

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๖๒๖/ ๕๗/๕๓



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
สพด.รับที่ 311
วันที่ 14 พ.ค. 2555
เวลา 18.45 น.
รหัสเรื่อง : ส5386
รับที่ : 5287/55
วันที่ : 14 พ.ค. 55
เวลา : 13:20
ฉันท ✓
4 ก.ค. ๖

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ถนนอุทองนอก กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑

พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๕

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕ /ว ๙๖ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๕

ตามที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๕ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ โดยใช้ชื่อการรณรงค์ว่า “สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” กำหนดช่วงรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๕ ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๗ เมษายน ๒๕๕๕ มีเป้าหมายให้สามารถลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บให้เหลือน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๕ เสร็จสิ้นแล้ว โดยสรุปผลการดำเนินการ ดังนี้ (เอกสาร ๒)

๑. สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๑.๑ จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต (สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์) มี ๖ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครพนม ตรัง ปัตตานี ระนอง และสตูล

๑.๒ อำเภอที่ไม่มีผู้เสียชีวิต จำนวน ๖๗๑ อำเภอ และอำเภอที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน ๒๕๖ อำเภอ (จากจำนวนอำเภอทั่วประเทศ ๘๗๘ อำเภอ)

๑.๓ เกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น ๓,๑๒๙ ครั้ง (ลดลงร้อยละ ๒.๖๗) จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ๑๒๕ ครั้ง รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ ๑๑๘ ครั้ง และจังหวัดนครศรีธรรมราช ๑๐๘ ครั้ง

๑.๔ ผู้เสียชีวิต จำนวน ๓๒๐ ราย (เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๘.๐๘) จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๑๓ ราย รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช และสระบุรี ๑๑ ราย

๑.๕ ผู้บาดเจ็บ จำนวน ๓,๓๒๐ คน (ลดลงร้อยละ ๔.๔๙) จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย ๑๒๔ คน รองลงมา ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ ๑๒๐ คน และนครศรีธรรมราช ๑๑๒ คน

๑.๖ เมื่อพิจารณาเป็นรายภาค พบว่า

๑) ภาคเหนือ ๑๗ จังหวัด เกิดอุบัติเหตุ ๑,๐๗๓ ครั้ง เสียชีวิต ๙๒ ราย บาดเจ็บ ๑,๑๓๘ คน)

๒) ภาคกลาง...

๒) ภาคกลาง ๒๖ จังหวัด เกิดอุบัติเหตุ ๘๑๒ ครั้ง เสียชีวิต ๑๐๒ ราย บาดเจ็บ ๘๔๓ คน

๓) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒๐ จังหวัด เกิดอุบัติเหตุ ๖๐๖ ครั้ง เสียชีวิต ๗๔ ราย บาดเจ็บ ๖๓๐ คน

๔) ภาคใต้ ๑๗ จังหวัด เกิดอุบัติเหตุ ๖๓๘ ครั้ง เสียชีวิต ๕๒ ราย บาดเจ็บ ๗๐๙ คน

๒. สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

๒.๑ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด คือ เมาสุรา ร้อยละ ๓๙.๒๑ รองลงมา คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ ๒๑.๕๗

๒.๒ พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ ๒๘.๙๐ (หากวิเคราะห์เฉพาะกลุ่มผู้เสียชีวิตซึ่งเป็นผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่ หรือร้อยละ ๘๙.๙๐ ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย)

๒.๓ พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ ๒.๒๕ (หากวิเคราะห์เฉพาะกลุ่มผู้เสียชีวิตซึ่งเป็นผู้ใช้รถส่วนบุคคล พบว่าส่วนใหญ่ หรือร้อยละ ๘๖.๘ ไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัย)

๒.๔ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๒.๑๔ รองลงมา คือ รถปิกอัพ ร้อยละ ๙.๗๒

๒.๕ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนน อบต./หมู่บ้าน ร้อยละ ๓๖.๐๕ รองลงมา คือ ถนนทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ ๓๔.๙๓

๒.๖ จุดเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ทางตรง ร้อยละ ๖๑.๘๔ รองลงมา คือ ทางโค้ง ร้อยละ ๒๐.๓๙

๒.๗ ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ๑๖.๐๑ – ๒๐.๐๐ น. ร้อยละ ๓๒.๑๕

๒.๘ ช่วงอายุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด คือ กลุ่มวัยแรงงาน ร้อยละ ๕๔.๑๕ รองลงมา คือ กลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า ๒๐ ปี ร้อยละ ๒๗.๖๖

