



รายงานการศึกษากลุ่ม  
(Group Project)

เรื่อง การยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน  
ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ : บริบทของการผสมผสานระหว่าง  
หลักจิตวิทยา เทคโนโลยีและการบริหารจัดการ

จัดทำโดย กลุ่มที่ 5 รุ่นที่ 88

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 88  
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.  
ประจำปี 2561  
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



## รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project)

เรื่อง การยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน  
ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ : บริบทของการผสมผสานระหว่างหลักจิตวิทยา  
เทคโนโลยีและการบริหารจัดการ

จัดทำโดย กลุ่มที่ 5 รุ่นที่ 88

- |                   |                  |
|-------------------|------------------|
| 1. นางสาวกนกรัตน์ | ขุนทอง           |
| 2. นางอุบลทิพย์   | เพชรชู           |
| 3. นายนิสิต       | ศิวกุล           |
| 4. นางจตุพร       | เนียมสุข         |
| 5. นายพิรุณ       | สัยยะสิทธิ์พานิช |
| 6. นายอาวุธ       | วงศ์สวัสดิ์      |
| 7. นางจีระพรรณ    | กาญจนประดิษฐ์    |
| 8. นางสมพร        | ศรีรูป           |
| 9. นายจักรภาพ     | เนวะมาตย์        |
| 10. นายประภาส     | อุครนันท์        |
| 11. นายบุญเชิด    | พิกุลแย้ม        |

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 88  
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.  
ประจำปี 2561

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน



(หน้าอนุมัติ)  
สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษากลุ่มนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.

ลงชื่อ.....  
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....  
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....  
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....  
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

WHO รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก (Global Status Report on Road Safety, 2015) จากการสำรวจ 180 ประเทศทั่วโลกพบว่า ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเป็นอัตรา 17.3 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการตายเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคนี้ จากรายงานดังกล่าวได้ประมาณการว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลก อัตราตาย 36.2 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน (ประมาณ 24,237 คน) และประเทศไทยยังเป็นอันดับ 1 ของเอเชียและอาเซียน ที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่สูงที่สุด อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นสาเหตุของการสูญเสียปีสุขภาวะอันดับหนึ่ง จากข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) พบว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากถึงชั่วโมงละ 3 คน บาดเจ็บไม่น้อยกว่า 10 คน นอนโรงพยาบาลนับล้านคน นอนรักษาตัวที่โรงพยาบาลเกือบสองแสนคนต่อปี พิกัดอีกปีละกว่า 7,000 คน คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี

ประเทศไทยมีการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนน คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี 2563 ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวเป็นเป้าหมายที่กำหนดตามกรอบปฏิญญาโมสโก ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเป็นไปตามเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goal : SDGs) รัฐบาลไทยได้กำหนดเป็นวาระแห่งชาติ จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ดำเนินการขับเคลื่อนแบบบูรณาการภายใต้การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน มี 4 ยุทธศาสตร์สำคัญ แนวทางการดำเนินงาน 8 ประการ แม้มีความพยายามในการดำเนินงาน แต่ยังไม่สามารถลดอุบัติเหตุได้มากนัก จากปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม

จากการคาดการณ์ปัญหาในอนาคตที่จะเพิ่มขึ้น จากจำนวนยานพาหนะ การเดินทาง และถนนหนทางที่มีเพิ่มขึ้น รวมทั้งผลการวิเคราะห์เชิงลึก ได้ตั้งสมมติฐาน 2 ประการ คือ 1) ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 2) การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ที่ยังต้องปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพ คณะผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาหาโมเดล (Model) ใหม่ให้สอดคล้องกับบริบทของไทยและภูมิทัศน์ใหม่ของโลกในศตวรรษที่ 21 โดยได้มีการทบทวนข้อมูลผลการดำเนินงาน การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม และได้กำหนดเป้าหมายหลัก คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจาก 36.2 ราย เป็น 10 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน เป้าหมายรองในเชิงปริมาณ คือ ต่ำลงต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเชิงคุณภาพที่สัมพันธ์กับความสำเร็จของการแก้ไขปัญหาโจทย์หลักในหลายมิติ

ได้แก่ การพัฒนาองค์ความรู้ การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน การพัฒนาระบบฐานข้อมูล การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย และการประชาสัมพันธ์เชิงรุก

ปัจจัยแห่งความสำเร็จมีหลายอย่าง เช่น การวางแผนกลยุทธ์ การบูรณาการการทำงานร่วมกันของ ผู้นำทุกระดับ รวมถึงการพัฒนาระบบข้อมูลคุณภาพ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัจจัยเสี่ยง เช่น การโยกย้ายของ ผู้นำในระดับต่าง ๆ การบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น ที่น่าสนใจคือ บทเรียนจากการศึกษา ทำให้เห็นข้อสังเกต ในการทำงานแบบบูรณาการกันให้ต่อเนื่องได้อย่างไร ทำให้เห็นโอกาสในการวิจัยและเผยแพร่ความรู้ในการ ขยายผลโมเดล เพื่อให้หลุดจากกับดักของการพัฒนา ส่งผลให้โมเดล Thailand 4.0 สำเร็จตามเป้าหมายที่ วางไว้ในที่สุด

## กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project) ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตร การพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 88 รายงานการศึกษานี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วยความกรุณาของอาจารย์ที่ปรึกษา ดร.รัฐ ธนาติเรก ที่ได้ให้คำแนะนำและแนวคิดที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง คณะผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ นายธีรยุทธ หล่อเลิศรัตน์ นายสุรพันธ์ ปุสสเด็จ และคณะอาจารย์ที่ปรึกษาของรุ่นที่ 88 ทุกท่านที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำ แก้ไข บกพร่องต่าง ๆ ที่ทำให้รายงานฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ คณะผู้ศึกษาขอขอบพระคุณผู้บริหารภาครัฐและภาคเอกชน อาทิเช่น นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายวัฒนา พุฒิชาติ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี นาย พงศศักดิ์ หาพรหม ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านหนองนาคำ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี นายวิมล สุระเสน นายอำเภอหนองวัวซอ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี และนายศุภชีพ ดิษเทศ นายกสมาคมคนพิการ ทางการเคลื่อนไหว ดร.คำพันธ์ เพื่อยะวง เจ้าแขวงบ่อแก้ว และ ดร.สมเกียรติ พะสี อธิบดีกรม ประชาสัมพันธ์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่กรุณาสละเวลาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็นอันเป็น ประโยชน์ ทำให้รายงานฉบับนี้มีความครอบคลุมในทุกมิติของการบริหารจัดการ

ท้ายที่สุดนี้ ขอขอบพระคุณคณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการ พลเรือน (สำนักงาน ก.พ.) ผู้รับผิดชอบการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มี วิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 88 ทุกท่าน ที่ให้การสนับสนุน ดูแล และอำนวยความสะดวก ตลอดระยะเวลาการฝึกอบรมอย่างยิ่ง รวมถึงเพื่อน นบส.1 รุ่นที่ 88 และกลุ่มศึกษาที่ 5 ทุกคนที่ได้ ร่วมกันศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทำให้ได้ประสบการณ์ทั้งในด้านการพัฒนาตน พัฒนาความสัมพันธ์ และ พัฒนางาน

คณะผู้ศึกษา หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานการศึกษานี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างมีประสิทธิภาพเกิดความยั่งยืน และความรู้ เพื่อพัฒนาคนในชาติและประเทศไทยสู่ 4.0 ในอนาคตต่อไป

คณะผู้จัดทำ กลุ่มที่ 5

สิงหาคม 2561

## สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฌ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ญ
1. สภาพทั่วไปของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	1
2. การคาดการณ์ปัญหาของประเทศในอนาคต	10
3. แนวทางแก้ปัญหา และ/หรือ การพัฒนา	20
4. การนำแนวทางแก้ไขสู่การปฏิบัติ	24
5. สรุปในภาพรวม	30
บรรณานุกรม	33
ภาคผนวก	34
คณะผู้จัดทำ	45

## สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	การเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)	4
ตารางที่ 2	อัตราส่วนจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน (ทั้งประเทศ) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560	5
ตารางที่ 3	สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)	6
ตารางที่ 4	ประเภทถนนของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)	7
ตารางที่ 5	ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556 - 2560 แบ่งตามช่วงอายุของผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ (ทั้งประเทศ)	8
ตารางที่ 6	กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินการ	26

## สารบัญภาพ

รูปภาพที่ 1	กราฟสถิติเปรียบเทียบอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)	5
รูปภาพที่ 2	อัตราส่วนจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน (ทั้งประเทศ) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560	6
รูปภาพที่ 3	กราฟสถิติเปรียบเทียบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ทั้งประเทศ)	7
รูปภาพที่ 4	กราฟสถิติเปรียบเทียบประเภทของถนนที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ทั้งประเทศ)	7
รูปภาพที่ 5	ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556 - 2560 แบ่งตามช่วงอายุของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ (ทั้งประเทศ)	9

### คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ (ถ้ามี)

GDP	:	Growth Domestic Product
WHO	:	World Health Organization
TDRI	:	Thailand Development Research Institute
SDGs	:	Sustainable Development Goal
GPS	:	Global Positioning System
RFID	:	Radio Frequency Identification
นปถ.	:	คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ
คปถ.	:	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ศปถ.	:	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

,

## 1. สภาพทั่วไปของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

### 1.1 สภาพทั่วไปของปัญหา

1.1.1 การพัฒนาประเทศทำให้เกิดความเจริญเติบโตทางเกษตรกรรม พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม ควบคู่ไปกับการขยายของเขตตัวเมืองจากการอพยพของประชากรเข้าสู่เมืองเพิ่มขึ้น โดยภาครัฐและเอกชนได้ดำเนินการก่อสร้างถนนและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ประชาชนจึงหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อปัญหาต่าง ๆ เช่น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลืองและปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวมอย่างมหาศาล เพราะการเสียชีวิตและบาดเจ็บทั้งทางกายและใจจากอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลต่อผลิตภาพโดยรวมของประเทศ นอกจากนี้อุบัติเหตุยังก่อให้เกิดต้นทุนอื่น ๆ เช่น ต้นทุนในการดำเนินคดี ต้นทุนจากผลกระทบต่อสภาพการจราจร เป็นต้น

1.1.2 ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่กำลังประสบปัญหาผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างหนัก ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตที่บูรณาการจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แสดงให้เห็นว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 22,281 คนต่อปี ส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส ซึ่งอ้างอิงจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข มีจำนวนเฉลี่ย 107,542 คนต่อปี ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนประมาณครึ่งหนึ่งของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ความเสียหายโดยรวมที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบทำให้ GDP ของไทยลดลงไปถึงเกือบร้อยละ 3 หรือคิดเป็นมูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี ซึ่งเท่ากับการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิอีกแห่งได้ทุก ๆ ปี

1.1.3 ปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตทางถนนเป็นอันดับที่ 2 ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน รองจากประเทศลิเบียที่เสียชีวิต 73.4 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในขณะที่ประเทศอันดับ 3-5 คือ ประเทศมาลาวี ไลบีเรีย และอิหร่าน โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 35.0, 33.7 และ 32.1 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน เวียดนาม 24.5 มาเลเซีย 24.0 เมียนมา 20.3 กัมพูชา 17.4 ติมอร์ 16.6 อินโดนีเซีย 15.3 ลาว 14.3 ฟิลิปปินส์ 10.5 สิงคโปร์ 3.6 และประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ มีอัตราการเสียชีวิต 26.3 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ 2 ที่อัตราส่วน 18.5 ประเทศในอันดับที่ 2, 3 และ 4 ในกลุ่มอาเซียน ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย 14.9 กัมพูชา 12.3 และลาว 9.6 ตามลำดับ จากข้อมูลสถิติ

ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า

## 1.2 สถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน

1.2.1 ที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 (2030 Agenda for Sustainable Development) โดยหนึ่งในเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน คือ ลดการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 ซึ่งสะท้อนให้เห็นการยอมรับว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตทั่วโลก และยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัว

1.2.2 ในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติในการประชุมครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ที่ประชุมได้ให้การรับรอง**ปฏิญญามอสโก** โดยประกาศให้ปี **พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน** (Decade of Action for Road Safety 2011-2020) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ โดยมีกรอบการดำเนินการที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่

- (1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building Management Capacity)
- (2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road Design and Network Management)
- (3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence Vehicle Safety Design)
- (4) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road User Behavior)
- (5) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve Post Crash Care)

## 1.3 การดำเนินการของรัฐบาล

1.3.1 โดยที่อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ และเทศกาลสงกรานต์ถือเป็นช่วงที่มีอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ รัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงให้ความสำคัญและกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น

วาระแห่งชาติ และได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) มีรองนายกรัฐมนตรีทำหน้าที่ประธานกรรมการ พร้อมทั้งกำหนดให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) บูรณาการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ภายใต้วิสัยทัศน์มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรปลอดภัยด้วยกัน โดยให้ความสำคัญกับการยกระดับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ภายใต้การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

1. การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
2. การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
3. ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0
4. ประชากรเพื่อถนนปลอดภัย

1.3.2 คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้พิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาโมสโก ดังนี้

(1) กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2554-2563 ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล คือ กำหนดให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง หรือจากอัตรา 38.1 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน (ประมาณการโดย WHO ค.ศ. 2010) ให้ได้ในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

(2) กำหนดแนวทางการดำเนินงานใน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี 2554-2563 จำนวน 8 ประการ ได้แก่

(2.1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

(2.2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

(2.3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot) โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

(2.4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

(2.5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

(2.6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย

(2.7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการ ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

