



ความปลอดภัยทางถนน

ที่ มท 0626/ 6143

กระทรวงมหาดไทย

ถนนรัชฎาภิเศก กทม. 10200

10 มิถุนายน 2548

เรื่อง แนวทางดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2548

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง
1. หนังสือกระทรวงมหาดไทย ค่วนที่สุด ที่ มท 0626/3901 ลงวันที่ 19 เมษายน 2548
 2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ค่วนมาก ที่ นร 0504/5468 ลงวันที่ 28 เมษายน 2548
 3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ค่วนมาก ที่ นร 0504/6366 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 และแนวทางดำเนินการในระยะต่อไป จำนวน 1 ชุด

ตามที่กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 และกำหนดแนวทางดำเนินการในระยะต่อไป นำเสนอคณะกรรมการพิจารณา เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2548 ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้แจ้งให้ทราบว่า รองนายกรัฐมนตรี (พล.ต.อ.ชิดชัย วรรณสถิตย์) มีบัญชาให้นำเรื่องดังกล่าว และเรื่อง มูลค่าความเสียหาย เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 8-17 เมษายน 2548 และข้อเสนอมาตรการเพื่อลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ ร่วมกับศูนย์ศึกษานโยบายเพื่อการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เข้าวาระการประชุมของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติพิจารณา ก่อนนำเสนอคณะกรรมการพิจารณา ตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ และเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดประชุมคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2548 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (พล.ต.อ.ชิดชัย วรรณสถิตย์) เป็นประธาน ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบ แนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป (ROAD MAP) ที่ได้ปรับปรุงตามข้อเสนอแนะและความคิดเห็นของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ จากการประชุมเชิงปฏิบัติการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (สัจจร) ที่จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2548 (สรุปบทเรียนจากการปฏิบัติงานช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548) ที่กำหนดประเด็นเป้าหมายการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2548 โดยลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บลง 15 % ของภาพรวมทั้งประเทศ การดำเนินการและ

/ประชาสัมพันธ์...

ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องของทุกฝ่าย จากการปฏิบัติงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่เน้นความร่วมมือกับองค์กรเครือข่าย เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย และบริษัท AP HONDA จากการประชุมเชิงปฏิบัติการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548 (สรุปบทเรียนจากการปฏิบัติงานช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548) ที่เน้นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรภาคท้องถิ่นและภาคประชาชน จากข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจแห่งชาติ ที่เน้นกลไกของภาคท้องถิ่นและการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนทั้งระบบ เพื่อความเป็นมาตรฐาน จากข้อเสนอแนะและความคิดเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ที่ได้กำหนดให้งานความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ที่มีตัวชี้วัด ประเมินผลการปฏิบัติงานของจังหวัด (หน่วยปฏิบัติ) จากข้อเสนอแนะแนวทางการทำงานของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่พร้อมสนับสนุนงบประมาณ และการวางแผน/ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการควบคุมเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ และจากคำกล่าวของ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ในรายการนายกทักษิณคุยกับประชาชน ที่เน้นเรื่อง รถมอเตอร์ไซด์ที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุสูงสุด โดยสรุปดังนี้

แนวทางดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป (ปี 2548)

กำหนดเป้าหมายการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลงร้อยละ 15 (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ) จากค่าคาดคะเนในภาพรวมของประเทศ (ปี 2547 กำหนดเป้าหมายลดลงร้อยละ 10) โดยให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ต่อไปอย่างจริงจังสม่ำเสมอ เน้นมาตรการและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง คือ

(1) ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นองค์กรที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด มีบทบาทในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบอย่างยั่งยืน และเป็นหน่วยสนับสนุนหลักระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน สร้างเครือข่ายและกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ร่วมบริหารจัดการ เพื่อการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้องตรงกับสถานะและสภาพพื้นที่ รวมทั้ง ให้ภาคประชาชนเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของเพื่อช่วยกำกับดูแลในด้านความปลอดภัยให้มากขึ้น

(2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น โดยการสนับสนุนทรัพยากร (เครื่องมือ/เครื่องใช้/บุคลากร) ให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เสริมมาตรการ 3ม 2ข 1ร เพื่อควบคุมและลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ รวมทั้งพัฒนาระบบอาสาสมัครเพื่อช่วยเหลืองานด้านจราจร การเร่งแก้ไขปรับปรุงระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และวิศวกรรมจราจรที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

(3) การประชาสัมพันธ์อย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่อง เพื่อดึงดูดให้ภาคประชาชนได้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง และความเคยชินต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรและนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้รถให้คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน การเคารพกฎหมาย และการเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อผู้อื่น ให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน โดยกระบวนการให้ความรู้ การเสริมสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงานอย่างทั่วถึง เน้นการเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและ

/ปลอดภัย...

ปลอดภัย กระบวนการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในระบบ Radio/TV Poll และ TWIN RADIO รวมทั้งกระบวนการประชาสัมพันธ์ โดยส่งเสริมให้มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการแก้ไขและลดอุบัติเหตุทางถนน

(4) ส่งเสริมสนับสนุนบทบาทและเพิ่มทักษะความชำนาญของเจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย เพื่อสนับสนุนระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

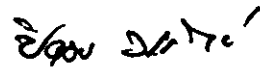
(5) พัฒนาระบบการปฏิบัติงาน โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการรายงานและนำเสนอ ข้อมูล รวมทั้งระบบการวิเคราะห์ประเมินผลอย่างต่อเนื่องที่สามารถนำไปสู่การปรับยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ เพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน ตลอดจนสนับสนุนให้มีระบบการสร้างขวัญและกำลังใจ แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ

(รายละเอียดแยกตามยุทธศาสตร์และหน่วยงานรับผิดชอบปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนนที่ยั่งยืน จึงขอเสนอแนวทางดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป (ปี 2548) เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลตำรวจเอก 

(ชิตชัย วรรณสถิตย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กองงานความปลอดภัยทางถนน

โทร/โทรสาร 0-2243-0032

รายละเอียดประกอบแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป

โดยแยกตามยุทธศาสตร์และหน่วยงานรับผิดชอบ

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย 1.1 เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย 1) ดำเนินการตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. อย่างเข้มข้นต่อไปเน้นการตั้งด่านตรวจบนถนนสายหลักสายที่มีการสัญจรคับคั่ง และเส้นทางตรงระยะทางไกลๆ รวมทั้งการจัดชุดลาดตระเวนตรวจจับ การสุ่มตรวจ เป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ เพิ่มการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ในลักษณะประมาทและหวาดเสียว 2) เพิ่มเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และอุปกรณ์แก้ไขปัญหาการจราจร/อุบัติเหตุแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตำรวจภูธรและตำรวจทางหลวง(กำหนดพิจารณาจัดสรรให้ตามตัวชี้วัดการตรวจและดำเนินคดี) 1.2 พัฒนาระบบอาสาสมัคร เพิ่มบทบาทและพัฒนาระบบอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านจราจรและความปลอดภัยทางถนน 1.3 พัฒนากฎหมาย นำเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ยังดำเนินการไม่เสร็จมาเป็นวาระสำคัญในการดำเนินการต่อไปรวมทั้งเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายใหม่ด้วย เช่น การห้ามจำหน่ายสุราในสถานบริการน้ำมัน เป็นต้น	Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ จังหวัดทุกจังหวัด Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจังหวัด Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมป้องกันฯ Δ กรมธุรกิจพลังงาน
2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร 2.1 ด้านถนน 1) เร่งสำรวจและการดำเนินการซ่อมแซม/ปรับปรุงถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง ต้องดำเนินการอย่างรวดเร็ว และเร่งด่วนเพื่อลดอุบัติเหตุโดยให้กรมทางหลวงจัดสรรงบกลางไว้ที่แขวงทางจังหวัด เพื่อแก้ไขปัญหาเร่งด่วน 2) ต้องขยายและปรับปรุงทางสายรองให้ปลอดภัยและใช้การได้ในทุกฤดูกาล เพื่อให้ประชาชนนิยมใช้และสามารถช่วยบรรเทาการจราจรได้รวมทั้งการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบนถนน โดยการมีส่วนร่วมของประชาสังคม 3) เพิ่มสัญญาณไฟ ไฟกระพริบ และป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณหรือจุดอันตราย จุดเสี่ยงให้เพียงพอ และในจุดใกล้เมือง ให้มีแสงสว่าง และประสิทธิภาพเพียงพอ	Δ กรมทางหลวง Δ กรมทางหลวงชนบท Δ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น Δ กรมทางหลวง