๓. การบังคับใช้กฎหมาย

๓.๑ จำนวนยานพาหนะที่ถูกเรียกตรวจทั้งสิ้น ๔,๗๖๔,๑๔๕ คัน ลดลง ๑๔๕,๘๙๓ คัน คิดเป็นร้อยละ ๒.๙๗

๓.๒ จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตามมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยง ๑๐ มาตรการ รวมทั้งสิ้น ๖๙๕,๖๗๘ ราย เพิ่มขึ้น ๔๘,๘๔๑ ราย คิดเป็นร้อยละ ๗.๕๕

๓.๓ การดำเนินคดีตามพฤติกรรมเสี่ยงหลักสำคัญ ดังนี้

๑) การไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวนทั้งสิ้น ๒๐๖,๙๙๐ ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๙๙

๒) ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด จำนวนทั้งสิ้น ๓๐,๗๖๗ ราย เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๓๒.๘๑

๓) เมาแล้วขับ จำนวนทั้งสิ้น ๑๓,๘๓๓ ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๖๑

๔. ข้อสังเกต...

๔. ข้อสังเกตจากการดำเนินงาน

แม้ว่าจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจะลดลง เมื่อเทียบกับ สงกรานต์ ปี ๒๕๕๔ (อุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๒.๖๗ การบาดเจ็บลดลงร้อยละ ๔.๔๙) แต่จำนวนผู้เสียชีวิต กลับเพิ่มสูงขึ้นถึง ๔๙ ราย หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๘.๐๘ (เพิ่มขึ้นจาก ๒๗๑ ราย เป็น ๓๒๐ ราย) ส่งผลให้ ดัชนีความรุนแรง (การเสียชีวิต ต่อ ๑๐๐ ครั้งของอุบัติเหตุ) เพิ่มขึ้นจาก ๘.๔๒ ในปีที่ผ่านมา เป็น ๑๐.๒๒ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยสำคัญอื่น ดังนี้

๔.๑ จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ยานพาหนะ ที่จดทะเบียนมีจำนวนเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๕๔ จำนวน ๑,๖๘๘,๑๔๔ คัน คิดเป็นร้อยละ ๕.๘๐ โดยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ๘๗๐,๙๘๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๔.๙๐ และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ปิกอัพ) เพิ่มขึ้น ๒๒๐,๑๑๘ คัน คิดเป็นร้อยละ ๕.๒๐ ในกรณีของรถปิกอัพส่วนบุคคลพบว่าเป็นยานพาหนะที่ ก่อให้เกิดการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑๓.๖ ในปี ๒๕๕๔ เป็นร้อยละ ๑๖.๖ ในปี ๒๕๕๕ ทั้งนี้การเกิด อุบัติเหตุหมู่ของรถปิกอัพที่บรรทุกผู้โดยสารไปเล่นน้ำสงกรานต์ในลักษณะของการพลิกคว่ำมีจำนวนเพิ่มขึ้น

๔.๒ ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตสูงสุดคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๖๕.๕๕ รองลงมาคือรถปิกอัพ ร้อยละ ๑๘.๓๘ แต่เมื่อพิจารณาจากการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ พบว่ารถปิกอัพ เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะรถปิกอัพที่บรรทุกคนโดยสาร ที่กระบะตอนท้าย นอกจากนี้สาเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตสูงสุด คือ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด โดยมีปัจจัยเสริมให้เกิดความรุนแรงเพิ่มขึ้น คือ การดื่มสุรา การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการหลับใน

นอกจากนี้ ถนนที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตสูงสุดคือถนนของกรมทางหลวง ร้อยละ ๖๕.๓๑ และการเสียชีวิตมีความรุนแรงมากขึ้น โดยเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ถึงร้อยละ ๖๙.๒๖

๔.๓ จากสถิติการดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยพิจารณาจากการ เรียกตรวจและการดำเนินคดี พบว่าผลการดำเนินการของแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะ พฤติกรรมเสี่ยงหลัก ๓ ประการ ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ และขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด มีผลต่ออัตราการเสียชีวิตของแต่ละจังหวัดอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจกล่าวได้ว่า หากมีการดำเนินการ บังคับใช้กฎหมายในมาตรการหลัก ๓ มาตรการมากขึ้น อัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บก็จะลดลง

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะการเรียกตรวจและดำเนินคดีเมาแล้วขับ พบว่ามี จำนวนที่แตกต่างกันมาก และไม่สัมพันธ์กับขนาดของประชากรในจังหวัด ดังจะเห็นได้จากจำนวนการเรียก ตรวจของจังหวัดที่มีจำนวนต่ำสุดคือ ๒,๖๓๑ ราย และสูงสุดถึง ๑๔๗,๕๑๐ ราย เช่นเดียวกับการดำเนินคดี พบว่ามีตั้งแต่ ๗ ราย ไปจนถึง ๑,๓๓๓ ราย

