

สรุปผลการเข้าร่วมเวที Public Policy Forum ครั้งที่ 3 เรื่อง สงกรานต์ 2566: จากงานวิจัยสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายความปลอดภัยทางถนน

ขอเชิญเข้าร่วม PUBLIC POLICY FORUM ครั้งที่ 3
สงกรานต์ 2566 : จากงานวิจัยสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายความปลอดภัยทางถนน
โดย



ดร.สุปรน ออภิตักุล
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยการพัฒนามาตรการจราจร



รองศาสตราจารย์ ดร.พวงกม กลังญะสุว
มหาวิทยาลัยขอนแก่น



ดร.สิทธาส กองสม
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยการพัฒนามาตรการจราจร



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พวงกม กลังญะสุว
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิรัตน์ กลังญะสุว
มหาวิทยาลัยสุรนารี

วันจันทร์ที่ 8 พฤษภาคม 2566 น.
เวลา 09.00 -12.00 น.
ผ่าน Zoom 

กิจกรรม

09.00 - 09.10 น. กล่าวเปิดการเสวนา

09.10 - 09.30 น. อภิปรายเปิดนโยบายจากโครงการวิจัย
เรื่อง การศึกษาเพื่อวัดต้นทุนและประเมินผลตอบแทนความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2563-2570

09.30 - 09.50 น. อภิปรายข้อเสนอแนะจากโครงการวิจัย
เรื่อง การพัฒนาวรรณกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

09.50 - 10.10 น. อภิปรายข้อเสนอแนะจากโครงการวิจัย
เรื่อง โครงการวิจัยการพัฒนาระบบทางเชื่อมของจราจรเชิงการความปลอดภัยทางถนนในเขตวิภาวดีรังสิตและพื้นที่ใกล้เคียงในเขตปริมณฑล กรุงเทพมหานคร

10.10 - 10.30 น. อภิปรายข้อเสนอแนะจากโครงการวิจัย
เรื่อง การศึกษาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาการบังคับใช้ระบบจุดเฝ้า

10.30 - 10.50 น. อภิปรายข้อเสนอแนะจากโครงการวิจัย
เรื่อง การศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มความเร็วบนทางหลวงเป็น 120 กม./ชม.

10.50 - 11.50 น. เปิดเวทีเสวนาและซักถาม

ลงทะเบียน

สำหรับงานวิจัยและข้อเสนอเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน
ศูนย์วิจัยการพัฒนามาตรการจราจร มหาวิทยาลัยสุรนารี (ศูนย์วิจัยการพัฒนามาตรการจราจร)
โทร: 055-361-659 (น.ส.กวีรัตน์)

ปัจจุบันความต้องการงานวิจัยเชิงนโยบายสาธารณะได้อยู่ในความสนใจของหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในภาคนิติบัญญัติ ภาคบริหารราชการแผ่นดิน ตลอดจนสถาบันการศึกษา เพื่อนำชุดข้อมูลความรู้ไปใช้ในการจัดทำมาตรการและกลไกเชิงนโยบาย ขับเคลื่อนภารกิจของหน่วยงาน สร้างความตระหนักรู้ถึงข้อปัญหา และหาแนวทางการแก้ไข รวมถึงต่อยอดสร้างองค์ความรู้ ขณะเดียวกันหน่วยงานสนับสนุนทุนวิจัยอย่างสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ถือเป็นหนึ่งในหน่วยงานที่ได้สนับสนุนทุนวิจัยให้กับภาคีภาคส่วนต่าง ๆ ในการผลิตงานวิจัยและสร้างองค์ความรู้เชิงด้านนโยบายสาธารณะในด้านต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการวิจัยเชิงนโยบายในมิติด้านสังคมคุณภาพ พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการจราจรทางถนนในประเทศไทยนับเป็นปัญหาใหญ่ที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินมากในระดับต้น ๆ ของประเทศ และรวมถึงมีผู้บาดเจ็บและผู้พิการอีกจำนวนมาก อีกทั้งจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุได้เพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปีอย่างต่อเนื่อง เทศกาลสงกรานต์ 2566 ที่ผ่านมา เป็นช่วงเวลาที่เริ่มกลับเข้าสู่สภาวะการเดินทางและการใช้ชีวิตแบบปกติภายหลังจากที่เทศกาลสงกรานต์หยุดดำเนินการมา 3 ปี การกลับมาของเทศกาลสงกรานต์จึงได้สร้างความสูญเสียจากความไม่ปลอดภัยทางถนนอย่างประมาธค่ามิได้ แม้ว่าหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีภารกิจเกี่ยวข้องจะได้ดำเนินการจัดทำมาตรการต่าง ๆ เพื่อหาทางควบคุมให้เกิดการลดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และเพิ่มความปลอดภัยจากการเดินทางบนท้องถนน แต่กลับพบว่ามาตรการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการใช้อยู่ยังมีช่องว่างและยังไม่สามารถแก้ไขลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนลงได้กว่าเดิมที่เป็นอยู่ สำนักประสานงานวิจัยเชิงนโยบายเพื่องานนิติบัญญัติสังคมคุณภาพและผู้สูงวัยได้รับการจัดตั้งร่วมกันระหว่างสถาบันคลังสมองของชาติและสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ ได้ตระหนักว่างานวิจัยเชิงนโยบายในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่ วช. ให้การสนับสนุนการศึกษาไว้ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีคุณค่า ควรได้ถูกนำมาขยายผล และผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ในวงกว้าง จึงได้นำผลงานวิจัยเชิงนโยบายดังกล่าวมาจัดทำเวที Public Policy Forum ครั้งที่ 3 เรื่อง “สงกรานต์ 2566 : จากงานวิจัยสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งเป็นเวทีเสวนาเพื่อให้เกิดการตื่นตัวในการลดความเสี่ยงและยกระดับให้เกิดความปลอดภัยทางถนน มานำเสนอให้กับหน่วยงานภาค