(2.8) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

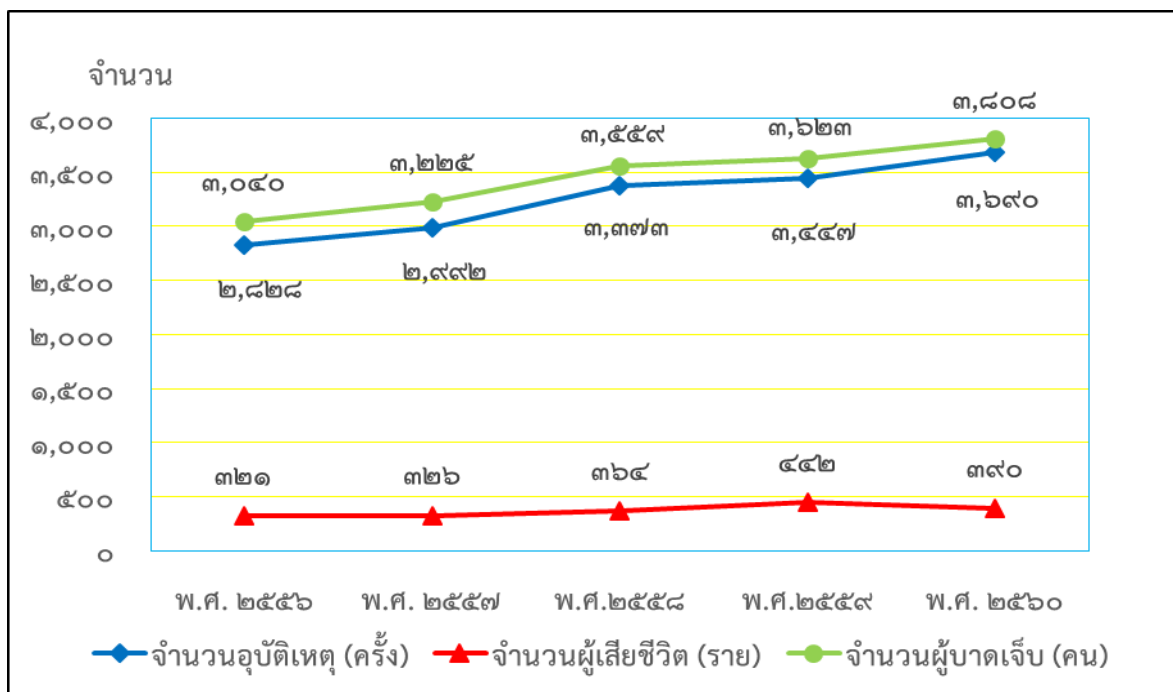
**1.4 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560** กว่าร้อยละ 79.48 ของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ คือ รถจักรยานยนต์ (ส่วนบุคคล) สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ คือ การเมาสุรา ร้อยละ 43.07 รองลงมา ได้แก่ คนขับรถเร็วเกินกำหนด และตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 27.87 และ 14.83 ตามลำดับ ทั้งนี้ ประเภทของถนน ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 36.05 และเป็นถนนท้องถิ่น ร้อยละ 36.03 โดยจุดเกิดเหตุเป็นถนนทางตรงกว่าร้อยละ 63.71 จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี (161 ครั้ง) รองลงมา คือ จังหวัดเชียงใหม่ (158 ครั้ง) และจังหวัดพิษณุโลก (107 ครั้ง)

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)

รายการ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	เปรียบเทียบ พ.ศ. 2559 - 2560
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	2,828	2,992	3,373	3,447	3,690	+ 7.05 %
จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	321	326	364	442	390	- 11.76 %
จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	3,040	3,225	3,559	3,623	3,808	+ 5.11 %

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รูปภาพที่ 1 กราฟสถิติเปรียบเทียบอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)

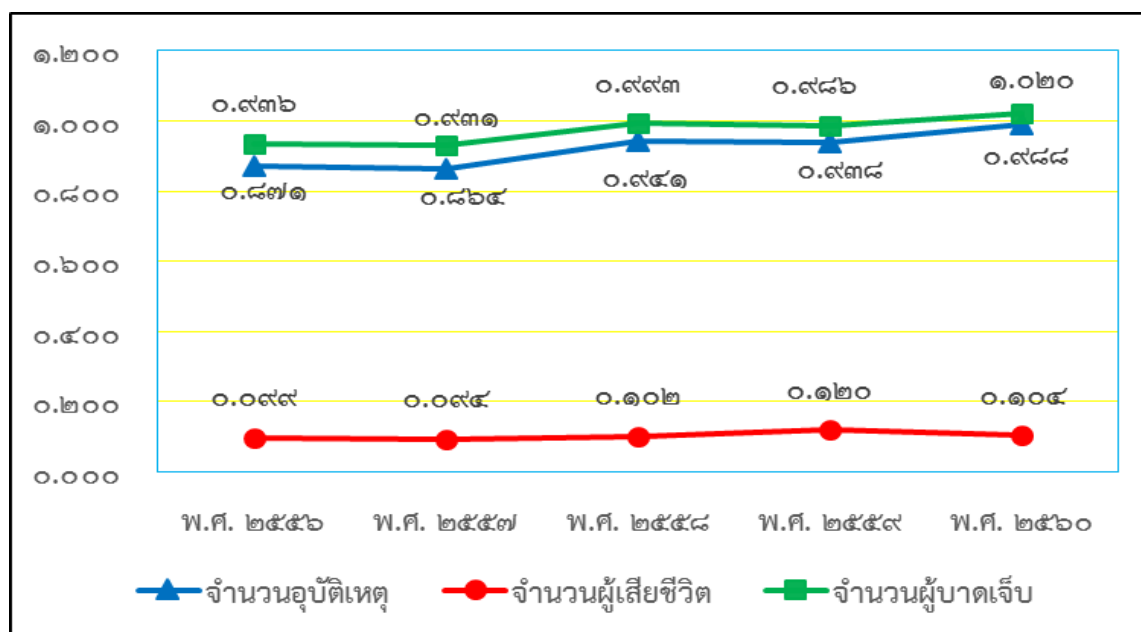


ตารางที่ 2 อัตราส่วนจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน (ทั้งประเทศ) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560

รายการ	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559
สถิติรถจดทะเบียนสะสม (คัน)	32,476,977	34,624,406	35,835,180	36,731,023	37,338,139
อัตราส่วนจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อจำนวนรถทะเบียน 10,000 คัน					
รายการ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560
จำนวนอุบัติเหตุ	0.871	0.864	0.941	0.938	0.988
จำนวนผู้เสียชีวิต	0.099	0.094	0.102	0.120	0.104
จำนวนผู้บาดเจ็บ	0.936	0.931	0.993	0.986	1.020

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รูปภาพที่ 2 อัตราส่วนจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน (ทั้งประเทศ) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560

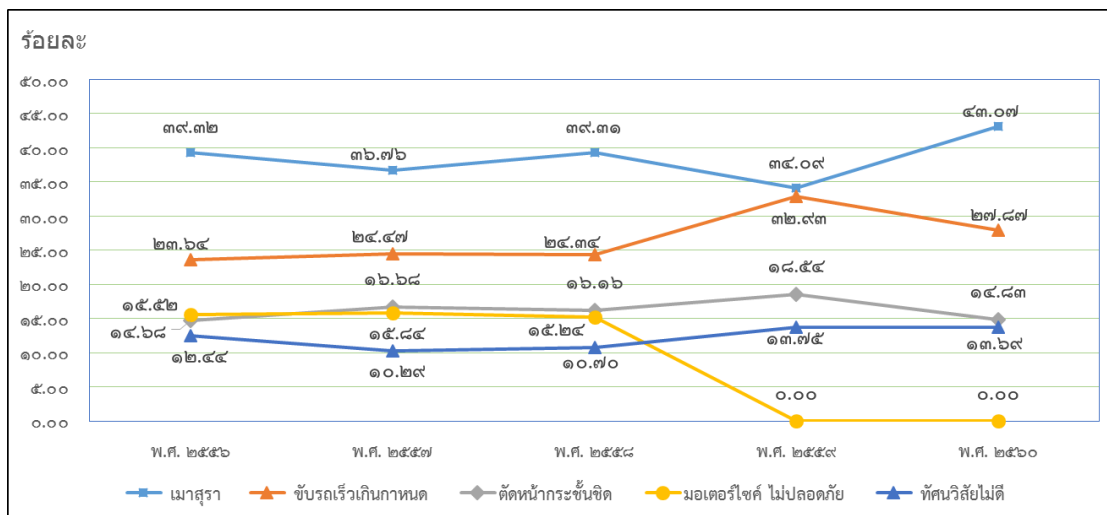


ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ตารางที่ 3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)

อันดับ	สาเหตุ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560
1	เมาสุรา	39.32 %	36.76 %	39.31 %	34.09 %	43.07 %
2	ขับรถเร็วเกินกำหนด	23.64 %	24.47 %	24.34 %	32.93 %	27.87 %
3	ตัดหน้ากระชั้นชิด	14.68 %	16.68 %	16.16 %	18.54 %	14.83 %
4	มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย	15.52 %	15.84 %	15.24 %	-	-
5	ทัศนวิสัยไม่ดี	12.44 %	10.29 %	10.70 %	13.75 %	13.69 %

รูปภาพที่ 3 กราฟสถิติเปรียบเทียบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556 - 2560 (ทั้งประเทศ)



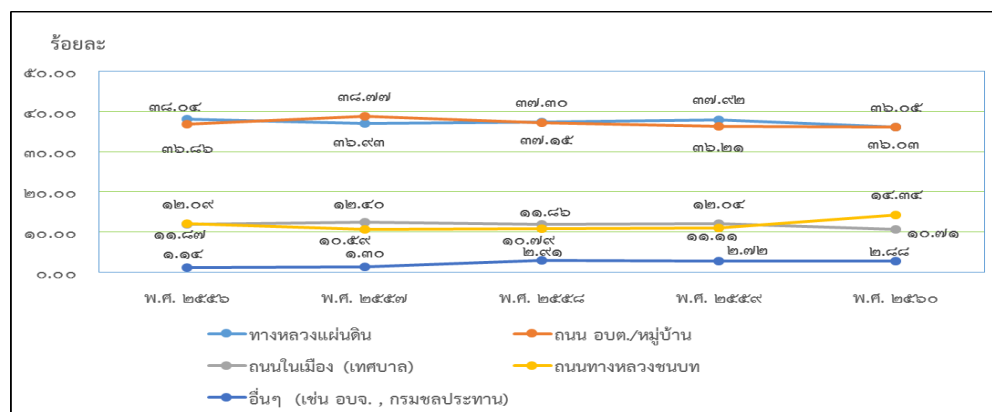
หมายเหตุ : มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยไม่จัดเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่เทศกาลปีใหม่ 2560 เป็นต้นไป

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ตารางที่ 4 ประเภทถนนของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556-2560 (ภาพรวมทั้งประเทศ)

ประเภทถนน	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560
ทางหลวงแผ่นดิน	38.04 %	36.93 %	37.30 %	37.92 %	36.05 %
นอกเขตทางหลวงแผ่นดิน	61.96 %	63.07 %	62.71 %	62.08 %	63.95 %
ถนน อบต./หมู่บ้าน	36.86 %	38.77 %	37.15 %	36.21 %	36.03 %
ถนนในเมือง (เทศบาล)	11.87 %	12.40 %	11.86 %	12.04 %	10.71 %
ถนนทางหลวงชนบท	12.09 %	10.59 %	10.79 %	11.11 %	14.34 %
อื่น ๆ (เช่น อบจ. , กรมชลประทาน)	1.14 %	1.30 %	2.91 %	2.72 %	2.88 %

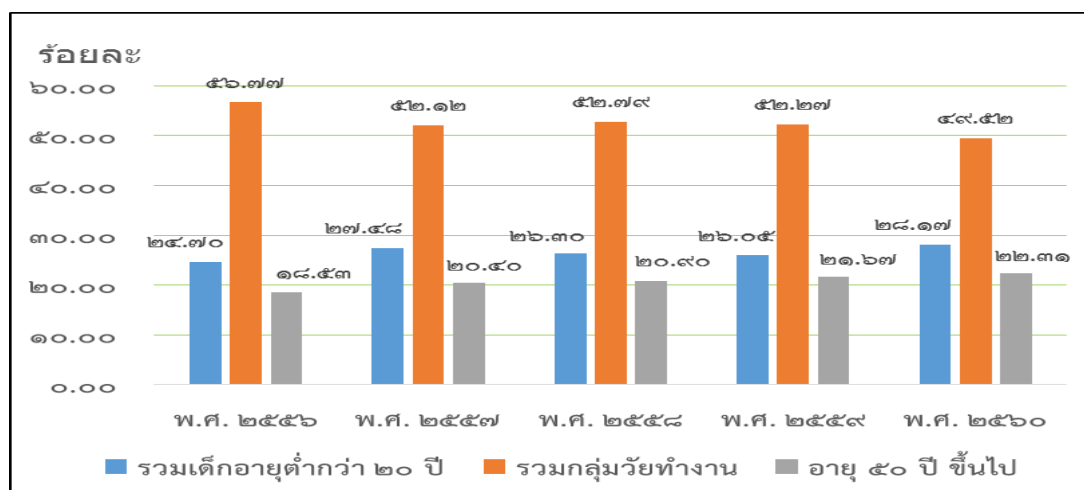
รูปภาพที่ 4 กราฟสถิติเปรียบเทียบประเภทของถนนที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556 - 2560 (ทั้งประเทศ)



ตารางที่ 5 ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556 - 2560 แบ่งตามช่วงอายุของผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ (ทั้งประเทศ)

ช่วงอายุ	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560
ต่ำกว่า 15 ปี	10.06 %	11.93 %	9.96 %	10.11 %	11.63 %
15 - 19 ปี	14.64 %	15.55 %	16.34 %	15.94 %	16.54 %
<b>รวมเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี</b>	<b>24.70 %</b>	<b>27.48 %</b>	<b>26.30 %</b>	<b>26.05 %</b>	<b>28.17 %</b>
20 - 24 ปี	12.84 %	12.44 %	12.55 %	13.73 %	13.68 %
25 - 29 ปี	10.36 %	9.09 %	9.30 %	9.84 %	9.51 %
30 - 39 ปี	18.26 %	16.57 %	16.83 %	15.10 %	13.58 %
40 - 49 ปี	15.31 %	14.02 %	14.11 %	13.60 %	12.75 %
<b>รวมกลุ่มวัยทำงาน</b>	<b>56.77 %</b>	<b>52.12 %</b>	<b>52.79 %</b>	<b>52.27 %</b>	<b>49.52 %</b>
<b>อายุ 50 ปี ขึ้นไป</b>	<b>18.53 %</b>	<b>20.40 %</b>	<b>20.90 %</b>	<b>21.67 %</b>	<b>22.31 %</b>

รูปภาพที่ 5 ร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2556 - 2560 แบ่งตามช่วงอายุของผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ (ทั้งประเทศ)



ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

## 1.5 สรุปปัญหาที่ผ่านมา

แม้ว่ารัฐบาลได้มีความพยายามในการดำเนินการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ แต่ก็ยังไม่สามารถลดอุบัติเหตุได้มากนัก ทั้งนี้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม

### (1) ผู้ขับขี่

พฤติกรรมของการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร โดยไม่ตระหนักถึงความปลอดภัย ที่สำคัญ คือ การขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด ทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า การตัดสินใจขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดหรือแซงในที่คับขันหรือขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน ตลอดจนผู้ขับรถไม่ชำนาญทาง เป็นต้น

### (2) ยานพาหนะ

สภาพของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง และมีการดัดแปลงด้วยการเพิ่มที่นั่งผู้โดยสารและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ส่งผลให้น้ำหนักรวมและความสมดุลของน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถแบบเดิม ซึ่งอาจมีผลโดยตรงต่อการควบคุมรถ การบังคับเลี้ยวและการหยุดรถอย่างฉุกเฉินจนเกิดเหตุการณ์หลุดโค้ง ท้ายปัด ล้อลื่นไถล เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสาเหตุจากด้านความปลอดภัย หรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งเสียหายชำรุดไม่สามารถใช้งานได้จริง อาทิ ถังลมนิรภัย เข็มขัดนิรภัย ไฟสัญญาณ รวมทั้ง สภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถสึกหรอ เช่น ระบบเบรกไม่ทำงาน ยางสึก ยางปัดน้ำฝนเสื่อมสภาพ เป็นต้น

### (3) ถนนและสิ่งแวดล้อม

ลักษณะทางกายภาพของถนน ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ทางโค้งไม่มีป้ายแจ้งเตือนทางโค้งลงเนิน ที่มีความชันสูงและมีระยะทางยาว ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไหล่ถนนแคบ ใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมเป็นหลุม ถนนแคบไม่เพียงพอสำหรับปริมาณรถ เป็นต้น นอกจากถนนแล้วสภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตกถนนลื่นทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษโดยเฉพาะกรณีมีฝนหรือจักรยานใช้ไหล่ทาง

ส่วนปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ คือ โครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้ผู้โดยสารที่ไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ การไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ วัตถุข้างทางยังส่งผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ เช่น เสาไฟฟ้าป้ายโฆษณาข้างทาง และต้นไม้ข้างทาง เป็นต้น

## 2. การคาดการณ์ปัญหาของประเทศในอนาคต

### 2.1 ทิศทางและแนวโน้มของปัญหาในอนาคต

ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก สถิติรถจดทะเบียนใหม่ป้ายแดง เดือนมกราคม 2561 มีผู้นำรถใหม่ป้ายแดง มาจดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น 268,989 คัน รถจักรยานยนต์จำนวน 167,039 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) จำนวน 63,646 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 1,129 คัน รถโดยสารประจำทาง จำนวน 939 คัน รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 724 คัน รถบรรทุก จำนวน 5,731 คัน ส่งผลให้จำนวนรถจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม 2561) มีจำนวนทั้งสิ้น 38,428,304 คัน ประกอบด้วย รถจักรยานยนต์จำนวน 20,548,178 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 8,796,543 คัน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 6,451,730 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน จำนวน 424,922 คัน รถโดยสารประจำทาง จำนวน 78,390 คัน รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 68,015 คัน และรถบรรทุก จำนวน 1,090,765 คัน

จากข้อมูลข้างต้น จะพบว่า แต่ละปีมีปริมาณ “รถส่วนตัว” เพิ่มขึ้นในอัตราสูง ในระยะเวลา 10 ปี มีรถจดทะเบียนใหม่กว่า 8.5 ล้านคัน หรือเฉลี่ยชั่วโมงละ 97 คัน สาเหตุหนึ่งมาจากปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมืองยังไม่สมบูรณ์ ในส่วนของรถไฟฟ้ามีปัญหาการขาดการเชื่อมต่อเส้นทาง ทำให้ขาดความสะดวกและความต่อเนื่องในการเดินทาง ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชานเมืองรอบนอกที่มีความจำเป็นต้องเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองจึงนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง

ในทุกช่วงเทศกาลวันหยุดยาว ประชาชนจะเดินทางท่องเที่ยวและกลับสู่ภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการดูแลรักษาความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน ได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน เป็นประจำทุกปี เพื่อป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากการเดินทาง อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ปี 2561 ยังคงมีสถิติที่สูง โดยมีอุบัติเหตุสะสม 3,724 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 418 ราย และบาดเจ็บ 3,897 ราย

การลดปัญหาและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะบรรลุความสำเร็จตามเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ที่กำหนดให้ “อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยต้องลดลงครึ่งหนึ่ง จากปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 36.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ให้มีอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน” ได้นั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้ใช้รถใช้ถนน

การทำงานแบบบูรณาการร่วมกันอย่างต่อเนื่องของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ซึ่งจะทำให้เกิดเป็นพลังขับเคลื่อนที่สามารถผลักดันผลลัพธ์ไปสู่เป้าหมายดังกล่าวได้

## 2.2 Potential demand ในอนาคตในการแก้ไขปัญหา การพัฒนา

คณะผู้ศึกษาได้เข้าพบและสัมภาษณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านหนองนาคำ เทศบาลตำบลหนองบัวบาน จังหวัดอุดรธานี เจ้าแขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นายกสมาคมคนพิการทางการเคลื่อนไหว เพื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งการจัดทำแบบสอบถามหัวข้อ สงกรานต์ไทย :ปลอดภัยสุขสันต์ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

### การสัมภาษณ์รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นต่อคณะผู้ศึกษาว่า กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการก่อสร้างถนนโดยคำนึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ ซึ่งองค์ประกอบของความปลอดภัย ได้แก่ สิ่งแวดล้อมด้านภูมิทัศน์ต้องไม่บดบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ ทาง Barrier คอนกรีต ที่กั้นทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ในการออกแบบถนนจะต้องพิจารณาพฤติกรรมของคนในพื้นที่ประกอบด้วย เพื่อให้การออกแบบเข้ากับบริบทของสังคม ต้องมีการจัดทำ safety audit ตั้งแต่การเริ่มออกแบบ รวมทั้งการจัดทำ post audit เพื่อรวบรวมพฤติกรรมการใช้ถนนว่า ถนนที่ออกแบบมีความปลอดภัยหรือไม่ ในส่วนของยานพาหนะ ประเภทรถบรรทุก และรถโดยสาร กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้มีการตรวจสภาพรถปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน อย่างไรก็ตาม ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ดังนั้น หากสามารถควบคุมความเร็วของรถจักรยานยนต์ และการบังคับให้สวมหมวกนิรภัย จะสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้มาก เนื่องจากในช่วงแรกที่มีการบังคับใช้กฎหมายซึ่งกำหนดให้รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าและการใส่หมวกนิรภัย จากสถิติพบว่าจำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลดลง แต่ในระยะหลัง การบังคับใช้กฎหมายเริ่มหย่อนยาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์จึงเพิ่มขึ้นอีก

### โครงการ 20 ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี

คณะผู้ศึกษาได้เข้าสัมภาษณ์ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี (นายวัฒนา พุฒิชาติ) เพื่อขอรับทราบแนวคิดหลักของการออกแบบโครงการ 20 ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุดรธานี ได้รับทราบว่า สืบเนื่องจากในปีงบประมาณ 2559 จังหวัดอุดรธานีมีสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ (ข้อมูล 1 ตุลาคม 2558 ถึง 30 กันยายน 2559) เกิดอุบัติเหตุ 14,264 ครั้ง บาดเจ็บ 16,303 ราย (973.65 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน) เสียชีวิต 396 ราย (25.18 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน) เสียชีวิตเฉลี่ยเดือนละ 33 ราย วันละ 1.08 คน โดยเฉพาะเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ เฉลี่ยวันละ 1.29 คน

จังหวัดโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจึงได้บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ และภาคประชาสังคม และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมและเป็นเจ้าภาพในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในทุกพื้นที่ บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เคร่งครัดควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกและสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้นถนนและประชาชนทั่วไป จังหวัดอุดรธานีได้มีแนวคิดในการออกแบบโครงการการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน โดยให้ชุมชนรับทราบและตระหนักถึงปัญหา รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง ประกอบด้วย

### 1. การสร้างเครือข่ายทางสังคม

1.1 ทฤษฎีการแลกเปลี่ยน ทำให้เกิดเครือข่ายขึ้นได้โดยสมัครใจ ซึ่งจะนำไปสู่ความเต็มใจที่จะประสานกัน หรือเข้าร่วมเป็นเครือข่าย

1.2 แนวคิดเรื่องความร่วมมือ ในลักษณะของการมีส่วนร่วม ริเริ่ม ประสานงาน ช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุนซึ่งกันและกันเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย

2. การมีส่วนร่วมของชุมชน เมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีสถานพยาบาล ได้รับค่าชดเชย จาก พ.ร.บ. คัมครองผู้ประสบภัยจากรถ นอกนั้น เป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาที่ต้องเป็นภาระของครอบครัว หรือโรงพยาบาลที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานประกันสุขภาพแห่งชาติ

3. การสร้างวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) สร้างให้เกิดการมองเห็นภาพ และคาดการณ์ได้ถึงสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย สร้างให้ตระหนักถึงอันตรายที่แฝงอยู่ เพื่อหาวิธีการแก้ไข ป้องกันและปฏิบัติอย่างถูกวิธี ต่อเนื่องเกิดเป็นพฤติกรรม เช่น กำหนดถนนปลอดภัย มาตรการองค์กร หมู่บ้านปลอดภัย โรงเรียนต้นแบบและมาตรการชุมชน เป็นต้น

การวางแผนการดำเนินงาน พัฒนาจากการดำเนินงานของระบบจัดการสุขภาพอำเภอป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (DHS – RTI : District Health System Road Traffic Injuries) ขับเคลื่อนถึงระดับตำบล โดยคัดเลือกตำบลที่มีสถิติเสียชีวิตสูงสุดในปีงบประมาณ 2559 จำนวน 1 ตำบลนำร่องของทุกอำเภอ จำนวน 20 อำเภอ ประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพตำบล (Sub District Health System : SDHS) เป็น “20 ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี” (Sub District Health System – Road Traffic Injuries) ขับเคลื่อนร่วมกับศูนย์ความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผ่านขึ้นสู่ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนอำเภอ โดยมีเป้าหมาย ดังนี้

1. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 50
2. จำนวนผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 50
3. ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
4. ตำบลมีหนึ่งถนนตัวอย่างปลอดภัย
5. ตำบลมีหนึ่งโรงเรียนสร้างจิตสำนึกวินัยจราจร

### ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (1 ตุลาคม 2559 - 30 กันยายน 2560)

1. ไม่มีผู้เสียชีวิต ร้อยละ 35 (จำนวน 7 ตำบล)
2. ลดการเสียชีวิตได้จำนวน 18 คน (ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้ 95 ล้านบาท)
3. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง ร้อยละ 80 (16 ตำบล)
4. ได้ 20 ถนนตัวอย่างที่มีประชาชนเป็นผู้วางมาตรการด้านความปลอดภัย
5. มีโรงเรียนสร้างจิตสำนึกวินัยจราจร จำนวน 23 โรงเรียน
6. เกิดชุมชนจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

### การขยายผลและปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ดำเนินงานปีงบประมาณ 2561

1. ตำบลต้นแบบ 112 ตำบล (8 อำเภอ ครบทุกตำบล)
2. เมาไม่ขับ (ยุทธการตีปึกแมงขึ้นาก โดยมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ ให้คำปรึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม คืนข้อมูลและเยี่ยมเสริมพลังที่ชุมชน)
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์

### ผลการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

**สงกรานต์ 2561** แม้ว่า จังหวัดอุดรธานีสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) และจำนวนผู้เสียชีวิต ลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนด แต่จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุตลอดทั้งปีของคณะทำงานด้านระบบการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินและกู้ชีพ และคณะทำงานด้านบูรณาการข้อมูล ประเมินผลและระบบสารสนเทศ ยังพบว่า จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ในภาพรวมตลอดทั้งปี ยังคงมีสถิติที่สูงมาก ฉะนั้น การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความต่อเนื่อง ทั้งช่วงเทศกาลและช่วงปกติ จึงมีความสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการถอดบทเรียนจากผลการดำเนินงานช่วงเทศกาลที่ผ่านมา เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และอุปสรรคที่เกิดขึ้น รวมทั้งการระดมความคิดเห็นร่วมกันจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปปรับใช้ในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีความต่อเนื่อง จริงจัง ตลอดทั้งปี จะสามารถลดจำนวนครั้ง ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอุดรธานีได้ผลสำเร็จอย่างยั่งยืนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยต่อไป

### ปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการ 20 ตำบลต้นแบบ

1. วิสัยทัศน์ของผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและหน่วยงาน คือ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีมองเห็นภัยใกล้ตัวและผลกระทบต่องค์กรที่เล็กที่สุด คือ ครอบครัว พื้นฐานที่สำคัญต่อยุทธศาสตร์ของประเทศ จึงใช้หลักระเบิดจากข้างในให้ประชาชนเข้าใจว่าเป็นปัญหาของทุกคน เข้าถึงสถิติที่คืบให้ประชาคม หมู่บ้านนำสู่การพัฒนา กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน ดำเนินงานอย่างเป็นระบบทุกด้านควบคู่กัน โดยใช้ทรัพยากร และการบริหารจัดการในพื้นที่
2. สาธารณสุขจังหวัดอุดรธานีพัฒนาระบบข้อมูลคุณภาพ โดยทำการสอบสวนเชิงลึกทุกราย

ทำให้ประชาชนรู้สถานการณ์ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีผลกระทบรุนแรง

3. ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้คนในพื้นที่ตื่นตัวลုံมวงเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ด้วยตนเอง

4. การบูรณาการจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด/อำเภอ/อปท. และตำบลต้นแบบ

