

รายงานการประชุม
คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ ปภ. อาคาร ๓ ชั้น ๕ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรรมการผู้เข้าร่วมประชุม

๑. พลเอก ประวิตร	วงศ์สุวรรณ	รองนายกรัฐมนตรี ประธานการประชุมฯ
๒. พลเอก อนุพงษ์	เผ่าจินดา	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง
๓. นายอาคม	เต็มพิทยาไพสิฐ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รองประธานกรรมการคนที่สอง
๔. นางอัญชลี	พัฒนสาร	รองอธิบดีกรมคุมประพฤติ แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รองประธานกรรมการคนที่สาม
๕. นายแพทย์ ดิเรก	ข้าแป้น	ผู้อำนวยการสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รองประธานกรรมการคนที่สี่
๖. นายเจริญ	ชื้อตระกูล	ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและกิจการพิเศษ แทนปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
๗. นายชาติชาย	ทิพย์สุนาวี	ปลัดกระทรวงคมนาคม
๘. นางสาวปรีญาพร	สุวรรณเกษ	ผู้อำนวยการกองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แทนปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๙. นางแพรทิพย์	แสงวัฒนะ	ผู้อำนวยการกองกิจการชุมชนและบริการสังคม กรมคุมประพฤติ แทนปลัดกระทรวงยุติธรรม
๑๐. นางสาวปริญานันท์	ลิขิตสานต์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัยแรงงาน แทนปลัดกระทรวงแรงงาน
๑๑. นายสุรินทร์	แก้วมณี	ผู้ช่วยปลัดกระทรวงศึกษาธิการ แทนปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
๑๒. นายแพทย์สุวรรณชัย	วัฒนาอิงเจริญชัย	อธิบดีกรมควบคุมโรค แทนปลัดกระทรวงสาธารณสุข
๑๓. นายอาทิตย์	พัฒน์พงศ์ชัย	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ แทน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๔. นางสาววิไล	อมราภรณ์	ผู้อำนวยการกองกฎหมายเทคโนโลยีและการคมนาคม แทนเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑๕. นางธิดา...

๑๕. นางธิดา	พัทธธรรม	ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ
๑๖. นางสาวอุษา	ปัญญาวดี	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการพัฒนาระบบราชการ แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
๑๗. นายภาณุ	จันทร์เจียวใช้	รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
๑๘. นายพิทักษ์	อบสุวรรณ	อธิบดีอัยการ สำนักงานคดีอาญา แทนอัยการสูงสุด
๑๙. พล.ต.ท.ไกรบุญ	ทรวดทรง	ผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ แทนผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
๒๐. นายแพทย์ธนะพงศ์	จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน แทนศาสตราจารย์ อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ
๒๑. ศาสตราจารย์ พิชัย	ธานีรณานนท์	นายกสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ
๒๒. นายฉัตรชัย	พรหมเลิศ	ปลัดกระทรวงมหาดไทย กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ
๒๓. นายชยพล	จิตศักดิ์	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการนโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายสุธี	มากบุญ	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย
๒. นายศุภชัย	เอี่ยมสุวรรณ	รองปลัดกระทรวงมหาดไทย หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านสาธารณภัยและพัฒนาเมือง
๓. พล.อ.สุวัจน์	แย้มสงค์	คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี
๔. พล.อ.เอกพร	พินโปน	คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี
๕. พล.ท.คงชีพ	ตันตระวาณิชย์	ผู้ช่วยหัวหน้าฝ่ายเสนาธิการ ประจำรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๖. พ.ท.วัฒนชัย	รอสมิง	คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี
๗. นายราเชนทร์	คูวงษ์วัฒนาเสรี	รองผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล ช่วยราชการสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย
๘. นายพงศธร	กาญจนะจิตรธา	หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย
๙. พ.อ.เปรมจิรัศย์	ธนไทยภักดี	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๑๐. ส.อ.คมสันต์	เทียมจันทร์	ชุดรักษาความปลอดภัย สำนักงานรัฐมนตรี ๒
๑๑. นายอนุรักษณ์	รุ่งแสงทวีศักดิ์	คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี

๑๒. นายจิรายุทธ์	ตั้งไพศาลกิจ	กระทรวงคมนาคม
๑๓. นางสาวสิริจันทร์	เกตุงา	กระทรวงอุตสาหกรรม
๑๔. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก		กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และที่ปรึกษาการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนน
๑๕. นายแก่นวิทย์	วงศ์ชูศิริ	ผู้อำนวยการเฉพาะด้าน (วิศวกรรมโยธา) กรมทางหลวงชนบท
๑๖. นายวุฒจักร	พันธุ์สมบัติ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
๑๗. พล.ต.ต.เอกรักษ์	ลิ้มสังกาศ	ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล ๓ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๑๘. พ.ต.อ.วีรพัฒน์	ศิวะแพทย์	รองผู้บังคับการกองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๑๙. พ.ต.อ.ณรงค์ศักดิ์	บวรวงศ์พิทักษ์	ผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร กองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๒๐. ว่าที่ พ.ต.อ.ธีรวุฒิ	กิจนกร	ผู้กำกับกลุ่มงานวิเคราะห์และประเมินผล กองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๒๑. พ.ต.ท.อดิศักดิ์	อรพันธ์	สารวัตรกลุ่มงานจราจร กองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๒๒. ด.ต.พงษ์	ประพันธ์	ผู้บังคับหมู่กลุ่มงานจราจร กองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๒๓. นายชยุต	อุดมเวชชวร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
๒๔. นางประสานสุข	ทรัพย์เอกชัย	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
๒๕. นายกฤษ	อินทรโกเศศ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
๒๖. นางสาวเพชรรัตน์	เถาว์ชาวี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
๒๗. นางสาวเพ็ญภา	พรสุพิกุล	ที่ปรึกษาโครงการ Legal Development Program มูลนิธิป้องกันอุบัติภัยแห่งเอเชีย (AIP Foundation)
๒๘. นางสาวกิริติกานต์	กลัดสวัสดิ์	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ กรมควบคุมโรค
๒๙. นายวสิน	รุจิเกียรติกิจ	วิศวกรโยธาชำนาญการ กรมทางหลวง
๓๐. นายธัชพล	วัฒนาไพศาล	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๓๑. จ.ส.อ.ธีรภัทร	พันธ์เลิศ	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
๓๒. จ.ส.ท.สงกรานต์	ปิยทอง	คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

๓๓. นางสาวสุทธิธิดา	ไชยธรรม	นักประชาสัมพันธ์ชำนาญการ กองสารนิเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
๓๔. นายณวัฒน์	ชูดวง	นักประชาสัมพันธ์ปฏิบัติการ กองสารนิเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
๓๕. นายอิทธิเดช	ด้ชญาวัตร	ผู้ติดตามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๓๖. ร.ต.ประเสริฐ	ศรีสุดใจ	กระทรวงกลาโหม
๓๗. นางนงนุช	ตันติธรรม	นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ กรมควบคุมโรค
๓๘. นางโชติกา	บุญเหลือ	นักประชาสัมพันธ์ชำนาญการ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๑. นายปิยะ	วงศ์ลือชา	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๒. นายชัยณรงค์	วาสนะสมสิทธิ์	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๓. นายบุญช่วย	น้อยสันเทียะ	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย/ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย
๔. นางภัชชนิดา	สตุติพิศิน	ผู้ตรวจราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๕. นางสาวซัชดาพร	บุญพีระณัช	ผู้ตรวจราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๖. นายวิทยา	จันทน์เสนะ	เลขาธิการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๗. นางจวีรัตน์	เทพอาสน์	ผู้อำนวยการกองนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๘. นางสาวศิริวรรณ	จุลวนิชรัตนนา	นักวิชาการเผยแพร่ชำนาญการพิเศษ รักษาการใน ตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการสาธารณภัย
๙. นางสาวสุพรรณณี	สุขสมบูรณ์	ผู้อำนวยการส่วนข้อมูลสาธารณภัย ศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย
๑๐. นายศุภกนิมิตร	เปาริก	ผู้อำนวยการศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ
๑๑. นายเจียรชัย	ชุกิตติวิบูลย์	ผู้อำนวยการกองช่วยเหลือผู้ประสบภัย
๑๒. นายสหัสรัฐ	วงศ์สกุลวิวัฒน์	ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ
๑๓. นายจุมพฏ	วรรณฉัตรสิริ	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเพชรบูรณ์ รักษาการแทนผู้อำนวยการ กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
๑๔. นางสาวปราณี	ยอดมณี	รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่
๑๕. นายคุณ	คารกกระทก	ผู้อำนวยการกองคลัง
๑๖. นางสาวณัฐธนา	คงรัตนชาติ	ผู้อำนวยการกองกฎหมาย
๑๗. นางสาวพัลลภรินทร์	ภูกิจ	ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์
๑๘. นายพงษ์ศักดิ์	ธีระกิตติวัฒนา	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
๑๙. นางสาวรัตนา	บุปผาพวง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
๒๐. นางสาวมนัสสุนันท์	มงคลร้อย	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
๒๑. นายชาสันต์	คงเรือง	รองหัวหน้ากลุ่มงานคุ้มครองจริยธรรม
๒๒. นายสิทธิกร	ขวัญดี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๓. นางสาวมณีนันต์	มาสมภพ	นักวิชาการเผยแพร่ชำนาญการ
๒๔. นายพิสุทธิ	วรรณฉัตรสิริ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๒๕. น.ส.วิดา	โสภณ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๒๖. นางนันทรัตน์	ฉัญญพิช	ผู้อำนวยการส่วนประสานความร่วมมือความปลอดภัยทางถนน
๒๗. นายปวีร์	สาธิต	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๒๘. นางธนธรรณ	รัตนภานพ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๒๙. นายสุรสิทธิ์	พรสุขสวัสดิ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๓๐. นางสาวสุณี	อังคหะวิวัฒน์	นักวิชาการพัสดุชำนาญการ
๓๑. นายวัฒน์กานต์	ลาภสาร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๓๒. จ.ส.อ.วุฒิศิลป์	ตั้งวีระสิงห์	นายช่างเครื่องกลชำนาญงาน
๓๓. นางจริภรณ์	เอกวงษา	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๓๔. นายนพจร	เกิดชุ่ม	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๓๕. นายกู้เกียรติ	มานะสัมพันธ์สกุล	เจ้าพนักงานสื่อสารชำนาญงาน
๓๖. นางสาวศิริรัตน์	ประเสริฐวุฒ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
๓๗. นางสาวจิราธร	บุญญา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
๓๘. นางสาววิภาดา	เอี่ยมคง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
๓๙. นางสาวอาจารย์	พินิจ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
๔๐. นายเกษริน	ตรีณตระกูล	นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ
๔๑. นางสาวเสาวณี	มณีสงค์	พนักงานนโยบายและแผนงาน
๔๒. นางสาวณัฐนิชา	รุ่งศิลา	พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๔๓. นางสาวเกศราภรณ์	หมั่นหลี่	พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๔๔. นายทรงธรรม	สาหล้า	พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๔๕. นางสาวทิพวรรณ	ทิพย์รัตน์	พนักงานนโยบายและแผนงาน
๔๖. นางสาวเพ็ญพิชชา	สุรเมินทร์	พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
๔๗. นายอำนาจ	ไม้แก่นจันทร์	พนักงานประจำสำนักงาน
๔๘. นางสาวอัญชลี	ปานสันเทียะ	พนักงานประจำสำนักงาน
๔๙. นายจักรกฤษณ์	อาจเอี่ยม	นักศึกษาฝึกงาน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
๕๐. นายอนาวิต	เบญจกุล	นักเรียนโครงการส่งเสริมฯ โรงเรียนศรีอยุธยาในพระอุปถัมภ์

