

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่.....	1911
วันที่ 13 มิ.ย. 2544	เวลา 1412

ที่ นร 0807/0724

สำนักงานคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก
35 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400

65/7%

๒๗ เมษายน 2544

สพ. 498
วันที่ 13 มิ.ย. 44
เวลา 15.00 น.

เรื่อง สถานภาพอุบัติเหตุจราจรทางบกและแนวทางการแก้ไข

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ที่ นร 0807/0724
ลงวันที่ 19 เมษายน 2544 จำนวน 100 ชุด

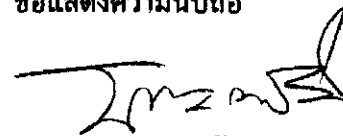
ด้วยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้เสนอเรื่อง สถานภาพ
อุบัติเหตุจราจรทางบกและแนวทางการแก้ไข ต่อรองนายกรัฐมนตรี (นายปองพล อดิเรกสาร) ในฐานะ
ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

รองนายกรัฐมนตรี (นายปองพล อดิเรกสาร) ได้โปรดเห็นชอบให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พันตำรวจตรี



(ขงยุทธ สารสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

กองพัฒนาระบบการจราจร

โทร. 215-4628, 215-1515 ต่อ 2017

โทรสาร 215-4498

ด่วนมาก บันทึกข้อความ

เอกสารหมายเลข 1 66/7

วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการจราจร
ที่ นร 0807/ 0124 วันที่ 19 เมษายน 2544 โทร. 2154628
เรื่อง สถานภาพอุบัติเหตุจราจรทางบก และแนวทางแก้ไข

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายปองพล อดิเรกสาร) ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
ผ่านรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (พลเอก ธรรมรักษ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา)

1. เรื่องเดิม

1.1 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.1.1 นโยบายด้านการคมนาคม ข้อ 5 (3) “ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และเครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศ ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย”

1.1.2 นโยบายเสริมสร้างสังคมเข้มแข็งข้อ 10.1 (3) “จัดระบบการป้องกันอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุภัย.....ทุกระดับ”

1.2 พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 มาตรา 3 นิยามคำ “การจัดระบบการจราจรทางบก” หมายความว่า “การจัดระบบการสัญจรของยานพาหนะและของคนเดินเท้า ในทางบกทั้งที่มีอยู่แล้ว และที่จะมีในอนาคต ให้สัมพันธ์และได้สัดส่วนกัน เพื่อให้การคมนาคมเป็นไปโดย สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย” ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลตามข้อ 1.1.1 และ 1.1.2

1.3 สถิติอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบกในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2534 - พ.ศ. 2543) ปรากฏว่าในปี 2537 มีอุบัติเหตุสูงสุด 102,610 ราย แต่กรณีผู้เสียชีวิตสูงสุดมี 16,727 รายในปี 2538 (เอกสารหมายเลข 1)

1.4 เมื่อปี 2538 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย และสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ได้ร่วมกัน จัดทำแผนแม่บทการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร (เอกสารหมายเลข 2) โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อ ควบคุมองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ คน ถนน ยานพาหนะ โดยได้กำหนดเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้ได้ ร้อยละ 30 ภายในปี 2543 และกำหนดยุทธวิธีดังนี้

ข้อ	ยุทธวิธี	การดำเนินการ/ หมายเหตุ
1.4.1	การตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดหรือลมหายใจ	ขณะนี้ดำเนินการอยู่บ้างแต่ยังไม่แพร่หลาย และยังไม่ครอบคลุมเพียงพอโดยเฉพาะ ในต่างจังหวัด
1.4.2	การออกกฎกระทรวงกำหนดระดับแอลกอฮอล์ใน เลือดหรือลมหายใจ	มีการตรากฎกระทรวงแต่การกวดขันยังไม่ ครอบคลุมพอ

