปพลิเคชันที่สามารถแจ้งพิกัดจุดเกิดเหตุได้ถูกต้องเพื่อระบุตำแหน่งที่จะให้รถพยาบาลไปรับได้ แต่การใช้งานก็ยังไม่แพร่หลายการปฏิบัติงานที่ศูนย์รับแจ้งเหตุซึ่งใช้เวลากับการรับแจ้งเหตุมาก เนื่องจากได้ข้อมูลจากผู้แจ้งเหตุไม่ครบถ้วน การประเมินอาการไม่ตรงกับความรุนแรงของอาการผู้ป่วยที่แท้จริง ไปจนถึงจำนวนชุดปฏิบัติการยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ทำให้บางกรณีไปรับผู้ป่วยฉุกเฉินล่าช้า

ด้านการเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถ เนื่องจากผู้ประสบภัยจากรถในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีทั้งคนไทยและนักท่องเที่ยว การแจ้งสิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ผู้ประสบภัยจากรถทราบจึงเป็นสิ่งจำเป็น และเพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการเยียวยาตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (กำหนดให้รถทุกคันต้องมีประกันภัย) จึงควรส่งเสริมให้

๑) ประชาสัมพันธ์ให้รถทุกคันรวมทั้งรถที่ใช้ในราชการต้องจัดทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ที่เจ้าของมีไว้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ ไม่ว่าจะรถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก ฯลฯ)

๒) ประชาสัมพันธ์สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ประชาชนทราบผ่านช่องทางที่หน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานครมี

๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์เอราวัณ โรงพยาบาล มูลนิธิ/กุ๊ซีพ/กุ๊ภัย บริษัทกลางฯ ให้การสนับสนุนข้อมูลและการทำงานร่วมกันในส่วนที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถ

### คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) จัดให้มีการตรวจประเมินการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน

๑.๑. จัดการอบรมผู้ตรวจประเมินการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน

๑.๒. จัดให้มีการประเมินการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน

๑.๓. ติดตามผลการประเมินการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินว่าเป็นอย่างไร การคัดแยกความรุนแรงเหมาะสมเพียงใด รวมถึงขั้นตอนการปฏิบัติงาน

๑.๔. ปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่องในการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน

๒) จัดให้มีบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน

๒.๑. ปัจจุบันศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) มีโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงเพื่อช่วยเหลือผู้เจ็บฉุกเฉินในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

กรุงเทพมหานคร เป็นการเพิ่มจำนวนจุดปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินขึ้นสูงซึ่งตั้งอยู่นอกโรงพยาบาลจำนวน ๘ จุด แต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน

๒.๒. ปรับเปลี่ยนโครงสร้าง เพิ่มอัตรากำลังของบุคลากรศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน กรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) ซึ่งได้เสนอเรื่องไปเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับกรอบอัตรากำลัง

๓) จัดให้มี Off-line Medical Protocol ด้านอุบัติเหตุฉุกเฉิน

๓.๑. นำ Protocol ที่สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติได้จัดทำไว้มาปรับให้เข้ากับบริบทของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้การปฏิบัติตาม Protocol เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๔) การเกิดอุบัติเหตุทางถนน สาเหตุหลักเกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น การลดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากการแก้ไขจุดเสี่ยงแล้ว ควรปรับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย โดยการตั้งองค์กรภาคเอกชนมาร่วมกันสร้างมาตรการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานของกรุงเทพมหานครเองก็ควรทำเป็นตัวอย่าง

๕) การรณรงค์ของหน่วยงานหลักควรมีช่องทางเผยแพร่ประชาสัมพันธ์หลายๆช่องทาง และควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ๓๖๕ วัน

๖) การเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถให้ครอบครัวได้ทุกเหตุต้องได้รับความร่วมมือในการแจ้งเหตุเร็ว และการรณรงค์ให้รถทุกคัน(รวมทั้งรถที่ใช้ในราชการด้วย) ทำประกันภัยตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ต้องขอความร่วมมือจากกรุงเทพมหานครในการช่วยประชาสัมพันธ์