### **โครงการปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจรแบบยั่งยืน**

คณะผู้ศึกษาได้เข้าสัมภาษณ์ นายทงศักดิ์ หาพรหม ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านหนองนาคำ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี เกี่ยวกับโครงการปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจรแบบยั่งยืน ได้รับทราบว่าโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อฝึกอบรม ให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่เยาวชน ซึ่งเป็นนักเรียนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลถึงมัธยมศึกษาตอนต้น อีกทั้งได้ขยายผลสู่ชุมชนด้วย จากผลการดำเนินงานโครงการฯ พบว่า นักเรียนโรงเรียนบ้านหนองนาคำทุกคนมีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ เครื่องหมายการจราจร ครูและบุคลากรทางการศึกษา โรงเรียนบ้านหนองนาคำ มีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และเป็นแบบอย่างที่ดีแก่นักเรียน ทั้งนี้ โครงการปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจรแบบยั่งยืนเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ

### **ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ตำบลหนองบัวบาน อำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี**

คณะผู้ศึกษาได้เข้าพบรับฟังการบรรยายสรุปการดำเนินงานโครงการต้นแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 ของเทศบาลตำบลหนองบัวบาน โดยมีนายวิมล สุระเสน นายอำเภอหนองวัวซอ เป็นประธานในการหารือ โดยแผนงาน/โครงการของเทศบาลตำบลหนองบัวบาน มีดังนี้

1. **มาตรการชุมชน** ประกอบด้วย
  - 1.1 โครงการข้อตกลงการปฏิบัติตามกฎจราจร
  - 1.2 โครงการงานศพปลอดเหล้า
  - 1.3 หมวกกันน็อกศักดิ์สิทธิ์
  - 1.4 ตั้งจุดตรวจช่วงเทศกาล
  - 1.5 โครงการรณรงค์ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง
2. **ปรับปรุงจุดเสี่ยง** ประกอบด้วย
  - 2.1 โครงการจำกัดความเร็ว
  - 2.2 โครงการป้ายบอกจุด
  - 2.3 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์
  - 2.4 โครงการถนนต้นแบบ

- 2.5 โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยง
3. ช่องทางการประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย
  - 3.1 โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ/เคาะประตูบ้าน
  - 3.2 โครงการอบรมส่งเสริมเพิ่มหมวกกันน็อกสู่ชุมชน
  - 3.3 โครงการปลูกต้นกล้าในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
  - 3.4 โครงการสปอต (spot) ป้องกันอุบัติเหตุ

แผนงาน/โครงการของเทศบาลตำบลหนองบัวบานดังกล่าวข้างต้น สามารถลดจำนวนครั้ง และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมาก

**ผลการพบหารือเจ้าแขวงบ่อแก้ว** อดีตรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (ดร.คำพัน เผยะวง) อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์ (ดร.สมเกียรติ พะสี) สปป.ลาว เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 คณะผู้ศึกษาได้สอบถามอัตราการเกิดอุบัติเหตุใน สปป.ลาว ได้รับทราบว่า ในปีที่ผ่านมามีอัตราการเสียชีวิต 29 คน ซึ่งเป็นจำนวนน้อย แต่หากเทียบกับจำนวนประชากรลาว 6 ล้านคน กับประชากรไทย 60 ล้านบาท ถือว่ามีอัตราสูงเช่นกัน คนลาวนิยมดื่ม เม้าแล้วขับ เหมือนคนไทย แต่ด้วยวัฒนธรรมของคนลาว เมื่อดื่มแล้วทุกคนเป็นเพื่อนกัน รู้จักกันหมด ทั้ง ๆ ที่ก่อนหน้านี้ไม่รู้จักรักกัน จึงไม่มีเหตุทะเลาะวิวาทแต่อย่างใด หลังดื่มแล้ว คนที่ไม่เมาจะพาเพื่อนที่เมานั่งซ้อนท้ายใช้ผ้าขาวม้าผูกไปด้วยกัน พาไปส่งบ้าน การบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวดนัก หากตำรวจเรียกตรวจวัดแอลกอฮอล์ จะมีการต่อรอง ตำรวจก็จะปล่อยกลับบ้าน

**มุมมองของนายศุภชีพ ดิษเทศ นายกสมาคมคนพิการทางการเคลื่อนไหว** ปัจจุบัน มีการขยายถนนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในชนบทจึงยากต่อการควบคุม ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในถนนสายรองมากกว่าถนนสายหลัก มาตรการการบังคับใช้กฎหมายไม่ศักดิ์สิทธิ์และไม่เข้มงวดเท่าที่ควร การประชาสัมพันธ์ยังไม่เข้าถึงประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมาย การรณรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น นายศุภชีพได้ให้ข้อเสนอแนะทางแก้ไข ปัญหาว่า การบังคับใช้กฎหมายจะต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดจริงจัง การให้ความรู้ความเข้าใจ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์/สื่อสารให้ประชาชนรับรู้อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการสร้างองค์ความรู้ในสถาบันการศึกษาเพื่อปลูกฝังเด็กและเยาวชนให้มีจิตสำนึกในการเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร

**สรุปผลจากการสอบถามความคิดเห็นของนักศึกษาวิทยาลัย 3 แห่ง** คือ วิทยาลัยเทคนิคอุดรธานี วิทยาลัยอาชีวศึกษาอุดรธานี วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกอุดรธานี จำนวน 150 คน พบสิ่งที่น่าสนใจหลายประการ เนื่องจากแบบสอบถามดังกล่าวมิได้ออกแบบเพื่อวัดความรู้ว่าถูกหรือผิด แต่มีลักษณะเฉพาะ 2 ประการ คือ ส่วนใหญ่จะเป็นความรู้สึกที่ถูกต้อง และมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการทบทวนและตอกย้ำความสำคัญ ในขณะที่เดียวกันก็ต้องการจะรู้ว่า ในยุคปัจจุบัน คือ ปี พ.ศ.2561 เยาวชนให้ความสำคัญและมีความสนใจในประเด็นต่าง ๆ ของแบบสอบถามอย่างไรบ้าง

พบว่ากลุ่มตัวอย่างยังคงให้ความสำคัญของเทศกาลสงกรานต์ว่า เป็นโอกาสแห่งการรดน้ำขอพรผู้ใหญ่ รวมไปถึงการทำบุญกับครอบครัว รับรู้ถึงกระแสเผ่าระวังอุบัติเหตุทางถนน โดยรู้ถึงการเตรียมตัวเดินทางด้วยการตรวจเช็คยานพาหนะ อาจจะเป็นการเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือการเดินทางไปหาเพื่อนและญาติพี่น้อง ซึ่งบุคคลดังกล่าว คือ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เทศกาลสงกรานต์สนุกสนาน อีกทั้งเห็นว่า ควรจะมีการสืบสานบุญประเพณีต่อไป เพื่อพัฒนาเทศกาลให้ดียิ่งขึ้น

ด้วยการรับรู้ในแต่ละปีที่ผ่านมา มีการเดินทางมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงและเห็นว่าสภาพถนนในเมืองไทย ควรปรับปรุงในด้านที่สำคัญ ๆ คือ ผิวถนนและไฟส่องสว่าง โดยคิดว่าคนไทยมีความรู้ความเข้าใจอุบัติเหตุพอควร แต่ไม่ค่อยให้ความสำคัญและไม่ทำ ถึงแม้ว่า รู้ถึงผลตามมาว่า ทำให้พิการหรือเสียชีวิต รู้ว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบของทุกคน อาจเรียกว่าตั้งอยู่บนความประมาท จึงให้ความสำคัญเฉพาะกฎจราจรหลัก ๆ เช่น ฝ่าไฟแดง เป็นต้น

ส่วนในด้านการรณรงค์ของภาคส่วนต่าง ๆ นั้น พบว่าได้จากช่องทางสื่อโทรทัศน์และทางสื่อสังคม รู้ดีว่า การรณรงค์ที่ดีเริ่มต้นที่ตัวเอง และจัดกลุ่มตัวเองอยู่ในประเภทขับรถมีสติและใช้ความเร็วเหมาะสม ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า เยาวชนกลุ่มตัวอย่างนั้น มีความรู้ ความเข้าใจพอควร และรู้ตัวว่าได้ระมัดระวังตนเองได้ระดับหนึ่ง จึงทำให้เห็นโอกาสในการศึกษาวิจัยต่อ หรือขยายต่อในการรณรงค์เพื่อทำให้เยาวชนเพิ่มความไม่ประมาท และรับรู้ว่าคุณสมบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้เสมอ อาจจะทำให้สามารถลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ในที่สุด

### **วิธีการแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศพัฒนาแล้ว**

#### **ประเทศสวีเดน (การเสียชีวิตเป็นศูนย์)**

วิธีการของประเทศสวีเดน (การเสียชีวิตเป็นศูนย์) เริ่มในปี ค.ศ. 1997 เป็นวิธีการที่วางเป้าหมายในระยะยาว การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสบนท้องถนนต้องเป็นศูนย์ โดยวิธีแห่งความปลอดภัยนี้ไม่สามารถยอมรับการแลกชีวิตของเพื่อนมนุษย์กับผลประโยชน์ทางการขนส่ง โดยรัฐสภาได้ผ่านกฎหมาย มีหลักการสำคัญ 4 ข้อ คือ

- ชีวิตและสุขภาพของมนุษย์เป็นสิ่งสำคัญที่สุดและต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรกในการเดินทางของระบบการจราจรทางถนน
- ผู้ให้บริการและผู้กำกับดูแลของระบบการจราจรทางถนน ต้องแบ่งปันหน้าที่ความรับผิดชอบให้คนขับและคนใช้ถนนอื่น ๆ ด้วย
- ระบบการจราจรทางถนนต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ของโอกาสเกิดความผิดพลาดและเกิดเหตุการณ์อันตรายขึ้นให้ส่งผลต่อมนุษย์น้อยที่สุด
- ผู้ให้บริการและผู้กำกับดูแลจะต้องรับประกันความปลอดภัยขั้นสูงสุดต่อพลเมืองทุกคนองค์กร และผู้ใช้ถนน ทั้งสามส่วนจะต้องพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงไปสู่ความสำเร็จของความปลอดภัย

### ประเทศเนเธอร์แลนด์ (ความปลอดภัยที่ยั่งยืน)

วิธีการของประเทศเนเธอร์แลนด์ (ความปลอดภัยที่ยั่งยืน) เริ่มต้นในปี ค.ศ. 1990 เป็นวิธีการป้องกันในการชนบนท้องถนนหรือลดความรุนแรงของการชน ภายใต้ความสามารถและข้อจำกัดของมนุษย์ วิธีการนี้ระลึกระบุว่า มนุษย์ เมื่ออ่อนเพลียจะนำไปสู่ความประมาทได้เสมอ โดยความปลอดภัยที่ยั่งยืนมีเป้าหมายที่จะป้องกันความผิดพลาดเหล่านี้ โดยใช้การออกแบบระบบจราจรให้สอดคล้องกับชีวิตมนุษย์ เพื่อลดผลที่ตามมา คือ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสให้เหลือน้อยที่สุด

### ประเทศออสเตรเลีย

วิธีการแห่งความปลอดภัยของประเทศออสเตรเลีย (Safe System Approach) คือ วิธีการที่เป็นการยอมรับการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายของผู้ใช้ถนน วิธีการแห่งความปลอดภัยดังกล่าวได้รับการรับรองโดยสภาการขนส่งออสเตรเลีย ในปี ค.ศ. 2004 และเป็นที่ยอมรับของประชาชนออสเตรเลียและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับถนน ซึ่งออสเตรเลียได้นำหลักการของประเทศสวีเดนและประเทศเนเธอร์แลนด์มาประยุกต์ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าวิธีการของประเทศสวีเดนและประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นวิธีที่ดีที่สุด

## 2.3 มาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนน

(1) ทุกคนร่วมสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนและสร้างวัฒนธรรมที่ดีในการขับขี่ โดยเฉพาะการเฝ้าระวังถนนที่เป็นทางตรงให้ผู้ขับขี่ไม่ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด และเพิ่มมาตรการในการควบคุมความเร็วของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย อาทิ การติดตั้ง GPS หรือ RFID ในรถทุกคัน เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่กวดขันวินัยจราจร และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

(2) ถนนที่มีการก่อสร้างมานานสภาพแวดล้อมของพื้นที่และชุมชนมีการเปลี่ยนแปลง ให้ทบทวนสภาพทางกายภาพของถนนให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และถนน หน้าโรงเรียน ตลาดชุมชน และในช่วงวันหยุดต้องควบคุมให้มีความปลอดภัย 100 %

(3) สร้างจิตสำนึกและวินัยการขับขี่โดยการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ให้มากขึ้น เน้นให้ความรู้ เรื่องการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยแก่เด็กนักเรียน รวมทั้งให้มีการจัดทำ Radio Traffic เมื่อรถเข้าเขตพื้นที่ชุมชน จะมีการบังคับให้เข้าคลื่นวิทยุโดยอัตโนมัติเพื่อเตือนผู้ขับขี่และให้ผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลความปลอดภัยเฉพาะของแต่ละพื้นที่ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่ขับ การควบคุมความเร็ว และการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

(4) เพิ่มมาตรการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นในทุกช่วงเวลาไม่เฉพาะช่วงเทศกาล รวมทั้งการปลูกฝังค่านิยมการขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรตั้งแต่ในระดับเยาวชน

## 2.4 วัฒนธรรมทางถนนสร้างได้แต่ต้องใช้เวลา

ท้องถนนจะมีความปลอดภัยมากขึ้น ถ้าผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยและไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้น การที่ผลักดันหรือขับเคลื่อนให้เกิดการสร้างทรัพยากรมนุษย์ที่มีจิตสำนึกเคารพกฎหมายบ้านเมือง มีวินัยจราจร และคำนึงถึงความปลอดภัยของสาธารณะ หรือสวัสดิภาพส่วนรวมโดยติดเป็นนิสัย ประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนที่จะช่วยส่งเสริมการปลูกฝังวินัยจราจรและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้บังเกิดเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ด้วยการกำหนดโครงสร้างองค์กรกลางของรัฐที่มีอำนาจ สามารถกำหนดหน้าที่บูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เสนอนโยบาย ชี้แนะทางออก หรือกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นบนท้องถนน หรือเป็นปัญหาสังคมที่กระทบต่อความปลอดภัยทางถนนในมิติต่าง ๆ ซึ่งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่อาจแก้ไขได้โดยลำพัง