ข้อ	ยุทธวิธี	การดำเนินการ/ หมายเหตุ
1.4.3	การตรวจจับความเร็ว	ขณะนี้ไม่ได้มีการกวาดค้นเท่าที่ควร
1.4.4	การกวาดค้นการออกใบอนุญาตขับขี่	ควรกวาดค้นการออกใบอนุญาตยิ่งขึ้น
1.4.5	การใช้เข็มขัดนิรภัยและอุปกรณ์ยึดตรึงเด็ก	ยังไม่กวาดค้น ขณะเดียวกันในต่างจังหวัดเกือบไม่มีการกวาดค้นการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
1.4.6	การจำกัดเวลาขับรถขนส่งและรถโดยสาร	กำหนดแล้วโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542 แต่การกวาดค้นยังไม่ครอบคลุมพอ
1.4.7	การแก้ไขจุดอันตรายบนถนน	ได้มีการสำรวจจุดอันตราย (Black Spot) แล้วแต่ยังไม่ได้รับงบประมาณเพียงพอที่จะแก้ไข
1.4.8	การบำรุงรักษาถนน	ยังไม่ทั่วถึงที่และงบประมาณไม่เพียงพอ
1.4.9	การควบคุมคุณภาพยานยนต์	มีการตรวจสภาพรถยนต์แต่ควรให้หาข้อมูลเพิ่มเติมเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น ขากรรณะเปิดเป็นยางยี่ห้ออะไรเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค
1.4.10	การส่งเสริมความปลอดภัยของยานยนต์ด้วยมาตรการทางการเงินและกฎหมาย	มาตรการทางการเงินยังไม่ได้มีการดำเนินการ ส่วนมาตรการทางกฎหมายจะต้องปรับปรุงเพิ่มเติม เช่น ผู้ขับรถโดยประมาททำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดหรือลมหายใจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด จะต้องได้รับโทษหนักขึ้นหรือไม่สามารถรอลงอาญาได้ ขณะเดียวกันการให้ความเห็นของแพทย์เกี่ยวกับการบาดเจ็บที่ต้องพักรักษาตัวเกินกว่า 20 วัน ควรระบุเพิ่มเติมว่า ผู้บาดเจ็บสามารถประกอบกรณียกิจตามปกติได้หรือไม่ด้วย เพราะการระบุเพียงจำนวนวัน ทำให้เกิดปัญหาอันตรายสาหัส ทางกฎหมายกับทางการแพทย์แตกต่างกัน
1.4.11	การส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	ยังไม่ได้ผล

ข้อ	ยุทธวิธี	การดำเนินการ/ หมายเหตุ
1.4.12	ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	ไม่มีการเก็บข้อมูลเท่าที่ควร
1.4.13	การศึกษาและประชาสัมพันธ์เพื่อควบคุมป้องกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	มีการศึกษาน้อยมากและมีการประชาสัมพันธ์บ้าง
1.4.14	การวิจัยและพัฒนา	มีการดำเนินการน้อยมาก

1.5 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบแผนตามข้อ 1.4 และให้ส่งแผนดังกล่าวให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ รับไปดำเนินการต่อไป

1.6 ผลการร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง สามารถทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรในปี 2543 ลดลงร้อยละ 28.33 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2538 (เป็นร้อยละ 94.43 ของเป้าหมายที่วางไว้) แต่เป็นที่น่าสนใจกว่าในระยะ 3 ปีหลัง (ปี 2541-2543) จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงในอัตราส่วนที่น้อยลง โดยเฉพาะปี 2543 ลดลงจากปี 2542 เพียง 52 คน จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการดำเนินการในเรื่องนี้อย่างเข้มข้นยิ่งขึ้น และมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ใกล้ชิดยิ่งขึ้น (ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่ดำเนินการเรื่องอุบัติเหตุ แต่การประสานงานกันยังไม่ดีเท่าที่ควร) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่จังหวัดที่มีความสูญเสียเนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกสูง

1.7 การคำนวณหาความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยใช้ฐานตัวเลขความสูญเสียทางเศรษฐกิจของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ปี 2536 และข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี 2543 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (หมายเหตุ : สถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเฉพาะอุบัติเหตุที่ปรากฏเป็นคดี) สรุปว่ามีผู้เสียชีวิต 11,988 ราย ผู้บาดเจ็บสาหัส 12,502 ราย ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 40,609 ราย และมูลค่าทรัพย์สินเสียหาย 1,242.20 ล้านบาท สามารถคำนวณความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางบกรวมทั้งสิ้น 105,476.89 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.16 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ปี 2543 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4,891,000 ล้านบาท

1.8 ปัจจุบันรัฐบาลและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงปัญหาและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกมากขึ้น จึงได้มีการตั้งคณะกรรมการต่าง ๆ เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุขึ้นหลายชุด ดังนี้

1.8.1 คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยมีรองปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นกรรมการและเลขานุการ (เอกสารหมายเลข 3) และได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร (อจร.) ซึ่งมี รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านการขนส่งทางบก) เป็นประธาน โดยมีหัวหน้ากลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมและประสิทธิภาพการขนส่ง สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร กระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ (เอกสารหมายเลข 4)

1.8.2 คณะกรรมการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งมี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นประธาน โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นกรรมการและเลขานุการ (เอกสารหมายเลข 5)

1.8.3 คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ (เอกสารหมายเลข 6)

1.8.4 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ (เอกสารหมายเลข 7)

ทั้งนี้ คณะกรรมการและคณะกรรมการดังกล่าวต่างมีความรับผิดชอบงานด้านการควบคุมป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยมีการประสานงานกันได้ดีในระดับหนึ่ง ส่งผลในการเพิ่มความปลอดภัยของชีวิต ทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน แต่ยังคงจำเป็นต้องให้มีการสนธิความพยายามโดยการจัดทำแผนปฏิบัติการและประสานแผนการปฏิบัติให้มากกว่าปัจจุบัน

1.9 ครร. ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2544 เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2544 มีรองนายกรัฐมนตรี (นายปองพล อดิเรกสาร) เป็นประธานฯ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (พลเอก ธรรมรักษ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายสมบัติ อุทัยสาร) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายพงษ์กร เลาหวิเชียร) ผู้แทนปลัดกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ ผู้แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีก 3 ท่านเข้าประชุม โดยเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ ได้พิจารณาเรื่องปัญหาและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ตลอดจนรับทราบองค์การของหน่วยงานภาครัฐที่ดำเนินการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกตามข้อ 1.8 แล้วได้มีมติ (เอกสารหมายเลข 8) ดังนี้

1.9.1 มอบ สจร. ทำหน้าที่เป็นแกนกลางวางแผน แก้ไขอุปสรรค และติดตามประเมินผลให้สามารถป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบกอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยการจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการระหว่างหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในเรื่องการควบคุมป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.9.2 เห็นสมควรให้ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ คณะกรรมการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุภัย คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ติดตามผลการดำเนินงานฯ และแจ้งให้ สจร. ดำเนินการประมวลผลเสนอ ครร. เพื่อทราบผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานควบคุมป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบก ทุก 4 เดือน

2. ข้อเท็จจริง

2.1 ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก มีหลายหน่วยงานแต่การประสานให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในองคร่วมยังไม่เป็นระบบเท่าที่ควร

2.2 การดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ผ่านมา สจร. จัดประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันและหาทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกตามทรัพยากรที่พอจะเจียดจ่ายจากงบประมาณปกติอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะได้มีการเน้นย้ำการดำเนินการในเทศกาล

ที่มีวันหยุดติดต่อกหลายวันและประชาชนมีการเดินทางกลับภูมิลำเนา ท้องเที่ยวและเฉลิมฉลองหนาแน่น
กล่าวเฉพาะการดำเนินการในปี 2544 ได้มีการดำเนินงานเป็นลำดับดังนี้