๔.๔ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถตู้และรถโดยสารสาธารณะอยู่ในอัตราต่ำ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการที่กรมการขนส่งทางบกดำเนินการเรื่องการควบคุมความเร็ว โดยได้มีการนาระบบ เทคโนโลยีมาใช้ควบคุมความเร็วของรถตู้และรถโดยสารสาธารณะในทางด่วนพิเศษ ตลอดจนมีการควบคุม คุณภาพรถโดยสารสาธารณะทั้งในเรื่องของสภาพรถและความพร้อมของพนักงานขับรถ รวมทั้งการบังคับใช้ กฎหมายในเรื่องการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

๔.๕ จากการรายงานของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวนมาก เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๕ โดยมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน และจัดอัตรากำลังในการปฏิบัติงาน ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บในถนนสายรองที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละพื้นที่ลดลงอย่างมาก

๕. แนวทางการแก้ไขปัญหาเร่งด่วน

๕.๑ ด้านการบริหารจัดการ

๑) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีการดำเนินการประชุมเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง และรายงานผลการดำเนินงานให้ส่วนกลางทราบเป็นระยะ โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพทั้งในระดับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) เร่งรัดการดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุ โดยการพัฒนากระบวนการสืบสวนของจังหวัด ที่ได้มีการจัดตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุไปแล้วจำนวน ๒๕ จังหวัด โดยให้มีการเพิ่มจังหวัดที่มีพื้นที่เสี่ยงสูงเพิ่มขึ้นอีก ๒ จังหวัด ได้แก่ ร้อยเอ็ดและพระนครศรีอยุธยา

๓) สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

๔) ให้มีการกำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนการทำงานของเจ้าหน้าที่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน

๕.๒ ด้านวิศวกรรมจราจร

๑) ให้กระทรวงคมนาคมนำเทคโนโลยีมาใช้ในการติดตามและตรวจสอบควบคุมรถโดยสารสาธารณะและรถตู้ โดยเฉพาะจุดที่มีความเสี่ยงจากการขับรถเร็วในถนนสายหลักทั่วประเทศ รวมถึงจุดควบคุมความเร็วขณะขับผ่านเขตชุมชน

๒) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนให้จังหวัดมีการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในจังหวัดอย่างเร่งด่วน

๕.๓ ด้านยานพาหนะ

๑) ให้กรมการขนส่งทางบกมีการขยายผลระบบควบคุมความเร็วโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ให้ครอบคลุมรถโดยสารสาธารณะทุกประเภท และครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ รวมทั้งให้มีการนำระบบ GPS มาใช้สำหรับการควบคุมความเร็วในรถทุกประเภทในอนาคต

๒) จากสถิติ...

๒) จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ๑ คน ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อื่นได้ถึงแก่ชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจำนวนมากหลายเท่าตัว ซึ่งหากผู้ขับขี่รถยนต์ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกที่มีความเสี่ยงสูง จะก่อให้เกิดผลกระทบสูงมากยิ่งขึ้น ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวซึ่งต้องมีความรับผิดชอบร่วมกันทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้ประกอบการ ดังนั้น จึงให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและกระทรวงแรงงานจัดทำโครงการความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (Work – Related Road Safety) เพื่อให้มีการจัดกิจกรรมพัฒนาศักยภาพพนักงานขับรถของสถานประกอบการภาคเอกชน โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกสารเคมีให้มีความรู้และทักษะในการขับข้อย่างปลอดภัยมากขึ้น

๓) ยกกระตือรือร้นการจัดการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เป็นวาระหลักที่ต้องดำเนินการหลังจากจบเทศกาลสงกรานต์ โดยให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมความพร้อมในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในปีต่อไป เนื่องจากปัญหาการสวมหมวก การขับรถยนต์ และเมาแล้วขับ ต้องได้รับการเสริมสร้างความตระหนักรู้อย่างต่อเนื่อง จึงจะทำให้มาตรการด้านบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ รวมถึงจุดเสี่ยงรถจักรยานยนต์ ควรมีมาตรการป้องกันก่อนถึงช่วงเทศกาล

๕.๔ ด้านพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน

๑) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมมือกับกระทรวง ศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อดำเนินการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา สถานประกอบการและโรงงานอุตสาหกรรม