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องประธานแจ้งที่ประชุมทราบ

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

การประชุมวันนี้เป็นการประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ซึ่งมีประเด็นสำคัญที่จะให้ที่ประชุมพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ ในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่จะขับเคลื่อนการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลและข้อห่วงใยของนายกรัฐมนตรีให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยมีประเด็นสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการ ดังนี้

๑. แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑
 ๒. แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓
 ๓. การบูรณาการข้อมูลเพื่อใช้ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล ๓ ฐาน)
 ๔. การเพิ่มโทษผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามข้อเสนอของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ขอให้ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการไปตามระเบียบวาระการประชุมฯ ต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล อธิศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้มีการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ซึ่งรายงานการประชุมมีทั้งหมด ๑๘ หน้า

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจ้งเวียนให้คณะกรรมการทุกท่านได้พิจารณาตรวจสอบรายงานการประชุมดังกล่าวแล้ว และให้พิจารณารับรองรายงานการประชุมส่งให้ฝ่ายเลขานุการฯ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙

ซึ่งมีผู้แทนสำนักนายกรัฐมนตรีขอแก้ไขข้อ หน้าที่ ๑ ลำดับที่ ๗ จากชื่อนางสาวอรุณ ศรีนนท์ เป็น นางสาวอรุณ ศรีนนท์

จึงเรียนที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุมฯ

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

หากไม่มีท่านใดแก้ไข ขอรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมฯ

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๑

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล อธิศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๑

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเข้มข้น ต่อเนื่อง ครอบคลุมทุกพื้นที่...

ทุกพื้นที่ ภายใต้แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๑ โดยใช้ชื่อการรณรงค์ว่า “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” ซึ่งกำหนดระยะเวลาดำเนินการ แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ๑) ช่วงเตรียมความพร้อมและช่วงการรณรงค์ (ระหว่างวันที่ ๑ ธันวาคม – ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๐) และ ๒) ช่วงควบคุมเข้มข้น (ระหว่างวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ – ๓ มกราคม ๒๕๖๑) โดยสรุปภาพรวมผลการดำเนินการ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตลดลง ดังนี้

๑. จำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น ๓,๘๔๑ ครั้ง เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ ลดลงจำนวน ๕๘ ครั้ง โดยสาเหตุสูงสุดจากการดื่มแล้วขับ ประเภทรถที่เกิดเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ (ส่วนบุคคล)

๒. จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน รวม ๔,๐๐๕ คน เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ ลดลงจำนวน ๖๓ คน

๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในการรณรงค์ช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๑ รวม ๔๒๓ ราย เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ ลดลงจำนวน ๕๕ ราย ซึ่งผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ เสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ และเป็นผู้ขับขี่ โดยมีสาเหตุสูงสุด ๓ อันดับแรกเกิดจากการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด รองลงมา ดื่มแล้วขับ และตัดหน้ากระชั้นชิด ประเภทที่ทำให้เสียชีวิตสูงสุดอันดับแรก คือ รถจักรยานยนต์

ผลการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า

- มีการเรียกตรวจยานพาหนะสะสมจำนวน ๕,๐๙๑,๕๔๒ คัน เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ จำนวน ๖๗๒,๑๑๒ คัน

- มีการดำเนินคดีตาม ๑๐ มาตรการ จำนวน ๘๖๙,๙๖๐ ราย เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ จำนวน ๑๕๖,๐๙๔ ราย

ทั้งนี้ หน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนได้ดำเนินการภายใต้แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๑ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และการบาดเจ็บสาหัสลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๐ โดยมีปัจจัยหรือแนวทางดำเนินการที่ชัดเจน ทั้งการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดให้มีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ ผู้ขับขี่ทุกรายที่เกิดอุบัติเหตุทั้ง ๒ ฝ่าย การจัดตั้งด่านชุมชน การเชิญชวนประชาชนจิตอาสาเข้าร่วมในการตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อที่หลากหลายช่องทาง รวมถึงการเพิ่มความเข้มข้นดำเนินการใน ๑๐๙ อำเภอที่มีสถิติความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ถอดบทเรียน และจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานในระยะต่อไป ๙ ประเด็น เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย การดำเนินมาตรการทางชุมชนและสังคม การสร้างจิตสำนึก ความปลอดภัยของยานพาหนะ การบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน และการบริหารจัดการในระดับพื้นที่

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อพิจารณา

๔.๑ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑

วิดิทัศน์สรุปแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติในคราวการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบร่างแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อให้จังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงาน...

ดำเนินงานช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยรณรงค์ภายใต้หัวข้อ “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” กำหนดช่วงเวลาการดำเนินงาน ระหว่างวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ – ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ รวม ๗ วัน ภายใต้มาตรการหลัก ๖ มาตรการสำคัญ ดังนี้ (๑) มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน (๒) มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม (๓) มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ (๔) มาตรการดูแลความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว (๕) มาตรการความปลอดภัยทางน้ำ (๖) มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ

โดยมีมาตรการเน้นย้ำและกิจกรรมพิเศษ จำนวน ๖ ประเด็น ดังนี้

๑. เน้นเพิ่มความเข้มข้นในอำเภอเป้าหมายเป็นพิเศษ

๒. เน้นการดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพิเศษ

๓. ตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ทุกรายที่ขับขี่แล้วเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ (Admit)

หรือเสียชีวิต โดยให้กระทรวงสาธารณสุข สสส. และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประสานความร่วมมือ กำหนดขั้นตอนปฏิบัติและผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการตรวจวัดที่ชัดเจน

๔. กำหนดให้เข้มงวดกับบริเวณที่มีการจัดงาน โดยต้องมีการสำรวจและให้ผู้จัดงานจัดทำแผนในการดูแลความปลอดภัยยื่นกับผู้ประกอบการพิจารณาอนุญาตให้จัดงาน

๕. ให้มีการประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้น จริงจัง ต่อเนื่อง เน้นย้ำในประเด็นดื่มแล้วขับ ตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ทุกราย และประกันภัยภาคสมัครใจไม่คุ้มครองหากมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

๖. ให้ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ ภาครัฐต้องปฏิบัติตัวเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หากฝ่าฝืนหรือกระทำผิดกฎหมายจราจรให้ถือว่าผิดวินัย

ทั้งนี้ ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

๑. ช่วงเตรียมความพร้อมและช่วงการรณรงค์ ระหว่างวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๑ – ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑ โดยใช้กลไกประชารัฐเป็นแนวทางการดำเนินงาน เน้นการบังคับใช้กฎหมาย และการรณรงค์อย่างเข้มข้น จริงจัง ต่อเนื่อง พร้อมทั้งมีการวิเคราะห์ปัญหาสถานการณ์ และกำหนดแผนงาน มาตรการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่

๒. ช่วงควบคุมเข้มข้น (ระหว่างวันที่ ๑๑ – ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑)

ให้หน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนบูรณาการการดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ อย่างจริงจัง เข้มข้น เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยมีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ทุกระดับ เพื่ออำนวยการ ควบคุม กำกับ ดูแลและติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผน ซึ่งผลที่คาดว่าจะได้รับ มีดังนี้

- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดลง
- จำนวนรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง
- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ลดลง

โดยเทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ๓ ปีย้อนหลัง

สำหรับเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดกลุ่มเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอและสำนักงานเขตในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อใช้ประกอบการบริหารจัดการ การกำหนดแนวทางมาตรการต่าง ๆ รวมทั้งการติดตามประเมินผล ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในแต่ละพื้นที่ โดยใช้ค่าเฉลี่ยจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง ๓ ปี ทั้งช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เป็นฐานข้อมูลในการจัดกลุ่มโดยผลการจัดกลุ่มเฝ้าระวังพบว่า

- พื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุระดับสูงทั้งเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ จำนวน ๑๐๙ อำเภอ
- พื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุระดับสูงเทศกาลใดเทศกาลหนึ่ง จำนวน ๘๙ อำเภอ และ

๑ สำนักงานเขต

- พื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุระดับน้อยถึงปานกลาง จำนวน ๖๕๖ อำเภอ และ ๓๘ สำนักงานเขต และพื้นที่ที่ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุทั้งช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ จำนวน ๒๔ อำเภอ และ ๑๑ สำนักงานเขต

กรรมการและผู้ช่วยเหลือราชการฯ

นายชยพล ธิติศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ขอเรียนในที่ประชุมเรื่องแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๖๑ ขออนุญาตที่ประชุมได้กรุณาให้ความเห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๖๑ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

ขอมติในที่ประชุมเพื่อนำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๖๑ ไปใช้ต่อไป

ศาสตราจารย์ ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิ

รายงานการประชุมหน้า ๓๙ ประธานได้สั่งการให้ผู้ว่าราชการจังหวัดต่างๆ ไปทำช่องทางรถจักรยานยนต์ ขอนำเสนอในเรื่องดังกล่าว องค์การอนามัยโลกเคร่งครัดในการลดการสูญเสียจากการใช้รถจักรยานยนต์ ระบบและวิธีที่ปลอดภัย จะเห็นได้ว่าช่องทางเดินทางของรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพฯ ผู้ขับขี่ซบดระหว่างเลนรถยนต์ ๒ คัน ซึ่งเป็นอันตรายทำให้เกิดการเฉี่ยวชน ตัวอย่างเช่น จังหวัดนครปฐม จะเห็นการซบดที่ไม่เป็นระเบียบ ไม่ถูกต้อง ไม่สวมหมวกนิรภัย สถิติอุบัติเหตุวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๖๑ จังหวัดนครปฐมมีผู้เสียชีวิตจำนวน ๓ คน การบังคับใช้กฎหมายอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อการลดอุบัติเหตุ จะต้องใช้วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย เพราะฉะนั้นไม่ควรถามว่าใครเป็นผู้ทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไร แต่ควรถามว่าทำไมมีระบบซึ่งทำให้คนตายบนถนนทุกวัน เพราะฉะนั้นปัญหาอุบัติเหตุหรือการชนกันตายเป็นปัญหาของระบบ ไม่ใช่เป็นของบุคคลหนึ่งบุคคลใด จะต้องมีส่วนที่ปลอดภัย คนปลอดภัย ถนนปลอดภัย รถปลอดภัย และความเร็วที่ลดลง เพราะร่างกายมนุษย์เมื่อถูกชนแรงๆทำให้เสียชีวิตทั้งหมด ตัวเลขของ WHO จำนวน ๗๓ เปอร์เซ็นต์ ของอุบัติเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์ ส่วนหนึ่งเกิดจากการออกแบบที่ผิดพลาด และอยากเสนอให้มีการทำช่องทางของรถจักรยานยนต์ จะทำให้ลดการเสียชีวิต เพื่อความปลอดภัย ในเทศกาลสงกรานต์จะต้องมีเลนรถจักรยานยนต์ และสวมหมวกนิรภัย นอกจากช่องทางของรถจักรยานยนต์ สิ่งที่เป็นปัจจัยในการลดอุบัติเหตุ เช่น ยานพาหนะ การฝึกอบรมในการขอใบอนุญาตขับขี่รถ เป็นต้น จึงต้องการให้มีการเน้นย้ำกับผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัดให้ทำช่องทางรถจักรยานยนต์ตามที่ได้สั่งการไว้ให้ได้มากที่สุด

ประธาน...

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

จะต้องดูในเรื่องงบประมาณของแต่ละจังหวัด ในการอยู่ร่วมกันในการใช้รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์จะต้องพึ่งพาซึ่งกันและกัน ที่ท่านพิชัยได้นำรูปการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตำรวจไม่ได้ ต้องการให้มีการขับขี่แบบนั้น แต่ทางตำรวจจับกุมไม่ไหว ให้กระทรวงมหาดไทยรับไปในเรื่องให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัดเสนอแนะกับทางรัฐบาลเพื่อของบประมาณในการจัดทำผังเมือง หรือเทศบาลของแต่ละจังหวัดดำเนินการ

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ปัญหาของโครงสร้างของเมืองไม่สามารถทำช่องทางของรถจักรยานยนต์ และแนวทางของต่างประเทศมีการทำระบบขนส่งสาธารณะมารองรับ ให้คณะกรรมการฯ รับแนวทางและข้อเสนอของอาจารย์พิชัยไปพิจารณา และทางกระทรวงคมนาคมพยายามทำเส้นทางใหม่ ๆ

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

ประเทศมีกฎหมายจราจรสำหรับการขับขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์บนท้องถนน

นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

เห็นด้วยในกรอบขององค์การอนามัยโลก ที่อาจารย์พิชัยได้นำเสนอ กระทรวงคมนาคมได้ออกแบบระบบรถจักรยานยนต์ทั้งระบบ เพราะเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ อยากให้กระทรวงคมนาคมทำงานร่วมกับคณะกรรมการฯ

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

ทุกหน่วยงานจะต้องบูรณาการร่วมกันทำงาน

ศาสตราจารย์ ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิ

ตำรวจไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดได้ทั้งหมด เพราะผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรมีเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นจะต้องมีระบบที่ปลอดภัย

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

สำหรับมติในที่ประชุมในวันนี้จะได้นำเรียนให้คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ จึงขอให้ดำเนินการดังนี้

๑. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำมามติที่ประชุมของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เป็นแนวทางการปฏิบัติในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน โดยให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่อง และประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกในการครอบคลุมทุกพื้นที่

๒. ให้หน่วยงาน...

๒. ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบบูรณาการการทำงานช่วงเทศกาลสงกรานต์เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทาง

๓. ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้อง เตรียมความพร้อม และจัดทำแผนปฏิบัติงานเพื่อดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยบนท้องถนน ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – พ.ศ. ๒๕๖๔

๔. ให้กระทรวงสาธารณสุขนำการใช้ข้อมูล ๓ ฐาน เป็นข้อมูลกลางของประเทศเพื่อนำมาวิเคราะห์กำหนดมาตรการแผนงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้เสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป

๕. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินการแก้ไขกฎหมายเป็นการเร่งด่วนต่อไป

๖. ในระดับพื้นที่ให้กระทรวงมหาดไทยสั่งการให้ผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล และข้อห่วงใยของนายกรัฐมนตรีให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

มติที่ประชุม เห็นชอบ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

๔.๒ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล ธิติศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบในหลักการให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ และให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ ไปพลางก่อนจนกว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ จะแล้วเสร็จ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ เห็นชอบในหลักการให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ ทั้งนี้ ให้พิจารณาปรับกรอบระยะเวลาการดำเนินงานจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ ให้มีระยะเวลาสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ โดยให้เพิ่มเติมการดำเนินการให้ครอบคลุมถึง พ.ศ. ๒๕๖๔ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๙ และเห็นชอบรายงานผลการศึกษการจัดตั้งหน่วยงาน/องค์กร/สถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน สรุปรายงานสำคัญจะนำเสนอ โดย อาจารย์ทวีศักดิ์ แตะกระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งเป็นหัวหน้าโครงการจัดทำแผนแม่บทความดังกล่าว

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ แตะกระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ มีวิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน” (Committing to Standard of Safe Journey Together) ซึ่งตัวชี้วัดกำหนดจากค่าเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ เป็นค่าเป้าหมายสุดท้ายสำหรับ...

สำหรับ พ.ศ. ๒๕๖๔ ในการลดอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นร้อยละ ๑๘.๐ ซึ่งในแผนแม่บทจะมี ๓ พันธกิจ และ ๔ ยุทธศาสตร์ โดยยุทธศาสตร์ต่าง ๆ จะเน้นการพัฒนาให้เกิดความยั่งยืนในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จะเน้นในเรื่องของการปฏิรูประบบการจัดการ ศักยภาพในการทำงาน ระบบข้อมูล กฎหมาย การปฏิรูประบบงบประมาณ การทำงานในช่วง ๗ วันของทั้งสองเทศกาล และการวิจัยพัฒนา ในส่วนนี้ได้มีการเสนอให้มีการปรับโครงสร้างคณะกรรมการฯ ใหม่ขึ้นมา การเสนอให้มีบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน และการเสนอให้มีหน่วยงานด้านวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลักเป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน กลุ่มรถจักรยานยนต์ กลุ่มเมาแล้วขับ กลุ่มขับรถเร็ว และกลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นกลุ่มหลักที่จะแก้ไขได้ในช่วงแผนแม่ทบบนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศโดยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ มาตรฐานความปลอดภัยของถนน และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงานของภาคขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ประชากรเพื่อถนนปลอดภัย จะเน้นการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน ชุมชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐ มาทำงานร่วมกันเพื่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่เป็นประโยชน์กับประเทศ

นอกจากนี้ ในแผนแม่บทดังกล่าวยังมีแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์ในระยะ ๒๐ ปี ที่ประเทศไทยควรดำเนินการ ทั้งการจัดการในเรื่องของ คน ถนน รถ และการสร้างทางเลือกในระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกในระยะยาว เพื่อลดการใช้ยานพาหนะประเภทรถส่วนบุคคลที่ไม่จำเป็นออกไป โดยมีเป้าหมายในระยะ ๕ ปี ๑๐ ปี ๑๕ ปี และ ๒๐ ปี

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล ธิติศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ขอให้ที่ประชุมพิจารณาเพื่อความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ และเห็นชอบให้เปลี่ยนชื่อแผนแม่บทจากเดิม “แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓” เป็น “แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔” เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาสิ้นสุดของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

ศาสตราจารย์ ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิ

แผนแม่บทนี้เป็นแผนแม่บทที่สำคัญ และการตั้งสถาบันวิชาการฯ เพื่อที่จะช่วยคิดวิเคราะห์ เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด แต่อยากจะเสนอ ข้อความสำคัญ (keyword) ที่ใช้กันทั่วโลก คือ Safe System Approach (การสร้างระบบที่เน้นความปลอดภัย) ซึ่งได้กล่าวถึง ๕ เสาหลัก ที่ WHO และ UN เน้นในการจัดการแบบองค์รวม จึงอยากให้ตระหนักถึงคำสำคัญนี้ หากต้องการที่จะยกระดับให้เป็นสากล ก็จะต้องใช้วิธีเดียวกันนี้

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ ตะระทะโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร

ในส่วนของสถาบันวิชาการ จะมาเป็นคลังข้อมูล/คลังสมอง (think tank) เรื่องการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งมีต้นแบบสถาบันวิชาการ (ITARDA) จากการไปศึกษาดูงานที่ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นยังมีโครงการความร่วมมือในการเข้ามาเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมีความยินดีที่จะเข้ามาช่วยในการจัดตั้งสถาบันเพื่อการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุบนท้องถนน (ITARDA) และได้มีการหารือในเบื้องต้นกับกระทรวงคมนาคมในเรื่องของการจัดตั้งสถาบันวิชาการนี้แล้ว

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนนและมีกระทรวงคมนาคมที่รับผิดชอบโดยตรง หากจะมีการจัดตั้งองค์กรอาจไม่สามารถทำได้ เนื่องจากต้องใช้งบประมาณและบุคลากรและต้องมีหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้องอีกมากมาย ซึ่งในปัจจุบันก็มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละด้านอยู่แล้วในกระทรวงต่าง ๆ จึงมีความเห็นว่าควรช่วยกันบูรณาการการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากกว่า

นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

เห็นด้วยว่าการจัดตั้งหน่วยงานไม่ควรทำหน้าที่ซ้ำซ้อนกัน ในส่วนของ นปถ. และ ศปถ. จะเป็นฝ่ายของการดำเนินการบูรณาการลงไปถึงระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นโครงหลัก แต่ส่วนที่จะมาเสริมในสถาบันหรือหน่วยวิชาการจะเป็นคลังข้อมูล/คลังสมองด้านวิชาการ และจะเป็นสิ่งที่เอื้อให้หน่วยงานวิชาการหน่วยอื่นด้วย หากกำหนดบทบาทหน้าที่ให้ชัดเจนและวางแนวทางให้สอดคล้องกันก็จะให้การดำเนินงานไม่ซ้ำซ้อน

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

คณะทำงานชุดนี้ได้ทำงานและมีผลงานออกไปมากมาย ซึ่งก็ทราบดีอยู่แล้วว่าปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากการที่บุคคลไม่มีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ยานพาหนะไม่ปลอดภัย ถนนไม่ปลอดภัย ซึ่งกระทรวงคมนาคมก็รับผิดชอบในการดูแล ควบคุม และหามาตรการต่าง ๆ ในการป้องกัน ดังนั้นสถาบันวิชาการนี้จะต้องหาแนวทางมาตรการในการสร้างผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ยานพาหนะปลอดภัย และถนนปลอดภัย เพื่อช่วยเสริมการทำงานด้วย