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
ต่อความปลอดภัย เช่น ทางร่วม ทางแยกที่ตัดกับถนนใหญ่ ถนนที่ตัดใหม่ หรือ ขยายถนนใหม่ และทางสายตรงยาวๆ โดยป้าย/สัญญาณต้องชัดเจนและเห็นได้โดยง่ายในระยะทางที่เหมาะสม เพื่อสร้างความปลอดภัยรวมทั้งการเพิ่มจุดพักรถเป็นระยะๆ ตามเส้นทางสายหลัก 4) หน่วย Road Safety Audit เป็นหน่วยงานกลางช่วยดูแลตรวจสอบถนนทั่วประเทศเพื่อการแก้ไขที่ถูกต้อง และปลอดภัยทางวิศวกรรมจราจร 5) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีส่วนร่วมบำรุงรักษา ดูแลถนนในส่วนรับผิดชอบอย่างเป็นระบบ และเชื่อมโยงกับหน่วยงานของกระทรวงคมนาคมมากขึ้น	Δ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น Δ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) Δ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น Δ กรมทางหลวง Δ กรมทางหลวงชนบท
2.2 ด้านคน 1) เน้นการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ เรื่องถนน เครื่องหมายจราจร การมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฯลฯ 2) สร้างค่านิยมการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ 3) เร่งการปรับเปลี่ยนระบบการประกันภัย มุ่งเน้นที่ผู้ขับขี่ เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการระมัดระวังการเกิดอุบัติเหตุ 4) เข้มงวดในการสอบใบขับขี่ โดยส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของเอกชนที่ได้มาตรฐานสากลภายใต้การควบคุม ตรวจสอบรับรองของกรมการขนส่งทางบกแทนการขึ้นอยู่กับการตรวจสอบของกรมการขนส่งทางบก	Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักมาตรฐานอุตสาหกรรม Δ กรมการขนส่งทางบก Δ กรมการขนส่งทางบก
2.3 ด้านรถ 1) การควบคุมเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การดัดแปลงสภาพรถ/ขาดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย รวมทั้งการควบคุมความเร็วของรถตั้งแต่ขบวนการผลิตจากโรงงาน การควบคุมรถจักรยานยนต์รับส่งผู้โดยสารและการควบคุมสภาพสิ่งแวดล้อมเช่นการกำหนดเขตรถจักรยานยนต์ 2) การกวดขันรถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทางในด้านความพร้อมของรถยนต์และพนักงานขับรถ	Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมการขนส่งทางบก Δ สำนักมาตรฐานอุตสาหกรรม Δ กรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
2.4 ด้านระบบจราจรและการขนส่ง 1) เร่งดำเนินระบบขนส่งอัจฉริยะ เพื่อการจราจรและขนส่งด้วยการใช้เทคโนโลยีทันสมัย อันประกอบด้วย ระบบควบคุมและจัดการจราจร ระบบการให้ข้อมูลข่าวสาร ระบบการจัดการควบคุมยานยนต์ ระบบการจัดการอุบัติเหตุ 2) พัฒนาประสิทธิภาพของระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้า ด้วยการพัฒนาแบบจำลองการเดินทาง เพื่อให้การขนส่งสินค้าเกิดประสิทธิภาพ ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย 3) เพิ่มมาตรการจัดระบบการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการจัดให้มีสำนักงานตรวจรับรองด้านการจราจร ระบบการสอบใบขับขี่โดยแยกประเภทรับจ้างและบุคคล การจัดวางแผนการขับรถยนต์และจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัด และการจัดให้มีระบบใบขับขี่อิเล็กทรอนิกส์ 4) ปรับระบบการจราจรในระยะเร่งด่วน เช่น จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ กำหนดให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนไว้ในรายละเอียดแนบท้ายสัญญาของงานออกแบบก่อสร้างตลอดจนงานจราจรทุกโครงการ	Δ คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ
3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม 3.1 ด้านการให้ความรู้ 1) การให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ การใช้รถใช้ถนน วินัยจราจร และระเบียบกฎหมาย เน้นการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัยของกลุ่มวัยรุ่นและวัยแรงงาน โดยจัดให้มีศูนย์การเรียนรู้เพื่อการขับขี่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชน 2) พัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยเริ่มที่โรงเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา 3.2 ด้านการประชาสัมพันธ์ 1) ให้แต่ละจังหวัดจัดทำแผนรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลใหญ่ เพิ่มเติมจากเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งอาจเป็นงานประเพณีประจำจังหวัดหรืองานส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด เป็นต้น โดยเสนอแผนไม่น้อยกว่าหนึ่งเทศกาล รวมทั้งการพิจารณาจัด Zoning บริเวณเล่นน้ำและการเสนอภาพลักษณ์ของการเล่นสงกรานต์ที่ถูกต้องตามประเพณี	Δ กระทรวงศึกษาธิการ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมการขนส่งทางบก Δ สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย Δ กระทรวงศึกษาธิการ Δ กรมประชาสัมพันธ์ Δ กระทรวงศึกษาธิการ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ Δ กระทรวงวัฒนธรรม Δ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
2) การประชาสัมพันธ์ ที่เน้นความสะพรั่งตลอดเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และจิตใจ รวมทั้งการให้แต่ละจังหวัดประสานความร่วมมือเครือข่ายวิทยุในพื้นที่ (ราชการ เอกชนและท้องถิ่น/ชุมชน) ประชาสัมพันธ์เชิงรุกเข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความตระหนัก ตระหนก และศรัทธา โดยส่วนกลางสนับสนุนเนื้อหาหรือความรู้ที่จะใช้เผยแพร่ ตลอดจนคนสร้างสื่อ 3.3 ด้านการมีส่วนร่วม 1) การรณรงค์ ควบคุมการจำหน่าย และลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านสะดวกซื้อตามสถานบริการ/จำหน่ายน้ำมันโดยใช้มาตรการด้านใบอนุญาตจำหน่ายสุรา และการสร้างกระแส ลด ละ เลิกการดื่มสุราของผู้ใช้รถใช้ถนนและนักเดินทางร่วมกับเครือข่ายต่าง ๆ 2) สร้างกระแสปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนทุกคน มีความรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของถนน มีส่วนร่วมช่วยกันดูแลในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วยระบบ Radio/TV Poolและ TWIN RADIO รวมทั้งการจัดให้มีคลื่นวิทยุประจำ สำหรับการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน เพียงคลื่นเดียวใช้ได้ทั่วประเทศ 3) พัฒนาศักยภาพการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนของหน่วยงานระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน สร้างเครือข่ายและกลุ่มเป้าหมาย (Focus group) ให้มีส่วนร่วมในการวางแผน จัดทำยุทธศาสตร์ และการรณรงค์เพื่อการแก้ไขปัญหที่ชัดเจนและถูกต้อง ตรงกับสภาพการณ์และสภาพพื้นที่	Δ กรมประชาสัมพันธ์ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) Δ กระทรวงสาธารณสุข Δ กรมสรรพสามิต Δ กรมธุรกิจพลังงาน Δ กรมประชาสัมพันธ์ Δ บริษัท อสมท.จำกัด Δ กองทัพบก Δ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ Δ กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น Δ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ Δ กรมป้องกันฯ
4. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการการแพทย์และการช่วยเหลือฉุกเฉิน 4.1 ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การพัฒนากระบวนการช่วยชีวิต (กู้ชีพ) การดูแลรักษาการเคลื่อนย้ายและการนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ มูลนิธิ และอาสาสมัคร สู้ความชำนาญและทักษะมากขึ้น 4.2 ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน การพัฒนากระบวนการกู้ภัย เครื่องมือ เครื่องใช้และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเข้าสู่ระบบมาตรฐานสากล	Δ กระทรวงสาธารณสุข Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ 5.1 ด้านการประเมินผล 1) การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด ให้มีการติดตามและประเมินผลการทำงานตามข้อตกลงการรับรองปฏิบัติราชการและถือเป็นเงื่อนไขส่วนหนึ่งในการให้รางวัลประจำปีแก่จังหวัด 2) การประเมินผลที่เป็นระบบ โดยเน้นการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยต้องมีตัวชี้วัดในการประเมินผลที่ถูกต้องและชัดเจน เพื่อพัฒนาไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน 5.2 พัฒนาระบบสารสนเทศ 1) การนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชุมชน ให้มีการเชื่อมโยงและวิเคราะห์เป็นระบบ 5.3 พัฒนาระบบการปฏิบัติงาน 1) หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องสนับสนุนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยอย่างจริงจัง 2) กำหนดเป้าหมายการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลงร้อยละ 15 จากประมาณการในภาพรวมของประเทศ โดยคำนวณจากสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุ/ผู้เสียชีวิต/ผู้บาดเจ็บ ต่อจำนวนรถจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น สำหรับการกำหนดเป้าหมายภาคของจังหวัด คำนวณจากองค์ประกอบจำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น ปริมาณการเดินทาง เข้า-ออกจังหวัดและความยาวของทางหลวงแผ่นดินกับทางหลวงชนบท 3) สร้างระบบการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน โดยใช้การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์จังหวัด 4) การสนับสนุนทรัพยากรและงบประมาณให้เพียงพอและทั่วถึงต่อการดำเนินการตามนโยบาย 5) การจัดทำแผนความปลอดภัยจากการจราจรระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 6) จัดระบบประสานภารกิจของผู้มีหน้าที่จัดระบบความปลอดภัยทางถนนให้ชัดเจน	Δ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) Δ กระทรวงคมนาคม Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กระทรวงมหาดไทย Δ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน Δ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย Δ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) Δ สำนักงานประมาณ Δ กระทรวงมหาดไทย Δ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 และแนวทางดำเนินการระยะต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2548 มีมติเห็นชอบมาตรการ/แนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการต่อไป ตามที่ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (พล.ต.อ.ชิดชัย วรรณสถิตย์) เสนอ พร้อมกับความคิดเห็นของคณะรัฐมนตรี