นโยบาย สถาบันที่เกี่ยวข้อง และสาธารณชนที่สนใจ รวมทั้งเป็นพื้นที่ให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ตลอดจนหาข้อเสนอแนะร่วมกัน เพื่อยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น การประชุมครั้งนี้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 8 พฤษภาคม 2566 เวลา 09.30–12.00 นาฬิกา โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom มีผู้เข้าร่วมการประชุมประมาณ 100 คน เป็นบุคลากรของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร จำนวน 13 คน ประกอบด้วยสำนักวิชาการ จำนวน 12 คน และสำนักกรรมการธิการ 2 จำนวน 1 คน สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1. ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การศึกษาเพื่อติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

การขับเคลื่อนนโยบายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561–2564 ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย พบช่องว่างที่สำคัญเกิดจากความไม่ชัดเจนในการกำหนดความรับผิดชอบ (Accountability) และขาดระบบติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง (Monitoring & Evaluation) มีอุปสรรคสำคัญของกระบวนการติดตามและประเมินผล คือ ขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ ขาดข้อมูลพื้นฐาน (Baseline data) และขาดกระบวนการรายงานผลต่อทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้บริหารระดับสูงของประเทศ และประชาชน ดังนั้น การจัดทำโครงการศึกษาเพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565–2570 ให้บรรลุเป้าหมาย ควรให้ความสำคัญกับกระบวนการติดตามและประเมินผลอย่างเป็นทางการ มีการประเมินช่วงเริ่มต้นแผน เตรียมการสำหรับการประเมินช่วงครึ่งทางแผน สร้างระบบการประเมินและรายงานผล และพัฒนารากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เทียบเท่าสากล

การติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565–2570 ได้จัดกลุ่มตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ 4 ยุทธศาสตร์ คือ

1. ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน อายุ 15–24 ปี มีแนวทางการดำเนินงานด้วยบังคับใช้กฎหมายจากการตั้งด่านและเทคโนโลยีให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้ ส่งเสริมมาตรการองค์กรของท้องถิ่น ชุมชน และภาคเอกชน

2. ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ เพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย เน้นปรับปรุงรถจักรยานยนต์และรถยนต์ เพิ่มการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน และให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้

3. ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ส่งเสริมรูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน ประกอบด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเดิน การใช้จักรยาน เน้นการบังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยี (ความเร็ว) การตรวจประเมินถนนและแก้ไขจุดเสี่ยง การพัฒนามาตรฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

4. ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน มุ่งปรับปรุงข้อกำหนดและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กำหนดงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม เพิ่มความครอบคลุมและรวดเร็วของการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ติดตามและประเมินผลแผนแม่บทฯ และเพิ่มการมีส่วนร่วมและการพัฒนาศักยภาพของชุมชน และท้องถิ่น

ผลการศึกษาที่ได้จากการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 พบว่า

1. ไตรมาส 4 ปี 2565 การลดจำนวนผู้เสียชีวิตยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย จำนวนผู้เสียชีวิตสะสมทั้งหมด 17,379 คน ซึ่งเกินกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดในปี 2565 ถึงร้อยละ 14.65
2. จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสบรรลุเป้าหมายในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสน้อยกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 10.34
3. ในปี 2564 กว่า 17 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายตลอด 4 ไตรมาส ได้แก่ กระบี่ กาญจนบุรี ชัยนาท ตราด นครนายก นครปฐม นราธิวาส น่าน ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต แม่ฮ่องสอน สงขลา สมุทรปราการ สระบุรี สุโขทัย และสุพรรณบุรี
4. ในปี 2565 มีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายในแต่ละไตรมาสน้อยกว่าปี 2564 มีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมาย 7 จังหวัด แต่มีเพียง 4 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายทุกไตรมาส ได้แก่ พิษณุโลก ตราด นครนายก และสงขลา
5. มี 5 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายในไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 แต่กลับไม่บรรลุเป้าหมายในไตรมาสที่ 4 ได้แก่ ตรัง ปทุมธานี ภูเก็ต ลพบุรี และปราจีนบุรี
6. มี 2 ตัวชี้วัดที่ผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปี 2565 คือ สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้วัสดุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น และสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชนที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
7. มี 3 ตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานดีขึ้นเล็กน้อย คือ สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ขับขี่จักรยานยนต์ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัย สัดส่วนผู้เสียชีวิตทั่วไปที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ขับขี่จักรยานยนต์ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
8. มี 6 ตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานถดถอย คือ สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่ขับขี่จักรยานยนต์และผู้ขับขี่ทั่วไปที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่ใส่หมวกนิรภัย สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และไม่สวมหมวกนิรภัยและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กที่ไม่สวมหมวกนิรภัย สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้วัสดุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น และสัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อการติดตามและประเมินผลตามแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ดังนี้

1. มาตรการจูงใจสำหรับผู้ปฏิบัติงานให้บันทึกข้อมูลอย่างครบถ้วนมากขึ้น เช่น งบประมาณการปรับขึ้นตำแหน่งของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

2. นำเทคโนโลยีมาใช้ในการนำเข้าสู่ข้อมูลมากขึ้น อาทิ กล้องตรวจจับ การจัดการข้อมูลแบบ Big data
3. ขยายขอบเขตของข้อมูลให้ครอบคลุมตามตัวชี้วัดในแผนแม่บทฯ โดยเฉพาะข้อมูลรถ (การต่อทะเบียนรถ อายุรถ การตรวจสภาพรถ) ความเร็ว และเบาะเด็ก
4. ดำเนินการลดความซ้ำซ้อนของการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. ร่วมมือกับภาคเอกชนในจังหวัดหรือในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ อย่างเป็นระบบ และสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนระบบซอฟต์แวร์ที่ได้พัฒนาไว้เรียบร้อยแล้วให้แก่ท้องถิ่นที่มี ศักยภาพ
6. เก็บข้อมูลงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และกำหนดเป้าหมาย งบประมาณให้มีความเหมาะสม
7. จัดประชุมกลุ่มย่อยแบบไม่เป็นทางการให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมการดำเนินงานร่วมกัน มากขึ้น

2. ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ในประเทศไทย โดย ศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง และคณะ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

โครงข่ายถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทยทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 77 หรือ ประมาณ 352,465 กม. (พ.ศ. 2561) เกิดจำนวนอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนโครงข่ายถนนในประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกว่าร้อยละ 85 ในปี 2561 การบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อปท. มีกว่า 866,414 คน และเสียชีวิตกว่า 18,552 คน และปัญหาที่พบคือบุคลากร ส่วนใหญ่ใน อปท. ยังไม่มีองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน จึงเป็นที่มาของ การศึกษาเพื่อพัฒนางานวิจัยด้านการพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศ จำแนกเป็น 3 โครงการย่อย ดังนี้ 1) โครงการวิจัยด้านการพัฒนานวัตกรรมต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ของประเทศไทย 2) โครงการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก: กรณีศึกษารถบรรทุกขนาดใหญ่ และ 3) โครงการวิจัยการพัฒนาระบบผู้เชี่ยวชาญต้นแบบสำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

ทั้ง 3 โครงการวิจัยย่อยได้นำไปสู่ข้อเสนอแนะต่อเป้าหมายที่ควรให้ความสำคัญของแต่ละ เสาหลักในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 ดังนี้

เสาหลักที่ 01 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ควรพัฒนาแผนที่การศึกษารวิจัย (research roadmap) ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ เพื่อส่งเสริมการศึกษาเชิงลึกที่นำไปสู่ การผลักดันนโยบายควบคู่กับการขับเคลื่อนสถาบันวิชาการอิสระ ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้าน ความปลอดภัยทางถนน ทั้งในระดับส่วนกลางและท้องถิ่น โดยเฉพาะด้านการติดตามและประเมินผล และ องค์ความรู้เฉพาะทางในการทำงาน และกำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจาก การดำเนินมาตรการด้านรถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็วผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน อุบัติเหตุจากการเมา แล้วขับ ที่แผนให้ความสำคัญควบคู่กับตัวชี้วัดที่เน้นติดตามความคืบหน้าของการทำงานด้านโครงสร้างและ การบริหารจัดการ โดยกำหนดให้มีการรายงานผลความก้าวหน้าของการทำงานตามแผนตามกรอบเวลา

เสาหลักที่ 02 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย เน้นกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของถนนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรสำหรับผู้ใช้งานทุกประเภทโดยเฉพาะสำหรับคนเดินเท้าและกลุ่มเปราะบาง (VRU) นำกรอบการประเมินโครงการถนนตามระบบที่ปลอดภัยมาใช้ (Safe system assessment framework) และกำหนดแนวทางการจำกัดความเร็วของถนนแต่ละประเภท และให้ความสำคัญกับการสยบการจราจร (Traffic calming) หรือการออกแบบมาตรการหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยชะลอความเร็ว

เสาหลักที่ 03 ยานพาหนะที่ปลอดภัย ยกระดับทุกข้อกำหนดมาตรฐานยานพาหนะตามมาตรฐาน UNECE ทั้งยานพาหนะที่มีในปัจจุบันและอนาคต โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ UNECE R78 (ระบบเบรกรถจักรยานยนต์) และ UNECE R22 (หมวกนิรภัยและกระบังหน้า) ประยุกต์ใช้มาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ระดับภูมิภาค เช่น ASEAN NCAP เป็นต้น มาใช้ผ่านการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ส่งเสริมการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานของยานพาหนะ เช่น การแก้ปัญหาการซ้อนรถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่มากกว่า 2 คน เป็นต้น และกำหนดทิศทางการยกระดับการตรวจสภาพความปลอดภัยยานยนต์ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