๗) การตรวจสอบ (Audit) รถมูลนิธิ รถ Ambulance ที่ไม่ได้รับอนุญาตเช่น รถที่ไม่ได้ติดไฟสีน้ำเงิน โดยสำนักงานแพทย์ทำแบบตรวจแบบเสริมพลัง กับรถมูลนิธิ ๗๐๐ คัน รถระดับ advance ๒๐๐ คัน สำหรับกรณีรถรับส่งผู้ป่วยที่ไม่ฉุกเฉิน กรุงเทพมหานครต้องร่วมกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ (สบส.) ดำเนินการ ตรวจสอบและขึ้นทะเบียน กรณีที่รถที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ให้ผลักดันส่งเสริมให้มีการดำเนินการตามมาตรฐานรวมถึงรถที่รับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉิน รถที่มีการทำหัตถการ (การใส่สายออกซิเจน) และการปฐมพยาบาล ให้ดูแลรถการส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินผู้สูงอายุ และผู้พิการ ด้วย

**ประเด็นที่ ๑๐ ด้านการติดตามประเมินผล (Monitoring Evaluation: M&E) แยกตามเสาหลักทั้ง ๕**

เริ่มจากการวางแผน วิเคราะห์ ศึกษา วิจัย และติดตามประเมินผล แยกตามเสาหลักทั้ง ๕ การวิเคราะห์ชี้เป้าจุดเสี่ยง (Risk spot) และจุดอุบัติเหตุ (Accident Spot) พร้อมทั้งวางแผนการตรวจสอบความปลอดภัยงานทางในจุดอันตรายและจุดเสี่ยง การสร้างการมีส่วนร่วมในติดตามและประเมินผลการดำเนินงานการปรับปรุงความปลอดภัย และพัฒนาระบบแผนงานและติดตามประเมินผลสำหรับงานด้านความปลอดภัยได้ จากนั้นลงพื้นที่หรือประสานหน่วยงานในพื้นที่เพื่อตรวจสอบหาประเด็นความเสี่ยงของจุดเสี่ยงและสืบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง (Road Safety Audit : RSA) และรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุ (Road Accident Investigation : RAI) และจัดส่งรายงานฯ ไปยังหน่วยงานผู้รับผิดชอบดูแลเส้นทางเพื่อให้ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยตามแนวทางในรายงานฯ แล้วทำการติดตามประเมินผลการปรับปรุงความปลอดภัยทั้งในด้านประสิทธิภาพ คุณภาพ และผลสัมฤทธิ์ในการลดอุบัติเหตุตามเสาหลักทั้ง ๕ โดยนำผลการประเมินที่ได้มาพิจารณาร่วมกับข้อมูลด้านวิชาการและผลการศึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ เพื่อกำหนดหาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการดำเนินงาน โดยกำหนดเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนกรุงเทพมหานครลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ และลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เข้าใกล้ศูนย์ภายในปี พ.ศ. ๒๕๘๐

## คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางดังนี้

๑) ด้านการติดตามประเมินผล กรุงเทพมหานครต้องใช้ข้อมูลที่เป็นจริงที่สะท้อนปัญหา เพื่อการวางแผน การดำเนินงานแบบบูรณาการ

๒) การประเมินเสาหลักความปลอดภัยทางถนนทั้ง ๕ เสา ที่ครอบคลุมถึงการจัดการความเร็ว (Speed management) ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน (Leadership on Road Safety) การออกแบบและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure design and improvement) มาตรฐานความปลอดภัยรถยนต์ (Vehicle safety standards) การบังคับใช้กฎหมายจราจร (Enforcement of traffic laws) และการรักษาชีวิตหลังเกิดอุบัติเหตุ (Survival after a crash) องค์ประกอบเหล่านี้ล้วนสัมพันธ์กันและต้องนำไปปฏิบัติอย่างบูรณาการให้เป็นระบบความปลอดภัย (Safety System Approach) เพื่อให้ปัญหาการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกได้รับการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ การนำมามาตรการต่าง ๆ (Interventions) ไปปฏิบัติเพื่อลดการพิการ การเสียชีวิต การบาดเจ็บ และต้นทุนทางเศรษฐกิจสังคมจากการจราจรทางถนน การดำเนินการตั้งแต่การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้ใช้รถ ใช้ถนน ที่คำนึงถึงคนเดินเท้า การชี้แจง การสร้างมาตรการ แนวทาง และกฎหมายที่ชัดเจน เพื่อให้เกิดผลสนองตอบนโยบายความปลอดภัยทางถนน การแก้ไขประเด็นทางสังคมและธรรมาภิบาลในภาพกว้าง อันกระทบต่อนโยบายความปลอดภัยทางถนน การดำเนินการอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) จากองค์ประกอบที่กล่าวมา โดยแยกการประเมินในรายละเอียด ตามเสาหลักดังนี้

เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการ Road safety management

เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรปลอดภัย Infrastructure

เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย Safe vehicle

เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถ ใช้ถนนปลอดภัย Road user behavior

เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดเหตุ Post-crash care

เสาหลักที่ ๖ การบูรณาการข้อมูล และการประเมินผล

### ข้อเสนอเชิงนโยบาย

การแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจร จะต้องใช้แนวคิดหลักการแก้ปัญหาแบบบูรณาการโดยความร่วมมือของทุกฝ่ายตามข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

๑. ควรปรับปรุงบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร ดังนี้

๑.๑ สำนักการจราจรและขนส่ง ควรมีโครงสร้าง บทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน มีบุคลากรทำหน้าที่บริหารจัดการ (Road safety management) แบบบูรณาการเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน โดยบูรณาการทั้ง ๕ เสาหลัก ประกอบด้วย ๑) ถนน ๒) การสัญจรปลอดภัย ๓) ยานพาหนะปลอดภัย ๔) ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย ๕) การตอบสนองหลังเกิดเหตุ พัฒนาระบบบริการฉุกเฉินหลังเกิดเหตุ

๑.๒ สำนักอนามัย ควรเพิ่มหน้าที่ในด้านการป้องกัน ควบคุมการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน ทำหน้าที่การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยทำงานร่วมกับทีมสหวิชาชีพแบบบูรณาการ การวิเคราะห์สาเหตุและเชื่อมโยงสถานการณ์ปัญหา เพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่รับผิดชอบ รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมการรู้ให้กับชุมชน สถานประกอบการ โรงเรียน

๑.๓ ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน (ศูนย์เอราวัณ) สำนักการแพทย์ ทำหน้าที่พัฒนาระบบการเคลื่อนย้าย ส่งต่อผู้บาดเจ็บ เพื่อป้องกันการบาดเจ็บที่รุนแรงขึ้นหรือเสียชีวิต

นอกจากนี้ ควรจัดให้มีบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ปรับเปลี่ยนโครงสร้าง เพิ่มอัตรากำลังจัดให้มีการตรวจประเมินการปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินจัดการอบรมตรวจ

ประเมินการคัดแยกความรุนแรงปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่องจัดให้มี Off-line Medical Protocol ด้านอุบัติเหตุฉุกเฉินนำ Protocol ที่สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติได้จัดทำไว้มาปรับให้เข้ากับบริบทของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้การปฏิบัติตาม Protocol เป็นไปในแนวทางเดียวกัน**รณรงค์ให้รถทุกคัน(รวมทั้งรถที่ใช้ในราชการด้วย) ทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ**และขึ้นทะเบียน รถที่ไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย ให้ได้มาตรฐานในการรับส่งต่อผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินให้ดูแลผู้สูงอายุและผู้พิการ

๒. กรุงเทพมหานครควรปรับปรุงด้านข้อมูลและสารสนเทศ ดังนี้

๒.๑ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพัฒนาระบบข้อมูล โดยบูรณาการข้อมูลจากทุกภาคส่วน ได้แก่ สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง และสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน (ศูนย์เอราวิณ) สำนักการแพทย์ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถาบันนิติเวชทั้ง ๖ แห่ง และมูลนิธิกุ๊กซี่พิทักษ์ฯ

๒.๒ พัฒนาระบบข้อมูลบริการฉุกเฉินหลังเกิดเหตุ โดยศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินฯ(ศูนย์เอราวิณ) สำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานครดำเนินการพัฒนาระบบข้อมูลด้านการรับ ส่งต่อ การรักษา โดยการวิเคราะห์ลักษณะการบาดเจ็บและรูปแบบการเสียชีวิต

๒.๓ ดำเนินการพัฒนาระบบข้อมูลด้านถนน จุดเสี่ยง การนำข้อมูลไปใช้ในการทำ Road Safety Audit

๒.๔ ใช้กล้อง CCTV ที่คมชัด เพื่อดำเนินการบังคับใช้กฎหมายทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยการตัดแต้ม ยึดใบอนุญาต เพิกถอนใบอนุญาต ไม่อนุญาตให้ขับรถสาธารณะ

๓. ปรับปรุงการใช้ถนนและด้านสิ่งแวดล้อม

ประสานให้หน่วยงานที่มีถนนในความรับผิดชอบ ตรวจสอบความปลอดภัยถนน (Road safety Audit) จัดทำแผนการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนทุกสาย หากจุดเสี่ยง Black spot, Blind Spot ภายใน ๒ปี ทำแผนปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยประเมินความปลอดภัยของถนนตามแนวทางของ iRAPทุกสายทางและดำเนินการแก้ไขปรับปรุงถนนในกรุงเทพมหานครทุกสายทางตามที่มีมูลนิธิบลูมเบิร์กฯ ได้ศึกษาและเสนอแนะไว้

๔. ควรจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

กรุงเทพมหานครต้องดำเนินการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแบบมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนภายในปี ๒๕๖๒ การบริหารจัดการใช้โครงสร้างศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนแต่ละระดับ เพื่อให้เกิดการดำเนินการที่กระชับ มีมาตรการที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่

ในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนควรเริ่มต้นจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ร่วมระดมความคิดเห็นและบูรณาการความร่วมมือจากหลายส่วนทั้งหน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร นอกสังกัดกรุงเทพมหานคร รวมถึงภาคเอกชน และภาคประชาชนอย่างเป็นระบบ และดำเนินการแปลงแผนแม่บทสู่แผนปฏิบัติการตามบทบาทภารกิจวางแผนการใช้งบประมาณ โดยที่แผนยุทธศาสตร์ควรมาจากสถานการณ์ความเสี่ยง และควรมีโครงสร้างการทำงานในระดับเขตของกรุงเทพมหานคร

๕. ควรสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชน โรงเรียน และเอกชนโดยเชิญชวนภาคเอกชนให้มีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม จัดให้มีวิชาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย บรรจุในหลักสูตรของสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาลถึงระดับมัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา ให้ทุกโรงเรียนจัดกิจกรรมใช้รถใช้ถนนปลอดภัย

๖. ด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

กรุงเทพมหานครควรดำเนินการส่งเสริมให้ใช้รถสาธารณะมากกว่าใช้รถส่วนตัว ควรประสานกับกรมการขนส่งทางบก เรื่องการ ทบทวน “อายุขั้นต่ำของผู้มีสิทธิ์ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว” โดยการกำหนดให้แยกประเภทความเร็วและความแรงของรถ รวมถึงการใช้รถ Big Bike เสนอให้มีการกำหนดอายุบุคคลที่จะมีสิทธิ์ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ให้เป็นแนวทางเดียวกับการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ แก่ไขข้อกำหนดเรื่องขนาดความจุกระบอกสูบของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กเพื่อควบคุมความเร็ว **การสร้างสภาพแวดล้อมทางกฎหมาย หรือข้อบัญญัติการกำหนดความเร็ว เพื่อใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานครสนับสนุนให้เกิดการใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า**โดยมอบให้สำนักงานการจราจรและขนส่งศึกษาวิธีการดำเนินการปรับเปลี่ยนรถจักรยานยนต์จากรถใช้น้ำมัน เป็นรถไฟฟ้า โดยกำหนดกรอบเวลาภายใน ๓ -๕ ปี ทั้งนี้ให้ศึกษาวิธีการให้ประชาชนนำรถจักรยานยนต์ใช้น้ำมันมาแลกเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้า โดยที่กรุงเทพมหานครควรตั้งงบประมาณจัดซื้อรถดังกล่าวคืนจากประชาชน

ควรจำกัดความเร็วของรถที่วิ่งในกรุงเทพฯ ออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้ ถนนในเขตเมือง รถบรรทุกที่มีขนาดน้ำหนักตั้งแต่ ๑,๒๐๐ กก.ขึ้นไป วิ่งได้ไม่เกิน ๖๐ กม./ชม. รถลากจูง รถพ่วงวิ่งได้ ๔๕ กม./ชม. รถจักรยานยนต์วิ่งได้ ๕๐ กม./ชม. รถยนต์วิ่งได้ ๘๐ กม./ชม. และให้ติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มในถนนทุกสาย โดยว่าจ้างเอกชนร่วมดำเนินการเป็น suveryer เพื่อบังคับใช้กฎหมายการจำกัดความเร็ว โดยมีกรุงเทพมหานครหรือตำรวจควบคุมกำกับดำเนินการของเอกชน

๗. ควรมีการติดตามประเมินผลโดยใช้ข้อมูลที่เป็นจริงที่สะท้อนปัญหา เพื่อการวางแผนการดำเนินงานแบบบูรณาการในทุกด้านของเสาหลัก และแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่องต่อ ๆ ไป

ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาคารบดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานมากมาย ควรดำเนินการอย่างมีแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรที่ชัดเจน มีการพัฒนาศักยภาพทีมงานอย่างต่อเนื่อง มีการพัฒนาข้อมูลอย่างบูรณาการ และที่สำคัญที่สุดคือ ต้องส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน จึงจะทำให้เกิดความยั่งยืน

(นายพรเทพ ศิริวนารังสรรค์)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