2.2.1 ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาเหตุและแนวทางป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ
จราจรทางบกภายหลังจากเทศกาลปีใหม่ เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2544 และวันที่ 26 มีนาคม 2544 (เอกสาร
หมายเลข 9-10)

2.2.2 จัดพิมพ์สติ๊กเกอร์ณรงค์อุบัติเหตุ 12,000 ฉบับ ติดด้านหลังรถโดยสาร
โดยเชิญรองนายกรัฐมนตรี (นายปองพล อดิเรกสาร) แจกให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย

2.2.3 ร่วมกับรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (พลเอก ธรรมรักษ์ อิศรางกูร ณ
อยุธยา) ตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานตามโครงการเมาไม่ขับ เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2544 (เอกสารหมายเลข 11)

2.2.4 สจร. และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ร่วมหารือซักซ้อมการรายงานสภาพจราจร
และรายงานอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2544 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2544 (เอกสารหมายเลข 12)

2.2.5 ขอความร่วมมือศูนย์สื่อสารสาธารณะ “นเรนทร” แจ้งข้อมูลอุบัติเหตุ
ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 12-19 เมษายน 2544 (เอกสารหมายเลข 13) เพื่อเตือนภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

2.2.6 ขอความร่วมมือหน่วยงานที่มีป้ายสลับข้อความและสถานีโทรทัศน์เผยแพร่
อักษรตัววิ่งเพื่อแพร่ข่าวสารด้านอุบัติเหตุจราจรทางบกแก่ประชาชนเพื่อเตือนภัยให้กว้างขวางยิ่งขึ้น (เอกสาร
หมายเลข 14)

2.3 การประสานงานเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบกดังกล่าวตามข้อ 2.2 สจร. ได้มีการติดตาม
ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรจากศูนย์สื่อสารนเรนทร กระทรวงสาธารณสุข ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในวันที่ 12-16
เมษายน 2544 (จำนวน 5 วัน) โดยเปรียบเทียบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2544 กับ
สถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติปี 2543 ดังนี้ (เอกสารหมายเลข 15)

ช่วงเวลา	ผู้ประสบอุบัติเหตุ (ราย)	บาดเจ็บ (ราย)	ตาย (ราย)	เฉลี่ยการตาย คน/ชม.
เทศกาลสงกรานต์ 12-16 เม.ย. 44 (5 วัน)	29,848	29,359	489	4.1
เทศกาลปีใหม่ 28 ธ.ค. 43-3 ม.ค. 44 (7 วัน)	24,188	23,734	454	2.7
สถิติปี 43 (ทั้งปี)	73,737	61,749	11,988	1.3

ข้อมูลดังกล่าวบ่งชี้ว่าช่วงเทศกาลสงกรานต์มีอุบัติเหตุคนตายสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งปี
3.1 เท่า ในขณะที่ช่วงเทศกาลปีใหม่มีอุบัติเหตุคนตายสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งปี 2 เท่าและเมื่อคำนวณความสูญ
เสียชีวิตทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงสงกรานต์ 5 วัน คำนวณเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ
28,134 ล้านบาท (ตาย 1 คนคิดค่าความสูญเสียเฉลี่ย 4.7 ล้านบาท และบาดเจ็บ 1 คน คิดค่าความ
สูญเสียเฉลี่ย 0.88 ล้านบาท)

2.4 สจร.ได้ประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรายทางบกของกองบัญชาการตำรวจ
ภูธรภาค 1-9 และกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ได้รับข้อมูล 48 จังหวัด) ระหว่างวันที่
12-17 เมษายน 2544 (เอกสารหมายเลข 16) สรุปได้ดังนี้

2.4.1 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า

- (1) อุบัติเหตุที่เกิดจากคน คิดเป็นร้อยละ 96 ของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมด
แบ่งเป็นสาเหตุดังนี้

