

## การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

### สถานการณ์

๑. ในแต่ละปี ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๑.๒ ล้านคนและมีผู้บาดเจ็บประมาณ ๕๐ ล้านคนต่อปี โดยส่วนใหญ่ของผู้ประสบอุบัติเหตุจะเกิดกับผู้ใช้งานจักรยานยนต์ คนเดินถนน และผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนที่ขาดความปลอดภัย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียกว่าร้อยละ ๑-๑.๕ ของ GNP และคาดประมาณว่า อุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า ในการนี้ทางองค์การสหประชาชาติจึงได้จัดประชุมผู้บริหารของทุกประเทศ ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๒ ณ กรุงมอสโก เพื่อร่วมกันกำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นวาระสำคัญที่ทุกประเทศจะต้องให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการแก้ไข โดยตั้งเป้าลดผู้เสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งในทศวรรษหน้า (Decade of Action for Road Safety: ๒๐๑๐ - ๒๐๒๐)

๒. แม้แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจะลดลงอย่างช้า ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ เป็นต้นมา แต่ความสูญเสียที่เกิดขึ้นยังอยู่ในเกณฑ์ที่น่าเป็นห่วง ยอดผู้เสียชีวิตปี ๒๕๕๑ จำนวนถึง ๑๑,๒๖๗ คน หรือเฉลี่ยวันละ ๓๑ - ๓๓ คน และยอดเสียชีวิตต่อวันจะเพิ่มเป็น ๒ เท่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ (ช่วงเทศกาลเสียชีวิตประมาณ ๕๐-๖๐ คน/วัน) เมื่อคิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิตที่จะสูงถึง ๑๗.๗ คน/ประชากรแสนคน นอกจากนี้ ยังพบอีกว่า ๑ ใน ๓ ของผู้เสียชีวิตเป็นหลักในการดูแลและหารายได้ให้กับครอบครัว

๓. ความสูญเสียเมื่อเปรียบเทียบโดยคำนวณปีที่สูญเสีย (Disability Adjusted Life Years: DALY) ปี พ.ศ. ๒๕๔๒ อุบัติเหตุทางถนนมีความสูญเสีย (ร้อยละ ๖.๖) เป็นอันดับสองรองจากโรคเอดส์ และเพิ่มเป็นร้อยละ ๗.๑ ในปี ๒๕๔๗ การศึกษามูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ล่าสุดโดยกระทรวงคมนาคม ในปี ๒๕๔๘-๔๙ พบว่าสูญเสียเพิ่มเป็น ๒๓๒,๘๕๕ ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ ๒.๘ ของ GDP ซึ่งโดยทั่วไป ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนไม่ควรเกิดกว่าร้อยละ ๑ ของ GDP ประเทศ

๔. ในจำนวนผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลปีละเกือบ ๑ ล้านคน พบว่าร้อยละ ๓๐ อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี และร้อยละ ๘๐ ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเกิดกับรถจักรยานยนต์ โดย ๑/๔ ของผู้เสียชีวิตอายุต่ำกว่า ๒๐ ปี สำหรับสาเหตุของการเสียชีวิตที่สำคัญคือการบาดเจ็บที่ศีรษะ (๑/๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บรุนแรงเป็นบาดเจ็บศีรษะ) ในขณะที่การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ที่เข้ารับการรักษาเฉลี่ยร้อยละ ๑๔ และเหลือเพียงร้อยละ ๔.๗ ในผู้ที่ซ้อนท้าย ผลสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในช่วงกลางวัน พบมีการสวมเฉลี่ยร้อยละ ๗๐ ในกลุ่มผู้ใหญ่ และร้อยละ ๑๒-๕๐ ในกลุ่มเด็กและวัยรุ่น ที่สำคัญคือความครอบคลุมของการสวมหมวกนิรภัยในช่วงกลางคืนจะน้อยกว่าช่วงกลางวัน

๕. ร้อยละ ๑๑ ของผู้บาดเจ็บอายุต่ำกว่า ๑๕ ปีและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (๓/๔ ของการบาดเจ็บในกลุ่มนี้อายุ ๑๐-๑๔ ปี) ร้อยละ ๕๗ เกิดจากรถจักรยานยนต์ และร้อยละ ๖ พบการดื่มสุราร่วมด้วย (ผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลมีการดื่มสุราร่วมด้วยร้อยละ ๓๐-๔๐) จากการสอบถามการฝึกหัดรถจักรยานยนต์ พบว่า ครึ่งหนึ่งเริ่มขับขี่ตั้งแต่อายุ ๘-๑๔ ปีโดยมีผู้ปกครองและเพื่อนเป็นผู้สอน มีเพียงร้อยละ ๑ ที่ฝึกหัดจากโรงเรียนสอนขับขี่ ในขณะที่ผลการศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรขับขี่ปลอดภัยอย่างเป็นระบบ (๑๕ ชั่วโมง) พบว่าประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ไม่ผ่านฝึกอบรมร้อยละ ๓๐

๖. สำหรับปัญหาเชิงโครงสร้างที่สำคัญขณะนี้คือแนวโน้มการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเติบโตในสัดส่วนที่ช้าเมื่อเทียบกับปริมาณรถส่วนบุคคล (จักรยานยนต์ รถส่วนบุคคล รถปิกอัพ) ที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งถึงร้อยละ ๘๐ ในขณะที่การเดินทางโดยรถประจำทางเพียงร้อยละ ๑๐-๒๐ เท่านั้น และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การใช้รถส่วนบุคคล โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้น (ตัวเลขรถจักรยานยนต์จดทะเบียนปี ๒๕๕๑ เท่ากับ ๑๖ ล้านคัน) (กรมการขนส่งทางบก) ตัวอย่างในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ค่าเฉลี่ยของการเดินทางไปทำงานด้วยรถส่วนบุคคลอยู่ระหว่าง ๑๖-๒๐ นาที ในขณะที่การเดินทางด้วยรถสองแถวจะเป็น ๔๐-๔๕ นาที (โครงการจัดทำแผนแม่บทและศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองขอนแก่น, ๒๕๕๑) ยิ่งแนวโน้มการเติบโตและการขยายเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนที่อยู่ชานเมืองจำเป็นต้องเข้ามาทำงานและเรียนหนังสือในเมืองมากขึ้น ยิ่งต้องเร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางเข้าออกเมืองทั้งในด้านคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัยและราคาที่เป็นธรรม จึงจะช่วยลดการใช้รถส่วนบุคคลโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และลดจำนวนอุบัติเหตุลง ที่ผ่านมา การเพิ่มสัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะยังคงกระจุกตัวอยู่เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในขณะที่เมืองใหญ่ ๆ ระดับภูมิภาคหลายแห่งมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะควบคู่ไปด้วย และแม้มีท้องถิ่นหลายพื้นที่ที่มีศักยภาพตระหนักความสำคัญของเรื่องนี้ เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ฯลฯ แต่ด้วยข้อจำกัดด้านนโยบาย งบประมาณและกฎระเบียบการร่วมลงทุน ทำให้ขาดแนวทางการดำเนินงานที่จะเห็นผลอย่างเป็นรูปธรรมในระยะใกล้

### หน่วยงานและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

๗. **รัฐบาลโดยนายกรัฐมนตรี** ได้แสดงเจตจำนง ในเวทีสัมมนาอุบัติเหตุระดับชาติ ครั้งที่ ๙ (๒๐-๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๒) ที่จะผลักดันให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ผ่านการขับเคลื่อนงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและโครงการ ไทยเข้มแข็ง พร้อมทั้งวางเป้าหมายในอีก ๑๐ ปีต่อจากนี้ อัตราผู้เสียชีวิตไม่ควรเกิน ๑๐ คน ต่อประชากรแสนคน นอกจากนี้ ยังได้ระบุถึงการพัฒนาระบบโดยสารสาธารณะ ให้มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ในอีก ๕ ปีข้างหน้า โดยรัฐและท้องถิ่นต้องร่วมกันผลักดันระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบรางคู่ให้เกิดการกระจายโครงข่ายครอบคลุมทั้งระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น ควบคู่ไปกับการปรับปรุงระบบรถโดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย พร้อมทั้งมีระบบการเยียวยาผู้ประสบเหตุด้วยความรวดเร็ว เป็นธรรม

๘. **ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)** ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ.๒๕๕๒-๕๕) ซึ่งมีการปรับยุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สำคัญ คือ (๑) ผลักดันให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระสำคัญ โดยระบุเป้าหมายในระยะยาวให้สอดคล้องกับสหประชาชาติ คือ ลดการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า (พ.ศ.๒๕๖๓) และในปี ๒๕๕๙ จะลดอัตราผู้เสียชีวิตไม่เกิน ๑๐ คน/ประชากรแสนคน (๒) ยกกระดานโครงสร้างการทำงานโดยกำหนดเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อทดแทนโครงสร้างเดิมที่ต้องผ่านการขอมติคณะรัฐมนตรีทุกครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนรัฐบาล และในระเบียบที่จัดทำขึ้นได้มุ่งเน้นให้เกิดโครงสร้างการทำงานอุบัติเหตุทางถนนในทุกระดับ พร้อมทั้งเปิดโอกาสและสนับสนุนให้มีตัวแทนจากท้องถิ่นและภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมเป็นกรรมการ (๓) ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ (๔) ยุทธศาสตร์การกำหนดบทบาทหลักของหน่วยงานกลาง ซึ่งจะต้องเป็นเจ้าภาพหลักและ

รับผิดชอบการดำเนินงาน โดยเฉพาะในกลุ่มปัจจัยเสี่ยงหลัก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ความเร็ว และจุดเสี่ยง (๕) ยุทธศาสตร์การเพิ่มบทบาทของส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น ให้เข้ามามีส่วนร่วมแก้ปัญหา และ (๖) ยุทธศาสตร์การวิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผล สำหรับ โครงสร้างการดำเนินงาน สปถ. ได้กำหนดให้มี อนุกรรมการที่จะเกาะติดปัญหาใน ๖ ด้าน คือ อนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการแก้ปัญหา อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการศึกษาและประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และ การติดตามประเมินผล

๙. คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ภายในเขต จังหวัด ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำ ทาง (๒) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง (๓) กำหนด เส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถโดยสารขนาดเล็ก (๔) กำหนด อัตราค่าขนส่ง และค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง (๕) ปฏิบัติการอื่นตามที่ได้บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. การขนส่งทางบก และตามมติคณะกรรมการ นโยบายการขนส่งทางบก องค์ประกอบของคณะกรรมการ มีผู้ว่า ราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ อัยการจังหวัด ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นกรรมการ และผู้ซึ่ง รัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน โดยมีนายกเทศมนตรีในจังหวัดนั้นรวมอยู่ด้วยหนึ่งคนเป็นกรรมการ และ ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ โดยที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ประจำจังหวัดแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

## ๑๐. หน่วยงานในส่วนท้องถิ่น

๑๐.๑ เทศบาล ตามพ.ร.บ.เทศบาล พ.ศ.๒๕๖๖ มีหน้าที่ให้มีและบำรุงทางบกและทางน้ำ เทศ พาณิชยในเขตเทศบาลและเทศบาลอาจทำกิจการนอกเขต รวมถึงเทศบาลอาจทำการร่วมกับบุคคลอื่น โดย ก่อตั้งบริษัทจำกัด หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด ดังนั้น แนวทางที่เทศบาลสามารถดำเนินการได้ คือ

- (๑) ก่อตั้งบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือบริษัทมหาชนจำกัด ตาม พ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 โดยเทศบาลถือหุ้นในบริษัทจำกัด โดย ถือหุ้นเป็นมูลค่าเกินร้อยละห้าสิบของทุนที่บริษัทนั้นจดทะเบียน
- (๒) เทศบาลมอบให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการโดยการว่าจ้างบริหารการเดินรถ

๑๐.๒ องค์การบริหารส่วนจังหวัด ตาม พ.ร.บ. องค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ.๒๕๔๐ กำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจหน้าที่จัดทำกิจการใดๆ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วน ท้องถิ่นอื่น ที่อยู่ในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัดและกิจการนั้นเป็นการสมควรให้ราชการท้องถิ่นอื่น ร่วมกันดำเนินการหรือให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดจัดทำดำเนินการภายในเขตองค์การบริหาร ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด จะมีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดระบบการขนส่งมวลชน ร่วมกับเทศบาลได้

## กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

๑๑. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๑ การให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ และใน ต่างประเทศก็ได้วางแนวทางในการให้เงินอุดหนุนต่างกันไป สำหรับประเทศไทย ก็เริ่มเห็นความสำคัญของ

การให้เงินอุดหนุนนี้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องการบริการสาธารณะ เป็นปัญหาสะสม โดยปัญหาเกิดจากการประสบปัญหาขาดทุนของรัฐวิสาหกิจ ที่ดำเนินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่สามารถกำหนดราคาเองได้ โดยที่ราคาถูกกำกับดูแลโดยรัฐบาล โดยเฉพาะ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำให้เกิดปัญหานี้ขึ้นสะสม และทำให้องค์กร ขาดการพัฒนาการที่ดี เนื่องจากมีภาระหนี้ผูกพันอยู่ ทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพได้ ซึ่งปัญหานี้ขึ้นสะสมนี้ ทำให้กระทรวงการคลัง โดย สำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้เสนอร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ เพื่อแก้ปัญหาระยะยาวของรัฐวิสาหกิจนี้และระเบียบนี้ ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๑

๑๒. ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่ง พ.ศ....(ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา) ร่างพระราชบัญญัติกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ...มีแนวคิดที่จะกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน ซึ่งได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และรถโดยสารประจำทาง ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนใด ๆ กำกับดูแล โดยรวม ร่าง พ.ร.บ. บริหารการขนส่งฯ นี้ได้พยายามนำเรื่องของการกำกับดูแลเข้ามา ทั้งกำกับดูแลคุณภาพของบริการขนส่ง (ทั้งด้านมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย) และการกำกับดูแลการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการอย่างเป็นธรรม โดยแบ่งภารกิจอย่างชัดเจนออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่ นโยบาย การกำกับดูแล และ การประกอบกิจการ

ประเด็นสำคัญที่มีประโยชน์ต่อการบริหารระบบขนส่งมวลชน ได้แก่

(๑) มี “คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน”

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์ของพันธะในการให้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น มาตรฐานการจัดการด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ หลักเกณฑ์การรับคำร้องและพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการ และแนวทางการจัดให้มีการประกันความรับผิดชอบต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสาร

(๓) ให้อำนาจท้องถิ่นในการขอเงินอุดหนุนบริการขนส่งสาธารณะ

(๔) การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการร่วมลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

(๕) ให้จัดตั้ง “กองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจร”

### ๑๓. พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐

๑๓.๑ “สาธารณภัย” ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ หมายถึง ภัยทุกชนิดที่ส่งผลกระทบต่อสาธารณชน ทั้งที่เกิดจากธรรมชาติและมีผู้ทำให้เกิดขึ้นซึ่งรวมถึงอุบัติเหตุด้วย และให้ความหมายของ “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่” หมายความว่า องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล เมืองพัทยา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง แต่ไม่หมายความรวมถึงองค์การบริหารส่วนจังหวัดและกรุงเทพมหานคร มีสาระสำคัญที่น่าสนใจคือ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่มีหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตท้องถิ่นของตน โดยมีผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่นั้นเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้อำนวยการท้องถิ่น

๑๓.๒ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ โดยต้องจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ เสนอ กบป.ช. เพื่อขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี และต้องมีการศึกษาวิจัย ประสานการทำงานและให้การสนับสนุนกับหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาคเอกชนในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความ

เสียหายจากสาธารณภัย นอกจากนี้ยังต้อง ให้คำปรึกษา อบรม ติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลการทำงาน  
แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

### ยุทธศาสตร์แก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน

๑๔. ปัญหาคอขวดทางถนนนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งร่างกาย จิตใจและทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อ  
ต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและโครงสร้างทางประชากร ความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐและ  
ท้องถิ่น ยังคงจำกัต้องอยู่เฉพาะช่วงเทศกาลเป็นหลัก ขาดการแก้ปัญหาวางอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ด้วยข้อจำกัดของ  
นโยบาย โครงสร้างการทำงาน งบประมาณที่ไม่เพียงพอ และกฎหมาย-กฎระเบียบที่ขาดการทบทวน  
ปรับปรุง

๑๕. ทิศทางการขับเคลื่อนที่สำคัญ คือการผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติ พร้อมกำหนดเป้าหมายลด  
จำนวนผู้เสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า โดยอาศัยกลไกภาครัฐ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย  
ทางถนน) ที่กำหนดแผนแม่บทและมียุทธศาสตร์สำคัญ ๖ ด้าน ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้องค์กรปกครอง  
ส่วนท้องถิ่น และ ภาคสังคมเข้ามามีส่วนร่วม โดยเฉพาะการเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมจัดทำแผน  
ยุทธศาสตร์ “ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน” เพื่อให้มีเจ้าภาพการดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม และ  
ยังช่วยสร้างความตระหนักต่อปัญหาคอขวดทางถนนในภาพรวมด้วย

๑๖. ขณะเดียวกัน ทิศทางในระยะยาว ต้องอาศัยการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย วินัยจราจร  
และการจัดการให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยเพิ่มจำนวนขึ้น  
ซึ่งจะลดสัดส่วนของการใช้รถส่วนบุคคล พร้อมทั้ง มีมาตรการเสริมอื่น ๆ ควบคู่ไปด้วย เช่น การมี  
มาตรการกับผู้ที่ใช้รถส่วนบุคคลให้ต้องเพิ่มต้นทุนในด้านความปลอดภัยและการส่งเสริมระบบขนส่ง  
สาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายอย่างทั่วถึงเป็นธรรม

๑๗. นอกจากนี้ เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความพร้อม) และภาค  
สังคม ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมาย  
กฎระเบียบ และกรอบงบประมาณ ให้เอื้อต่อการดำเนินงานมากกว่าที่เป็นอยู่

### ประเด็นพิจารณาของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ

ขอให้สมัชชาสุขภาพแห่งชาติพิจารณาเอกสาร สมัชชาสุขภาพ ๒ / ร่างมติ ๗