เสาหลักที่ 04 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ปรับปรุงระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ให้เป็นแบบ “ระดับ” (Graduated driver licensing systems) โดยเฉพาะระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เกิดระบบการให้ใบอนุญาตเป็นระดับ และกำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมความเสี่ยงจากการดำเนินมาตรการด้านรถจักรยานยนต์ การจัดการความเร็ว ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นเยาวชน และอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับ

เสาหลักที่ 05 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ กำหนดแนวทางประสานความร่วมมือด้านการกู้ชีพฉุกเฉินระหว่างโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลและกระทรวงสาธารณสุขมากขึ้น ผลักดันให้รถทุกคันมีการทำประกันภัยรถภาคบังคับโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และกำหนดตัวชี้วัดที่เน้นติดตามการเปลี่ยนแปลงของจำนวนการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในแต่ละพื้นที่จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ และการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับสิทธิประกันภัยรถภาคบังคับ

เสาหลักที่ 06 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนรวมถึงการสื่อสารสาธารณะและการเข้าร่วมของชุมชน สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมด้วยการจัดประชุมคณะทำงานของท้องถิ่นทุกไตรมาสเพื่อหารือแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการทำงานร่วมกัน และเป็นการสร้างแนวร่วมที่เข้มแข็งในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน พัฒนาศักยภาพของผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นในวงกว้าง สนับสนุนให้เกิดกลไกการแบ่งปันประสบการณ์การทำงานและองค์ความรู้ในระดับท้องถิ่น (peer to peer exchange) อย่างเป็นทางการเพื่อพัฒนาศักยภาพ และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น

เสาหลักที่ 07 การจัดการข้อมูล การติดตาม และการประเมินผล และการศึกษาวิจัย กำหนดเป้าหมายแบบ Result focus ของแต่ละหน่วยงานในแต่ละมาตรการให้มีทิศทางเดียวกัน และเลือกตัวชี้วัดที่สำคัญเพื่อให้การทำงานในระดับท้องถิ่นมีแนวทางหลักในการดำเนินงาน พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพต่อการทำงานแต่ละเสาหลัก และส่งเสริมการพัฒนาระบบข้อมูลแบบเปิดเพื่อให้การรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีความทันสมัยและสามารถดำเนินการได้ในระดับท้องถิ่น

เสาหลักที่ 08 การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทาง โดยการเดินหรือจักรยาน กำหนดหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมที่มีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ยั่งยืนและการเดินทางที่

ไม่ใช่เครื่องยนต์ ออกแบบยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับแนวทางการออกแบบเมืองและสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางที่ยั่งยืนส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการเดินทาง เน้นส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยาน และใช้หลักการระยะสถาปัตยกรรมในการออกแบบเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคต และให้ความสำคัญกับกลุ่มเปราะบางตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง กำหนดเป้าหมายเพื่อมุ่งสู่การมีระบบการเดินทางที่หลากหลาย (multimodal transport system) และเป้าหมายด้านสัดส่วนงบประมาณขั้นต่ำที่ต้องจัดสรรให้กับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (non-motorized transport)

3. ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง โครงการวิจัยการพัฒนาแนวทางเชิงระบบของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในทางวิศวกรรมสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดย ผศ.ดร.นพดล กรประเสริฐ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ปัญหาการจัดการความปลอดภัยทางถนนในทางวิศวกรรมเป็นการการออกแบบและปรับปรุงถนนที่ให้ความสำคัญกับการเคลื่อนที่ของยานพาหนะมากกว่าความปลอดภัยของกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางที่ผ่านมาเป็นการแก้ไขปัญหาในเชิงรับ ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีอยู่อย่างจำกัด มาตรการแก้ไขเฉพาะจุดมักใช้งบประมาณค่าใช้จ่ายที่สูง ขาดการบูรณาการนวัตกรรมอัจฉริยะมาช่วยในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล และไม่มีแนวทางการติดตามและประเมินผลอย่างเป็นระบบ จึงเป็นที่มาของการศึกษาการพัฒนาแนวทางเชิงระบบของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในทางวิศวกรรมสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง มีขอบเขตของโครงการวิจัยคือ กำหนดแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบ พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการสำรวจวิเคราะห์ปัญหาและประเมินมาตรการ วิเคราะห์ปัญหาและประเมินมาตรการความปลอดภัยในพื้นที่นำร่อง และพัฒนาองค์ความรู้และถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี

1) แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบ เป็นการจัดการหรือออกแบบระบบถนนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดแรงจากการชน และพยายามลดแรงจากการชนนั้นให้อยู่ในระดับร่างกายมนุษย์ทนทานได้ และลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยต้องมีการวางแผน การดำเนินการ และการประเมินผลที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชน

2) การปรับปรุงถนนที่ปลอดภัย ควรประกอบด้วย (1) การแยกผู้ใช้ถนนและจราจร โดยแยกผู้ใช้ถนนที่ต่างกัน ขนาดต่างกัน ความเร็วต่างกัน ทิศทางการเคลื่อนที่ต่างกันให้ออกจากกัน เพื่อให้สภาพจราจรมีความสม่ำเสมอ ด้วยการจัดสรรพื้นที่การใช้งานบนถนนของแต่ละผู้ใช้ถนนออกจากกัน และจัดสรรเวลาการใช้งานบนถนนของแต่ละผู้ใช้ถนนออกจากกัน (2) การมองเห็นผู้ใช้ถนน เป็นการจัดให้ผู้ใช้ทางมีแนวทางการมองเห็นที่ไม่ถูกบดบัง และมีระยะการมองเห็นที่เพียงพอ เป็นหลักการพื้นฐานในการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ทั้งการมองเห็นแนวเส้นทาง ทางโค้ง ทางแยก และทางคนข้าม เพื่อสามารถตอบสนองกับเหตุการณ์และความคาดหวังของผู้ใช้ถนนได้ทันทั่วทั้ง การออกแบบถนนจำเป็นต้องพิจารณาระยะการมองเห็นสำหรับผู้ใช้งานที่เปราะบาง ได้แก่ ระยะมองเห็นหยุดรถปลอดภัย แนวการมองเห็นและระยะมองเห็นทางแยก ระยะมองเห็นทางข้าม และระยะมองเห็นของคนข้าม (3) แสดงสัญลักษณ์จราจรที่ชัดเจน ป้ายและเครื่องหมายจราจรเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนที่ช่วยในการเตือน แนะนำ ให้ข้อมูลสื่อสารแก่ผู้ใช้ถนนได้ชัดเจน สามารถติดตั้งบนถนนหรือบนพื้นทาง การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรจะช่วยให้ถนนสามารถอธิบายแนวเส้นทางของตัวเองได้ชัดเจน (Self-explaining) สามารถให้ข้อมูลที่สำคัญแก่ผู้ใช้ถนนล่วงหน้า ให้สามารถตัดสินใจในการใช้ความเร็ว การเลือกเส้นทาง รวมถึงการเบรกหรือหยุดรถได้ทันหากมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (4) ปรับสภาพผิวจราจร สภาพผิวจราจรเป็นคุณลักษณะของถนนที่สำคัญที่ช่วยให้ผู้ใช้ถนน

เดินทางได้สะดวก ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ฝัฒนณที่ตี่ต้องมี่ความราบเรียบ ปราศจากอุปสรรค
 สื่งกีดขวาง เช่น เศษกรวดทราย ฝาเปิดท่ระบายน้ำ เป็นต้น และมี่การซ่อมบ่ารุงไม่ให้เกิดเสี่ยหาย เช่น เป็นหลุมบ่อ ร่องล้อ เป็นต้น นอกจากนี้ ฝัฒนณในพื้นที่งานก่อสร้างที่เปิดใช้งานสำหรัการจราจรปกติ จำเป็นต้องอยู่ในสภาพการใช้งานที่ปลอดภัย และปราศจากอุปสรรคสื่งกีดขวางด้วย (5) มี่อุปกรณ์ป้องกัน การชน กลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางมี่ความเสี่ยงสูงต่อการเสี่ยชีวิตและบาดเจ็บสาหัส เมื่อกิดการชนกับรถคันอื่น หรือชนกับวัตถุอันตรายข้างทาง การออกแบบสื่งอำนวยความสะดวก ติดตั้งอุปกรณ์การชน และจัดสภาพข้างทางให้มี่ความปลอดภัย จะสามารถช่วยบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนที่อาจกิดขึ้นได้ และ (6) ลดความเร็วที่สร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ถนน ความเร็วเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสี่ยชีวิตของอุบัติเหตุการชนบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบางที่มี่ความทนทานในการรับแรงกระแทกจากการชนที่ต่ำกว่ายานพาหนะอื่น การออกแบบควบคุมการใช้ความเร็วให้สอดคล้องกับหน้าที่การใช้งานและพื้นที่สภาพแวดล้อมของถนน จะช่วยลดโอกาสการกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจกิดขึ้นแก่ผู้ใช้ถนนที่เปราะบางได้

3) เทคโนโลยีในการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัย ได้นำเทคนิคการวิเคราะห์ความขัดแย้งการจราจร “Traffic Conflict Technique” เป็นวิธีการประเมินความปลอดภัยที่เป็นที่นิยมใช้สำหรับคาดการณ์อุบัติเหตุที่อาจกิดขึ้น ด้วยการตรวจจับ การติดตามเคลื่อนที่ และการวิเคราะห์

4) การวิเคราะห์ปัญหาและประเมินมาตรการในพื้นที่นำร่องทั้งหมด 14 มาตรการ คือ (1) มาตรการจำกัดควบคุมการใช้ความเร็วในเขตชุมชน (2) มาตรการลดความเร็วด้วยเนินชะลอความเร็ว (3) มาตรการ Motorcycle U-Turn (4) มาตรการจัดการควบคุมการขับชี่ย้อนศร (5) มาตรการ Motorcycle Box (6) มาตรการปรับปรุงทางแยกวงเวียน (7) มาตรการปรับปรุงทางแยกวงเวียนขนาดเล็ก (8) มาตรการปรับปรุงทางแยกในเขตเมืองด้วยไฟกระพริบ (9) มาตรการปรับปรุงทางโค้งที่มีทางเชื่อม (10) มาตรการปรับปรุงการมองเห็นทางเชื่อม (11) มาตรการปรับปรุงทางข้ามสัญญาณไฟ (12) มาตรการทางข้ามแบบยกพื้น (13) มาตรการติดตั้งรั้วกันคนข้าม และ (14) มาตรการติดตั้งป้ายเตือนตำแหน่งทางข้าม โดยใช้วิธีการระบุพื้นที่ศึกษา วิเคราะห์ปัญหา เสนอแนะมาตรการ ประเมิน/จัดลำดับมาตรการ ดำเนินการปรับปรุง และติดตามประเมินประสิทธิผล

5) การพัฒนาองค์ความรู้และถ่ายทอดความรู้เทคโนโลยี ดำเนินการจัดทำคู่มือวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง

ข้อเสนอแนะที่ได้จากโครงการวิจัย คือ 1) ด้านกระบวนการและมาตรการ ดำเนินโครงการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องดำเนินงานในเชิงรุก (หรือเชิงป้องกัน) จากข้อมูลปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน ควบคู่กับการดำเนินงานในเชิงรับ (หรือเชิงแก้ไข) จากข้อมูลอุบัติเหตุการชน การเสนอแนะมาตรการในทางวิศวกรรมควรดำเนินการเสนอแนะมาตรการปรับปรุงแก้ไขเชิงระบบ เพื่อลดโอกาสการกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของการชน ซึ่งเป็นมาตรการที่ค่าใช้จ่ายไม่สูง (Low-cost treatment) ป้องกันไม่ให้พื้นที่ที่มีความเสี่ยงกิดอุบัติเหตุได้ 2) ด้านการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เป็นการออกแบบถนนที่ปลอดภัยสำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนทุกประเภท โดยกำหนดลำดับชั้นทางของถนนให้ชัดเจน ออกแบบก่อสร้างถนนต้องแน่ใจว่าความปลอดภัยสำหรับทุกกลุ่มผู้ใช้ถนนได้รับการจัดลำดับความสำคัญ และคำนึงถึงหลักการ 6S และ 3) ด้านวิจัยและนวัตกรรม จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่ชาญฉลาด เพื่อรองรับการวิเคราะห์ข้อมูลและ

จัดการเชิงรุก จัดให้มีโครงการนำร่องเพื่อวัดผลกระทบด้านความปลอดภัยและส่งเสริมวัฒนธรรมการออกแบบถนนที่ปลอดภัย และจัดตั้งคณะทำงานวัฒนธรรมการออกแบบถนนที่ปลอดภัย เพื่อริเริ่มและวิจัยมาตรการใหม่เพื่อแก้ไขความปลอดภัย

4. ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาการบังคับใช้ระบบตัดแต้ม โดย ดร.สลิธธ ทองมีนสุข มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)

พฤติกรรมการขับขี่ที่ขาดความระมัดระวังของมนุษย์กลายเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ง่ายขึ้น แม้ว่าไทยได้มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่มาตลอด แต่ยังมีผู้ขับขี่ที่ยังฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอยู่เป็นจำนวนมาก จึงได้มีการนำระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจุบันไทยมีระบบตัดคะแนน 2 รูปแบบ คือ 1) ระบบตัดคะแนนฯ ของกรมการขนส่งทางบก (บังคับใช้แล้วเมื่อ 1 ธันวาคม 2564) และ 2) ระบบตัดคะแนนฯ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (บังคับใช้แล้วเมื่อ 9 มกราคม 2566) อย่างไรก็ตามการบังคับใช้ระบบตัดแต้มฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไร ให้ระบบดังกล่าวมีประสิทธิภาพสูงสุดรวมถึงป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต จึงเป็นที่มาของการศึกษาวิจัยโดยกำหนดวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อทบทวนแนวทางการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนฯ รวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาาระบบให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น 2) เพื่อทบทวนความเหมาะสมของการกำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และจัดทำข้อเสนอในการปรับปรุง 3) เพื่อติดตามและประเมินผลมาตรการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนฯ รวมถึงวิธีการบังคับใช้ และ 4) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะด้านกฎหมายและแนวทางการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนฯ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ของไทยต่อไป

หลักการและแนวคิดของการใช้ระบบตัดแต้มเพื่อควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ คือ การยังยั้งและการฟื้นฟูผู้กระทำผิด โดยต้องมีการกำหนดคะแนนสำหรับการกระทำในฐานความผิดตามกฎหมายจราจรเอาไว้ และคะแนนดังกล่าวจะนำไปสู่การลงโทษปรับ/ตัดคะแนน หากผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดในฐานความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีการกำหนดไว้ในระบบตัดคะแนนฯ ผู้ขับขี่ดังกล่าวจะถูกตัดคะแนนตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้ กระบวนการลงโทษตามระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับขี่ถือเป็นการลงโทษเพิ่มเติม แต่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดยังต้องรับโทษตามที่กฎหมายจราจรกำหนดไว้ด้วย ฐานความผิดตามกฎหมายจราจรที่มีความรุนแรงจะกำหนดคะแนนที่มากกว่าฐานความผิดอื่น หากผู้ขับขี่รายเดิมมีการกระทำความผิดในครั้งต่อไปจะมีการตัดคะแนนเพิ่มเติม และภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้ขับขี่ถูกตัดคะแนนจนหมดจะส่งผลให้ถูกพักใช้/เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ กรณีที่ผู้ขับขี่ที่ถูกเพิกถอน/พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่ดังกล่าวมีโอกาสเข้าฝึกอบรมการขับขี่ (Driver Improvement Course) เพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด หรืออาจจะมีการกำหนดให้เข้ารับการทดสอบการขับขี่ใหม่ด้วย (Driving Test)

ระบบตัดแต้มส่งผลต่อจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงและพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีขึ้น ดังนี้

1. ผลกระทบต่อจำนวนอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ งานศึกษาในไอร์แลนด์พบว่าจำนวนอุบัติเหตุรุนแรงทางถนนลดลงจาก 409 ครั้ง เหลือ 333 ครั้ง ภายหลังจากการใช้ระบบตัดคะแนนฯ เมื่อปี ค.ศ. 2002 และจำนวนการบาดเจ็บที่ใบหน้า (Maxillofacial Injuries) จากการอุบัติเหตุการชน ลดลงร้อยละ 61 ส่วนงานศึกษาในอิตาลีพบว่าภายหลังจากการใช้ระบบตัดคะแนนฯ เมื่อปี ค.ศ. 2002 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ลดลงประมาณร้อยละ 10 และจำนวนการเสียชีวิตลดลงประมาณร้อยละ 25 และงานศึกษาในสเปนพบว่า การบังคับใช้ระบบตัดคะแนนฯ เมื่อปี ค.ศ. 2006 ช่วยลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหลวงลงร้อยละ 12.6

2. ผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ งานศึกษาในอิตาลีพบว่าระบบตัดคะแนนฯ ไม่มีผลต่อค่าเฉลี่ยความเร็วของการจราจรหรือการฝ่าฝืนสัญญาณจราจร แต่พฤติกรรมส่วนตัวของผู้ขับขี่ที่ถูกเก็บคะแนน มีการปรับปรุงขึ้นจากการตัดคะแนน ส่วนงานศึกษาในอิตาลีพบว่า การใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติ ใบอนุญาตขับขี่ในปี ค.ศ. 2003 ช่วยเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่จากร้อยละ 54 เป็นร้อยละ 83 รวมถึงผู้โดยสารด้านหน้าจากร้อยละ 53 เป็นร้อยละ 76 ภายในระยะเวลา 3 เดือน

3. ผลกระทบต่อจำนวนการกระทำความผิด งานศึกษาในอิตาลีพบว่าผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรที่ถูกตรวจจับโดยพนักงานเจ้าหน้าที่มีจำนวนลดลงเหลือร้อยละ 39 ภายหลังจากใช้ระบบตัดคะแนนฯ ส่วนงานศึกษาในสหราชอาณาจักรพบว่าระบบตัดคะแนนฯ ช่วยลดการกระทำความผิดฐานใช้ความเร็วเกินกำหนดของกลุ่มผู้ขับขี่ที่อาจโดนเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาต หากได้มีการกระทำความผิดครั้งต่อไป และงานศึกษาในฝรั่งเศสพบว่าจำนวนคะแนนที่ถูกตัดและจำนวนใบอนุญาตขับขี่ที่โดนเพิกถอนหรือพักใช้มีจำนวนลดลงเป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปี หลังจากเริ่มใช้งานระบบตัดคะแนนฯ ในปี ค.ศ. 1992

ข้อค้นพบจากการศึกษาและข้อเสนอแนะสำหรับประเทศไทย มีดังนี้

ประเด็น	ข้อค้นพบจากต่างประเทศ	ข้อเสนอสำหรับประเทศไทย
1. อัตราโทษสำหรับผู้ขับขี่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่	<ul style="list-style-type: none"> - สหราชอาณาจักร: กำหนดโทษไว้ที่ปรับไม่เกิน 42,000 บาท บันทึกลง 3-6 คะแนนของใบขับขี่ในอนาคต และอาจถูกตัดสิทธิขับขี่ในช่วงเวลาหนึ่ง - ออสเตรเลีย: ครั้งแรกไม่มีโทษจำคุก ครั้งต่อไปไม่เกิน 6 เดือน ปรับไม่เกิน 30,885 บาท ค่าปรับสูงสุดที่ศาลกำหนดประมาณ 75,500-113,400 บาท ตัดสิทธิขับขี่ประมาณ 12 เดือน - สิงคโปร์: จำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 258,00 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้ากระทำความผิดซ้ำมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 ปี หรือปรับไม่เกิน 515,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ 	<ul style="list-style-type: none"> - มาตรา 64 ของ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งมีลักษณะเป็นความผิดลหุโทษ ที่แม้จะยอมความกันไม่ได้ แต่หากพนักงานสอบสวนเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษถึงจำคุก พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ ซึ่งจะทำได้คืออาญาเล็กน้อย - เสนอให้ปรับปรุงอัตราโทษในความผิดฐานขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็น “จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”
2. แนวคิดการนำประวัติการตัดแต้มเพื่อสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร	<ul style="list-style-type: none"> - สิงคโปร์ และลัตเวีย: มีการรายงานประวัติการถูกตัดแต้มจากการฝ่าฝืนกฎจราจรตรงสู่ผู้ว่าจ้าง หรือนายหน้าจัดหางาน ส่งผลให้นอกจากการถูกตัดแต้มหรือชำระค่าปรับอันนำไปสู่การถูกระงับใบขับขี่แล้ว ยังอาจส่งผลต่ออาชีพการงานอีกด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากข้อมูลประวัติการถูกตัดแต้ม มาใช้เป็นสิทธิประโยชน์สำหรับการได้รับส่วนลดค่าต่ออายุประกันรถยนต์สำหรับผู้ขับขี่ที่มีความประพฤติดี รวมถึงการนำไปใช้ในวิธีการอื่น ๆ เช่น ส่วนลดค่าภาษีประจำปี เป็นต้น