๒) ให้ทุกหน่วยงานและทุกจังหวัด ดำเนินการเพิ่มความครอบคลุมของการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ให้เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๒๐ ในแต่ละปี โดยเฉพาะในกลุ่มสถานศึกษาและสถานประกอบการ และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และกระทรวงอุตสาหกรรม เร่งผลักดันให้เกิดมาตรการองค์กรเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซนต์

๓) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผลักดันให้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาเมาแล้วขับ เนื่องจากเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งปัจจุบันพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย ในกรณีผู้ขับขี่รถไม่ยอมให้ทดสอบว่าเมาสุราโดยไม่มีเหตุอันควร และแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับโทษผู้กระทำความผิดให้มีบทลงโทษที่สูงขึ้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ให้กระทรวงสาธารณสุขโดยคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เร่งพิจารณากำหนดกฎกระทรวงว่าด้วยการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนถนนและในรถยนต์ทุกประเภท

๔) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข กรมสรรพสามิต สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.๒๕๕๑ และพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.๒๕๔๓

อย่างเคร่งครัด...

อย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง และแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับโทษผู้กระทำความผิดให้มีบทลงโทษที่สูงขึ้น และส่งเสริมให้จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดให้มีพื้นที่เล่นน้ำสาธารณะ (Zoning) ที่ปลอดภัยจากฮอตสปอตในพื้นที่เล่นน้ำและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

๕) ให้มีการสนับสนุนเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และเครื่องตรวจจับความเร็ว และเทคโนโลยีที่จำเป็นอื่น ๆ ให้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ อย่างเพียงพอ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเมาแล้วขับและการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖) จากการดำเนินการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลการสื่อสารเพื่อความปลอดภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคประชาสังคม เพื่อติดตามการดำเนินการตามมาตรการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งผลการดำเนินการพบว่า มีการตื่นตัวของการรายงานข่าวทางสื่อมวลชนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรขยายผลการดำเนินงานของข้อมูลการสื่อสารเพื่อความปลอดภัย ดังกล่าวดำเนินการอย่างต่อเนื่องในช่วงปกติ จนถึงช่วงเทศกาลต่อไป รวมทั้งให้ประชาสัมพันธ์เชิญชวนเยาวชนเข้ามาเป็นเครือข่ายของข้อมูลการสื่อสารเพื่อความปลอดภัย

๗) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กรมสรรพสามิต และภาคประชาสังคม ร่วมกันจัดตั้งชุดเฉพาะกิจในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลและช่วงปกติ เพื่อให้ครอบคลุมทั้งระดับจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น

๕.๕ ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน

๑) ให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ช่องทางการช่วยเหลือทางการแพทย์ฉุกเฉิน หมายเลข ๑๖๖๙ ให้ขยายผลในวงกว้างมากขึ้น เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบถึงการบริการทางการแพทย์ที่มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๒) ให้กระทรวงสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะหลักทางเพื่อให้รถเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไปถึงโรงพยาบาลด้วยความรวดเร็ว

๖. แนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะยาว

เนื่องจากการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ยังคงมียอดผู้เสียชีวิตในอัตราที่สูง รวมทั้งมีแนวโน้มของดัชนีความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นเพื่อให้การจัดการปัญหาสามารถลดจำนวนการเสียชีวิตลงได้ในจำนวนที่มากขึ้น จึงควรมีการแก้ไขปัญหาในเชิงโครงสร้าง ดังนี้

๑) โครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะ เร่งรัดดำเนินการยกระดับระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด โดยเฉพาะระบบรางและรถโดยสารสาธารณะ

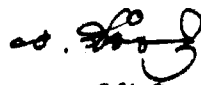
๒) โครงสร้างทางกายภาพของถนนและสภาพแวดล้อม เร่งรัดดำเนินการเรื่องความปลอดภัยของถนนและสภาพแวดล้อม ได้แก่ จุดอันตรายข้างทาง จุดพักรถและการจัดการจุดตัด จุดกลับรถ โดยเฉพาะในเส้นทางสายหลัก

๓) โครงสร้าง...

๓) โครงสร้างทางสังคม เร่งรัดสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดกระแสสังคมและวัฒนธรรมความปลอดภัยในทุกระดับ โดยเฉพาะการผลักดันส่งเสริมให้มีวัฒนธรรมการเล่นสกรานต์ที่ปลอดภัยจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรม วัฒนธรรม และเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับประชาชนเพิ่มมากขึ้น และส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดเครือข่ายเฝ้าระวังภาคสังคม เช่น กลุ่มเยาวชน เครือข่ายองค์กรงดเหล้า เครือข่ายลดอุบัติเหตุ ให้เข้ามามีบทบาทในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายยุทธ วิชัยดิษฐ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน