

สรุป | ประเมินผลการจัดงาน และ ข้อเสนอเชิงนโยบาย

งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ
ความปลอดภัยทางถนน 16th
20-21 พย. 67



งานสัมมนาวิชาการ ระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16



ภายใต้หัวข้อ

“สานพลังเข้มข้น สร้างกลไกเข้มแข็ง
เพื่อถนนไทยปลอดภัย”

20-21 พฤศจิกายน 2567 เวลา 9.00 -18.00 น.
ณ ศูนย์การประชุม อิมแพ็ค ฟอรั่ม เมืองทองธานี



ลงทะเบียน

ติดต่อสอบถาม



ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน



www.roadsafetythai.org

จำนวนผู้เข้าร่วมงาน

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16

| สรุป | วันที่ | วันที่ |
|--------------------|----------|----------|
| | 20/11/67 | 21/11/67 |
| ผู้เข้าร่วมในงาน | 1,354 | 1,050 |
| ผู้เข้าร่วมออนไลน์ | 5,774 | 0 |
| รวม | 7,128 | 1,050 |

จำนวนผู้เข้าร่วมงาน

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16

| แยกประเภทหน่วยงาน | วันที่ 20/11/67 | วันที่ 21/11/67 |
|--|--------------------|--------------------|
| กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม | 18 | 10 |
| กระทรวงคมนาคม | 159 | 107 |
| กระทรวงมหาดไทย | 247 | 126 |
| กระทรวงศึกษาธิการ | 92 | 45 |
| กระทรวงสาธารณสุข | 78 | 67 |
| สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | 32 | 88 |
| สำนักนายกรัฐมนตรี | 51 | 29 |
| ภาคธุรกิจ | 68 | 60 |
| มูลนิธิ | 25 | 16 |
| องค์กรอิสระ | 240 | 225 |
| ออนไลน์ Facebook Live | 5,774 | 0 |
| อื่นๆ | 344 | 277 |
| รวม | 7,128 | 1,050 |

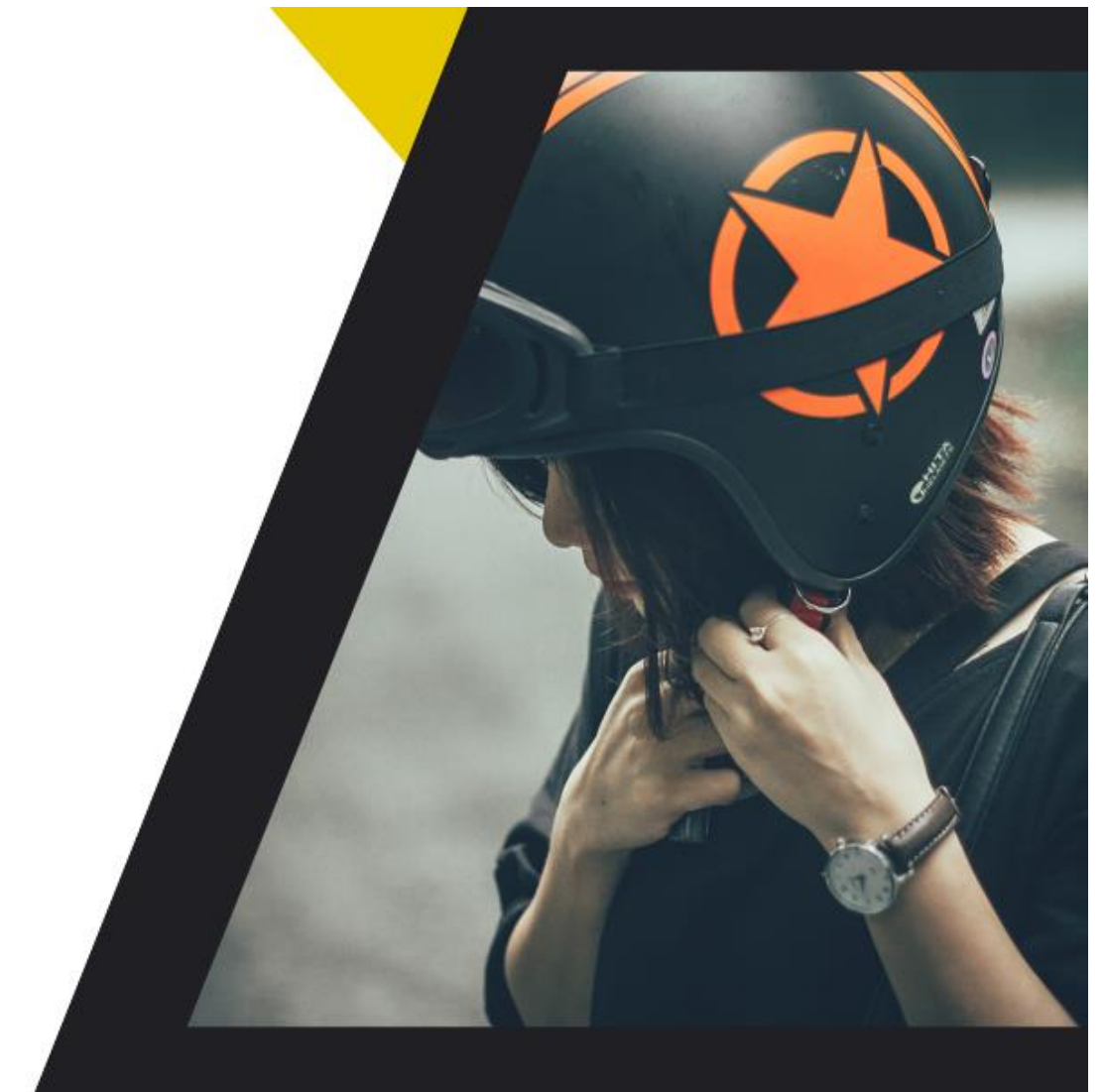


ผลการประเมินรายประเด็นย่อย

| | | |
|--------------------------------------|------|-------|
| พิธีเปิด | 4.61 | ★★★★★ |
| Key Note Speech | 4.59 | ★★★★★ |
| เสวนา "Stronger together by Funders" | 4.61 | ★★★★★ |

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

322 ราย



ผลการประเมินในภาพรวม (4.59)

| | | |
|----------------------|------|-------|
| ด้านการลงทะเบียน | 4.54 | ★★★★★ |
| ด้านวิชาการ | 4.72 | ★★★★★ |
| ด้านวิทยากร | 4.73 | ★★★★★ |
| ด้านการประชาสัมพันธ์ | 4.45 | ★★★★★ |
| ด้านการบริหารจัดการ | 4.55 | ★★★★★ |





ห้องย่อยที่ 1

ระบบนิเวศความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน
(Road Safety Ecosystem for Youth)

| | | |
|---|------|-------|
| รับชมคลิป A new decade, new generation, stronger together | 4.12 | ★★★★☆ |
| ผู้แทนกระทรวงศึกษาธิการกล่าวนโยบายและบทบาทในการสร้างเสริมระบบนิเวศที่ปลอดภัยในสถานศึกษา มอบเกียรติบัตรให้สถานศึกษาต้นแบบและเยาวชนที่ชนะการประกวดคลิปและอินโฟกราฟฟิก | 4.45 | ★★★★☆ |
| เสวนาบทเรียนการขับเคลื่อนคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนระดับจังหวัด | 4.27 | ★★★★☆ |
| เรียนรู้ผ่าน 6 บุรุษกิจกรม และ เสนอข้อเสนอเชิงนโยบายผ่านต้นไม้อัจฉริยะฐานและระบบออนไลน์ | 4.64 | ★★★★☆ |

ห้องย่อยที่ 2

เสริมพลังความเข้มแข็งการบังคับใช้กฎหมาย
(Stronger Enforcement & Engineering)

ปาฐกถาตามนโยบาย “ก้าวต่อไปเพื่อความเร็วที่ปลอดภัยในประเทศไทย”

4.75 ★★★★★

เสวนา “พลังความเข้มแข็งเพื่อความเร็วที่ปลอดภัย”

4.81 ★★★★★

เรียนรู้นวัตกรรมการออกแบบความเร็วที่ปลอดภัยสำหรับถนนในประเทศไทย และร่วมเสนอนโยบายเพื่อความเร็วที่ปลอดภัยสำหรับประเทศไทย ในรูปแบบ Digital display

4.75 ★★★★★



ห้องย่อยที่ 3

เครือข่ายกลไก สปถ. บูรณาการร่วมกัน
(Stronger System Together :Integrated System)

เสวนา : Accident Investigation การสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึก สู่การจัดการเชิงระบบ

4.62 ★★★★★

แลกเปลี่ยนเรียนรู้ : Strong System Together: กลไก สปถ. บูรณาการร่วมกัน

4.70 ★★★★★

กิจกรรมการพัฒนานโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วม” แนวทางพัฒนาโครงสร้างทีมสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น”

4.57 ★★★★★

เสวนา “แนะเครื่องมือ เสริมตัวช่วย เพื่อการทำงานความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน”

4.68 ★★★★★

บุรณิทรศการ

4.58 

ความคิดเห็น

“อยากให้ประชาสัมพันธ์ขยายไปหลากหลายกลุ่มมากขึ้น”

“จัดกิจกรรมให้กับนักเรียน นักศึกษา เข้ามามีส่วนร่วม จะได้นำไปต่อยอดในการใช้ชีวิตจริง”

“ควรถ่ายทอดผ่านสื่อสังคมออนไลน์”

“เน้นงานวิจัย ของภาคีเครือข่ายให้มากขึ้น เพราะเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติงาน”





ข้อคิด-ข้อฝาก จากท่านประธาน รองนายกฯ อนุทิน ชาญวีรกูล

- การป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าอุบัติเหตุทางถนนต้องอาศัยการบูรณาการความร่วมมือของทุกภาคส่วน ต้องมีการปรับตัวอยู่เสมอ เพราะมูลเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุนั้นก็เปลี่ยน มีสภาพการที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เช่น สังคมที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นสังคมที่เร่งรีบ เกิดอาชีพใหม่ๆ
- เราใช้ Situation awareness หรือการใช้สัญชาตญาณเพื่อให้เกิดความปลอดภัยลดน้อยลง
- ห่วงโซ่สถานการณ์ (chain of event) เราต้องอย่าให้มันนับ 1 เด็ดขาด ไม่งั้นมันก็จะไป 2 3 4 5 และไปถึงจุดที่รับไม่ได้และจะเกิดเหตุที่ไม่พึงประสงค์ขึ้น
- ซึ่งเป็นต้นทุนที่นักหนาสาหัสมากก็คือ ชีวิตของผู้สัญจรไปมาหรือชีวิตของประชาชนที่ต้องแลกกับมันมา

เราต้องทำให้เป็น 0 เพราะหนึ่งชีวิตก็เป็นเกรด F แล้ว





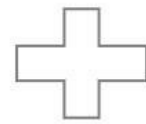
Prevention

Helmets, Seatbelts,
Child seats,
Safe roads, etc.

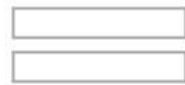


Prevention

Educational campaigns,
Speed limits,
No drink driving, etc.



Enforcement



Road Safety for all!



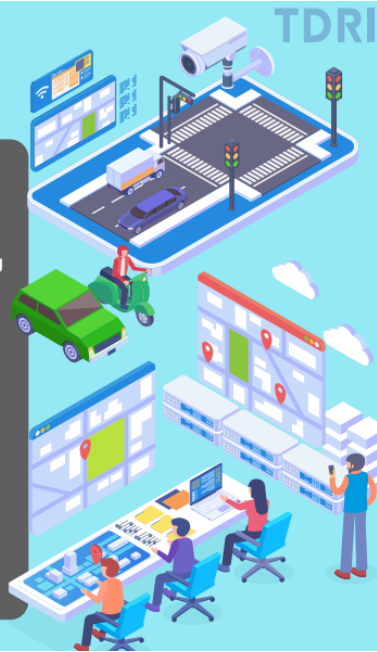
Strengthening management: รากฐานการทำงานเริ่มก้าวหน้า

ทำได้ดี

- Operation Time ของ EMS ในระยะ 10 กม. ที่ 60 นาทีบรรลุเป้าหมาย
- ติดตามแผนแม่บทฯ ช่วงครึ่งทางเริ่มชัดเจน
- เริ่มติดตามงบประมาณ ความปลอดภัยทางถนน
- Research Mapping เริ่มชัดเจน

ยังท้าทาย

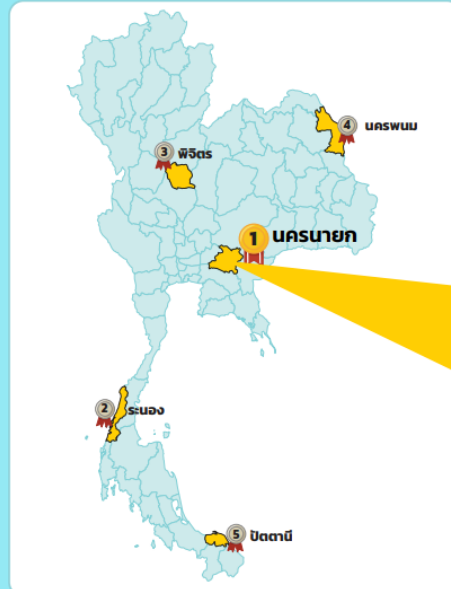
- บริการแพทย์ฉุกเฉิน ยังต้องเพิ่มความครอบคลุม และการเข้าถึง
- ประกันภัยภาคบังคับ ยังขาดการบังคับใช้ กฎหมายและสื่อสาร ประชาสัมพันธ์
- ทีมสืบสวนอุบัติเหตุ ที่เป็นทางการ ยังอยู่ระหว่างจัดตั้ง



TDRI

5 จังหวัดโดดเด่น ควรมุ่งเน้นขยายผล

TDRI



ข้อสังเกตของจังหวัดโดดเด่น

- มีสัดส่วนใบขับขี่รถจักรยานยนต์ สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (ยกเว้น จ.ปัตตานี)
- พบการวิเคราะห์อุบัติเหตุ พร้อมระบุข้อสั่งการ แก้ไขจุดเสี่ยงในที่ประชุมระดับจังหวัด

เรียนรู้จากนครนายก... จังหวัดอันดับ 1

- มีแผนปฏิบัติการจังหวัดสอดคล้อง กับแผนระดับชาติและครอบคลุมทุกมิติ
- วิเคราะห์อุบัติเหตุและแก้ไขจุดเสี่ยง อย่างต่อเนื่อง
- บังคับใช้กฎหมายแบบมีกลยุทธ์

บทเรียนในช่วง 2 ปี และข้อเสนอแนะ

TDRI

ทำได้ดี

- ระบบข้อมูล เพื่อติดตาม ประเมินผล เพื่อขับเคลื่อนมาตรการ
- การกำหนด เป้าหมายภาพรวมนโยบาย

ต้องทำเพิ่ม

- มาตรการใหม่ ๆ ที่ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยี พร้อมถอดบทเรียน มาตรการเดิม

ข้อเสนอสำหรับช่วงครึ่งหลังของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5



เพิ่มการลงทุนในมาตรการจัดสรร ทรัพยากรใหม่ ๆ การใช้นวัตกรรม และเทคโนโลยี และการสร้าง ทางเลือกการเดินทางที่ยั่งยืน



พัฒนาข้อมูลอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง และการเปิดรับความเสี่ยง ให้ดียิ่งขึ้น



ศึกษาประสิทธิภาพ ของมาตรการบังคับใช้กฎหมาย



พัฒนากลไกขับเคลื่อน แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5

| ระบบปลอดภัย (Safe System Approach) | Safe People | Safe Vehicle | Safe Road Safe Speed | Strengthening management |
|------------------------------------|---|---|--|--|
| แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 | ยุทธศาสตร์ที่ 1: มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน | ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ | ยุทธศาสตร์ที่ 3: พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน | ยุทธศาสตร์ที่ 4: พัฒนาระบบโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน |

Safe System Approach จะสำเร็จได้เมื่อ

- ★ เมื่อผู้ขับขี่มีทักษะสูง
- ★ ระบบใบอนุญาตขับขี่มีประสิทธิภาพ
- ★ การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ
- ★ โครงสร้างพื้นฐานถูกพัฒนาให้ปลอดภัยขึ้น

Safe people : มีข้อมูล มีเป้าหมาย แต่ขาดมาตรการใหม่ ๆ

ทำได้ดี

- มีระบบข้อมูลติดตามพฤติกรรมเสี่ยง
- เยาวชนเสียชีวิตลดลง
- ลดการสูญเสียจากดื่มขับด้วยด่านตรวจและด่านชุมชน
- เริ่มใช้ระบบตัดแต้มใบขับขี่

ยังท้าทาย

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เพียงครึ่งหนึ่งมีใบขับขี่
- อัตราสวมหมวกนิรภัยแทบไม่เพิ่มขึ้น
- ปิดฝ่าฝืนสี่เพิ่มความเสี่ยง

ระยะสั้น
ควรเน้นการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

ระยะยาว
ควรพัฒนาทักษะของผู้ขับขี่ด้วยหลักสูตรอบรมและระบบใบขับขี่

ทำได้ดี

- มีแผนบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิคของความตกลงฯ 1958 กว่า 39 ข้อ ภายในปี 2570
- แต่งตั้งหน่วยตรวจสอบและรับรอง (Technical Service)

ยังท้าทาย

- ฐานข้อมูลตรวจสภาพรถและฐานข้อมูลอุบัติเหตุยังไม่เชื่อมโยง
- ให้ความรู้มาตรฐานรถและการใช้รถอย่างปลอดภัยยังไม่แพร่หลาย
- มาตรฐานใหม่ไม่บังคับใช้ย้อนหลังกับรถเก่า

การพัฒนามาตรฐานรถเป็นประเด็นระยะยาว จึงยังไม่เห็นผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

Safe Road & Speed: ถนนของท้องถิ่น ยังคงท้าทาย

ผู้เสียชีวิต จำแนกตามถนน

| ปี | ถนนทางหลวง | องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | ถนนทางหลวงชนบท |
|------|------------|--------------------------|----------------|
| 2563 | 5,001 | 4,496 | 797 |
| 2564 | 3,185 | 4,331 | 997 |
| 2565 | 3,499 | 5,217 | 1,021 |
| 2566 | 3,332 | 5,114 | 689 |

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน)

ทำได้ดี

- เริ่มประเมินถนนตามเกณฑ์ iRAP
- แก้ไขจุดเสี่ยงเชิงรุก

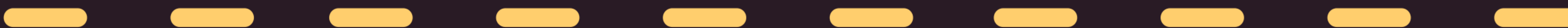
ยังท้าทาย

- ขาดข้อมูลตั้งต้นทั้งปริมาณจราจรและอุบัติเหตุจากความเร็ว
- ยังไม่ได้กำหนดความเร็วสูงสุดที่ปลอดภัยตามลำดับชั้นถนน
- บังคับใช้กฎหมายด้วยกล้องยังไม่ครอบคลุม



งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16
"สานพลังเข้มข้น สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย"
"Road Safety Stronger Together"

“ข้อเสนอเชิงนโยบาย”





ข้อเสนอเชิงนโยบาย .. งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16 "สานพลังเข้มข้น สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย" "Road Safety Stronger Together"

Stronger Yours Network

Eco-system Learning
Together



1. จัดตั้งกลไกเสริมสร้างความเข้มแข็ง การบูรณาการขับเคลื่อนความปลอดภัย ในเด็กและเยาวชน
2. มีกองทุนเพื่อสนับสนุนงบประมาณ ขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัย ในเด็กและเยาวชนระดับจังหวัด
3. กระทรวงศึกษาธิการเป็นเจ้าภาพหลัก ในการสร้างเสริมระบบนิเวศ ที่ปลอดภัย (Ecosystem) ในกลุ่มเด็กและเยาวชน

Stronger Engineering & Enforcement

เทคโนโลยีและนวัตกรรมการจัดการความเสี่ยงด้วยวิศวกรรมจราจร และ การบังคับใช้กฎหมาย



1. จัดตั้งกลไกเพื่อทบทวน ปรับปรุง กฎหมาย และ แนวทางการกำหนด ความเร็วที่ปลอดภัยสำหรับถนนแต่ละ ประเภท
2. จัดทำแนวทางการบูรณาการการบังคับใช้ กฎหมายอย่างเป็นระบบและครอบคลุม
3. ส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ ประโยชน์ทั้งในด้านของการเฝ้าระวัง บังคับใช้ และ การจัดการจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย



1. แนวทางปฏิบัติ กำหนด ช่วงเวลา การเป่า หรือ ส่งตรวจเลือดวัดค่า แอลกอฮอล์ ทั้ง ด้านตรวจ หรือ จากอุบัติเหตุ เมื่อดำเนินการ ไม่เกิน 2 ชั่วโมง
2. จัดทำรายชื่อโรงพยาบาล เพื่อให้สามารถ ตรวจสอบพิกัดและส่งตรวจได้อย่าง รวดเร็ว และ วางแนวทางปฏิบัติในการ ตรวจเลือด และ ปัสสาวะ วัดระดับ แอลกอฮอล์ตลอดทั้งปี
3. กำหนดระเบียบตรวจสอบประวัติกระทำผิด ซ้ำเดิมแล้วขับจากฐานระบบ 3D (หรือฐานข้อมูลอื่นๆ) ทุกสาย

Stronger System

Integrated system
Together



1. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการ ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และตำบลด้วยการจัดการข้อมูล อย่างเป็นระบบ
2. หนุนเสริมการขับเคลื่อนงาน ความปลอดภัยทางถนนลงสู่องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น โดยกำหนดแนว ทางการพัฒนาศักยภาพด้านการ สืบสวนอุบัติเหตุทางถนน การจัดการ ข้อมูล การออกแบบมาตรการจัดการ ความเสี่ยงและ การติดตามประเมินผล



ข้อเสนอเชิงนโยบาย ... 3 ก

Stronger Yours Network

"Eco-system Learning Together"



กลไกเสริมสร้างความเข้มแข็ง
การบูรณาการขับเคลื่อน
ความปลอดภัยในเด็กและเยาวชน

กองทุนเพื่อสนับสนุน
งบประมาณขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัย
ในเด็กและเยาวชนระดับจังหวัด

การเรียนรู้
ก.ศึกษาธิการเป็นเจ้าภาพหลัก
ในการสร้างเสริมระบบนิเวศที่ปลอดภัย
(Ecosystem) ในกลุ่มเด็กและเยาวชน

- ตั้งคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชนในส่วนกลาง โดย ก.ศึกษาธิการเป็นเจ้าภาพร่วมกับ พม.-ขบ. และหน่วยงานตาม 5 เสาหลัก เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการป้องกันแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน **โดยใช้ TSY Program เสริมการขับเคลื่อนงาน**
- ใช้ข้อมูลสื่อสารความเสี่ยงต่อเนื่องเพื่อสร้างความตระหนัก นำไปสู่การมีพฤติกรรมใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
- ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม เป็นต้นแบบด้านความปลอดภัย

กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (กปถ.) และกองทุนหลักประกันสุขภาพในระดับท้องถิ่นหรือพื้นที่ (สปสช.) สนับสนุนงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชนจังหวัด พร้อมจัดทำตัวอย่างและแนวทาง (เช่น หมวกนิรภัยในเด็กเล็ก) ในการจัดทำโครงการและกิจกรรม **เพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัย**

- (1) ส่วนกลาง มีระบบการเรียนรู้และกิจกรรมเสริมเรื่องความปลอดภัยทางถนนทุกช่วงวัยให้กับสถานศึกษาในสังกัด พร้อมกำหนดเป้าหมายและการติดตามกำกับ
- (2) เขตพื้นที่การศึกษา ใช้ข้อมูลจากระบบดูแลช่วยเหลือเด็กนักเรียน สนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนงานภายในจังหวัด
- (3) สถานศึกษา กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน และจัดให้มีศูนย์การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน



ข้อเสนอเชิงนโยบาย ... Stronger Engineering Together "Safe Speed"



กลไกเพื่อทบทวน ปรับปรุง กฎหมาย และ แนวทางเพื่อกำหนด ความเร็วที่ปลอดภัยสำหรับถนนแต่ละประเภท

การบูรณาการ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นระบบ และครอบคลุม

การนำเทคโนโลยี มาใช้ประโยชน์ ทั้งในด้านของการเฝ้าระวัง บังคับใช้ และ การจัดการจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

- (1) จัดตั้งคณะทำงานวิชาการความเร็วและบูรณาการการทำงาน ร่วมกับ คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านยานพาหนะเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน
- (2) ทบทวนการกำหนดความเร็วที่เหมาะสม และปลอดภัยโดยให้ความสำคัญกับสิทธิในการใช้ถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่ม โดยเน้นพื้นที่เมืองและชุมชน ด้วยแนวคิดในการออกแบบถนน และเมือง ที่สามารถกำหนดความเร็วที่ปลอดภัย สอดคล้องกับลำดับชั้นของถนน และ ประเภทของยานพาหนะ

- (3) คณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยจัดทำแนวทางการบูรณาการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นระบบและครอบคลุม โดยการสนับสนุนให้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายความเร็ว รวมถึง การเชื่อมโยงฐานข้อมูลเข้ากับระบบการตัดคะแนนความประพฤติ

- (3) คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับ คณะกรรมการบริหารภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) และ ภาควิชาการ
 - กำหนดแนวทางในการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์ทั้งในด้านของการเฝ้าระวัง บังคับใช้ และการจัดการจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย
 - จัดทำแนวทาง/ตัวอย่างในการจัดสรรงบประมาณ เพื่อจัดซื้อ และ บำรุงรักษา
 - จัดอบรมการพัฒนาศักยภาพบุคคลากรในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

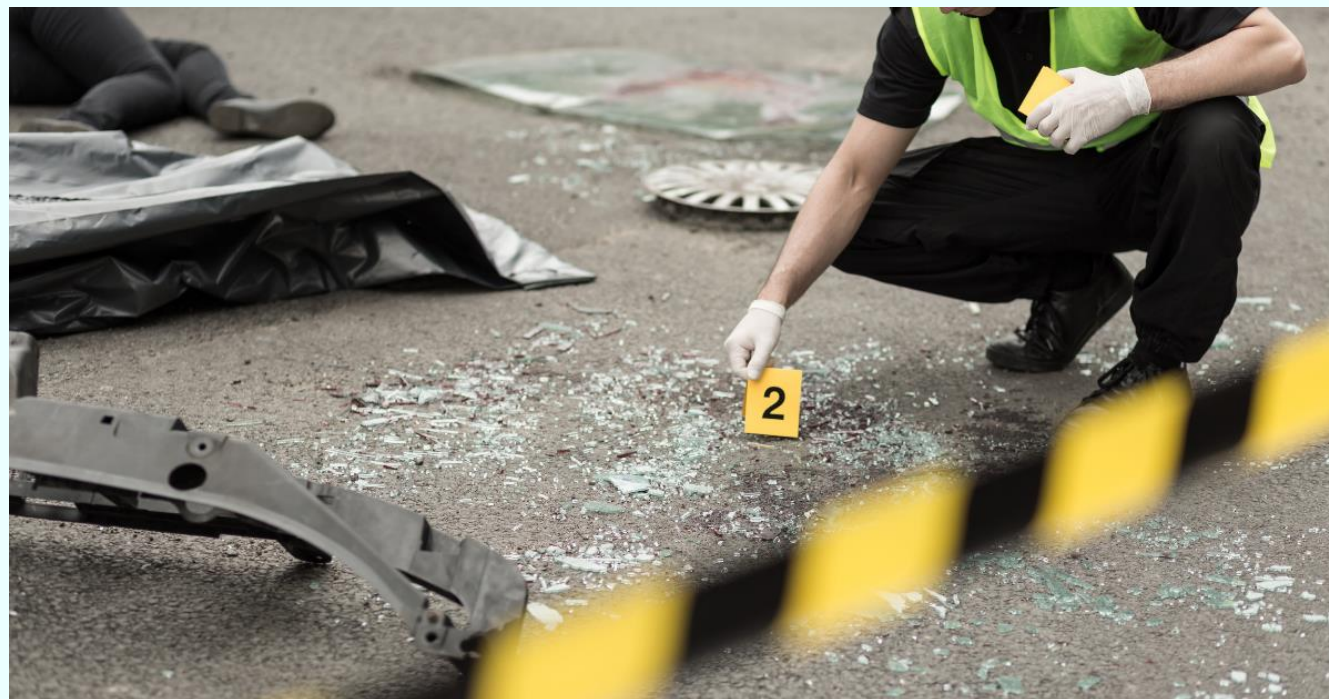


สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16

“สานพลังเข้มข้น สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย”

ข้อเสนอเชิงนโยบายจากห้องย่อย 2 มาแล้วครับ

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติออกแนวทางปฏิบัติ กำหนด ช่วงเวลาการเป่า หรือ ส่งตรวจเลือดวัดค่าแอลกอฮอล์ ทั้ง ด้านตรวจ หรือ จากอุบัติเหตุ มาแล้วครับ ไม่เกิน 2 ชั่วโมง เริ่มต้นจาก พื้นที่พร้อมดำเนินการได้ เช่น เขตเมือง หรือ จังหวัด นำร่องการขยายเวลาเปิดสถานบันเทิงถึง 04.00 น.
2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ กระทรวงสาธารณสุข (กรมควบคุมโรค) จัดทำรายชื่อโรงพยาบาล เพื่อให้สามารถตรวจสอบพิกัดและส่งตรวจได้อย่างรวดเร็ว ภายใน 2 ชั่วโมง พร้อมทั้งให้สถานีตำรวจภูธรจังหวัดวางแนวทางปฏิบัติร่วมกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดและโรงพยาบาลในการตรวจเลือด และ ปัสสาวะ วัดระดับแอลกอฮอล์ ทั้งช่วงเทศกาลและตลอดปี
3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, สำนักอัยการ และ ศาลยุติธรรมกำหนดระเบียบตรวจสอบประวัติกระทำผิดซ้ำเต็มแล้วครับจากฐานระบบ 3D ทุกราย หากพบประวัติต้องให้พนักงานสอบสวนส่งฟ้องศาลจังหวัด เพื่อฝากขังระหว่างรอผลพิมพ์ลายนิ้วมือจากกองทะเบียนประวัติอาชญากร (ทว.) พร้อมทั้งร้องขออัยการให้บรรยายพฤติกรรมการร้ายแรงและเป็นปัญหาความรุนแรงแก่สังคม เพื่อให้ศาลมีข้อมูลพิจารณาลงโทษสถานหนัก
4. คณะอนุกรรมการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน (อนุ 8) และสื่อมวลชนสะท้อนปัญหาความสูญเสียจากอุบัติเหตุมาแล้วครับ และ ปัญหาการจัดการกลไกเชิงบูรณาการให้กับระดับนโยบายเพื่อให้ทราบปัญหา และ มาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย กับประชาชน
5. พิจารณาเพิ่มกฎหมาย กรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนนจนมี ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ต้องมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้งและหากไม่ตรวจต้องมีความผิด
6. เพิ่มกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือส่งเสริม โดยใช้ระบบ การตรวจสอบ โดยภาคประชาชนและสื่อโซเชียล มีรางวัลนำจับ รวมถึง สนับสนุนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ อย่างสุจริต ตรงไปตรงมา ต่อการบังคับใช้กฎหมายมาแล้วครับ



ข้อเสนอเชิงนโยบาย ... Stronger System "Integrated system Together"



ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการ
ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและตำบล

หนุนเสริมการขับเคลื่อนงานความปลอดภัย
ทางถนนลงสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(1) เสนอ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับ กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น มีหนังสือให้นายอำเภอทุกอำเภอแต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอำเภอ ภายใต้ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อำเภอ) โดยใช้อำนาจตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 หมวดที่ 8 ข้อ 20 (8) บูรณาการทุกภาคส่วนวิเคราะห์สาเหตุ เพื่อตัดห่วงโซ่ของการเกิดอุบัติเหตุ (Chain of Events)

(2) เสนอ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับ กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น เร่งพัฒนาศักยภาพด้านการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (Basic Investigation) และทักษะการจัดการข้อมูลเพื่อออกแบบมาตรการจัดการความเสี่ยงในระดับพื้นที่

(3) เสนอ กปถ. และ กองทุนหลักประกันสุขภาพท้องถิ่น (กปท.) สนับสนุนงบประมาณเพื่อหนุนเสริมมาตรการจัดการปัญหาตั้งแต่ระดับพื้นที่ให้เกิดการแก้ไขที่เจาะจง และสร้างกลไกการสะท้อนข้อมูลย้อนกลับ (Feedback Loop)