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

การประชุมในคราวนี้เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่ให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากที่ผ่านมา ๒ ปี จำนวนการสูญเสียและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน ซึ่งยังไม่มีมาตรการที่สามารถดำเนินการให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงจำนวนมาก แม้ว่าจะมีทั้งมาตรการจำกัดความเร็ว การดูแลผู้ขับรถ การดูแลสภาพรถ ฯลฯ แต่อุบัติเหตุก็ยังคงเกิดขึ้นอยู่ ปัจจัยหลักอยู่ที่คนใช้รถใช้ถนนที่จะเอื้ออาทรซึ่งกันและกัน หากสามารถปลูกจิตสำนึกของคนได้อุบัติเหตุจะลดลงไปได้มาก รวมถึงการใช้ความเร็วด้วย ในเรื่องแผนแม่บทนี้มีท่านใดจะขอแก้ไขเพิ่มเติมหรือไม่

ศาสตราจารย์ ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิ

จากมติที่ประชุมเห็นว่าแผนแม่บทฯ ต้องแก้ไขจาก พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ เป็น พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ ส่วนในเนื้อหาอยากให้มีคำว่า วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นคำหลักที่ใช้ในประเทศเกือบทั่วโลกที่ประสบความสำเร็จ

นายภานุ จันทร์เจียวใช้ รองผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

ในแง่วิชาการเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องจำเป็น แต่ก่อนที่จะตั้งสถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน อยากให้มีการศึกษาให้ชัดเจนว่าปัจจุบันงานด้านวิชาการมีสถาบันใดดำเนินการอยู่บ้าง ซึ่งกระจายอยู่ตามหลายหน่วยงานในปัจจุบันรวมทั้งสถาบันการศึกษา ส่วนเหตุผลความจำเป็นของการตั้งสถาบันทางวิชาการขึ้นมาเป็นหน่วยงานราชการหรือไม่นั้น โดยแนวทางที่เป็นข้อสั่งการเชิงนโยบาย คือไม่อยากจะให้มีการเขียนเรื่องการจัดตั้งหน่วยงานใหม่ไว้ในกฎหมายหรือแผนแม่บทในลักษณะที่เป็นข้อเสนอ ซึ่งยังไม่ได้ผ่านกระบวนการในการพิจารณาตั้งหน่วยงานใหม่ ซึ่งต้องมีกระบวนการในการผ่านการพิจารณาของหน่วยงานไปที่ ก.พ. ก.พ.ร. และคณะรัฐมนตรี อยากให้ศึกษาก่อนว่าสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากอะไร ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลายอย่างทั้งเรื่องโครงสร้างถนน พฤติกรรม การบังคับใช้กฎหมาย การปลูกฝังจิตสำนึกตั้งแต่เด็ก เป็นต้น ซึ่งที่ประชุมได้เห็นความสำคัญของงานวิชาการด้านนี้ ดังนั้น อาจจะเขียนในลักษณะที่ว่าให้มีการเสริมสร้างความเข้มแข็งของงานวิชาการ แต่ไม่อยากจะเขียนว่าจะต้องตั้งเป็นสถาบันวิชาการฯ เพราะในการดำเนินการจะต้องผ่านขั้นตอนตามกฎหมายและวิถีปฏิบัติของการจัดตั้งหน่วยงานใหม่

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เห็นด้วยกับสำนักงานประมาณ แต่เพื่อให้การดำเนินการเร็วขึ้นขอเสนอว่าให้ตั้งเป็นคณะอนุกรรมการของคณะกรรมการ นปถ. หรือ คณะกรรมการ ศปถ. ก็ได้ แต่หากตั้งเป็นองค์กรจะเป็นไปได้ยาก เนื่องจากรัฐบาลจะลดปริมาณการตั้งหน่วยงานขึ้นใหม่ แต่เป็นการขอเพิ่มภารกิจของหน่วยงาน หากเพิ่มก็จะต้องเพิ่มทุกหน่วยงาน จะตั้งองค์กรใดองค์กรหนึ่งไม่ได้ อย่างเช่น กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร (กอ.รมน.) ซึ่งเป็นหน่วยงานเฉพาะ (ad hoc) ที่ดำเนินการโดยการบูรณาการการทำงานร่วมกับทุกภาคส่วน หากผ่านมตินี้ไปควรจะไปดำเนินการให้เป็นคณะอนุกรรมการระดับนโยบายหรือระดับปฏิบัติก็ได้

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร

มีการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากหลายหน่วยงาน รวมถึงต่างประเทศที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้วย ในเบื้องต้นเห็นด้วยกับท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเสนอ ที่ให้ตั้งเป็นคณะอนุกรรมการของคณะกรรมการ นปถ. ก่อน แล้วไปศึกษา กำหนดทิศทางเสนอในการประชุมคณะกรรมการ นปถ. ครั้งต่อไป

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

เห็นด้วยในการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการก่อนเพื่อพิจารณาข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของทุกฝ่ายที่เสนอแนะ

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เห็นด้วยกับแผนแม่บทนี้ และเปลี่ยนแค่ช่วงเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในส่วนเรื่องการจัดตั้งสถาบันทางวิชาการขอให้รับข้อเสนอที่จะเปลี่ยนเป็นในรูปแบบคณะอนุกรรมการฯ และขอให้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมนี้ไปปรับแก้ เพื่อให้สามารถนำแผนแม่บทนี้ไปดำเนินการได้

นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงศ์ ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

หากจะดำเนินการเรื่องสถาบันทางวิชาการโดยตั้งเป็นคณะอนุกรรมการ เห็นว่าการประชุมคณะกรรมการ นปถ. จะต้องประชุมบ่อยครั้งขึ้น เนื่องจากเมื่อมีโจทย์เข้ามา ขณะเดียวกันเรื่องของไตรมาสที่นายกรัฐมนตรีอยากเห็นการขับเคลื่อนการดำเนินการ หากมีการดำเนินการควบคู่กัน ดังนั้น หน้าที่ของคณะอนุกรรมการนี้จะต้องนำมารายงาน เช่นมีการนำแต่ละกรณีมาวิเคราะห์ในที่ประชุม และมีข้อเสนอว่าต้องแก้ไขอย่างไร จะทำให้มีความชัดเจนในการขับเคลื่อนการดำเนินการในแต่ละเรื่อง

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เห็นด้วย เมื่อทำผลงานแล้วต้องให้ท่านรองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการ นปถ. ช่วยผลักดันให้เกิดขึ้น สถิติที่เกิดขึ้นนัยทางสถิติไม่ต่างกัน แต่ตัวเลขลดลง ต้องรีบดำเนินการให้เกิดผล ซึ่งท่านรองนายกรัฐมนตรีได้กล่าวว่าจะอย่างไรการดำเนินการจึงจะเกิดผล ต้องแก้ไขในจุดใด ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเป็นที่ทราบกันดีว่าเกิดจากเมาแล้วขับ และการใช้ความเร็ว รถกระบะแม้ว่าจะยังไม่ถูกกฎหมายแต่สถิติการเสียชีวิตยังไม่มาก แต่รถจักรยานยนต์ ขับเร็ว เมา มีจำนวนมาก ประเด็น คือยังดำเนินการแก้ไขไม่ตรงจุด

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

มีคณะกรรมการ นปถ. ท่านใดจะเพิ่มเติมหรือตั้งข้อสังเกตในเรื่องแผนแม่บทฯ อีกหรือไม่

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มีปัญหาเรื่องตัวเลขสถิติข้อมูลอุบัติเหตุ ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและจำนวนผู้เสียชีวิต ปัจจุบันใช้ข้อมูลสถิติจากองค์การอนามัยโลก และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้บูรณาการข้อมูลตัวเลขจาก ๓ หน่วยงาน โดยส่วนตัวยังไม่เชื่อตัวเลขขององค์การอนามัยโลก เนื่องจากองค์การอนามัยโลกจัดประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนา ในเชิงความแม่นยำของสถิติข้อมูลซึ่งยังไม่ชัดเจน สหรัฐอเมริกาเสียชีวิต ๑ ปี ๓๖,๐๐๐ ราย ในแง่จำนวนมากกว่าประเทศไทยแต่เป็นข้อมูลจริง เนื่องจากเชื่อว่าเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ข้อมูลถูกต้อง แต่ประเทศไทยมีแหล่งข้อมูล ๓ แหล่งซึ่งองค์การอนามัยโลกไม่เชื่อถือ องค์การอนามัยโลกจึงไปคำนวณตัวเลขเองซึ่งสอดคล้องกับตัวเลขที่บูรณาการแล้วมีค่าใกล้เคียงกัน ซึ่งองค์การอนามัยโลกคำนวณโดยวิธีทางคณิตศาสตร์ เป็นจำนวน ๒๔,๐๐๐ รายที่เสียชีวิตแต่ไม่ทราบว่า มีหลักฐานหรือไม่ มีคำตอบว่าส่วนที่หาหลักฐานไม่ได้อาจเป็นแรงงานต่างด้าว แต่เชื่อว่าแม้จะนับรวมแรงงานต่างด้าว จำนวนผู้เสียชีวิตก็น่าจะน้อยกว่านี้ ทำอย่างไรให้องค์การอนามัยโลกเห็นว่าข้อมูลมีความน่าเชื่อถือและปลดประเทศไทยออกจากประเทศที่กำลังพัฒนาทางด้านข้อมูลสถิติ ญี่ปุ่นอยู่ในประเทศพัฒนาใช้ข้อมูลสถิติที่เป็นข้อมูลจริง มีระบบการลงทะเบียนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ แต่ของประเทศไทยมีข้อมูล

อยู่ที่ ๓ หน่วยงาน คำนิยามของคำว่าอุบัติเหตุทางถนนไปรวมกับคำว่าโรคระบาด ประเทศไทยได้แยกชัดเจนหรือไม่ หากแยกชัดเจนแล้วเชื่อว่าตัวเลขสถิติจะลดลง เป็นเหตุผลที่แผนแม่บทฯ เสนอในเรื่องนี้ การตั้งสถาบันอาจจะต้องศึกษาให้รอบคอบซึ่งประเทศญี่ปุ่นก็ดำเนินการเช่นเดียวกัน อยากให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณเพิ่มมากขึ้นสำหรับหน่วยงานที่ดำเนินการเรื่องอุบัติเหตุ ก.พ. ก็ขอให้เพิ่มอัตรากำลัง เช่น กระทรวงคมนาคมไม่มีบุคลากรเรื่องความปลอดภัย และงบประมาณไม่ค่อยมี ปัจจุบันนี้ดำเนินการโดยใช้งบประมาณที่มีอยู่ใช้อาสาสมัคร การเก็บรวบรวมข้อมูลต้องใช้งบประมาณมากพอสมควร ในชั้นการศึกษาฝากดูวิธีการทำอย่างไรประเด็นสำคัญ คือ ปัญหาเรื่องตัวเลขสถิติที่ทำให้ประเทศไทยติดอันดับ ๑ - ๒

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

คณะกรรมการทุกท่านคงทราบดีว่ามีปัญหาเรื่องสถิติข้อมูล มีความเห็นว่าข้อมูลฐานเดียวกันมีความเชื่อมั่นมากพอ แต่ต้องเป็นกระทรวงสาธารณสุขเนื่องจากเป็นผู้ดำเนินการพิสูจน์การเสียชีวิตทั้งในและนอกโรงพยาบาล แต่เป็นมติคณะรัฐมนตรีที่จะใช้ข้อมูล ๓ ฐาน โดยกระทรวงสาธารณสุขดำเนินการ และใช้ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมด้วย ซึ่งน่าจะเป็นมาตรฐานที่ดีได้ในขณะนี้ ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติหากเสียชีวิตในพื้นที่จะทราบ หากเสียชีวิตในโรงพยาบาล ตำรวจจะไม่ทราบ ต้องสร้างการรับรู้ การประชุมคณะกรรมการ นปถ. นี้จะให้กระทรวงการต่างประเทศได้รับทราบเพื่อจะได้ส่งข้อมูลให้หน่วยงานต่างประเทศได้รับทราบ เมื่อหน่วยงานเหล่านั้นทราบที่มาของข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขก็จะเกิดความเชื่อมั่น

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ ตะกระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร

เห็นด้วยกับท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปัญหาหนึ่งจากการสำรวจว่าเหตุใดแผนแม่บทฯ จึงไม่ประสบความสำเร็จซึ่งมาจากเรื่องงบประมาณ ในแผนแม่บทฯ จึงมีการเสนอว่าอยากให้ มีงบประมาณบูรณาการเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ เนื่องจากการของงบประมาณจากหน่วยงานมีขั้นตอนที่สามารถขอได้ ซึ่งเป็นข้อจำกัด ตำรวจที่ต้องการอุปกรณ์หากไม่ได้ของบกลางก็จะไม่ได้อุปกรณ์ความเป็นไปได้ที่จะมีงบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนอยู่ในยุทธศาสตร์จัดสรรของประเทศจะเป็นไปได้หรือไม่

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

สามารถทำได้โดยตั้งคณะกรรมการแล้วนำผลที่ได้ให้ท่านประธานกรรมการ นปถ. คือ ท่านรองนายกรัฐมนตรี ซึ่งแทนนายกรัฐมนตรี

นายภานุ จันทน์เจียวใช้ รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

ประเด็นที่ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กล่าว คิดว่าเรื่องนี้อยากมอบให้ คณะอนุกรรมการที่จะแต่งตั้งใหม่ทำการศึกษาว่าในปัจจุบันมีหน่วยงานใดดำเนินการอยู่บ้าง มีงบประมาณเท่าใด มีกำลังคนเท่าใด และในหลักการของเป้าหมายที่วางไว้ในแผนฯ หากจะดำเนินการให้สำเร็จจะต้องใช้ทรัพยากรหรือบุคลากรอย่างไร ควรมีการศึกษาเป็นระบบ เนื่องจากขณะนี้เมื่อกล่าวถึงเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่มีการดำเนินการไม่เข้าเป้าหมายก็จะกล่าวถึงปัจจัย ๒ อย่าง คือ คน และงบประมาณ แต่ไม่มีการดูถึงปัจจัยอื่น

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

แผนแม่บทฯ ต้องการที่จะนำงบประมาณมาบูรณาการ จะนำงบประมาณไปไว้ที่ใด จะต้อง มีหน่วยงานรองรับ

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

สมมติว่าต้องการเครื่องตรวจจับความเร็วเพิ่มก็ให้หน่วยที่ดำเนินการจัดทำ แต่สำนักงบประมาณบอกว่าให้นำมาคิดให้เป็นระบบ เช่น มีถนนเท่าใด มีสถานีตำรวจเท่าใด และต้องการจะใช้อุปกรณ์จำนวนเท่าใด ต้องชี้แจงให้เป็นระบบแล้วสำนักงบประมาณก็จะให้งบประมาณ

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

การของงบประมาณไม่ยากแต่จะบูรณาการใช้งบไม่ได้ ต้องมีหน่วยงานรับไปแต่ละเรื่อง แต่สามารถของงบประมาณเพิ่มเติมได้ ตามที่สำนักงบประมาณกล่าวว่าให้คณะอนุกรรมการไปพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไรให้ใช้งบประมาณในเรื่องการจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น

ศาสตราจารย์ ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ผู้ทรงคุณวุฒิ

คิดว่าวันนี้เป็นข่าวดี เพราะสิ่งที่ประชุมกันวันนี้เป็นไปตาม UN คือ การจัดการกับอุบัติเหตุให้สำเร็จมี ๓ โครงสร้าง คือ ๑. Political View ซึ่งมีท่านรองนายกรัฐมนตรี ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งแสดงถึง Political View ที่แกร่งกล้า ๒. Functional Institution ซึ่งการจัดตั้งสถาบันที่มีข้อเสนอให้เป็นคณะอนุกรรมการน่าจะดำเนินการได้ดี ๓. งบประมาณ ซึ่งสำนักงบประมาณบอกว่าจะให้ จึงเห็นว่าเป้าหมายน่าจะดีและลดการเสียชีวิตได้อย่างถาวร

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

รับทราบ สรุปว่าที่ประชุมเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓ และเห็นชอบให้เปลี่ยนชื่อแผนแม่บทฯ จากเดิมเป็น แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาการสิ้นสุดของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ และให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป รวมถึงให้รับข้อสังเกตต่าง ๆ ไปดำเนินการให้แผนฯ สมบูรณ์ต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และให้เปลี่ยนชื่อแผนแม่บทฯ จากเดิมเป็น แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ โดยให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการฯ ศึกษาการจัดตั้งสถาบันวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน และเสนอคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติพิจารณา

๔.๓ การบูรณาการข้อมูลเพื่อใช้ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล ๓ ฐาน)

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล ธิติศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ระเบียบวาระที่ ๔.๒ การบูรณาการข้อมูลเพื่อใช้ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล ๓ ฐาน) เนื่องจากคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑ ซึ่งประธานคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ได้นำเสนอตัวเลขเกี่ยวกับการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบกระบวนการบูรณาการและให้การรับรองตัวเลขผลจากการบูรณาการข้อมูลการตาย ๓ ฐาน ให้ใช้ตัวเลขในการติดตามประเมินผลผู้เสียชีวิตเป็นรายปีของประเทศต่อไป ขอให้อธิบดีกรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลได้นำเสนอต่อที่ประชุม

นายแพทย์สุวรรณชัย วัฒนายิ่งเจริญชัย อธิบดีกรมควบคุมโรค

ปัจจุบันข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนมาจากหลายหน่วยงาน เนื่องจากวัตถุประสงค์ในการเก็บข้อมูลแตกต่างกัน จึงทำให้ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตแตกต่างกัน และไม่มีหน่วยงานใดที่มีข้อมูลครบถ้วน ซึ่งส่งผลให้ข้อมูลของประเทศไทยไม่เป็นที่น่าเชื่อถือตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าว องค์การอนามัยโลกจึงได้จัดทำประมาณการ ซึ่งใช้ข้อมูลของประเทศไทยแล้วใช้สูตรทางคณิตศาสตร์ จึงทำให้ตัวเลขสถิติที่ได้ค่อนข้างสูง และจัดลำดับประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นลำดับต้น ๆ ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๓ ได้มอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุขเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงการบูรณาการจัดเก็บข้อมูล จึงเป็นที่มาของการบูรณาการข้อมูล

วัตถุประสงค์ของการบูรณาการข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง เป็นเอกภาพ และใกล้เคียงความจริง เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนและกำหนดนโยบายให้มีประสิทธิภาพ และปรับ Based line เรื่องทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน จนถึงเรื่องการติดตามและประเมินผล และกำกับการดำเนินงาน นำข้อบกพร่องและข้อจำกัดต่าง ๆ มาพัฒนาระบบต่อไป

ข้อมูลการตายมีที่มาจากข้อมูล ๓ ฐานใหญ่ ๆ

ข้อมูลฐานที่ ๑ คือ ข้อมูลใบมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ซึ่งมาจากระบบลงทะเบียนการตาย ผู้เสียชีวิตทุกรายที่มีการแจ้งตายกับสำนักทะเบียนท้องถิ่นและอำเภอ ข้อมูลส่วนนี้จะถูกนำไปตรวจสอบความถูกต้องกับหนังสือรับรองการตายที่ออกโดยแพทย์ในโรงพยาบาล เพื่อเพิ่มความถูกต้องในการให้สาเหตุการตายโดยเฉพาะบางรายที่ระบุไม่ชัดเจน ซึ่งพยายามปรับนิยามตามที่ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ข้อสังเกตไว้

ข้อมูลฐานที่ ๒ คือ ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นระบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุที่เกิดเป็นคดีความทุกเหตุการณ์ทั่วประเทศเป็นสำคัญ

ข้อมูลฐานที่ ๓ คือ ระบบ E - claim ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นระบบบันทึกข้อมูลผู้ประสบภัยจากรถสำหรับการเบิกจ่ายเงินสินไหมทดแทนเป็นหลัก

ขั้นตอนการบูรณาการจะใช้วิธีการตรวจการซ้ำซ้อนเป็นรายบุคคลทั้ง ๓ ฐาน โดยใช้ตัวแปรหลัก ๔ ตัวแปร ได้แก่ หมายเลขบัตรประจำตัวประชาชน ๑๓ หลัก ชื่อ - นามสกุล วันที่เกิดเหตุและวันที่เสียชีวิต พื้นที่เกิดเหตุหรือจังหวัด โดยมีการดำเนินการ ๖ ขั้นตอน และแยกออกเป็น ๗ กลุ่มตามแผนภูมิวงกลมที่ซ้อนกัน ๓ ภาพ เมื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์พบว่า ข้อมูลมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก ฐานของใบมรณบัตรในช่วงปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙ มีความผันแปรตั้งแต่ ๑๔,๐๐๐ กว่าราย - ๑๕,๐๐๐ กว่าราย ขณะที่ระบบ E - claim มีความผันแปรตั้งแต่ ๙,๐๐๐ - ๑๐,๔๐๐ กว่าราย ส่วนระบบของตำรวจมีความผันแปรในบางปีเพียง ๖,๐๐๐ ราย บางปีที่มีความผันแปรสูงเกือบ ๙,๐๐๐ ราย

การดำเนินการเริ่มในปี ๒๕๕๕ แต่นำข้อมูลของปี ๒๕๕๔ เป็นตัวตั้งต้น ได้ข้อมูลชุดของปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๙ พบว่า ภาพรวมของข้อมูลการเสียชีวิต โดยเฉพาะการบาดเจ็บทางถนนเพิ่มมากขึ้น และใกล้เคียงกับความเป็นจริง เฉลี่ยอยู่ระหว่าง ๒๐,๐๐๐ - ๒๒,๐๐๐ รายต่อปี ตัวอย่างปี ๒๕๕๙ พบว่า ข้อมูลจากใบมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายจะเป็นส่วนที่ครอบคลุมมากที่สุด ร้อยละ ๗๑ ข้อมูลจากตำรวจ ร้อยละ ๓๖ ข้อมูลจากบริษัท กลางๆ ร้อยละ ๔๗ เมื่อนำทั้ง ๓ ส่วนรวมกัน จะได้ประมาณ ๒๓,๐๐๐ ราย เมื่อตัดความซ้ำซ้อนออกไป จะเหลือ ๒๑,๗๔๕ รายต่อปี

เมื่อนำข้อมูลขององค์การอนามัยโลกที่คำนวณทุก ๒ ปี ปี ๒๕๕๓ คำนวณได้ ๒๖,๓๑๒ ราย ปี ๒๕๕๕ คำนวณได้ ๒๔,๒๓๗ ราย และปี ๒๕๕๙ ได้นำข้อมูลไปคำนวณแล้วแต่ยังไม่ออกรายงาน เมื่อพิจารณาตัวเลขของการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน พบว่า ข้อมูลที่ได้ไม่ได้มีความแตกต่างมากเมื่อเทียบกับที่องค์การอนามัยโลกประมาณการ ดังนั้น จึงขอเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณาว่า หากเห็นชอบในเรื่องกระบวนการและการรับรอง จึงเรียนให้ที่ประชุมพิจารณา ดังนี้

๑. ขอความเห็นชอบกระบวนการบูรณาการข้อมูลและให้การรับรองตัวเลขจำนวนการตายจากการบูรณาการข้อมูลการตาย ๓ ฐาน

๒. ขอความเห็นชอบให้มีการปรับฐานตั้งต้น (Based line) จำนวนการตายในปี ๒๕๕๔ ซึ่งเป็นปีแรกของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นฐานตั้งต้น เนื่องจากฐานตั้งต้นที่ใช้แต่เดิมประมาณ ๑๓,๐๐๐ - ๑๔,๐๐๐ ราย จึงเป็นสิ่งที่องค์การระหว่างประเทศไม่ให้ความเชื่อถือ หากปรับเป็นประมาณ ๒๐,๐๐๐ กว่าราย จะเป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด และใกล้เคียงกับที่องค์การอนามัยโลกประมาณการ

๓. มอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุขโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ศปถ. และคณะกรรมการ นปถ. เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในการใช้ตัวเลขจากการบูรณาการข้อมูลการตายจาก ๓ ฐาน เป็นตัวเลขที่ใช้อ้างอิงอย่างเป็นทางการของประเทศ

๔. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนำข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา บูรณาการกันให้เป็นภาพรวมของจังหวัด และวิเคราะห์ นำเสนอเพื่อวางแผนแก้ไขในที่ประชุมของจังหวัดทุกเดือน โดยมอบให้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ประสานการบูรณาการข้อมูล

ขอเพิ่มเติมจากที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าว คือ อยากรให้มีมติเพิ่มเติมให้พิจารณาการสนับสนุนงบประมาณหรือจำนวนบุคลากรเท่าที่จำเป็นเพิ่มเติม

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

สนใจข้อ ๔ ข้อมูลนี้ น่าจะให้หน่วยงานต่าง ๆ ถือเป็นฐานด้วยได้หรือไม่

นายแพทย์สุวรรณชัย วัฒนายิ่งเจริญชัย อธิบดีกรมควบคุมโรค

ให้หน่วยงานต่าง ๆ ถือเป็นฐานข้อมูลได้

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมคิดว่าดีหรือไม่

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้อ ๑ ไม่แน่ใจว่าจะรับรองตัวเลขได้ คือถ้ารับรองมาตรฐานการคำนวณได้ แต่รับรองตัวเลขนี้เป็นตัวเลขที่ถูกต้อง ไม่แน่ใจว่าจะเป็นหน้าที่ของศูนย์ฯ หรือไม่ ถ้าวิธีการถูกต้อง ตัวเลขเป็นอย่างไรก็ต้องเป็น อย่างนั้น เช่น เรื่องการวัด GDP มีมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ ถ้าเราคำนวณตามวิธีการ ขององค์การ สหประชาชาติแล้วตัวเลขออกมาเป็น ๓, ๔ หรือ ๕ เปอร์เซ็นต์ ก็เป็นเรื่องที่หน่วยงานนั้นเป็นผู้ปฏิบัติตาม มาตรฐาน เพราะฉะนั้นข้อสำคัญคือ การบูรณาการข้อมูลอยู่บนพื้นฐานขององค์การอนามัยโลกหรือไม่ หากเป็น เช่นนั้นก็สามารรับรองกระบวนการได้

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เห็นด้วยกับท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอรับรอง ๒ เรื่อง คือ กระบวนการกับ ตัวเลขได้หรือไม่

นายแพทย์สุวรรณชัย วัฒนายิ่งเจริญชัย อธิบดีกรมควบคุมโรค

การรับรองนี้จะมีนัยอยู่ ๒ นัย ประเด็นแรก คือ อย่างไรก็ตามได้ให้ผู้รับผิดชอบประสานกับ องค์การอนามัยโลกเพราะว่าได้ดำเนินการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐานแล้ว แต่องค์การอนามัยโลกนำข้อมูลตัวเลข สถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยไปดำเนินการทำให้เกิดตัวเลขสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ๒ ตัวเลข ซึ่งในทางปฏิบัติไม่ควรจะเป็น ประเด็นที่สองที่มีความจำเป็นต้องรับรองตัวเลขสถิติอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย เนื่องจาก การที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำตัวเลขจากการศึกษาและตัวเลขเก่า ทำให้ตัวเลข ตั้งต้นของปีทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนอยู่ที่ประมาณ ๑๔,๐๐๐ กว่าราย ตรงนี้จะมีปัญหาทันที เพราะว่าเมื่อครบทศวรรษจะต้องลดให้น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ทำให้ทุกหน่วยงานทำงานเต็มที่แต่ตกตัวชีวิต เพราะ ก.พ.ร. ใช้ฐานตัวเลขนั้น การที่เรารับรองตัวเลขจะเป็นส่วนหนึ่งให้ ก.พ.ร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปรับตัวเลขทั้งหมด และก็จะทำงานตามความเป็นจริงว่ารัฐบาลนี้ทุ่มเทและผลงานดีด้วย แต่เมื่อนำไป เปรียบเทียบกับตัวเลขที่ผิดจึงกลายเป็นว่าดำเนินการแล้วไม่ประสบความสำเร็จทั้งที่จริง ๆ แล้วมันดีขึ้น

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

สรุปแล้วรับรองทั้งกระบวนการและตัวเลขด้วย

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

น่าจะใช้เป็นตัวเลขทางการ Official statistic ซึ่งจะต้องเจรจากับองค์การอนามัยโลก เพื่อให้ยอมรับ ส่วนที่สอง ข้อมูลปลายทางถูกต้องคือ กระทรวงสาธารณสุข เพราะเป็นผู้รับแจ้งใบมรณบัตร แต่ขอให้กระทรวงสาธารณสุขเพิ่มข้อมูลโดยระบุสาเหตุของการตายว่ามาจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนของตำรวจ ก็จะเป็น Subset และข้อมูลกลางก็จะเป็น Subset ของข้อมูลใหญ่

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ให้ใช้กลไกของกระทรวงการต่างประเทศในการประสานกับองค์การอนามัยโลกเพื่อให้เรา สามารถทำงานได้ง่ายขึ้น

นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ในประเด็นข้อ ๔ เป็นหัวใจสำคัญอีกเรื่องหนึ่ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดจะต้องให้ความสำคัญกับตัวเลขนี้ พบว่าจังหวัดไหนที่นำข้อมูลตัวเลขนี้มาพูดคุยกัน ข้อมูลของทุกหน่วยจะเริ่มถูกต้องมากขึ้น และมีการติดตามว่าข้อมูลนี้ถูกนำไปใช้จริงในระดับจังหวัด รวมทั้งให้ทั้ง ๓ หน่วยงานสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำให้ข้อมูลของตัวเองมีความถูกต้องสมบูรณ์มากขึ้น

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ข้อสรุปที่จะเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับประเด็นเรื่องงบประมาณ ให้ระบุในลักษณะให้หน่วยงานใช้งบประมาณของหน่วยงานตนเองก่อน เช่น กระทรวงมหาดไทยจะเชื่อมโยงฐานข้อมูลหมายเลขบัตรประชาชน ๑๓ หลัก กับฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข เขียนไว้ในสรุปข้อเสนอเพื่อให้ใช้ได้เพื่อจำเป็นต้องใช้

นายภานุ จันทน์เจียวใช้ รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

ขอให้ข้อคิดเห็นเรื่องการนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนหรือศึกษาเงื่อนไขของความสำเร็จต่าง ๆ มีข้อมูลที่น่าสนใจในหน้า ๙๐ - ๑๐๓ จากสถิติย้อนหลัง ๓ ปี เป็นที่น่าสนใจว่ามีบางจังหวัดที่เป็นจังหวัดขนาดใหญ่ ซึ่งเมื่อดูทางกายภาพแล้วน่าจะเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเพราะมีถนนสายหลักผ่านทำให้มีรถผ่านเป็นจำนวนมาก แต่ในช่วง ๓ ปีย้อนหลังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยมาก เช่น จังหวัดนครสวรรค์ อุบลราชธานี สระบุรี ศรีสะเกษ และควรนำข้อมูลที่ใช้ปฏิบัติจริงในพื้นที่มาใช้ให้มากขึ้น

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เห็นด้วยกับการนำข้อมูลออกมาวิเคราะห์ให้ได้

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล ธิติศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ขอชี้แจงเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้อง ข้อมูลในหน้า ๙๐ คือข้อมูลที่วัดจากอำเภอในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ย้อนหลัง ๓ ปี ไม่รวมตลอดทั้งปี

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

เมื่อดูการสัญจรทั้งหมดแล้วจะพบว่าวันธรรมดามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าช่วงเทศกาล เนื่องจากในวันธรรมดามีปริมาณการจราจรน้อยกว่าช่วงเทศกาลมาก ส่วนในช่วงเทศกาลตัวเลขผู้เสียชีวิตสูงขึ้นเพราะมีปริมาณการจราจรมากขึ้น เพราะฉะนั้นต้องแก้ไขตัวเลขให้ตรงกัน และถ้านำตัวเลขปริมาณการสัญจรมาเป็นฐานจะทราบว่าช่วงปกติมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าช่วงเทศกาล

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบข้อมูลการตาย ๓ ฐาน

๒. ให้กระทรวงสาธารณสุขเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องการใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน เป็นฐานข้อมูลกลาง ใช้ในการอ้างอิงอย่างเป็นทางการของประเทศ และการปรับฐานตั้งต้น (Based line) จำนวนผู้เสียชีวิตในปี ๒๕๕๔ ซึ่งเป็นปีแรกของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นฐานตั้งต้นสำหรับการวัดผลตอนสิ้นปี ๒๕๖๓ โดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน

๓. ให้ศูนย์...

๓. ให้ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัด นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนมาบูรณาการให้เป็นภาพรวมของจังหวัด และนำมาวิเคราะห์ เพื่อวางแผนแก้ไขปัญหานี้ที่ประชุมของจังหวัดทุกเดือน โดยมอบให้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ประสานงานในการบูรณาการข้อมูล

๔.๔ การเพิ่มโทษผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามข้อเสนอของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (แก้ไข พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๖๔ และมาตรา ๖๕))

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

นายชยพล ธิติศักดิ์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ขอเรียนเชิญผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้นำเสนอ

พล.ต.ต. เอกภักดิ์ ลิ้มสังกาศ ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล ๓ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตามที่ท่านประธานได้เคยมอบนโยบายในเรื่องนี้ให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หลังจากได้รับนโยบายแล้วสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ทำการศึกษาหาแนวทางหรือวิธีการอย่างไรที่จะลดปัญหาอุบัติเหตุและแก้ปัญหายาจราจร

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มองหาแนวทางใหม่ว่าทำอย่างไรที่จะแก้ไขปัญหานี้ได้ จากสถิติที่ผ่านมาพบว่าอุบัติเหตุสูงขึ้นทุกปี ในปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๐ มีค่าเฉลี่ยประมาณ ๘๐,๐๐๐ คดีต่อปี เป็นตัวเลขที่เพิ่มขึ้นตลอด ทั้งที่จริงแล้ว สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ทำการจับกุมผู้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก สูงขึ้นตลอดมาและอุบัติเหตุก็สูงขึ้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้วควรจะลด จึงได้นำข้อมูลนี้มาศึกษา

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ๗ วัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติจับกุมผู้กระทำความผิดคดีไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๓๐,๐๐๐ ราย ปีใหม่ ๒๕๕๙ จำนวน ๑๙๐,๐๐๐ ราย ปีใหม่ ๒๕๖๐ จำนวน ๒๐๐,๐๐๐ ราย ปีใหม่ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๔๐,๐๐๐ ราย ข้อมูลในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒๐๐,๐๐๐ ราย สงกรานต์ปี ๒๕๕๙ จำนวน ๒๐๐,๐๐๐ ราย สงกรานต์ปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒๔๐,๐๐๐ กว่าราย เราจะเห็นได้ว่าวันนี้สิ่งที่เราเจอ ปัญหาของอุบัติเหตุส่วนหนึ่งที่เป็นสิ่งสำคัญคือ เรามีประชากรที่ไม่ผ่านมาตรฐานของรัฐในการอนุญาตให้ขับรถบนถนนจำนวนมาก ตัวเลขที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ศึกษาและประมาณการไว้มีจำนวนประมาณ ๕ ล้านคน แต่ข้อมูลตัวเลขของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ประมาณการไว้ว่ามีจำนวนประมาณ ๑๐ ล้านคน ถ้าข้อมูลนี้ถูกต้อง เรามีคน ๑๐ ล้านคนที่ไม่ผ่านมาตรฐานของรัฐ ไม่เรียนรู้กฎหมาย ไม่ผ่านการอบรม ไม่ทดสอบทักษะหรือความสามารถในการบังคับรถให้ปลอดภัย ขับรถอยู่บนถนน และตรงนี้เป็นส่วนหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นปัญหาในเรื่องของมาตรฐาน

อีกประเด็นหนึ่ง คือ สถิติการจับกุมสูงขึ้น โทษปรับมากขึ้น แต่ทุกวันนี้ความรู้สึกรู้สึกของประชาชนทั่วไปกลายเป็นว่าเมื่อทำผิดกฎจราจร จ่ายค่าปรับแล้วจบ แล้วออกไปทำผิดกฎจราจรใหม่ได้ ซึ่งที่จริงแล้วไม่ใช่ สำนักงานตำรวจแห่งชาตินำปัญหา ๒ เรื่องดังกล่าวมารวมและคิดหาวิธีการใหม่ในการลดอุบัติเหตุและทำให้ผู้ขับขี่มีวินัยจราจร จากการศึกษาในต่างประเทศ หลายประเทศที่ประสบความสำเร็จในการทำให้พลเมืองมีวินัยจราจรใช้ ๒ มาตรการ คือ

๑) ค่าปรับ แต่เป็นค่าปรับที่สูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติมองว่าถ้าหากขยายเพดานอัตราโทษค่าปรับไปเรื่อย ๆ สิ่งที่จะกระทบคือ ๒ มาตรฐาน คนรวยจ่ายได้ แต่คนจนจ่ายไม่ไหว และจะได้รับผลกระทบจากประชาชนในระดับล่างซึ่งจะเกิดปัญหา

๒) การตัดคะแนน...

๒) การตัดคะแนนความประพฤติ เป็นมาตรการที่หลายประเทศนำมาใช้และได้ผลดีเพราะเป็นมาตรการทางปกครอง ไม่มีด้านเศรษฐกิจเข้ามาเกี่ยวข้อง ถ้ามีพฤติกรรมกรรมการขับรถที่ดีก็สามารถขับต่อไปได้ แต่ถ้ามีพฤติกรรมกรรมการขับรถที่ไม่ดี รัฐสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ๙๐ วัน เป็นการจำกัดสิทธิ์โดยใช้มาตรการทางปกครอง เมื่อครบ ๙๐ วันสามารถขับรถได้แต่ต้องมีพฤติกรรมกรรมการขับรถที่ดี มิเช่นนั้นก็จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถอีก ถ้าถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถบ่อยครั้งก็อาจทำให้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ยาวนานขึ้น หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ จะทำให้ผู้ขับขี่เมื่อทดสอบมาตรฐานแล้ว มีความรู้ทางกฎหมายจราจร มีความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน มีทักษะความสามารถในการขับรถได้อย่างปลอดภัยเมื่อขับรถบนทางสาธารณะร่วมกับคนอื่น

๓) ข้อหาที่มีสถิติการจับกุมดำเนินคดีมากที่สุด คือ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย แต่การกระทำผิดและอุบัติเหตุไม่ลดลงเนื่องจากพฤติกรรม ซึ่งสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าเป็นเรื่องของพฤติกรรมเป็นหลัก เรื่องคน รถ ถนน ในความรับผิดชอบหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ คน ปัญหาคือมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ ๒ ฉบับ คือ พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รับผิดชอบหลัก แต่มีกฎหมายอีก ๒ มาตราที่อยู่ใน พรบ. รถยนต์ แต่ผูกพันกับสภาพการบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือ พรบ. รถยนต์ มาตรา ๖๔ และมาตรา ๖๕ โดยมาตรา ๖๔ ระบุว่า ผู้ใดขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ต้องโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท แต่เมื่อมีการดำเนินคดีจริงประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๓๗ บอกว่า เมื่อพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้วคดีเป็นอันสิ้นสุด ไม่ต้องขึ้นศาล เพราะฉะนั้นปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ต่อให้พนักงานสอบสวนไม่เปรียบเทียบปรับ คดีหลุดโทษ แจ้งข้อหาแล้ว ผู้ต้องหากลับบ้าน มีอายุความ ๑ ปี วันรุ่งขึ้นนัดมาให้ไปขึ้นศาลแต่ผู้ต้องหาบอกไม่ว่าง จะไปขึ้นศาลก็ต่อเมื่อว่าง พนักงานสอบสวนไม่สามารถดำเนินการได้เพราะไม่มีอำนาจ ต้องรอผู้ต้องหาว่างถึงพาไปขึ้นศาล เมื่อขึ้นศาล ศาลปรับ ๑,๐๐๐ บาท แต่ถ้ารับสารภาพลดโทษลงกึ่งหนึ่งเหลือ ๕๐๐ บาท ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทยเป็นประเทศเดียวในโลกที่ข้อหาไม่มีใบอนุญาตขับขี่โทษปรับ ๑,๐๐๐ บาท

เมื่อดูในต่างประเทศ เช่น ออสเตรเลียหรือญี่ปุ่น อัตราโทษจำคุก ๑ ปีและมีโทษปรับด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องการเพิ่มกรอบทางกฎหมายให้เข้มงวดขึ้นแล้วบังคับให้ผู้ต้องหาเข้ากระบวนการสอบใบอนุญาตขับขี่เพื่อให้ผ่านมาตรฐาน แล้วมาขับรถยนต์อย่างปลอดภัย เรื่องนี้กรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นเจ้าของกฎหมาย ใช้เวลา ๑๐ ปี ในการรวม พ.ร.บ. รถยนต์และ พ.ร.บ. ขนส่งทางบกเข้าด้วยกัน ขณะนี้ได้ดำเนินการเสร็จแล้ว ผ่านสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว แต่เนื่องจาก พ.ร.บ. ดังกล่าวมี ๓๕๖ มาตรา ความหนาประมาณ ๑ นิ้ว เมื่อเข้าสู่กระบวนการนิติบัญญัติ ผ่านกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างเป็นรายมาตรา เร็วที่สุดที่เป็นไปได้ ใช้เวลาไม่น้อยกว่า ๓ ปี ตรงนี้อยู่ในร่างกฎหมาย มาตรา ๒๖๙ เขียนไว้ ๒ วรรค วรรคแรกบอกว่า เพิ่มไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จากจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท เป็น จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ในวรรคที่สอง นำมาตรา ๖๕ ของ พ.ร.บ. รถยนต์ ในเรื่องอำนาจทางปกครอง คือ ขับรถขณะถูกยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท นี้กรมการขนส่งทางบกนำมาใส่ไว้ในมาตรา ๒๖๙ แล้วเขียนไว้ว่า การขับรถขณะถูกยึดหรือพักใช้ เท่ากับไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งตรงกับความเป็นจริงเพราะว่าเมื่อรัฐห้ามคุณขับรถ ๙๐ วัน คุณไม่มีใบอนุญาต คุณไม่ได้รับสิทธิให้ขับรถ เพราะฉะนั้น โทษต้องเท่ากัน ในบางประเทศ การขับรถขณะถูกพักใช้ใบอนุญาตโทษแรงกว่าไม่มีใบขับขี่ เพราะว่าเป็นมาตรการพิเศษ ห้ามคุณขับ เข้มงวดกว่าคุณไม่มีใบขับขี่ รับโทษมากขึ้น ๒ มาตรานี้จะทำให้สภาพการบังคับใช้กฎหมาย พ.ร.บ. จราจรทางบก มีประสิทธิภาพ แต่สำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะไม่ได้เป็นผู้รักษาการตาม พ.ร.บ. และเป็นกฎหมายนอกเหนือจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในต่างประเทศ เช่น ออสเตรเลีย มีโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี ญี่ปุ่น จำคุกไม่เกิน ๑ ปี ปรับไม่เกิน ๓๐๐,๐๐๐ เยน

เมื่อไป...

เมื่อไปต่างประเทศ ที่พบส่วนใหญ่คือถ้าไม่มีใบขับขี่จะไม่ยอมขับรถ คนไทยเองเมื่อไปต่างประเทศแต่ไม่มีใบขับขี่สากลก็ไม่กล้าขับรถ แต่อยู่ในประเทศไทยขับรถได้เนื่องจากกฎหมายมีโทษต่ำทำให้คนไม่เกรงกลัว

ดังนั้น ทำอย่างไรให้ผู้ขับขี่มีความรู้และทักษะในการขับรถผ่านมาตรฐานของรัฐเสียก่อน จึงจะได้รับอนุญาตให้ขับรถบนถนนสาธารณะ และเมื่อผ่านมาตรฐานของรัฐและได้รับอนุญาตให้มีใบขับขี่แล้ว ต้องมีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ดีและมีวินัยจราจร มิฉะนั้นเมื่อโดนจับจะถูกตัดคะแนน เมื่อคะแนนหมดจะถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เสนอร่าง พ.ร.บ.จราจรทางบก เสนอคณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ ๔ ซึ่งขณะนี้ผ่านแล้ว เหลือขั้นตอนการทำประชาพิจารณ์ เสนอคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สาระสำคัญของร่าง พ.ร.บ. ดังกล่าวมี ๒ ส่วน คือ

๑) อธิปไตยกรรมการขนส่งทางบกและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติต้องรวบรวมข้อมูลให้เป็นข้อมูลเดียวกันและช่วยกันบังคับใช้ให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัยบนถนน มีมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายที่ดี

๒) การควบคุมความปลอดภัย ตามกฎหมายรองที่ได้ยกร่างไว้มี ๑๒ คะแนน แบ่งออกเป็น ความผิดเล็กน้อย ปานกลาง มาก ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ถูกตัด ๑ คะแนน แต่ถ้าเป็นการกระทำที่กระทบต่อสาธารณะ เช่น ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร หรือขับรถเร็ว ถูกตัด ๒ คะแนน หรือความผิดรุนแรงมาก เช่น ยาเสพติด เมาแล้วขับ แอลกอฮอล์ในเลือดสูง ชนแล้วหนี ถูกตัด ๓ คะแนน ซึ่งถ้าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่ดีบ่อยครั้งก็จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ครั้งละ ๙๐ วัน ภายใน ๓ ปี ถูกพักใช้เกินกว่า ๒ ครั้ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะส่งเรื่องให้นายทะเบียนตาม พ.ร.บ.รถยนต์ ยึดใบอนุญาตขับขี่ ๑ ปี แต่ถ้ามีการกระทำความผิดอีกระหว่างถูกยึดใบอนุญาตขับขี่จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และต้องรออีก ๓ ปีถึงจะมีสิทธิเข้ากระบวนการขอสอบใบอนุญาตขับขี่ใหม่

เชื่อว่าถ้าใช้มาตรการทางปกครองจะทำให้มีมาตรฐานเดียวกันไม่ว่าผู้ที่กระทำความผิดจะร่ำรวยหรือยากจน ทุกคนต้องอยู่ในบังคับนี้เท่าเทียมกัน ไม่มีมาตรการทางเศรษฐกิจมาเกี่ยวข้อง และเป็นเครดิตที่ทุกคนจะต้องยอมรับว่ามีเครดิตอยู่เท่านี้ คงต้องทำผิดกันได้บ้างแต่มีใช้มากมายจนกระทั่งคะแนนหมดซึ่งคะแนนความปลอดภัยจะเริ่มนับใหม่ใน ๑ ปี เช่น ถูกตัดคะแนนวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๑ พอวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๒ คะแนนนี้จะกลับมา จะเป็นวงรอบ ผู้ที่ถูกตัดคะแนนมากจะต้องมีวินัยจราจรที่ดีไม่โดนตัดคะแนนความปลอดภัยอีกจนกว่าจะได้รับคะแนนที่เสียไปคืนมา นี่เป็นแนวทางตามมาตรฐานสากลที่ได้มีการศึกษาจากหลายประเทศและนำข้อดีหรือจุดแข็งของหลายประเทศมาพัฒนา

เรื่องนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมองว่าเป็นแนวทางใหม่ที่น่าจะนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ประเทศไทยกำลังประสบอยู่ ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลกระบุว่า ในปี ๒๕๕๙ ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๒,๓๕๖ คน วันละ ๖๒ คน ตามที่ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้กล่าวไว้ว่าไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล ๗ วัน ประเทศไทยก็มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึงวันละ ๖๒ คน เพียงแต่ทำเพื่อไม่ให้ในช่วงเทศกาลมีผู้เสียชีวิตมากขึ้น ซึ่งในปี ๒๕๖๑ องค์การอนามัยโลกประกาศตัวเลขอีกรอบและประเทศไทยก็ยังเป็นอันดับหนึ่ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติมองว่ามาตรการเรื่องการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ ถ้ากระบวนการทางนิติบัญญัติแล้วเสร็จเร็วจะทำให้สามารถควบคุมประชาชนที่ขับรถบนถนนสาธารณะให้มีวินัยจราจรมากขึ้น และเป็นแนวทางไปสู่การลดอุบัติเหตุและบาดเจ็บเสียชีวิตของประชาชนได้ และจะเป็นไปตามนโยบายที่ท่านประธานกำหนดว่าทำอย่างไรอุบัติเหตุลดลง ประชาชนบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง เชื่อว่าเรื่องดังกล่าวนี้เป็นแนวทางที่เป็นไปได้ เพียงแต่ว่ากระบวนการทางนิติบัญญัติมีขั้นตอนและต้องใช้เวลา แต่ถ้าที่ประชุมนี้ให้ความเห็นชอบเสนอคณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีกำหนดให้เป็นวาระเร่งด่วนและเร่งกระบวนการนิติบัญญัติในการพิจารณาเรื่องนี้ให้เร็วขึ้นหรือหาแนวทางอื่นให้เร็วขึ้น ทำให้ได้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ คาดว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติน่าจะดูแลชีวิตพี่น้องประชาชนได้ดีกว่านี้และสามารถลดอัตราการเสียชีวิตของประชาชนได้ดีกว่านี้

พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

ขอสนับสนุนข้อเสนอของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อยากจะเรียนประสบการณ์ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน เมื่อคราวรับงานนี้ใหม่ๆ จะมีผู้แทนองค์กรสหประชาชาติประจำประเทศไทยที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน และความปลอดภัยทางถนนของ UN เข้าร่วมประชุมซึ่งได้พยายามเสนอ และรู้สึกว่าการทำงานของประเทศไทยทำให้ UN ไม่ได้ ซึ่งเคยมีการพูดว่าต่างประเทศมีการขับขี่ยานพาหนะที่ดี แต่เมื่อมาอยู่ประเทศไทยได้ขับขีรถเหมือนคนไทย สรุปได้ว่า กฎหมายประเทศไทยไม่ทำให้ประชาชนมีการขับขีที่ดี และพยายามผลักดันให้แก้กฎหมาย แต่วันนี้เริ่มมีการแก้ไขปัญหากฎหมายไม่ได้ทำให้ผู้ขับขีตระหนก ในข้อคิดเห็นมี ๒ มาตรฐาน ถ้าเป็นผู้ขับขีรถสาธารณะที่ให้บริการสาธารณะทั้งเจ้าของรถและคนขับต้องรับผิดชอบ เพราะฉะนั้นโทษจะต้องหนักมากๆ คนขับรถสาธารณะครั้งแรกที่ตรวจพบสารเสพติด หรือตรวจพบแอลกอฮอล์ควรให้เลิกขับรถสาธารณะตลอดชีวิต

พล.ต.ต. เอกภักดิ์ ลิ้มสังกาศ ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล ๓ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ในกฎหมายเรื่องข้อกำหนดในการควบคุมแสดงความปลอดภัยที่จะบัญญัติให้มีความแตกต่าง ในกรณีเป็นรถสาธารณะโดยตัดคะแนนมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล และแยกไปตามข้อหาได้ร่างไว้แล้ว เพียงแต่ต้องยกร่างกฎหมายเมื่อผ่านคณะกรรมการกฤษฎีกาจะมีผลบังคับใช้ ๙๐ วันหลังจากประกาศในราชกิจจานุเบกษา และอีก ๙๐ วัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องออกกฎหมายรองเพื่อรองรับให้แล้วเสร็จ

- รถโดยสารสาธารณะโดนตัดคะแนนเพิ่ม

- ใบสั่งเมื่อผู้กระทำความผิดได้รับถ้าเกิดข้อหาที่มีคะแนน จ่ายเงินต้องหักคะแนน ๑ คะแนน

ถ้าไม่จ่ายต้องมีการหักคะแนนเพิ่ม เนื่องจาก พ.ร.บ. จราจรทางบกไปพัวพันกับกฎหมายอาญา ทำให้มีอายุความ ๑ ปี ปี ๒๕๖๐ ที่ผ่านมา สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกใบสั่ง จำนวน ๒๐ ล้านใบ เปอร์เซ็นต์ชำระค่าปรับตามใบสั่ง ๑๗ เปอร์เซ็นต์ ๑๐ กว่าล้านใบขาดอายุความภายใน ๑ ปี ถ้าจะดำเนินคดีผู้ออกใบสั่งต้องไปร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนเพื่อออกหมายเรียกเจ้าของรถ การตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าคดีอาญา ๘ เท่า สูงกว่าโรคเอดส์ ๒๐๐ เท่า

ประธานการประชุมฯ

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี

เห็นชอบในหลักการที่ต้องแก้กฎหมายที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ได้นำเสนอ และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงคมนาคมเร่งไปดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เมื่อกฎหมายดังกล่าวได้ผ่านการเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติแล้วให้ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการออกกฎหมายลูกเพื่อรองรับ

มติที่ประชุม

เห็นชอบ ดังนี้

๑. เห็นชอบ ตามข้อเสนอของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินการ

แก้กฎหมายดังกล่าวเป็นการเร่งด่วนต่อไป

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องอื่น ๆ

มติที่ประชุม

ไม่มี

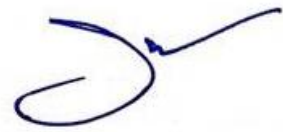
ปิดประชุม เวลา ๑๒.๐๐ น.



(นางนันทรัตน์ รัญญพิช)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ผู้จัดรายงานการประชุม



(นายจุมพฏ วรรณฉัตรสิริ)

หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

จังหวัดเพชรบูรณ์

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการ

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

ผู้ตรวจรายงานการประชุม