บัดนี้ การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 ได้เสร็จสิ้นลงด้วยความเรียบร้อย บรรลุเป้าหมายของการลดอุบัติเหตุ และลดจำนวนผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตลงได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ สรุปได้ดังนี้

1. การปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 มีลักษณะและรูปแบบการดำเนินการ ดังนี้

(1) การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 ครั้งนี้เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2548 ในลักษณะของการบูรณาการความร่วมมือในการปฏิบัติงานของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยปฏิบัติในระดับพื้นที่ (จังหวัด อำเภอ/กิ่งอำเภอ/ท้องถิ่น) มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมและจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม โดยเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 21 มีนาคม 2548 เป็นต้นมา และปฏิบัติงานเข้มข้นช่วง 10 วัน (8-17 เมษายน 2548)

(2) การปฏิบัติงานของหน่วยปฏิบัติในระดับพื้นที่ มีเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยที่ได้เสียสละและทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจ ปฏิบัติงานใกล้ชิดและคลุกคลีอยู่ในเหตุการณ์และสถานการณ์ อาทิ นายแพทย์ เจ้าหน้าที่ฝ่ายสาธารณสุข เจ้าหน้าที่ฝ่ายคมนาคม เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร เจ้าหน้าที่จากกระทรวงแรงงานและสถาบันการศึกษา และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งนครบาล ภูธร ทางหลวง และท้องที่ทั่ว รวมทั้งภาคเอกชน มูลนิธิ อาสาสมัคร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน/หมู่บ้าน

(3) การทำงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ของเจ้าหน้าที่และหน่วยปฏิบัติในพื้นที่ในการควบคุมตรวจสอบและดูแล เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน/นักเดินทางและประชาชนโดยทั่วไป ทำงานตลอด 24 ชั่วโมงทั้ง 10 วัน (วันที่ 8-17 เมษายน 2548) ใช้ผู้ปฏิบัติงานทั่วประเทศเฉลี่ยวันละ 100,842 คน ได้รับค่าตอบแทนเพียงวันละ 100 บาท/คน ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับหน้าที่ ที่ปฏิบัติแล้ว ถือว่าเป็นการทำงานที่หนักและเสียสละอย่างมาก

(4) ความร่วมมือจากสถานีบริการน้ำมัน สมาคมรถบรรทุกสินค้า สถานีวิทยุโทรทัศน์ทุกช่อง รวมทั้งภาคีเครือข่ายวิทยุชุมชนและวิทยุทหาร ตำรวจ ร่วมรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การงดจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของ แอลกอฮอล์ในบริเวณร้านสะดวกซื้อของสถานีบริการน้ำมัน และการเข้มงวดห้ามจำหน่ายแก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี การหยุดวิ่งของรถบรรทุกสินค้าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตลอดจนการอำนวยความสะดวกโดยการจัดหน่วยบริการ/ช่วยเหลือซ่อมแซมรถเสีย และประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง เป็นประจำทุกวัน

2. สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 (วันที่ 8 เมษายน ถึงวันที่ 17 เมษายน 2548 รวม 10 วัน)

- (1) อุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 12,074 ครั้ง ต่ำกว่าปี 2547 (25,533 ครั้ง)
จำนวน 13,459 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.71
- (2) ผู้เสียชีวิต จำนวน 522 คน ลดลงจากปี 2547 (654 คน) 132 คน คิดเป็น ร้อยละ 20.18 ลดลงจากประมาณการผู้เสียชีวิตปี 2548 (749 คน) 227 คน คิดเป็นร้อยละ 30.31 (เดิมตั้งเป้าหมายคาดคะเนจำนวนผู้เสียชีวิต 637 คน)
- (3) ผู้บาดเจ็บ จำนวน 16,395 คน ลดลงจากปี 2547 (36,642 คน) 20,247 คน
คิดเป็นร้อยละ 55.26
- (4) จังหวัดที่มียอดผู้เสียชีวิตสูงสุด เรียงตามลำดับ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา (20 คน ต่ำกว่า ประมาณการ 11 คน) นครศรีธรรมราช (19 คน สูงกว่าประมาณการ 2 คน) นครสวรรค์ (17 คน สูงกว่า ประมาณการ 2 คน) กรุงเทพมหานคร (17 คน ต่ำกว่าประมาณการ 14 คน) ชลบุรี (17 คน ต่ำกว่าประมาณการ 5 คน) เชียงใหม่ (17 คน ต่ำกว่าประมาณการ 9 คน)
- (5) ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ รถมอเตอร์ไซด์ ร้อยละ 85.33 ปิกอัพ ร้อยละ 6.73
- (6) สาเหตุพฤติกรรมเสี่ยงของอุบัติเหตุที่สำคัญ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 35.88 เมาสุรา ร้อยละ 24.78 ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 12.53
- (7) ประเภทถนนเป็นทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 39.90 นอกเขตทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 53.25
- (8) บริเวณจุดเกิดเหตุ ส่วนใหญ่เป็นทางตรง ร้อยละ 70.71
- (9) การนำส่งสถานพยาบาล ส่วนใหญ่เป็นประชาชน ร้อยละ 71.72 รองลงมา มูลนิธิ/ อาสาสมัคร ร้อยละ 11.61
- (10) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ช่วงเที่ยงวัน-ค่ำ (12.01 น. - 20.00 น.) ร้อยละ 52.08
- (11) การปฏิบัติงานจัดตั้งจุดตรวจทั่วประเทศ รวม 3,754 จุด สูงกว่าประมาณการที่ตั้งไว้ตาม แผนงบประมาณ (3,030 จุด) จำนวน 724 จุด คิดเป็นร้อยละ 23.89 ผู้ปฏิบัติหน้าที่ เฉลี่ยวันละ 100,842 คน สูงกว่าประมาณการที่ตั้งไว้ตามแผนงบประมาณ (90,900 คน) จำนวน 9,942 คน คิดเป็นร้อยละ 10.94 เฉลี่ย มีผู้ปฏิบัติหน้าที่ ประมาณ 27 คนต่อ จุดตรวจ
- (12) ผลการดำเนินการตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ยานพาหนะถูกเรียกตรวจ 23,486,574 คัน สูงกว่า ปี 2547 (9,871,186 คัน) ร้อยละ 137.93 ถูกดำเนินคดี 381,843 ราย ต่ำกว่าปี 2547 (513,315 ราย) 131,472 ราย ร้อยละ 25.61 (รายละเอียดตามเอกสารที่ส่งมาพร้อมนี้)

3. มูลค่าความสูญเสียอันเนื่องมาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 ระหว่างวันที่ 8-17 เมษายน 2548 จากการวิจัยของศูนย์ศึกษานโยบาย คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พบว่า มีมูลค่าความสูญเสียรวมสูงถึง 2,624 ล้านบาท หากรวมความสูญเสียด้านจิตใจ (จากแนวทางการคำนวณของ ADB) เข้าไปด้วยแล้ว มูลค่าความสูญเสียสูงถึง 3,263 ล้านบาท (รายละเอียดตามตาราง ที่ส่งมาพร้อมนี้) โดยองค์ประกอบของความสูญเสีย แบ่งเป็น

- (1) การขาดงานของผู้เสียชีวิต ประมาณ 1,709 ล้านบาท
- (2) ค่ารักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บ ประมาณ 147 ล้านบาท
- (3) ความสูญเสียเนื่องจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บระหว่างรักษาตัว 74 ล้านบาท (รวมส่วนของการขาดงานของผู้ดูแลด้วย)
- (4) ความสูญเสียด้านทรัพย์สิน 306 ล้านบาท
- (5) การขาดงานของผู้บาดเจ็บจนพิการ 385 ล้านบาท

4. มาตรการ/ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

ทั้งนี้ ความสำเร็จของการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนครั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ปฏิบัติงานทุกฝ่าย โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ทุกระดับ ทั้งระดับจังหวัด อำเภอ/กิ่งอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และทุกส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ที่สำคัญอีกประการหนึ่งมาจากความร่วมมือ ร่วมแรง ร่วมใจของทุกภาคส่วนทั้งภาคเอกชน มูลนิธิ ผู้นำชุมชน/หมู่บ้าน อาสาสมัคร และองค์กรเครือข่ายต่างๆ ที่ได้เสียสละเวลาและความสุขส่วนตัว ทูมเท กำลังกาย กำลังใจ ปฏิบัติงานด้วยจิตใจมุ่งมั่นเพื่อควบคุมดูแลอำนวยความสะดวกในการใช้รถใช้ถนนและการเดินทางของพี่น้องประชาชนให้มีความปลอดภัยมากที่สุด ตลอดจนพี่น้องสื่อมวลชนและพี่น้องประชาชนที่ได้ตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน และนอกจากนั้นยังมีข้อค้นพบสำคัญและปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสำเร็จจากการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 โดยแยกตามยุทธศาสตร์ คือ

(1) ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

1. มีการกำหนดนโยบายการปฏิบัติที่ชัดเจน เช่น การตั้งจุดตรวจ คำนวณตรวจ การตรวจจับ รวมทั้งการบูรณาการการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ
2. เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เข้มขัน
 - 2.1 การตั้งจุดตรวจ/คำนวณตรวจให้มากขึ้นและตั้งจุดตรวจ เฝ้าระวัง เพื่อชะลอความเร็ว
 - 2.2 ตั้งจุดตรวจเคลื่อนที่ตามห้วงเวลาและถนนสายสำคัญ
 - 2.3 การตรวจจับดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุเช่น เมา ความเร็วอย่างเข้มข้นสม่ำเสมอ โดยเฉพาะพื้นที่/จุดเสี่ยง/จุดอ่อนแหลมที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- 2.4 ตรวจรถปิกอัพที่บรรทุกทุกคนโดยสารจำนวนมาก หรือบรรทุกเกิน

//(2) ยุทธศาสตร์...

(2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร

1. ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

1.1 สภาพถนนที่ยังไม่ซ่อมแซมหรือซ่อมยังไม่เสร็จ ยังขาดเครื่องหมายเตือน เป็นระยะแก่ผู้สัญจรไปมา โดยเฉพาะคนต่างถิ่นให้เกิดความระมัดระวัง หรือมีไฟสัญญาณไม่เพียงพอ หรือไม่สมบูรณ์ (ไฟเสีย)

1.2 ทางร่วม ทางแยก ทางเชื่อมถนน ต่อกว้างกับถนนหลัก ขาดไฟส่องสว่าง ที่เพียงพอหรือป้ายเตือน

2. รถที่เกิดอุบัติเหตุ

2.1 รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาสุรา และขับขี่ด้วยความเร็ว

2.2 รถโดยสารไม่ประจำทาง คนขับไม่มีความชำนาญ ขับระยะทางไกลๆ

2.3 รถปิกอัพที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

(3) ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และการมีส่วนร่วม

1. ความต่อเนื่องของการดำเนินการประชาสัมพันธ์ (ตั้งแต่ก่อนต่อเนื่องและเพิ่มความเข้มข้นในช่วงเทศกาล) โดยการประสานสื่อทุกแขนงทั้งสถานีวิทยุและโทรทัศน์ทุกช่อง

2. ความร่วมมือของเครือข่ายวิทยุ (ราชการ เอกชนและท้องถิ่น/ชุมชน)

3. การประชาสัมพันธ์เชิงรุกโดยนำเสนอรายการที่มีสาระ และครอบคลุมทุกพื้นที่ อย่างต่อเนื่องเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เช่นรายการสัญจรปลอดภัย ดำเนินรายการตลอด 24 ชั่วโมง

4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาชน อาสาสมัคร และองค์กรเครือข่ายต่างๆ ได้ให้ความร่วมมือในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างเต็มที่ เช่น การมีส่วนร่วมในการรณรงค์ให้คำแนะนำ ดักเตือน คนในชุมชนมากขึ้น รวมทั้งการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์และกำลังเจ้าหน้าที่ที่ร่วมการปฏิบัติงานตลอดจนการดำเนินการของศูนย์ตรวจสอบสภาพยานพาหนะเพื่อเตรียมความพร้อมและเสริมสร้างความปลอดภัยของกองทัพบกพร้อมกับกระทรวงแรงงานและการตรวจสภาพรถก่อนใช้ของกรมการขนส่งทางบก

(4) ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS)

กระทรวงสาธารณสุข ได้พัฒนาระบบการนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล โดยกำหนด มาตรฐานความรวดเร็วของการให้บริการ (รับแจ้งเหตุจนรถพยาบาลถึงที่เกิดเหตุ-reponse time) ไว้ไม่เกิน ภายใน 10 นาทีและมีการอบรมให้ความรู้แก่ หน่วยแพทย์ฉุกเฉินของหน่วยราชการ มูลนิธิ และอาสาสมัคร ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการนำผู้ประสบอุบัติเหตุส่งสถานพยาบาลมากขึ้นกว่าเดิมในข้อเท็จจริง การเข้าถึงจุดที่เกิด การเคลื่อนย้ายและนำส่งผู้ป่วยส่วนใหญ่ยังเป็นประชาชนควรเน้นการให้ความรู้ในการปฐมพยาบาล การให้ความช่วยเหลือเบื้องต้น

(5) ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามประเมินผล

1. มีการกำหนดให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมายรองผู้ว่าราชการจังหวัด โดยเฉพาะเพื่อรับผิดชอบประสานงาน และติดตามผลอย่างต่อเนื่องกับศูนย์ฯจังหวัด และผู้รับผิดชอบระดับอำเภอ
2. การมอบความรับผิดชอบแก่ผู้ว่าราชการจังหวัด CEO ในการกำหนดแผนปฏิบัติและยุทธวิธีตามความเหมาะสมของจังหวัดและความเหมาะสมของพื้นที่ เช่น โครงการประกวดต่างๆ
3. การอำนวยความสะดวก ติดตาม แก้ไขปัญหาของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และศูนย์อำนวยการระดับพื้นที่ทุกระดับอย่างใกล้ชิด

แนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป

ข้อเสนอและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

อุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นปัญหาสังคมและเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ ดังนั้นทุกฝ่ายจะต้องร่วมมือ ร่วมใจดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักถึงความรุนแรงของปัญหาดังกล่าวจนมีความเชื่อมั่นว่าสามารถแก้ไขได้ โดยได้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (สัญจร) ที่จังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2548 (สรุปบทเรียนการปฏิบัติงานช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548) และการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 และผู้เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2548 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (สรุปผลการดำเนินงานช่วงเทศกาลสงกรานต์) เพื่อหาแนวทางการดำเนินการในระยะต่อไป สรุปได้ดังนี้

(1) กำหนดเป้าหมายการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลงร้อยละ 15 (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ) จากค่าคาดคะเนในภาพรวมของประเทศ (ปี 2547 กำหนดเป้าหมายลดลง ร้อยละ 10) โดยคำนวณจากสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุ/การเสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อหมื่นรถจดทะเบียน สำหรับการกำหนดเป้าหมายคาดคะเนของจังหวัด คำนวณจากองค์ประกอบจำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกจังหวัด และความยาวของทางหลวงแผ่นดิน

(2) ดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (5E) ต่อไป โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น การสนับสนุนทรัพยากร (เครื่องมือ/เครื่องใช้/บุคลากร) ให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เน้นเรื่อง การดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์แล้วไม่ขับ และการไม่ขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด เช่น เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และอุปกรณ์แก้ไขปัญหารถจักรยาน/อุบัติเหตุอื่น ๆ รวมทั้งอาสาสมัครเพื่อช่วยเหลืองานด้านจราจร ตลอดจนการเร่งแก้ไขปรับปรุงระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(3) ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นองค์กรที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด มีบทบาทในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน และเป็นหน่วยสนับสนุนหลักระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน รวมถึงการให้ความสำคัญในด้านวิศวกรรมจราจร ทั้งนี้ ให้มีการประสานและเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่รับผิดชอบมากขึ้น

(4) ส่งเสริมบทบาทและพัฒนาระบบอาสาสมัคร รวมทั้งหน่วย Road Safety Audit เพื่อช่วยสร้างความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งให้ภาคประชาชนเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของเพื่อช่วยกำกับดูแลในด้านความปลอดภัยให้มากขึ้น

(5) เน้น การประชาสัมพันธ์ต่อเนื่องในระบบ Radio/TV Pool และ TWIN RADIO สำหรับจังหวัดให้จัดทำแผนรณรงค์อย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงปกติและในช่วงเทศกาลสำคัญของ จังหวัด นอกจากเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์และการประสานความร่วมมือเครือข่ายวิทยุในพื้นที่

(6) การเสริมสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน อย่างทั่วถึง รวมทั้งส่งเสริมให้มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการแก้ไขและลดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

(7) ส่งเสริมสนับสนุนบทบาทและเพิ่มทักษะความชำนาญของเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย เพื่อสนับสนุนระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

(8) พัฒนาระบบการรายงานและนำเสนอข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งระบบการวิเคราะห์ประเมินผลอย่างต่อเนื่องที่สามารถนำไปสู่การปรับยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ เพื่อกำหนดนโยบาย และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน

(9) สนับสนุนให้มีระบบการสร้างขวัญและกำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ

2. จากการปฏิบัติงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น

- โครงการพัฒนาศักยภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด

(28 จังหวัดนำร่อง) ที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สนับสนุนงบประมาณ โดยสัมภาษณ์ผู้ว่าราชการจังหวัดและผู้เกี่ยวข้องในการจัดประชุมกลุ่มเป้าหมาย(Focus group) จังหวัดละ 100,000 บาทเพื่อค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่แท้จริงแบบเจาะลึก จากนั้นให้จังหวัดจัดทำแผนในการป้องกันและปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ยั่งยืน โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจังหวัดละ 3,000,000 บาท และขยายผลครบ 75 จังหวัดในโอกาสต่อไป

- โครงการศูนย์เรียนรู้เพื่อการขับขี่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยร่วมกับสมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย และบริษัท AP HONDA จัดสร้างสนามฝึกการขับขี่รถจักรยานยนต์ และหลักสูตรการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ให้แก่กลุ่มนักเรียน นักศึกษา วัยแรงงานและประชาชนทั่วไปที่สนใจ ดำเนินการในศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 เขต และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความพร้อม

ทั้งนี้ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด โดยสมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย และบริษัท AP HONDA สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการฝึกอบรมวิทยากร สื่อการเรียนการสอน อุปกรณ์การฝึกภาคปฏิบัติใน 12 ศูนย์ รวมทั้งสนับสนุนค่าจัดสร้างสนามฝึกของศูนย์เขต 5 และศูนย์เขต 10 และศูนย์เขตอื่นๆ ในโอกาสต่อไป

3..สภาพที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- (1) รัฐควรจัดให้มีมาตรการด้านวิศวกรรมทางถนนที่เพียงพอ ประกอบด้วยการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบก่อสร้างถนนและปรับแนวเส้นทาง
- (2) รัฐควรจัดให้มีการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบนถนน โดยการมีส่วนร่วมของประชาสังคม
- (3) รัฐควรพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุระดับชุมชน ให้มีการเชื่อมโยงและวิเคราะห์เป็นระบบโครงข่าย
- (4) รัฐควรเร่งดำเนินระบบขนส่งอัจฉริยะ เพื่อการจราจรและขนส่ง ด้วยการใช้เทคโนโลยีทันสมัยอันประกอบด้วย ระบบควบคุมและจัดการจราจร ระบบการให้ข้อมูลข่าวสาร ระบบการจัดการควบคุมยานยนต์ ระบบการจัดการอุบัติเหตุ
- (5) รัฐควรพัฒนาประสิทธิภาพของระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้า ด้วยการพัฒนาแบบจำลองการเดินทาง เพื่อให้การขนส่งสินค้าเกิดประสิทธิภาพ ความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย
- (6) รัฐควรเพิ่มมาตรการจัดระบบการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการจัดให้มีสำนักงานตรวจรับรองด้านการจราจร ระบบการสอบใบขับขี่โดยแยกประเภทรับจ้างและบุคคล การจัดวางแผนการขั้บรถยนต์และจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัด และการจัดให้มีระบบใบขับขี่อิเล็กทรอนิกส์
- (7) รัฐควรเพิ่มประสิทธิภาพของระบบสัญญาณไฟจราจร
- (8) รัฐควรสนับสนุนระบบอาสาจราจรให้เป็นเครือข่ายครอบคลุมทั่วประเทศ
- (9) รัฐควรจัดระบบประสานภารกิจของเจ้าหน้าที่จัดระบบความปลอดภัยทางถนนให้ชัดเจน
- (10) รัฐควรปรับเปลี่ยนระบบการประกันภัยให้เกิดแรงจูงใจในการระมัดระวังการเกิดอุบัติเหตุ
- (11) รัฐควรพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยเริ่มที่โรงเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา

(12) รัฐควรปรับระบบการจราจรในระยะเร่งด่วน เช่น จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ กำหนดให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนไว้ในรายละเอียดแนบท้ายสัญญาของงานออกแบบก่อสร้างตลอดจนงานจราจรทุกโครงการ จัดให้มีแผนความปลอดภัยการจราจรระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพิ่มการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ในลักษณะประมาทและหวาดเสียวควบคุมรถมอเตอร์ไซด์รับส่งผู้โดยสารและเพิ่มมาตรฐานรถโดยสารให้ปลอดภัยเพิ่มขึ้นเครื่องตรวจระดับแอลกอฮอล์และจับความเร็วประจำรถตำรวจ ปรับมาตรฐานสถานตรวจสอบสภาพรถของเอกชน เป็นต้น

(13) รัฐควรเข้มงวดในการสอบใบขับขี่ โดยส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของเอกชนที่ได้มาตรฐานสากล ภายใต้การควบคุมตรวจสอบรับรองของกรมการขนส่งทางบกแทนการขึ้นอยู่กับกระทรวงศึกษาธิการ