การค้นหาวัตถุกรรมทางความคิดและรูปแบบปฏิบัติการทางสังคมที่เป็นเลิศ (Best practice) จากนานาชาติประเทศ อย่างเช่น ประเทศสวีเดน ซึ่งมีวิสัยทัศน์ไม่ใช่แค่ลดการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลง แต่ต้องทำให้อุบัติเหตุทางถนนให้เป็นศูนย์ (Time to Action for Set Zero Accident) และใช้มาตรการทางกฎหมายควบคู่ไปกับมาตรการทางสังคมต่าง ๆ เช่น การมีบทบัญญัติทางกฎหมายที่จะสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาเป็นแหล่งบ่มเพาะวินัยจราจรตั้งแต่ระดับอนุบาล มีการอบรมให้ความรู้อย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงช่วงอายุที่สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้ มิใช่มาให้ความรู้เฉพาะก่อนที่จะสอบใบขับขี่เหมือนที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

การสนับสนุนการทำงานของเจ้าหน้าที่ในระดับชุมชนท้องถิ่นต่าง ๆ ในการช่วยเหลืองานด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการให้อำนาจแก่ส่วนภูมิภาคและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจตัดสินใจในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละจังหวัดที่เหมาะสมตามสภาพความเป็นจริง เป็นต้น

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นค่านิยมติดอยู่ในจิตสำนึกของประชาชนชาวไทยทุกคน และส่งเสริมให้กลายเป็นวัฒนธรรมประจำชาติไทยต่อไป ภายใต้หลักนิติธรรมที่มีสภาพบังคับได้อย่างเหมาะสมกับบริบททางสังคมของประเทศไทยและได้รับการยอมรับจากประชาชนนั้น รัฐควรมุ่งมั่นเพิ่มขีดความสามารถในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับชุมชนท้องถิ่น อาทิ การบัญญัติให้มีความเข้มงวดในการเฝ้าระวังอุบัติเหตุตามจุดเสี่ยงในระดับตำบลหมู่บ้านที่มีสภาพบังคับตามกฎหมาย

การสนับสนุนให้มีกองทุนหรืองบประมาณเพื่อให้เกิดความคล่องตัวสำหรับภาคประชาชน เพื่อส่งเสริมการเข้ามามีส่วนร่วมปฏิบัติการกิจด้านการอำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนและช่วยเหลือทางราชการในการดูแลสวัสดิภาพความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรไปมาของคนในท้องถิ่นเอง

การส่งเสริมให้เกิดการสร้างวินัยจราจรหรือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ในรูปแบบมาตรการองค์กรชุมชนหรือการให้ประโยชน์จูงใจในด้านต่าง ๆ เพื่อที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนให้คำนึงถึง

ความปลอดภัยสาธารณะ และยอมรับที่จะปฏิบัติตามด้วยความเต็มใจจนกลายเป็นวัฒนธรรมฝังอยู่ในจิตสำนึกของคนในชาติ ความเห็นที่กล่าวมาทั้งหมดน่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งของการแก้ไขปัญหาจราจรที่รัฐบาลควรคิดหาหนทางขับเคลื่อนสู่ภาคประชาชนต่อไป

### 3. แนวทางแก้ปัญหา และ/หรือ การพัฒนา

#### 3.1 สรุปความเชื่อมโยงของปัญหา และความท้าทายในอนาคต

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เป็นปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวมมาโดยตลอด จากสถิติพบว่าประมาณการความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นร้อยละ 3 ของ GDP หรือ มากกว่า 200,000 ล้านบาท/ปี ที่ผ่านมารัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ได้กำหนดนโยบายและมาตรการการลดและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในรูปแบบต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ปี 2554-2563 ได้ดำเนินการเกินกว่าครึ่งทางแล้ว และที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ได้ดำเนินการวางแผนในการป้องกันและแก้ไขปัญหามาโดยตลอด แต่ก็ยังไม่เพียงพอ เนื่องจากในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา ปัญหานี้ยังคงเป็นปัญหาสำคัญทางด้านสาธารณสุข และขยายตัวเข้าไปเกี่ยวข้องกับประเด็นทางสังคมและเศรษฐกิจ ซึ่งประเด็นเหล่านี้มีผลกระทบต่อการบรรลุความสำเร็จในการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs.)

สภาพปัญหาดังกล่าว ชี้ให้เห็นว่าความพยายามของรัฐบาลที่ผ่านมายังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ นับจากเริ่มมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา ความรุนแรงของอุบัติเหตุยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2556-2560 มีจำนวน 321 ราย 326 ราย 364 ราย 442 ราย และ 390 ราย ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตได้ลดลงในปี 2560

คณะผู้ศึกษาได้คาดการณ์แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้เสียชีวิต ทั้งในภาพรวมของประเทศ ระหว่างปี 2561-2566 โดยใช้การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แบบถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression Analysis) จากข้อมูลจริงที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2556-2560 ดังนี้

1) คาดการณ์การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ ในปี พ.ศ. 2561-2566 ( $R^2=0.92$ ) ซึ่งพบว่าจำนวนรถจะเพิ่มจาก 37.4 ล้านคัน ในปี 2560 เป็น 42.1 ล้านคัน ในปี 2566

2) หาความสัมพันธ์ของจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุกับจำนวนรถ ในปี 2561-2566 ( $R^2=0.80$ ) ซึ่งพบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มจาก 85,900 ครั้ง ในปี 2560 เป็น 124,000 ครั้ง ในปี 2566

3) หาความสัมพันธ์ของจำนวนผู้เสียชีวิตกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ในปี 2561-2566 ( $R^2=0.69$ ) ซึ่งพบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจะเพิ่มจาก 8,746 คน ในปี 2560 เป็น 11,521 คน ในปี 2566

จากนั้น คณะผู้ศึกษาได้คำนวณสัดส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ต่อจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งประเทศ ในช่วงปี 2556-2560 พบว่ามีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5 (ค่าช่วง 4.3%-5.8%) และนำคาดการณ์แนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2561-2566 ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์จะเพิ่มขึ้นจาก 390 คน ในปี 2560 เป็น 576 คน ในปี 2566

คณะผู้ศึกษาได้ศึกษาและอ้างอิงข้อมูลการคำนวณมูลค่าอุบัติเหตุทางถนนจากงานศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (Thailand Development Research Institute, TDRI) ระหว่างปี 2554-2556 พบว่ามูลค่าความเสียหายเฉลี่ยต่อผู้เสียชีวิต มีค่าประมาณ 10 ล้านบาทต่อคน และทำการคาดการณ์แนวโน้มของมูลค่าความเสียหายรวมจากจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งประเทศ จะเพิ่มขึ้นจาก 87,460 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 115,210 ล้านบาท ในปี 2566 และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จะเพิ่มขึ้นจาก 4,373 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 5,761 ล้านบาท ในปี 2566 ซึ่งพบว่ามีอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าความเสียหายรวม ถึงร้อยละ 31 ทั้งนี้ ยังไม่รวมความเสียหายจากผู้บาดเจ็บ ทั้งผู้บาดเจ็บสาหัสและบาดเจ็บเล็กน้อยที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งคณะผู้ศึกษาไม่สามารถหาข้อมูลอ้างอิง เพื่อใช้ในการคำนวณมูลค่าความเสียหายรวมจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ดังนั้น จึงถือได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของความสูญเสียที่มีมูลค่าสูงของประเทศไทย และปัญหานี้ยังคงมีแนวโน้มที่จะชัดเจนที่จะนำไปสู่ความเสียหายของประเทศที่มีมูลค่าสูงมาก

นอกจากนี้ ยังมีความท้าทายของการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ทั้งด้านการจัดเก็บข้อมูลซึ่งไม่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนไม่มีการบูรณาการการทำงานอย่างเป็นระบบ และยังพบว่าปริมาณรถสะสมมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยยังไม่มีนโยบายในการจำกัดปริมาณผู้ใช้รถอย่างชัดเจน และการบริการระบบขนส่งสาธารณะยังไม่เพียงพอเนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ประกอบกับความท้าทายจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนถนน ได้แก่ นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยว นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เพื่อรองรับการเปิดตลาดเสรีอาเซียน เป็นต้น เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยลบที่ทำให้ปัญหาการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศจำนวนมาก

### 3.2 เป้าหมายหลักที่ต้องการบรรลุให้ได้ภายใน 5 ปี

จากสภาพปัญหาและการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคตของปัญหาอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยดังกล่าวข้างต้น คณะผู้ศึกษาจึงได้กำหนดประเด็นการศึกษาที่สำคัญ คือ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (2) เพื่อศึกษาสาเหตุที่อัตราการเกิดอุบัติเหตุใน

ประเทศไทยยังคงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (3) แนวทางแก้ไขปัญหามลพิษทางถนน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างยั่งยืน โดยคณะผู้ศึกษาได้นำมากำหนดเป้าหมายหลักและเป้าหมายรอง ดังนี้

### 3.2.1 เป้าหมายหลักและเป้าหมายรอง

**เป้าหมายหลัก ในปี 2566 ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศ ให้เหลือน้อยกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน**

เป้าหมายรอง ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน น้อยกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในพื้นที่เป้าหมายที่กำหนด ในช่วงระยะเวลา 5 ปี ดังนี้

1) ปีที่ 1 ถอดบทเรียน จัดทำคู่มือ เสนอคณะรัฐมนตรีมอบหมายการขยายผล กำหนดผู้รับผิดชอบ ผูกอบรม และจัดทำแผนปฏิบัติการ

2) ปีที่ 2 มี 20 ตำบลต้นแบบลดอุบัติเหตุ ทุกจังหวัด ดำเนินการในเทศกาลสงกรานต์

3) ปีที่ 3 มี 20 ตำบลต้นแบบลดอุบัติเหตุ ทุกจังหวัด ขยายผลการดำเนินการในทุก

เทศกาล

4) ปีที่ 4 ขยายผลการดำเนินการในทุกตำบล ทุกจังหวัด ดำเนินการในทุกเทศกาล

5) ปีที่ 5 ขยายผลการดำเนินการในทุกตำบล ทุกจังหวัด ดำเนินการทั้งปี

### 3.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายหลัก และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

เป้าหมายหลักในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งประเทศ ให้เหลือน้อยกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน มีความสัมพันธ์โดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 นโยบายรัฐบาลปัจจุบัน และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goal : SDGs) เนื่องจากประเทศไทยต้องการเติบโตเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ที่มีความยั่งยืนทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายในระยะเวลา 20 ปี ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี** ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ข้อ 3.5 การเสริมสร้างให้คนไทยสุขภาพที่ดี โดยการผลักดันการเสริมสร้างในทุกนโยบาย (Health in All Policies) ที่ให้หน่วยงานของทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสุขภาพของประชาชน เพื่อลดภัยคุกคามที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาสุขภาพคนไทย เช่น อุบัติเหตุบนท้องถนน เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มลพิษทางสิ่งแวดล้อม และอาหารที่ไม่ดีต่อสุขภาพ เป็นต้น

**แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12** ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ เป้าหมายที่ 4 คนไทยมีสุขภาพที่ดีขึ้น ตัวชี้วัด 4.2 การตายจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 18 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยในปี 2558 มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 36.2 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

**นโยบายรัฐบาล** ข้อ 5.4 “ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยการร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ”

**เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน** (Sustainable Development Goals: SDGs) เป้าหมายที่ 3 ทำให้แน่ใจถึงการมีสุขภาวะในการดำรงชีวิต และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของทุกคนในทุกช่วงอายุ เป้าหมายที่ 4 สร้างโอกาสการเรียนรู้ ให้ได้รับการศึกษาที่ได้คุณภาพอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง และส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิตแก่ทุกคน และเป้าหมายที่ 11 เมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน

จากนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 รวมถึงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งเป็นเป้าหมายระดับสากลที่นานาชาติดอมรับต่างให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุที่เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตในอันดับต้น ๆ ของโลกอย่างจริงจัง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน และการกำหนดโจทย์หลักและโจทย์รองของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สอดคล้องกับทิศทางและความสนใจเชิงนโยบายในทุกระดับ

### 3.2.3 แนวทางการขับเคลื่อนเพื่อบรรลุเป้าหมายหลักและเป้าหมายรอง

คณะผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากบทความและเอกสารเผยแพร่ ตลอดจนข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ การเก็บแบบสอบถาม และการดูงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุทางถนน มาถอดบทเรียนและประมวลผลรายละเอียดต่าง ๆ ยกตัวอย่าง เช่น คน-เลน่น้ำกลางวันแมกกลางคืน ขับรถกลับบ้าน **อุบัติเหตุ-อากาศ** ถนน เวลา สถานที่ เพศ อายุ ถิ่นฐาน อาชีพ **ช่องว่าง-บังคับ** ใช้กฎหมาย ความร่วมมือชุมชน/เอกชน การประชาสัมพันธ์ การกำกับ/ติดตามประเมินผล **สั่งการเป้าหมาย/ตัวชี้วัด-ตาย 0/ลดอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บร้อยละ 50 ยุทธศาสตร์-ยุทธศาสตร์จังหวัด ระยะยาว กำหนดกลยุทธ์-ผู้บริหารให้ความสำคัญ** จริงจัง ต่อเนื่อง **แผนปฏิบัติการ-ตรงประเด็น ร่วมคิดร่วมทำ** เจ้าหน้าที่รัฐ เอกชน ชุมชน **กำกับกำกับการดำเนินการ-รูปแบบคณะกรรมการ ส่วนกลาง ชุมชน ครอบครัว** **ติดตามประเมินผล ปรับปรุง- IoT, Data, Application-Line และประชาสัมพันธ์-ชนิดสื่อ** อายุ อาชีพ การเข้าถึงเนื้อหา เพื่อจัดทำเป็นคู่มือที่เข้าใจง่าย และสามารถนำไปสู่การขยายผลการดำเนินงานผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ให้ครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายทั่วประเทศตามเป้าหมายรองที่กำหนดไว้ เพื่อบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายหลักภายในปี พ.ศ. 2566 โดยกำหนด 6 กลยุทธ์สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาองค์ความรู้ การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชากร การพัฒนาระบบฐานข้อมูล การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย และการประชาสัมพันธ์เชิงรุก

#### 4. การนำแนวทางแก้ไขภัยสู่การปฏิบัติ

##### 4.1 สรุปภาพรวมของภัยหลัก ภัยรอง และแนวทางการแก้ไขภัย

คณะผู้ศึกษาได้กำหนดเป้าหมายหลัก คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดที่มีอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จาก 36.2 เป็น 10 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายใน 5 ปี และกำหนดเป้าหมายรอง คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ภายใน 5 ปี เพื่อบรรลุเป้าหมายหลัก ดังนี้

- 1) ปีที่ 1 ถอดบทเรียน จัดทำคู่มือ เสนอคณะรัฐมนตรีมอบหมายการขยายผล กำหนดผู้รับผิดชอบ ฝึกอบรม และจัดทำแผนปฏิบัติการ
  - 2) ปีที่ 2 มี 20 ตำบลต้นแบบลดอุบัติเหตุ ทุกจังหวัด ดำเนินการในเทศกาลสงกรานต์
  - 3) ปีที่ 3 มี 20 ตำบลต้นแบบลดอุบัติเหตุ ทุกจังหวัด ขยายผลการดำเนินการในทุกเทศกาล
  - 4) ปีที่ 4 ขยายผลการดำเนินการในทุกตำบล ทุกจังหวัด ดำเนินการในทุกเทศกาล
  - 5) ปีที่ 5 ขยายผลการดำเนินการในทุกตำบล ทุกจังหวัด ดำเนินการทั้งปี
- ทั้งนี้ คณะผู้ศึกษาได้เสนอแนะกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้แก่

##### 1. การพัฒนาองค์ความรู้ โดยมีมาตรการ ดังนี้

1) ถอดบทเรียนจากโครงการที่ประสบผลสำเร็จ เช่น จังหวัดอุดรธานี โรงเรียนบ้านหนองนาคำ จังหวัดอุดรธานี อำเภอศรีณรงค์ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อจัดทำเป็นคู่มือในการดำเนินงานสำหรับตำบลต้นแบบ และสถานศึกษาทุกระดับ

2) จัดอบรมพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

##### 2. การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาครัฐ โดยมีมาตรการ ดังนี้

1) เสนอคณะรัฐมนตรีออกมติคณะรัฐมนตรีมอบหมายหน่วยงานกระทรวงมหาดไทยบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) มาตรการประชุมวางแผน เพื่อสร้างทัศนคติ ความรู้ความเข้าใจให้กับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน

3) มาตรการเครือข่าย เพื่อสร้างและพัฒนาความร่วมมือทำให้เกิดการทำงานเป็นทีม

4) มาตรการกำกับติดตาม เพื่อประเมินผลและแก้ไขปัญหาอุปสรรคอย่างต่อเนื่อง

### 3. การพัฒนาระบบฐานข้อมูล โดยมีมาตรการ ดังนี้

- 1) พัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูล Big Data ให้เชื่อมโยง ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุได้จริง
- 2) พัฒนาและนำแอปพลิเคชันมาใช้ดำเนินการจัดการ ติดตาม และสั่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ
- 3) สนับสนุนด้านอุปกรณ์ และพัฒนาสมรรถนะด้านดิจิทัลให้แก่บุคลากรผู้เกี่ยวข้อง

### 4. การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โดยมีมาตรการ ดังนี้

- 1) การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่
  - 1.1) ตรวจสอบความเร็วและวางระบบ CCTV Online ทำให้สามารถตรวจจับได้ตลอด 24 ชั่วโมง ช่วยลดภาระเจ้าหน้าที่และตรวจจับนำพื้นที่เสี่ยงได้อย่างถาวร โดยคาดว่าจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยได้ถึงร้อยละ 10-39
  - 1.2) ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องเข้มงวดการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมีมาตรการด้านองค์การในการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดกฎจราจรต่างๆ เช่น เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เป็นต้น
  - 1.3) จัดตั้งทีม Road Inspector เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วม เพื่อตรวจสอบการละเมิดกฎหมาย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) ด้านสังคมและชุมชน เช่น กลไก สถาบันครอบครัว กิจกรรมด้านศาสนา ประชาคมชุมชนและหมู่บ้าน รวมถึงด้านบูรณาการ

### 5. การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยมีมาตรการ ดังนี้

- 1) รณรงค์สร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา โดยการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนทุกระดับ
- 2) ปรับปรุงภูมิทัศน์ในสถานศึกษาเพื่อเอื้อต่อการเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านวินัยจราจร

### 6. การประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยมีมาตรการ ดังนี้

- 1) จัดทำแผนประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ความรู้ และแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยพิจารณาถึงชนิดของสื่อ เนื้อหา ที่สอดคล้องกับอายุ อาชีพ และการเข้าถึง
- 2) รณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง โดยดึงภาคเอกชนที่ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและขายรถยนต์ จักรยานยนต์ และสื่อวิทยุออนไลน์ เข้าร่วมการสนับสนุนการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์

โดยมีรายละเอียดการขับเคลื่อนตามกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงาน ดังตารางที่ 6

เป้าหมายรอง	มาตรการ	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
การพัฒนาองค์ความรู้	1) ถอดบทเรียนจากโครงการที่ประสบผลสำเร็จ เช่น จังหวัดอุดรธานี โรงเรียนบ้านหนองนาคำ อำเภอศรีณรงค์ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อจัดทำเป็นคู่มือในการดำเนินงาน ตำบล และสถานศึกษาทุกระดับ	ปี 62	กระทรวงมหาดไทย/ กรม ปก. กระทรวงศึกษาธิการ/ สำนักงานปลัดกระทรวง
	2) จัดอบรมพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ปี 62	กระทรวงมหาดไทย/ กรม ปก. กระทรวงศึกษาธิการ/ สำนักงานปลัดกระทรวง
การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชากรรัฐ	1) เสนอคณะรัฐมนตรีออกมติ ครม. มอบหมายหน่วยงาน กระทรวงมหาดไทยบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ปี 62	กระทรวงมหาดไทย
	2) ประชุม วางแผน เพื่อสร้างทัศนคติ ความรู้ความเข้าใจให้กับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน	ปี 62	ศปถ. ทุกระดับร่วมกับ จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และ
	3) สร้างเครือข่าย เพื่อพัฒนาความร่วมมือ ทำให้เกิดการทำงานเป็นทีม	ปี 62-66	ภาคเอกชน
	4) กำกับ ติดตาม เพื่อประเมินผลและแก้ไขปัญหาลุप्तรรคอย่างต่อเนื่อง	ปี 62-66	ศปถ. ทุกระดับร่วมกับ จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และ ภาคเอกชน
การพัฒนา ระบบ ฐานข้อมูล	1) พัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูล Big Data ให้เชื่อมโยง ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุได้จริง	ปี 62-63	กระทรวงมหาดไทย/ กรม ปก. กระทรวงคมนาคม/ สนข.

เป้าหมายรอง	มาตรการ	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
	<p>2) พัฒนาและนำแอปพลิเคชันมาใช้ ดำเนินการจัดการ ติดตามและสั่งการ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ</p> <p>3) สนับสนุนด้านอุปกรณ์ และพัฒนา สมรรถนะด้านดิจิทัลให้แก่บุคลากร ผู้เกี่ยวข้อง</p>	<p>ปี 62-66</p> <p>ปี 62-66</p>	<p>กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงการคลัง/ บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงดิจิทัลฯ ศปถ.</p> <p>กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข</p>
การบริหาร จัดการที่มี ประสิทธิภาพ	<p>1) การบังคับใช้กฎหมายให้มี ประสิทธิภาพ ได้แก่</p> <p>1.1) ตรวจจับความเร็วและวาง ระบบ CCTV Online ทำให้สามารถ ตรวจจับได้ตลอด 24 ชั่วโมง ช่วยลด ภาระเจ้าหน้าที่และตรวจจับนำพื้นที่ เสี่ยงได้อย่างถาวร โดยคาดว่าจะ สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและ เพิ่มความปลอดภัยได้ถึงร้อยละ 10-39</p> <p>1.2 ) ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้มงวดการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมี มาตรการด้านองค์การในการลงโทษผู้ที่ กระทำความผิดกฎจราจรต่าง ๆ เช่น เมา แล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็ม ขัดนิรภัย ขับรถเร็วเกินกฎหมาย กำหนด เป็นต้น</p>	<p>ปี 62-63</p> <p>ปี 62-66</p>	<p>กระทรวงมหาดไทย ภาคเอกชน</p> <p>กระทรวงมหาดไทย</p>

เป้าหมายรอง	มาตรการ	กำหนดเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
	<p>1.3) จัดตั้งทีม Road Inspector เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วม เพื่อตรวจสอบการละเมิดกฎหมาย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>2) ด้านสังคมและชุมชน เช่น กลไกสถาบัน ครอบครัว กิจกรรมด้านศาสนา ประชาคมชุมชนและหมู่บ้าน รวมถึงด้านบูรณาการ</p>	<p>ปี 62-66</p> <p>ปี 62-66</p>	<p>กระทรวงมหาดไทย ภาคประชาชน</p> <p>ศปถ. ภาคประชาชน สถาบันศาสนา</p>
การส่งเสริม วัฒนธรรม ความ ปลอดภัย	<p>1) รณรงค์สร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา โดยการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนทุกระดับ</p> <p>2) ปรับปรุงภูมิทัศน์ในสถานศึกษาเพื่อเอื้อต่อการเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านวินัยจราจร</p>	<p>ปี 62-66</p> <p>ปี 62-63</p>	<p>กระทรวงศึกษาธิการ</p> <p>กระทรวงศึกษาธิการ</p>
การประชาสัมพันธ์เชิงรุก	<p>1) จัดทำแผนประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ความรู้ และแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยพิจารณาถึงชนิดของสื่อเนื้อหา ที่สอดคล้องกับอายุ อาชีพ และการเข้าถึง</p> <p>2) รณรงค์ประชาสัมพันธ์ โดยดึงภาคเอกชน เช่น ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและขายรถยนต์ จักรยานยนต์ และสื่อวิทยุออนไลน์ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง</p>	<p>ปี 62-66</p> <p>ปี 62-66</p>	<p>กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ ภาคเอกชน</p> <p>กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ ภาคเอกชน</p>

### ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. การวางแผนกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับปัจจัยภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไป
2. ให้ประชาชนเข้าใจว่าเป็นปัญหาของทุกคน คั้นข้อมูลให้ประชาคมหมู่บ้านนำสู่การพัฒนา โดยใช้ทรัพยากร คน งบประมาณ การบริหารจัดการในพื้นที่
3. บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีทัศนคติ สมรรถนะและศักยภาพที่เหมาะสม
4. ให้มีรูปแบบอิสระในการดำเนินงานที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่
5. การพัฒนาระบบข้อมูลคุณภาพ ทำให้ประชาชนรู้สถานการณ์ความสูญเสียจากภัยอุบัติเหตุทางถนนที่มีผลกระทบรุนแรง
6. การยึดพื้นที่ที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดในปีที่ผ่านมา เป็นตำบลต้นแบบป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน โดยมีสื่อมวลชนสนใจหัวข่าว และประชาสัมพันธ์ตลอดเวลา ทำให้เกิดกระแสคนในพื้นที่ตื่นตัวล้อมวงแก้ปัญหาพื้นที่ด้วยตนเอง
7. การบูรณาการการทำงานร่วมกันของผู้นำทุกระดับ (จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน)
8. การส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ใช้อำนาจเต็มตามที่กำหนด

### ปัจจัยแห่งความเสี่ยง

1. การโยกย้ายของผู้นำในระดับต่าง ๆ  
แนวทางแก้ไข : การกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ
2. การบังคับใช้กฎหมาย  
แนวทางแก้ไข : ปรับปรุงกฎหมาย และข้อกำหนดด้านความปลอดภัยให้เทียบเท่าสากล  
อย่างมีประสิทธิภาพ  
: พิจารณาวិธีการบังคับใช้กฎหมายทางอ้อม เช่น การลดหย่อนภาษี หรือ ค่า  
เบี้ยประกันสำหรับรถที่มีการติดตั้งระบบที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย  
เพิ่มเติม เป็นต้น
3. ด้านถนนและการสัญจรที่มีเพิ่มขึ้น  
แนวทางแก้ไข : มีการดำเนินการ รวมถึงด้านทัศนวิสัยอย่างรัดกุม และคำนึงประเด็นเชิง  
ป้องกันด้วย

## 5. สรุปในภาพรวม

### 5.1 บทสรุป

การพัฒนาประเทศทำให้เกิดความเจริญเติบโต การขยายตัวของเขตเมือง นำไปสู่การอพยพของประชากรเข้าเมืองเพิ่มมากขึ้น มีการก่อสร้างถนนและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ประชาชนมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อปัญหาต่าง ๆ รวมถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียและส่งผลกระทบอย่างมากต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งของส่วนราชการด้วย ประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายมีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ มีอัตราอยู่ที่ 26.3 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทยในช่วงปี 2556-2560 ยังมีจำนวนครั้งและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37-38 (ปี 2560) และจากผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ภาพรวม ปี 2559 มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 51 เหล่านี้เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ความพยายามของภาครัฐที่ผ่านมายังไม่เกิดผลอย่างเต็มที่

สาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุยังคงมาจากปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ในส่วนของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนอาจยังมีการปฏิบัติเข้มข้นแตกต่างกัน อีกทั้งยังไม่มีฐานข้อมูลอุบัติเหตุกลางที่เชื่อถือได้ เพื่อสามารถนำไปวิเคราะห์และวางแผนแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการปรับปรุงกฎหมายและข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางถนนให้เทียบเท่าสากลอย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาเก็บข้อมูล ลงพื้นที่และสัมภาษณ์ พบข้อมูลที่น่าสนใจ ตัวอย่างเช่น โครงการ “3 ด้านประสานใจ ปลอดภัยทุกเทศกาล” ของจังหวัดสุรินทร์ (Surin Model) หรือ โครงการ “20 ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน” ของจังหวัดอุดรธานี (Udon Model) ที่ยึดกรอบแนวคิดในการสร้างเครือข่ายทางสังคม แนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชน และแนวคิดวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) ทำให้เกิดผลสำเร็จ คือ ลดการเสียชีวิต ลดผู้บาดเจ็บ ลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ เกิดถนนตัวอย่างที่ประชาชนเป็นผู้วางมาตรการด้านความปลอดภัย เกิดโรงเรียนสร้างจิตสำนึกวินัยจราจร และเกิดชุมชนด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ วิสัยทัศน์ของผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและหน่วยงาน การพัฒนาระบบข้อมูลคุณภาพ การจัดสรรงบประมาณสอดคล้องทุกสาย การยึดพื้นที่ที่มีผู้เสียชีวิตเป็นตำบลต้นแบบ การบูรณาการทั้งตัวบุคคลและแผน รวมไปถึง การส่งเสริมการใช้อำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

คณะผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาเพื่อขยายผลและต่อยอดเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน (Thailand Model : Road Safety) มีการวางแผนความต่อเนื่อง โดยกำหนดเป็น Roadmap มี

การถอดองค์ความรู้เป็นคู่มือที่มีโครงสร้างหลักที่จำเป็น แต่ในขณะเดียวกันก็มีอิสระให้แก่พื้นที่ในการปรับให้สอดคล้องกับบริบทนั้น ๆ แม้ว่าในการศึกษานี้ไม่ได้กล่าวถึงรายละเอียดให้ครบทุกปัจจัย แต่ยังคงปฏิบัติต่อเนื่อง และมีจุดเน้นเป็นเป้าหมายรอง และมาตรการต่าง ๆ ที่สำคัญ ที่ผู้รับผิดชอบหลักควรดำเนินการในช่วงเวลาต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนา Big Data และเครื่องมือในการวิเคราะห์อื่น ๆ ในการหารูปแบบและโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการทำนายล่วงหน้าเพื่อใช้ในการป้องกัน อีกทั้งมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาคุณภาพการทำงานของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรมีการพัฒนาต่อยอดแอปพลิเคชันรายงานอุบัติเหตุและสภาพการจราจรทางถนนจากผู้พัฒนาอื่น ๆ เช่น ผ่านเครือข่ายสถานีวิทยุ จส.100 เป็นต้น เพื่อให้สามารถใช้ได้ทั่วประเทศ

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีความพยายามในการดำเนินงานทุก ๆ มิติแล้วก็ตาม แต่ปัจจัยในอนาคตไม่ว่าจะเป็นความเจริญของเส้นทางสัญจร การเดินทางที่มากขึ้น คงไม่อาจจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ โดยเฉพาะมิติการบริหารจัดการ ซึ่งใช้ทรัพยากรมาก การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดซึ่งไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมบ้านเรา ดังนั้น หากผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความร่วมมือ มีทัศนคติและการรับรู้ โอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ได้อย่างถูกต้องเหมาะสม เราก็จะมีทรัพยากรเหลือนำไปใช้พัฒนาประเทศเพื่อไปสู่ Thailand 4.0 ได้ตั้งใจหวัง

## 5.2 บทเรียนที่ได้จากการจัดทำรายงาน

### ความท้าทายในการบูรณาการความคิดของสมาชิก GP

เริ่มจากการระดมสมองในการเลือกเรื่องที่มีผลกระทบต่อผู้เกี่ยวข้องในวงกว้างและเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก เป็นเรื่องที่มีการดำเนินการมาช่วงระยะเวลาหนึ่งแล้ว มีข้อมูลที่สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ผลกระทบ รวมไปถึงการคาดการณ์ของแนวโน้มในอนาคตทั้งปัญหาและความต้องการในการพัฒนา เมื่อมีการลงพื้นที่ นับว่าเป็นโชคดีที่ทำให้ได้รู้ว่า มี Model Development เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ฟังมาว่า แผนงานโครงการดีอยู่แล้ว แต่ยังไม่ได้ลงมือทำอย่างจริงจัง เมื่อผู้นำสูงสุดขับเคลื่อนทำให้องคาพยพตามไปสู่ความสำเร็จโดยไม่ยากเลย

ในส่วนของการบูรณาการความคิด อาจมีข้อจำกัดด้วยความถนัดและบทบาทในงานที่รับผิดชอบของสมาชิกแต่ละคน ซึ่งในแต่ละชีวิตจริงก็เป็นเช่นนั้น อย่างไรก็ตาม ได้เห็นการบูรณาการในรูปแบบอื่น ๆ เช่น ความถนัดในการมองด้านปริมาณ ด้านคุณภาพ ด้านการจัดทำ หรือ ด้านการประสานงาน เป็นต้น ที่สำคัญคือ การได้เรียนรู้ระบบงานในประเด็นที่มีใช้งานประจำของตนเอง ทำให้มีประสบการณ์ที่แตกต่างพัฒนาด้านที่ไม่ถนัดขึ้นมา

### การเชื่อมโยง IS ให้เข้ากับ GP ไปสู่การปฏิบัติ

การทำ IS มักเป็นประเด็นที่ผู้ศึกษามีความถนัด มีกรอบแนวคิด วิธีการทำงานที่คุ้นเคย ซึ่งเป็นทั้งข้อดีและข้อจำกัด ข้อดี คือ รู้ว่า ประสบการณ์เป็นอย่างไร สาเหตุมีรายละเอียดอะไรบ้าง แผนงานโครงการ

ตัวชี้วัดในมาตรฐานสากลของประเด็นดังกล่าวคืออะไร แต่ข้อจำกัด คือ ไม่กล้าคิดนอกกรอบ หรือ ไม่พยายามดัดศักยภาพใหม่ ๆ ที่อยู่ในตัวออกมาใช้ เพื่อได้กระบวนการใหม่ สู่เป้าหมายเดิมที่ดี

การวิเคราะห์กระบวนการพัฒนาของการศึกษาใน GP ทำให้สามารถนำมาวิเคราะห์ เพื่อการสังเคราะห์ใหม่ แม้จะเป็นการเริ่มต้นเพียงแค่อ้อยอดจากของเดิม จากวิธีการของงานอื่นมาประยุกต์ใช้ แต่ก็นับว่า เป็นการคิดกรอบใหม่ เป็นการพัฒนาผู้ทำการศึกษา อย่างน้อยก็เป็นการเปิดโลกทัศน์ สร้างความมั่นใจก้าวใหม่ เพื่อการก้าวต่อที่เร็วกว่าและดีกว่าเดิม

### 5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะนำรายงานไปต่อยอด

ขณะนี้ ประเทศไทยอยู่ในระยะ “เปลี่ยนผ่าน” วิฤตทางเศรษฐกิจและการเมืองหลายต่อหลายครั้ง ควบคู่กับการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของโลกในศตวรรษที่ 21 โลกกำลังอยู่ใน “ยุคของการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน” หรือ “The Age of Disruption” มี 5 กระแสที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตของผู้คน คือ Globalization Digitalization Urbanization Individualization และ Commonization ทั้ง 5 กระแส ดังกล่าวข้างต้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใน 4 มิติ ได้แก่ วัฒนธรรมของการดำรงอยู่ การดำเนินธุรกิจ การทำงานและการเรียนรู้ การดำรงชีวิตให้อยู่รอด ต้องมีการสร้างความหมายและนัยในความรู้ (Producing Meaning) การทำงานมีลักษณะประสานและความร่วมมือกันมากขึ้น มีการแบ่งปันมากขึ้น หลายประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในประเทศที่พัฒนาแล้ว เริ่มมีการปรับเปลี่ยนโมเดลเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับพลวัตของโลกในศตวรรษที่ 21

ประเทศไทยมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มต้นจาก Thailand 1.0 แต่ด้วยโมเดลการพัฒนาที่ค่อนข้าง “เปราะบาง” ด้วยการพัฒนามน “การปักชำ” เทคโนโลยีและทุนของต่างชาติที่นำเข้ามา ไม่มีการถ่ายทอดอย่างจริงจัง ขาดการสะสมทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทุนมนุษย์ ทำให้ประเทศไทยติด 3 กับดัก คือ กับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) กับดักความเหลื่อมล้ำ (Inequity Trap) และกับดักความไม่สมดุล (Imbalance Trap)

คณะผู้ศึกษาพบว่า มีอีกกับดักหนึ่งที่นำศึกษาต่อเพื่อการพัฒนาประเทศ คือ กับดักการพัฒนาโครงการ (Project Development Trap) เพราะหลายต่อหลายครั้ง ที่ภาครัฐทุ่มเททรัพยากรไปในการทำโครงการนำร่อง การพัฒนาโมเดลการพัฒนาโครงการจนเสร็จ แต่กลับไม่ได้ผลลัพธ์ผลผลิตที่ต้องการ เหมือนมีวิจัยที่ดีพิมพ์เผยแพร่ ได้รับรางวัลมากมาย แต่ไม่ได้ถูกนำมาสร้างคุณค่าต่อ เช่นเดียวกับโมเดลการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่ทำอย่างไรจึงจะทำให้รูปแบบที่ผ่านการพิสูจน์มาแล้วได้ผลดี เกิดความต่อเนื่อง มีการขยายผล เกิดความยั่งยืน ซึ่งนอกจากจะเกิดสัมฤทธิ์ผลกับประเด็นอุบัติเหตุ ยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับประเด็นสำคัญอื่น ๆ ทำให้ประเทศไทยสามารถสร้างความมั่นคง ในแนวทางที่ยั่งยืนได้มากกว่านี้ เพื่อ Thailand 4.0

## บรรณานุกรม

- รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558, องค์การอนามัยโลก 2015
- รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2558, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง  
และจราจร, กันยายน 2559
- รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2559, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง  
และจราจร, ตุลาคม 2560
- รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2560, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง  
และจราจร, มิถุนายน 2561
- อำนวย บุญรัตน์ไมตรี วัฒนา นนทชิต นิพนธ์ ไตรสรณะกุล ธนฤกษ์ งามมีศรี , วารสารดุสิตบัณฑิตทาง  
สังคมศาสตร์ ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน 2560) กระบวนทัศน์การจัดการความปลอดภัย  
ทางถนน
- แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 ของ  
กระทรวงคมนาคม (วันที่ 11-17 เมษายน 2561), มีนาคม 2561
- รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project) เรื่อง การบริหารจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน  
ของประเทศไทย กลุ่มที่ 11 รุ่นที่ 84, วิทยาลัยนักรบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน  
สำนักงาน ก.พ. ประจำปี 2559
- นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม ร่วมบรรยายหัวข้อ ความร่วมมือด้าน  
ความปลอดภัยทางถนน ในการประชุม 24<sup>th</sup> Meeting of the United Nations Road Safety  
Collaboration (UNRSC) [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก [www.dip.mot.go.th](http://www.dip.mot.go.th) (สืบค้นเมื่อวันที่ 3  
พฤษภาคม 2561)
- สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก [www.dlt.go.th](http://www.dlt.go.th) (สืบค้นเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน  
2561)
- รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการพัฒนาหลักสูตรการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกและการพัฒนาบุคลากรด้านความ  
ปลอดภัย, สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กองทุนเพื่อความปลอดภัยใน  
การจราจรใช้ถนน, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พฤษภาคม 2560

ภาคผนวก

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเข้าถึงภาษา



## ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ที่ คค ๐๒๐๓

วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติโครงการในการเข้าพบสัมมนา รวค. เพื่อจัดทำรายงานการศึกษากลุ่มในการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.๑) รุ่นที่ ๘๘

เรียน ลรค.

ด้วย ผตท. ได้รับอนุมัติให้เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์  
และคุณธรรม (นบส.๑) รุ่นที่ ๘๘ ระหว่างวันที่ ๒๕ เมษายน - ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ ซึ่ง ก.พ. ได้กำหนดให้มี  
การจัดทำรายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project - GP) เพื่อศึกษาประเด็นปัญหาในด้านต่างๆ ที่สามารถ  
นำเสนอเพื่อประโยชน์ในเชิงบริหาร ตลอดจนข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายต่อรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ต่อไป

ในการนี้ ผู้เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตร นบส.๑ รุ่นที่ ๘๘ กลุ่มที่ ๕ กำหนดศึกษาเรื่อง  
“การยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ : บริบทของการผสมผสานระหว่าง  
หลักจิตวิทยาและการบริหารจัดการ” จึงขออนุมัติโครงการให้กลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมเข้าสัมมนา รวค.  
ในวันศุกร์ที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ ช่วงเวลา ๑๐.๓๐-๑๒.๐๐ น. หรือตามวัน เวลา ที่ รวค. สะดวกและเห็น  
เหมาะสม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ต่อไปด้วย

เรียน รวค.

เพื่อโปรดพิจารณา

(นายอรุณ โพธิ์ศักดิ์)

๑๕ มิ.ย. ๖๑

นาง จตุพร เนียมสุข

(นางจตุพร เนียมสุข)

ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ

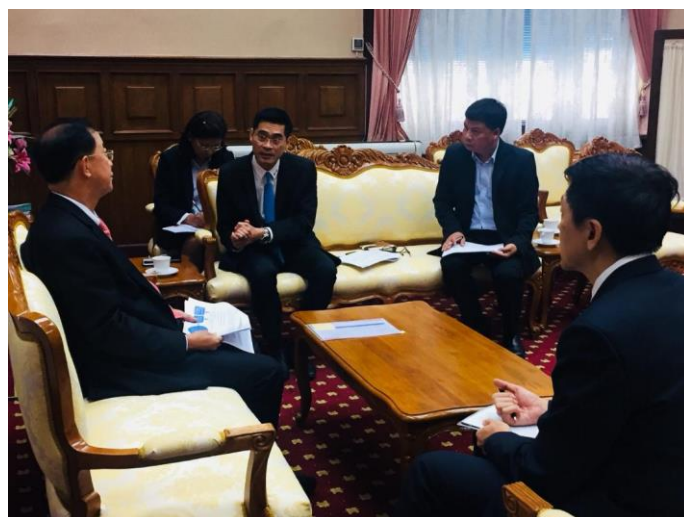
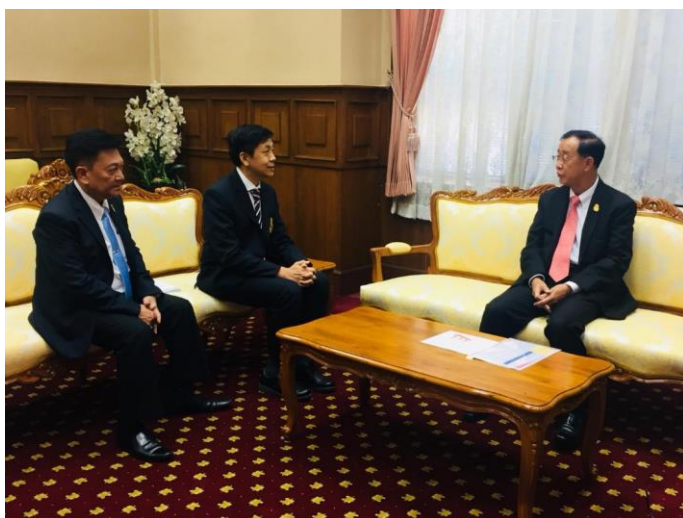
พ.ท.ที่ ๒๑ มิ.ย. ๖๑ เวลา ๑๖.๐๐ น.

วิทยากร	✓
ผู้เข้าร่วม	
หมายเหตุ	
ลงนาม	

(นายชาคม เต็มพิทยาไพสิฐ)

ร.ค.

๑๕ มิ.ย. ๖๑



คณะผู้ศึกษาเข้าสัมภาษณ์นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม  
เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2561 ณ ห้องรับรองรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ที่ นร ๑๐๑๓.๑/๑๙๕

สำนักงาน ก.พ.  
ถนนติวานนท์ จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเข้าพบสัมภาษณ์เพื่อจัดทำรายงานการศึกษากลุ่มในการฝึกอบรมหลักสูตร  
นักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.๑) รุ่นที่ ๘๘

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. รายชื่อผู้เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม  
(นบส.๑) รุ่นที่ ๘๘ กลุ่มที่ ๕

๒. ประเด็นการสัมภาษณ์

ด้วยสำนักงาน ก.พ. ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส. ๑) สำหรับนักบริหารระดับสูงจากส่วนราชการ รุ่นที่ ๘๘ ระหว่างวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๑ และได้กำหนดให้มีการจัดทำรายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project - GP) เพื่อศึกษาประเด็นปัญหาในด้านต่าง ๆ ที่สามารถนำเสนอเพื่อประโยชน์ในเชิงบริหาร ตลอดจนข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายต่อรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ต่อไป

ในการนี้ ผู้เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตร นบส.๑ รุ่นที่ ๘๘ กลุ่มที่ ๕ รายชื่อตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ กำหนดศึกษาเรื่อง “การยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ : บริบทของการผสมผสานระหว่างหลักจิตวิทยา เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ” ซึ่งได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่คณะนักบริหารที่ศึกษาในเรื่องนี้จะต้องมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบกับจังหวัดอุดรธานีได้ดำเนินการโครงการ “๒๐ ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน” โดยตั้งเป้าปี ๒๕๖๔ เป็นจังหวัดปลอดอุบัติเหตุทางถนน ทางกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมพิจารณาเห็นว่าจังหวัดอุดรธานีเป็นแหล่งความรู้ที่มีคุณค่าและมีประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าว จึงขอความอนุเคราะห์ให้กลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมกลุ่มที่ ๕ เข้าสัมภาษณ์ท่าน ในวันพุธที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. โดยมีประเด็นการสัมภาษณ์ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ ทั้งนี้ ได้มอบหมายให้ นางสาวกนกกรัตน์ ขุนทอง นักวิเคราะห์งบประมาณเชี่ยวชาญ สำนักงบประมาณ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๘๑-๓๓๗-๑๑๔๔ เป็นผู้ประสานงาน.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ด้วย จะขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายสมศักดิ์ เจตสุรกันต์)

ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการ ก.พ.

สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน

โทร. ๐ ๒๕๔๗ ๑๗๗๐

โทรสาร ๐ ๒๕๔๗ ๒๐๔๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

## รายชื่อผู้เข้าสัมภาษณ์ (นบส. ๑ รุ่นที่ ๘๘ กลุ่มที่ ๕)

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง / สังกัด	หมายเลขโทรศัพท์
๑	นายประภาส อุครนันท์	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลพระศรีมหาโพธิ์ กรมสุขภาพจิต	๐๘๙-๙๔๔-๔๘๘๕
๒	นายนิสิต ศิวกุล	เลขานุการกรม กรมวิชาการเกษตร	๐๘๑-๓๗๑-๙๖๐๐
๓	นางอุบลทิพย์ เพชรชู	ผู้อำนวยการกองแผนและยุทธศาสตร์ กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ	๐๕๑-๗๓๓-๑๕๕๒
๔	นางจตุพร เนียมสุข	ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	๐๘๙-๐๖๙-๕๑๔๙
๕	นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	ผู้อำนวยการสำนักงานประสานการจัดการ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	๐๘๐-๙๐๙-๕๒๐๙
๖	นายจักรภพ เนวะมาตย์	ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคตาก สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา	๐๘๑-๒๘๑-๔๔๘๖
๗	นางสาวกนกรัตน์ ขุนทอง	ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณ เขตพื้นที่ ๒ สำนักงบประมาณ	๐๘๑-๓๓๗-๑๑๙๙
๘	นางสมพร ศรีรูป	ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ๑๔ ปทุมธานี กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	๐๘๖-๙๖๐-๐๘๖๕
๙	นายอาวุธ วงศ์สวัสดิ์	พาณิชย์จังหวัดสุราษฎร์ธานี สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์	๐๙๒-๒๖๔-๐๘๑๔
๑๐	นางจีระพรรณ กาญจนประดิษฐ์	เลขานุการกรม สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและ ปราบปรามยาเสพติด	๐๘๙-๙๖๘-๕๗๙๑
๑๑	นายบุญเชิด พิกุลแย้ม	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มสวัสดิการและพนักงานสัมพันธ์ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	๐๘๔-๐๗๕-๗๖๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

### ประเด็นสัมภาษณ์/เรียนรู้ของโครงการ

๑. ที่มา หรือ แนวคิดหลักของการออกแบบโครงการ “๒๐ ตำบลต้นแบบป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน”
๒. การวางแผนการดำเนินงาน
๓. วิธีการป้องกัน/แก้ไข ปัญหาอุปสรรค วิธีการสนับสนุนปัจจัยแห่งความสำเร็จ
๔. การประเมินผล และการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในระหว่างการทำงาน
๕. การวางแผนขยายผลภายในจังหวัด
๖. การวางแผนขยายผลไปสู่จังหวัดอื่น ๆ
๗. องค์ความรู้ที่ได้จากการดำเนินโครงการ
๘. ความคาดหวัง/ความเป็นไปได้ในการนำไปใช้ได้ผลจริงในทางปฏิบัติ



คณะผู้ศึกษาเข้าพบนายวัฒนา พุฒิชชาติ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2561  
ณ ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี



คณะผู้ศึกษาได้สัมภาษณ์นายทงศักดิ์ หาพรหม ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านหนองนาคำ อำเภอเมือง จังหวัด  
อุดรธานี และเยี่ยมชมโครงการปลูกจิตสำนึกด้านวินัยการจราจรแบบยั่งยืน เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561

1. เพศ ☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง
2. อายุ ☐ 15 – 18 ปี ☐ 19 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา  
☐ 1. ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)  
☐ 2. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)
4. ท่านคิดว่าเทศกาลสงกรานต์มีความสำคัญ  
☐ 1. ทำบุญกับครอบครัว ☐ 2. รดน้ำอวยพรผู้ใหญ่  
☐ 3. เดินทางท่องเที่ยว ☐ 4. สนุกสนานเฮฮากับเพื่อนฝูง  
☐ 5. อื่น ๆ ระบุ.....
5. ภาครัฐและหน่วยงานองค์กรต่าง ๆ ร่วมมือกันในมาตรการ  
☐ 1. การจราจรสะดวก ☐ 2. รักษาวัฒนธรรมไทย  
☐ 3. ส่งเสริมรายได้เข้าประเทศ ☐ 4. ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน  
☐ 5. อื่น ๆ ระบุ.....
6. ท่านคิดว่าปัจจัยสำคัญในการทำให้สงกรานต์สนุกสนาน  
☐ 1. ยานพาหนะในการเดินทาง ☐ 2. ญาติพี่น้อง/เพื่อนฝูง/  
☐ 3. เงิน ☐ 4. เครื่องดื่มของมีนเมา  
☐ 5. อื่น ๆ ระบุ.....
7. ท่านคิดว่าจะต้องเตรียมตัวในการท่องเที่ยวช่วงเทศกาลด้วยการ  
☐ 1. พักผ่อนก่อนเดินทาง ☐ 2. ตรวจสอบเช็คยานพาหนะ  
☐ 3. มีสติ ไม่ประมาท ☐ 4. ศึกษาเส้นทางการเดินทาง  
☐ 5. อื่น ๆ ระบุ.....
8. ท่านคิดว่าในแต่ละปีที่ผ่านมา เทศกาลสงกรานต์ในไทย  
☐ 1. เป็นช่วงพักผ่อนยาวที่ดี ☐ 2. เกิดอุบัติเหตุสูง  
☐ 3. คนไทยได้กลับบ้านเกิด ☐ 4. เป็นวันที่ผู้สูงอายุดีใจ  
☐ 5. อื่น ๆ ระบุ.....

9. ท่านคิดว่า คนไทยควรช่วยกันพัฒนาเทศกาลสงกรานต์ด้วยการ

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. รักษาความสุภาพแบบไทย | <input type="checkbox"/> 2. มีสติ ไม่ประมาท  |
| <input type="checkbox"/> 3. ขับขี่อย่างปลอดภัย   | <input type="checkbox"/> 4. สืบสานบุญประเพณี |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ.....     |  |

10. ท่านคิดว่า สภาพถนนในเมืองไทยควรปรับปรุงในด้าน

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. สัญญาณไฟจราจร    | <input type="checkbox"/> 2. ไฟส่องสว่าง |
| <input type="checkbox"/> 3. ป้ายเตือน        | <input type="checkbox"/> 4. ผิวถนน      |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ..... |   |

11. ท่านคิดว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ป้องกันได้โดย

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. สวมหมวกกันน็อค   | <input type="checkbox"/> 2. ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด |
| <input type="checkbox"/> 3. ขับขี่ถูกกฎจราจร | <input type="checkbox"/> 4. ไม่ขับขี่ขณะมึนเมา           |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ..... |  |

12. ท่านคิดว่ากฎจราจรมีไว้เพื่อ

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ความปลอดภัยบนท้องถนน          | <input type="checkbox"/> 2. ลดอุบัติเหตุ |
| <input type="checkbox"/> 3. ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน | <input type="checkbox"/> 4. สอบใบขับขี่  |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ.....              |  |

13. การขับขี่ถูกกฎจราจรหมายถึง

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ไม่ฝ่าไฟแดง                   | <input type="checkbox"/> 2. ไม่ขับรถย้อนศร        |
| <input type="checkbox"/> 3. ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ | <input type="checkbox"/> 4. ไม่เปลี่ยนเลนกะทันหัน |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ.....              |   |

14. ท่านคิดว่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุมีด้านใดบ้าง

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. คนที่รักใคร่เศร้าเสียใจ        | <input type="checkbox"/> 2. พิกการ หรือ เสียชีวิต |
| <input type="checkbox"/> 3. ทรัพยากรมนุษย์ในการพัฒนาประเทศ | <input type="checkbox"/> 4. มูลค่าทางเศรษฐกิจ     |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ.....               |   |

15. ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นความรับผิดชอบของใคร

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ทุกคน             | <input type="checkbox"/> 2. ตำรวจจราจร                  |
| <input type="checkbox"/> 3. เจ้าหน้าที่คมนาคม | <input type="checkbox"/> 4. ผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ.....  |   |

16. ท่านคิดว่าคนไทยมีความรู้ความเข้าใจอุบัติเหตุเพียงใด

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ไม่ค่อยให้ความสำคัญ    | <input type="checkbox"/> 2. ไม่ค่อยเห็นคุณค่า |
| <input type="checkbox"/> 3. คิดว่าไม่เกิดกับตัวเอง | <input type="checkbox"/> 4. รู้แต่ไม่ทำ       |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ.....       |   |

17. ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางใด

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ไม่เคยได้รับ     | <input type="checkbox"/> 2. ไม่น่าสนใจ                    |
| <input type="checkbox"/> 3. ทางสื่อโทรทัศน์  | <input type="checkbox"/> 4. ทางสื่อสังคม (social network) |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ..... |   |

18. ท่านคิดว่าตนเองจัดอยู่ในกลุ่มผู้ขับขี่ประเภทใด

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. เดินทางปลอดภัย   | <input type="checkbox"/> 2. ใช้ความเร็วเหมาะสม     |
| <input type="checkbox"/> 3. มีสติ            | <input type="checkbox"/> 4. ระมัดระวังชีวิตผู้อื่น |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ..... |  |

19. ข้อเสนอแนะในการร่วมพัฒนาสงกรานต์ไทย : ปลอดภัยสุขสันต์ คือ

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. เริ่มที่ตัวเอง   | <input type="checkbox"/> 2. เป็นตัวอย่างที่ดี        |
| <input type="checkbox"/> 3. ร่วมสนับสนุน     | <input type="checkbox"/> 4. ร่วมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง |
| <input type="checkbox"/> 5. อื่น ๆ ระบุ..... |  |



ขอขอบคุณท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

**คณะผู้จัดทำ**

ชื่อ-สกุล	รหัส	ตำแหน่ง/สังกัด
1. นางสาวกนกรัตน์ ขุนทอง	88006	ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 2 สำนักงานงบประมาณ
2. นางอุบลทิพย์ เพชรชู	88034	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ
3. นายนิสิต ศิวกุล	88040	เลขานุการกรม กรมวิชาการเกษตร
4. นางจตุพร เนียมสุข	88052	ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
5. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	88062	ผู้อำนวยการสำนักงานประสานการจัดการ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
6. นายอาวุธ วงศ์สวัสดิ์	88073	พาณิชย์จังหวัดสุราษฎร์ธานี สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์
7. นางจีระพรรณ กาญจนประดิษฐ์	88084	เลขานุการกรม สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม ยาเสพติด
8. นางสมพร ศรีรูป	88090	ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน 14 ปทุมธานี กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
9. นายจักรภพ เนวะมาตย์	88101	ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคตาก สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
10. นายประภาส อุครานันท์	88110	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลพระศรีมหาโพธิ์ กรมสุขภาพจิต
11. นายบุญเชิด พิกุลแย้ม	88127	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มสวัสดิการและพนักงานสัมพันธ์ บมจ. ธนาคารกรุงไทย