(1.1) อันดับ 1 : ประมาท	ร้อยละ 59.51
(1.2) อันดับ 2 : ขับรถเร็ว	ร้อยละ 12.45
(1.3) อันดับ 3 : เมาสุรา	ร้อยละ 8.56
(1.4) อันดับ 4 : อื่นๆ รวมกัน	ร้อยละ 15.48
- (2) อุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมร้อยละ 2.8 ของการเกิดอุบัติเหตุ
ทั้งหมด ในจำนวนนี้เกิดจากถนนลื่นร้อยละ 42
- (3) อุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพรถยนต์บกพร่องร้อยละ 1.2 ของการเกิดอุบัติเหตุ
ทั้งหมด

2.4.2 ลักษณะเหตุที่เกิด พบว่าเกิดจาก รถชนกันร้อยละ 75.66 รถพลิกคว่ำร้อยละ
10.75 และรถชนคนร้อยละ 6.98 ของการเกิดอุบัติเหตุ

2.4.3 ประเภทรถที่เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุ พบว่า

- (1) อันดับ 1 : รถยนต์ส่วนบุคคลและปิคอัพ ร้อยละ 49.15
- (2) อันดับ 2 : รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 44.65
- (3) อันดับ 3 : รถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ 2.11

2.5 คจร. ในคราวประชุม ครั้งที่ 3/2542 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2542 ได้พิจารณา
เห็นสมควรเร่งปรับปรุงความปลอดภัยสาธารณะด้านการจราจรทางบกให้มากขึ้น และเห็นความจำเป็นที่รัฐจะได้
ดำเนินการโดยด่วนจึงมีมติให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับถนนและทางสาธารณะ ดำเนินการสำรวจจุดที่มี
ความจำเป็นต้องจัดให้มีป้าย เครื่องหมาย อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยบริเวณที่เกิด
อุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือจุดล่อแหลมต่างๆ (Black Spot) และเนื่องจากเป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วนจึงสั่งการ
ให้จังหวัดต่างๆ ดำเนินการสำรวจและเสนอมาตรการแก้ไขโดยสั่งการให้ สจร. รวบรวมวิเคราะห์จัดทำคำขอ
งบกลางฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2543 เพื่อให้จังหวัดต่างๆ ทั้ง 76 จังหวัดดำเนินโครงการควบคุมและ
ป้องกันอุบัติเหตุจากรายทางบกของจังหวัดเป็นการเร่งด่วน

2.6 คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนฯ ในคราวประชุม ครั้งที่
4/2543 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2543 โดยมีรองนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น (นายพิชัย รัตตกุล) เป็นประธาน
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น (พลอากาศเอก สมบุญ ระหงษ์) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น

กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฯลฯ ร่วมพิจารณา และได้มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์วิธีการกั้นกรองแผนงาน/โครงการ และเห็นชอบการจัดสรรงบกลางฯ แก่จังหวัดต่างๆ เพื่อดำเนินการจำนวน 957 โครงการใน 76 จังหวัด รวมทั้งให้มีการติดตามประเมินผลโครงการฯ ด้วย คิดเป็นวงเงินรวม 200,103,836.42 บาท แต่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงบประมาณเนื่องจากข้อจำกัดของงบประมาณ (เอกสารหมายเลข 17-18)

2.7 หากจังหวัดต่างๆ ดำเนินแผนงาน/โครงการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกแล้วจะสามารถลดสถิติอุบัติเหตุได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา จะสามารถลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้ประมาณ 10,547.68 ล้านบาท และหากเปรียบเทียบกับประมาณการค่าใช้จ่ายงบประมาณตามแผนงาน/โครงการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกประมาณ 200 ล้านบาท จะพบว่าผลตอบแทนการลงทุน (B/C ratio) จะสูงมากประมาณ 50 เท่า นอกจากนี้ในส่วนของการติดตามประเมินผลฯ จะช่วยให้สามารถชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อขยายผลต่อไป

3. ข้อพิจารณา

ข้อมูลตามข้อ 1 และข้อ 2 บ่งชี้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศไทยมีความรุนแรงมาก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2544 (วันที่ 12-16 เมษายน 2544) เพียง 5 วัน มีสถิติเกิดอุบัติเหตุไม่น้อยกว่า 29,848 ราย มีผู้เสียชีวิตไม่น้อยกว่า 489 ราย คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจ 28,134 ล้านบาท โดยสาเหตุอุบัติเหตุเกิดจากคนถึงร้อยละ 96 ซึ่งประมาณและเมาสุราในขณะขับรถ ดังนั้นควรควบคุม กวดขัน ป้องปรามและป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจังยิ่งขึ้นกว่าปัจจุบัน โดยเน้นการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับบรรณาการป้องกันโดยให้ผู้ขับรถใช้ถนนเป็นศูนย์กลาง จึงสมควรนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้

3.1 เพื่อรับทราบสถานการณ์การดำเนินงานแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ผ่านมาตามข้อ 2.1- ข้อ 2.4

3.2 พิจารณาเห็นชอบหลักการให้จัดสรรงบกลางฯ แก่จังหวัดต่างๆ เพื่อดำเนินการตามโครงการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มีความจำเป็นเร่งด่วนของจังหวัด 76 จังหวัด จำนวน 957 โครงการ รวมทั้งให้มีการติดตามประเมินผลโครงการฯ คิดเป็นวงเงินรวม 200,103,836 บาท ตามข้อ 2.6 ในปีงบประมาณ 2544

3.3 พิจารณาเห็นชอบหลักการซึ่งสอดคล้องกับมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกครั้งที่ 1/2544 เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2544 ดังนี้

3.3.1 มอบ สจร. ทำหน้าที่หน่วยกลางวางแผน แก้ไขอุปสรรค และติดตามประเมินผลให้สามารถป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบกอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยร่วมกับ กปอ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการระหว่างหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อการควบคุมป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบกแล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

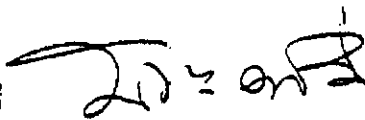
3.3.2 ให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) คณะกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) คณะกรรมการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
การขนส่งแห่งชาติ รวมทั้งคณะกรรมการดังกล่าวระดับจังหวัด เฝ้าระวังการดำเนินการและให้ ฝ่ายเลขานุการของ
คณะกรรมการคณะดังกล่าวติดตามผลการดำเนินงานตามมติของ คจร. และแจ้ง สจร. เพื่อประมวลผลเสนอ
คจร. เพื่อทราบผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานควบคุมป้องกันและแก้ไข
อุบัติเหตุจราจรทางบก ทุก 4 เดือน และเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

3.4 ให้หน่วยงานของรัฐร่วมมือกันและสนธิความพยายามอย่างเต็มที่เพื่อควบคุม ป้องกัน
ป้องปราม เฝ้าระวังและกวดขันการดำเนินการตามยุทธวิธีตามข้อ 1.4 โดยชักชวนให้ภาคเอกชน ชุมชนและประชาชน
ร่วมด้วย ทั้งนี้ให้สำนักงานประมาณสนับสนุนงบประมาณตามความจำเป็นให้มากขึ้น

4. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาตามข้อ 3 หากเห็นชอบขอได้โปรดสั่งการเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

พันตำรวจตรี



(ยงยุทธ สาระสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ลงนามเมื่อ ๑๗ ม.ค. ๒๕๒๖

ไปรษณีย์ ๓๓๓๓

พลเอก

(ธรรมรักษ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา)
รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

ได้ให้ส่งตามข้อ 3 และ
ให้ทำหนังสือกรม. เพื่อพิจารณา

ปองพล อติเรกสาร

(นายปองพล อติเรกสาร)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

24 เม.ย. 44