4. รายงานนายกทักษิณคุยกับประชาชน

ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี (พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร) ได้กล่าวในรายงานนายกทักษิณคุยกับประชาชน เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2548 มอบให้สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ไปวางแผนร่วมกับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข เพื่อหาทางที่จะแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุโดยรถมอเตอร์ไซด์ และอุบัติเหตุบนถนนสายรอง

5. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

รองนายกรัฐมนตรี (นายพินิจ จารุสมบัติ) ในฐานะประธานกรรมการกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้นำเสนอผลการวิจัยมูลค่าความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 และข้อเสนอมาตรการเพื่อลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ต่อคณะรัฐมนตรี ว่า เนื่องจากมูลค่าความเสียหายจากผลกระทบของอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงเกือบร้อยละ 2 ของ GDP และมีผลกว้างขวางทั้งต่อมิติการผลิต และสังคม จึงเป็นเรื่องที่ภาครัฐและทุกภาคส่วนในสังคมต้องร่วมมือกันให้มากขึ้นกว่าเดิม โดยรัฐบาลและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องเร่งกำหนดมาตรการลดความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุในเรื่องต่อไปนี้ คือ

(1) กลุ่มเป้าหมายสำคัญที่ควรมุ่งเป้าให้มากขึ้นในช่วงต่อไป คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในท้องถิ่น โดยพบอุบัติเหตุสูงสุดเกิดในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 85 และการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายรองถึงร้อยละ 53 ดังนั้น นอกจากรักษาความเข้มข้นของมาตรการที่ทำอยู่ในปัจจุบันแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้ประชาชนและองค์กรในระดับท้องถิ่นร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังมากยิ่งขึ้น

(2) การบังคับใช้กฎหมายเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่ควรดำเนินงานต่อจากช่วงเทศกาลให้ต่อเนื่อง การตั้งด่านตรวจจับควรใช้การสุ่มตรวจอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะการตรวจคนที่ขับขีหรือซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์โดยไม่สวมหมวกกันน็อค หรือคนที่ดื่มแล้วขับ

(3) มาตรการที่จะช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้ดีในช่วงเทศกาลและน่าจะขยายเป็นการบังคับใช้ถาวร คือ การห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณสถานบริการน้ำมัน โดยควรให้กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ที่กำลังจะมีการร่างกฎกระทรวงสถานีน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ร.บ. ควบคุม น้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 บรรจุการห้ามจำหน่ายสุราในสถานบริการน้ำมัน ไว้ด้วย

(4) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ จะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนให้ตระหนักเรื่องความปลอดภัย สร้างจิตสำนึกของความไม่ประมาท และต้องให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่สูญเสียมากที่สุด

(5) ผู้ว่าราชการจังหวัด CEO เป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดูแลเรื่องอุบัติเหตุของจังหวัด ต้องประสานทุกภาคส่วนเพื่อให้การทำงานของเจ้าหน้าที่เข้มแข็งและเข้าถึงถนนในท้องถิ่นให้มากขึ้น

(6) ควรให้การสนับสนุนต่อผู้เสียหาย โดยโครงการคุ้มครองทางสังคม การฟื้นฟูสมรรถนะผู้เสียหาย และการสนับสนุนให้มีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ก่อเหตุ

5. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)

(1) แนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไปควรให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์อย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่อง เพื่อรณรงค์ให้ภาคประชาชนได้เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และความเคยชินต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร และนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้รถให้คำนึงถึงความปลอดภัยบนถนน การเคารพกฎหมาย และการเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อผู้อื่น ให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน มิเช่นนั้นแล้ว การที่จะลดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตในปีต่อๆ ไปก็จะขึ้นอยู่กับมาตรการหลักด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะทำให้ภาครัฐต้องสูญเสียงบประมาณค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี จึงจะสามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

(2) สำหรับประเด็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด จะต้องมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะ มีคณะกรรมการออกตรวจติดตามทุกอำเภอ เป็นประจำ ทุกช่วงเวลา นั้น ก.พ.ร. โดยคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบข้าราชการเกี่ยวกับการส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ได้ให้ความเห็นชอบกำหนดตัวชี้วัดเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามข้อเสนอของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แล้วกำหนดเป็นตัวชี้วัดในมิติที่ 1 ด้านประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์ในประเด็นสัมฤทธิ์ผลตามนโยบายสำคัญเร่งด่วนของรัฐบาล และกำหนดให้ประเมินผล 2 ตัวชี้วัด ประกอบด้วย

2.1 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงาน/ โครงการเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบกของจังหวัด

2.2 ร้อยละที่เปลี่ยนแปลงของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

(3) การกำหนดตัวชี้วัดเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนในยุทธศาสตร์จังหวัด ประจำปี 2584 นั้น จะมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ตามข้อตกลงดังกล่าวเมื่อสิ้นปี ซึ่งผลการประเมินจะถือเป็นเงื่อนไขส่วนหนึ่งของการให้เงินรางวัลประจำปีแก่ จังหวัด ซึ่งจะเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงานได้

สรุปแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป (ROAD MAP) นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติและเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ประมวลจาก การประชุมเชิงปฏิบัติการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและการปฏิบัติงานร่วมกับองค์กรเครือข่าย จาก ข้อเสนอแนะจากสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และจากคณะกรรมการพัฒนาระบบ ข้าราชการ จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพและจากรายการนายกทักษิณคุยกับ ประชาชน โดยจัดทำร่างแผนการดำเนินการในระยะต่อไป สรุปได้ดังนี้

กำหนดเป้าหมายการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลงร้อยละ 15 (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ) จากค่าคาดคะเนในภาพรวมของประเทศ (ปี 2547 กำหนด เป้าหมายลดลง ร้อยละ 10) โดยให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ต่อไป อย่างสมบูรณ์เสมอ เน้นมาตรการและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง คือ

(1) ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นองค์กรที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด มีบทบาทในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบอย่างยั่งยืน และเป็นหน่วยสนับสนุนหลักระดับ พื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน สร้างเครือข่ายและกลุ่มเป้าหมาย (Focus group) ร่วมบริหารจัดการเพื่อการ แก้ไขปัญหาที่ชัดเจนและถูกต้อง ตรงกับสถานการณ์และสภาพพื้นที่ รวมทั้งให้ภาคประชาชนเห็น ความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของเพื่อช่วยกำกับดูแลในด้าน ความปลอดภัยให้มากขึ้น

(2) ดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (SE) ต่อไป โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่าง เข้มขัน โดยการสนับสนุนทรัพยากร (เครื่องมือ/เครื่องใช้/บุคลากร) ให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เสริม มาตรการ 3ม 2ข 1ร เพื่อควบคุมและลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ รวมทั้งพัฒนาระบบ อาสาสมัครเพื่อช่วยเหลืองานด้านจราจร การเร่งแก้ไขปรับปรุงระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และวิศวกรรมจราจร ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

(3) การประชาสัมพันธ์อย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่อง เพื่อรณรงค์ให้ภาคประชาชน ได้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง และความเคยชินต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร และนำไปสู่การปรับเปลี่ยน ทักษะนิสัยของผู้ใช้รถใช้ถนนให้คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน การเคารพกฎหมาย และการเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อผู้อื่น ให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน โดยกระบวนการให้ความรู้ การเสริมสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชน

นักเรียน นักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงานอย่างทั่วถึง เน้นการเรียนรู้การขับขีรถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัยกระบวนการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในระบบ Radio/TV Poll และ TWIN RADIO รวมทั้งกระบวนการประชาสัมพันธ์ โดยส่งเสริมให้มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการแก้ไขและลดอุบัติเหตุทางถนน

(4) ส่งเสริมสนับสนุนบทบาทและเพิ่มทักษะความชำนาญของเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย เพื่อสนับสนุนระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

(5) พัฒนาระบบการปฏิบัติงาน โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการรายงานและนำเสนอข้อมูล รวมทั้งระบบการวิเคราะห์ประเมินผลอย่างต่อเนื่องที่สามารถนำไปสู่การปรับยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ เพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน ตลอดจนสนับสนุนให้มีระบบการสร้างขวัญและกำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ

รายละเอียดตาม (ร่าง) แผนปฏิบัติการแยกตามยุทธศาสตร์และหน่วยงานรับผิดชอบ (ตามเอกสารแนบท้าย)

.....

กองงานความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
25 พฤษภาคม 2548

ประมาณการและเป้าหมายคาดคะเนผู้เสียชีวิตปี 2548 (รวม 76จังหวัด)

จังหวัด	รถจดทะเบียน ณ 31 ธ.ค.47	จำนวนผู้เสียชีวิต ปี 2547	อัตราส่วนผู้เสียชีวิต ปี 2547 ต่อรถ 10,000 คัน	ประมาณการรถจดทะเบียน ณ 31 ธ.ค. 48	ประมาณการ ผู้เสียชีวิตปี 2548	เป้าหมายคาดคะเนลด ผู้เสียชีวิต 15 % จากประมาณการ
ภูมิภาค 75 จังหวัด	16,430,494	12,951	7.88	18,566,458	14,644	12,447
กรุงเทพมหานคร	4,598,250	815	1.77	5,196,022	920	782
รวม	21,028,744	13,766	6.55	23,762,480	15,564	13,229

- หมายเหตุ** - จำนวนรถจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 เป็นข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2548
- ประมาณการรถจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 คำนวณจากอัตราร้อยละของรถที่จดทะเบียนเพิ่มในปี 2547 เมื่อเทียบกับจำนวนรถในปี 2546 = 13 % จึงคาดการณ์ว่าจะมีรถจดทะเบียนเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2548 ประมาณ 13 %
 - ข้อมูลผู้เสียชีวิต ปี 2547 เป็นข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ณ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2548
 - * ในเขตภูมิภาค 75 จังหวัด รวมข้อมูล กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัด 75 จังหวัด = 12,901 คน และกองบัญชาการสอบสวนกลาง (ตำรวจทางหลวง)= 50 คน รวม 12,951 คน
 - * ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมข้อมูล กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 - 9 และ กองบังคับการตำรวจจราจร(สน.ทางด่วน 1,2,วิภาวดี)

สถิติอุบัติเหตุ

ปี 2547

ทั้งปี

- ผู้เสียชีวิต 13,766 ต่ำกว่าประมาณการ (15,638 คน) 1,872 คน คิดเป็น 11.97%
 - ผู้บาดเจ็บ 9,4164 คน เพิ่มขึ้นจากประมาณการ (90,093 คน) 4,071 คน คิดเป็น 4.52 %
- 6 เดือนหลัง (มิ.ย. – ธ.ค.) มีการปฏิบัติการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง
- เสียชีวิต 6,823 คน ต่ำกว่าเป้าหมายคาดคะเนเสียชีวิต (7,029 คน) 206 คน คิดเป็น 12.95%

ปีใหม่ 2548 (29 ธ.ค. 47 – 4 ม.ค. 48 รวม 7 วัน)

- ผู้เสียชีวิต 469 คน ลดลงจากปี 2547 (612 คน) 143 คน คิดเป็น 23.36%
- ผู้บาดเจ็บ 8,547 คน ลดลงจากปี 2547 (25,580 คน) 17,033 คน คิดเป็น 66.58%

สงกรานต์ 2548 (8-17 เม.ย. 48 รวม 10 วัน)

- ผู้เสียชีวิต 522 คน ลดลงจากปี 2547 (654 คน) ลดลง 132 คน คิดเป็น 20.18%
- ผู้บาดเจ็บ 16,395 คน ลดลงจากปี 2547 (36,642 คน) ลดลง 20,247 คน คิดเป็น 55.26%

ปี 2548 (ม.ค. – มี.ค.)

- ผู้เสียชีวิต 3,498 คน ต่ำกว่าประมาณการ (4,062 คน) 564 คน คิดเป็น 13.89%
- ผู้บาดเจ็บ 2,5960 คน เพิ่มขึ้นจากประมาณการ (24,810 คน) 1,150 คน คิดเป็น 4.63%

ผลการศึกษาเรื่อง
“มูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน
ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 8-17 เมษายน 2548”

ตามที่ ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี พินิจ จารุสมบัติ ประธานคณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีดำริในการประชุมคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ 2/2548 ว่า ควรจะมีการนำเสนอผลความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรอย่างรอบด้านในลักษณะของมูลค่า เพื่อสื่อสารให้สาธารณชนได้เข้าใจขอบเขตของปัญหาได้ชัดเจนขึ้น และเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของภาครัฐเพิ่มเติม

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงได้จัดทำผลการวิจัยมูลค่าความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 โดยอาศัยฐานการคิดคำนวณจากงานวิจัยเรื่อง “ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย” ซึ่ง ดร.วรเวศม์ สุวรรณระดา ศูนย์ศึกษานโยบายเพื่อการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นหัวหน้าคณะวิจัย ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กระบวนการของการศึกษานี้ เป็นการวิจัยที่ศึกษาผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรโดยครอบคลุมผลกระทบที่รอบด้านกว่าที่เคยศึกษามา โดยได้ข้อสรุปโดยย่อดังนี้

มูลค่าความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 เพียง 10 วัน ที่มีผู้เสียชีวิต 522 คน บาดเจ็บ 16,395 คนนั้น พบว่า มีมูลค่าความสูญเสียรวมสูงถึง 2,624 ล้านบาท และหากรวมความสูญเสียด้านจิตใจ (จากแนวทางการคำนวณของ ADB) เข้าไปด้วยแล้ว มูลค่าความสูญเสียจะสูงถึง 3,263 ล้านบาท (ตารางที่ 1 และ 2)

โดยองค์ประกอบของความสูญเสีย แยกเป็น

1. การขาดงานของผู้เสียชีวิต ประมาณ 1,709 ล้านบาท
2. ค่ารักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บ ประมาณ 147 ล้านบาท
3. ความสูญเสียเนื่องจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บระหว่างรักษาตัว 74 ล้านบาท (รวมส่วนของการขาดงานของผู้ดูแลด้วย)
4. ความสูญเสียด้านทรัพย์สิน 306 ล้านบาท
5. การขาดงานของผู้บาดเจ็บจนพิการ 385 ล้านบาท

ในขณะที่มูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งปีจะสูงถึงประมาณ 106,994 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการศึกษาโดยใช้ข้อมูลปี 2545 เป็นฐาน

เหตุที่มูลค่าความสูญเสียจากผลกระทบของอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างจะสูงมาก เนื่องจาก เกิดเหตุขึ้นกับเยาวชนและวัยแรงงานเป็นหลัก โดย ผู้ประสบภัยถึงกว่าร้อยละ 40 อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี เป็นเพศชายร้อยละ 80 และเป็นหัวหน้าครัวเรือนถึงร้อยละ 46 ดังนั้น การสูญเสียส่วนใหญ่จึงเป็นการสูญเสียแรงงานซึ่งเป็นกำลังหลักของครอบครัวและยังมีการสูญเสียระยะยาวทาง

ผู้ประสบภัยจำนวนมากที่พิการ และต้องการการดูแลจากครอบครัวและสังคมจากวัยเด็กและหนุ่มสาวไปจนตลอดชีวิต

โดยข้อสังเกตและข้อเสนอแนะมาตรการลดความสูญเสียอันเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร ที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ได้เสนอจากบทเรียนของการประเมินผลการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์และจากผลการศึกษานี้ ประกอบด้วย

1. มูลค่าความเสียหายจากผลกระทบของอุบัติเหตุจราจรทางบกต่อปีจากผลการศึกษา สูงเกือบร้อยละ 2 ของ GDP และมีผลกว้างขวางทั้งต่อมิติการผลิต และสังคม จึงเป็นเรื่องคุ้มค่าที่ภาครัฐและทุกภาคส่วนในสังคมจะมาร่วมกันลงทุนลงแรงในเรื่องนี้ให้มากขึ้น

2. กลุ่มเป้าหมายสำคัญที่ควรพุ่งเป้าให้มากขึ้นในช่วงต่อไป คือผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในท้องถิ่น โดยพบอุบัติเหตุสูงสุดเกิดในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ถึงร้อยละ 85 และการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายรองถึงร้อยละ 53 ดังนั้น นอกจากรักษาความเข้มข้นของมาตรการที่ทำอยู่ในปัจจุบันแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้ประชาชนและองค์กรในระดับท้องถิ่นเข้ามาร่วมกันแก้ปัญหาจริงจังมากยิ่งขึ้น

3. การบังคับใช้กฎหมายเป็นอภยทศศาสตร์สำคัญควรดำเนินงานต่อจากช่วงเทศกาลให้ต่อเนื่อง การตั้งด่านตรวจจับควรใช้การสุ่มตรวจอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะการตรวจคนที่ขับขึ้นหรือซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์โดยไม่สวมหมวกกันน็อก หรือคนที่ดื่มแล้วขับ

4. มาตรการหนึ่งที่ช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้ดีในช่วงเทศกาลและน่าจะขยายเป็นการบังคับใช้ถาวร คือ การห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณสถานบริการน้ำมัน โดยควรให้กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน ที่กำลังจะมีการยกร่างกฎกระทรวงสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง พรบ.ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542 บรรจุการห้ามจำหน่ายสุราในสถานบริการน้ำมันไว้ด้วย

5. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ จะต้องดำเนินอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนให้ตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่าง ให้เกิดจิตสำนึกของความไม่ประมาท และต้องให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่สูญเสียมากที่สุด

6. ผู้ว่าราชการจังหวัด ชี้อิโธ ซึ่งเป็นคนที่รับผิดชอบหลักในการดูแลเรื่องอุบัติเหตุของจังหวัด ต้องประสานทุกภาคส่วนเพื่อให้การทำงานของเข้มแข็งและเข้าถึงถนนในท้องถิ่นให้มากขึ้น

7. ควรมีการให้การสนับสนุนต่อผู้เสียหายโดยโครงข่ายคุ้มครองทางสังคม การฟื้นฟูสมรรถนะผู้พิการ และสนับสนุนให้มีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ก่อเหตุ

ตาราง 1: ลักษณะของผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

ลักษณะความสูญเสีย	ลักษณะของผู้ประสบภัย / ยานพาหนะ		
ผู้เสียชีวิต รวม 522 คน	แบ่งตามเพศ	เพศชาย	422 (80.8%)
		เพศหญิง	100 (19.2%)
	แบ่งตามช่วงอายุ	0-14 ปี	35 (6.7%)
		15-19 ปี	63 (12.1%)
		20-24 ปี	91 (17.4%)
		25-29 ปี	81 (15.5%)
		30-39 ปี	95 (18.2%)
		40-49 ปี	80 (15.3%)
		50 ปีขึ้นไป	77 (14.8%)
ผู้บาดเจ็บ รวม 16,395 คน	แบ่งตามการรับเข้ารักษาในรพ.	รับเข้ารักษา	6,498 (39.7%)
		ไม่ได้รับเข้ารักษา	9,897 (60.3%)
จำนวนยานพาหนะ รวม 12,782 คน	แบ่งตามประเภทยานพาหนะ	รถมอเตอร์ไซด์	10,936 (85.6%)
		รถจักรยานยนต์	836 (6.5%)
		รถเก๋ง / แท็กซี่	302 (2.4%)
		รถตู้	24 (0.2%)
		รถโดยสารสี่ล้อขึ้นไป	53 (0.4%)
		รถบรรทุกหกล้อขึ้นไป	77 (0.6%)
		ประเภทอื่นๆ	554 (4.3%)

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548

ตาราง 2: สรุปมูลค่าความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจากรางทางถนนระหว่างช่วงสงกรานต์ 2548*

ประเภทความสูญเสีย		มูลค่าความสูญเสีย (บาท) ⁽¹⁾	วิธีการคำนวณ โดยย่อ
[1] การขาดงานของผู้เสียชีวิต ชาย 422 คน / หญิง 100 คน ⁽²⁾	ชาย	1,427,396,230	ผู้เสียชีวิตแต่ละช่วงอายุ ⁽²⁾ × รายได้ตลอดชีพหากมีชีวิต ⁽³⁾
	หญิง	282,593,207	
	รวม (A)	1,709,989,437	
[2] การขาดงานของผู้บาดเจ็บจนพิการ (ไม่ทำงาน) ผู้ดูแล 32.41% ⁽⁵⁾	ชาย	242,772,372	จำนวนผู้บาดเจ็บจนพิการ ⁽⁴⁾ × รายได้ตลอดชีพหากไม่พิการ และทำงาน ⁽³⁾ จำนวนผู้ดูแล: ผู้ป่วย = 1:1
	หญิง	48,109,673	
	ผู้ดูแล	94,274,871	
	รวม (B)	385,156,915	
[3] การขาดงานของผู้บาดเจ็บ ผู้ป่วยนอก 9,897 คน / ผู้ป่วยใน 6,498 คน	ผู้ป่วยนอก	2,899,821	จำนวนผู้ป่วยแต่ละประเภท ⁽⁶⁾ × จำนวนวันรักษาพยาบาล ⁽⁷⁾ × ค่าจ้างเฉลี่ยต่อวัน จำนวนผู้ดูแล: ผู้ป่วย = 1:1
	ผู้ป่วยใน	34,270,452	
	ผู้ดูแล	37,170,273	
	รวม (C)	74,340,546	
[4] ค่ารักษาพยาบาล ผู้ป่วยนอก 9,897 คน / ผู้ป่วยใน 6,498 คน	ผู้ป่วยนอก	6,059,685	จำนวนผู้ป่วยแต่ละประเภท ⁽⁶⁾ × ค่ารักษาพยาบาลเฉลี่ย ⁽⁷⁾
	ผู้ป่วยใน	141,760,642	
	รวม (D)	147,820,327	
[5] ความเสียหายของทรัพย์สิน	(E)	306,806,712	ประเมินความสูญเสียต่อ ผู้เสียหาย 1 รายจาก "สถิติคดี จากรางทางบกทั่วประเทศ" โดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
[6] ความสูญเสียด้านจิตใจ	เสียชีวิต	341,997,887	20% ของ (A)
	บาดเจ็บหนัก ⁽⁸⁾	297,729,231	50% ของ (B) และ [3] [4] เฉพาะผู้ป่วยใน
	บาดเจ็บเล็กน้อย	118,593	1% ของ [3] [4] เฉพาะผู้ป่วยนอก
	รวม (F)	639,845,711	
ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ (G=A+B+C+D+E+F)		2,624,113,937	
ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ รวม Human Cost (G+H)		3,263,959,649	

หมายเหตุ: * อัตราการเพิ่มค่าจ้าง 6% และ discount rate 3%

(1) วัดโดยมูลค่าของปี 2545

(2) ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548

(3) ค่าเฉลี่ยโดยกรมการทะเบียน "การสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย" ศูนย์ศึกษาและวิจัยการก่อเหตุและผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน โดยได้รับทุนสนับสนุนจาก สจร.

(4) ประมาณการจากข้อมูลผู้บาดเจ็บจนพิการกระทรวงสาธารณสุขในอดีต จำนวนค่าจ้างผู้บาดเจ็บจนพิการนั้นประมาณการจากข้อมูลปี "การสำรวจความพิการและภาวะทุพพลภาพ พ.ศ. 2545" (ชื่อว่า "สำรวจคนพิการ 2545") ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ประมาณ 0.53%.

(5) อัตราส่วนผู้ดูแลกับผู้พิการไม่ทำงานและพิการแต่ทำงาน จำนวนจาก "สำรวจคนพิการ 2545"

(6) ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548

(7) ประมาณการจาก การวิจัยในอดีตและแบบสอบถามและ: สวัสดิการของเจ้าหน้าที่งานวิจัยแห่งชาติ

(8) ในการคำนวณนี้ ใช้จำนวนบาดเจ็บที่เข้ารับการรักษานานเกิน 7 วันในโรงพยาบาลหรือเกิน 1 เดือนในโรงพยาบาล จำนวนค่าจ้างบาดเจ็บที่ไม่ได้ทำงานจะรวมอยู่ในประมาณการใช้หนี้ของผู้บาดเจ็บเล็กน้อย