ประเด็น	ข้อค้นพบจากต่างประเทศ	ข้อเสนอสำหรับประเทศไทย
	<p>- บางประเทศมีส่วนลดค่าเบี้ยประกันรถยนต์สำหรับผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยไม่ถูกบันทึกในประวัติการตัดแต้มเลย เช่น สิงคโปร์มีส่วนลดค่าต่ออายุประกันรถยนต์เป็นส่วนร้อยละ 5 เมื่อผู้ขับขี่ไม่มีบันทึกการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในระยะ 3 ปีก่อนการต่ออายุ และไม่มีอาการเจ็บป่วยหรือการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวรถในระยะ 3 ปีก่อนการต่ออายุ เป็นต้น</p>	
<p>3. ความเหมาะสมของกรอบระยะเวลาในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เมื่อผู้ขับขี่คะแนนหมด</p>	<p>เมื่อศึกษาตัวอย่างในต่างประเทศพบว่าแต่ละประเทศกำหนดกรอบระยะเวลาของคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไว้ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) สหราชอาณาจักรกำหนดไว้ที่อย่างน้อย 6 เดือน (180 วัน) หรือนานกว่านั้น 2) สิงคโปร์กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 36 เดือน (1,080 วัน) 3) ออสเตรเลียกำหนดไว้ที่ไม่เกิน 6 เดือน (180 วัน) 	<p>ประเทศไทยกำหนดกรอบระยะเวลาของคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไว้คราวละ 90 วัน ซึ่งเป็นระยะเวลาที่สั้นเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมาย จึงเสนอให้เพิ่มระยะเวลาจากเดิมคราวละ 90 วัน เป็น “คราวละไม่เกิน 6 เดือน” โดยให้เป็นดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการกำหนดระยะเวลาการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามความเหมาะสม</p>
<p>4. ความเหมาะสมของกรอบระยะเวลาการคืนคะแนนอัตโนมัติ</p>	<p>- ฝรั่งเศส: กำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนต้องรอเป็นระยะเวลา 3 ปี เพื่อได้รับคะแนนคืนทั้งหมด สำหรับกรณีที่เป็นฐานความผิดที่มีความร้ายแรงเว้นแต่ในกรณีฐานความผิดที่ตัดเพียง 1 คะแนน ให้รอเป็นระยะเวลา 6 เดือน (180 วัน) หรือเป็นฐานความผิดที่ตัด 2 คะแนน ให้รอเป็นระยะเวลา 2 ปี และหากผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดใหม่ในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ให้เริ่มนับเวลาการคืนคะแนนเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ได้กระทำความผิดใหม่นั้น</p> <p>- สหราชอาณาจักร: กำหนดให้ลบคะแนนที่ถูกบันทึกเมื่อครบระยะเวลา 4</p>	<p>มีข้อเสนอแนะให้มีการปรับปรุงระยะเวลาในการคืนคะแนนอัตโนมัติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ความผิดร้ายแรง ได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถในขณะเสพสารเสพติด และใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากกว่า 60 กม./ชั่วโมง กำหนดระยะเวลา 3 ปี 2) ความผิดที่ตัดคะแนน 3-4 คะแนน กำหนดระยะเวลาไว้ 2 ปี 3) ความผิดที่ตัดคะแนน 1-2 คะแนน กำหนดระยะเวลาไว้ 1 ปี <p>ถ้ากระทำความผิดใหม่ในระหว่างระยะเวลาดังกล่าว ให้เริ่มนับเวลาการ</p>

ประเด็น	ข้อค้นพบจากต่างประเทศ	ข้อเสนอสำหรับประเทศไทย
	ปี นับแต่วันที่ถูกบันทึกคะแนน และถ้าเป็นกรณีที่เป็นความผิดร้ายแรง เช่น ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยพบแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด จะกำหนดระยะเวลาลบคะแนนไว้สูงถึง 11 ปี	คืนคะแนนตั้งแต่วันที่กระทำผิดใหม่
5. หลักสูตรการอบรมและทดสอบเพื่อขอคืนคะแนน	<p>- ฝรั่งเศส: หลักสูตรการอบรมเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ สำหรับกรณีการขอคืน 4 คะแนน จะดำเนินการโดยนักจิตวิทยา และผู้ฝึกสอนการขับขี่ โดยมีผู้ขับขี่เข้าร่วมอบรมประมาณ 10-20 คน โดยอบรมต่อเนื่องกัน 2 วัน ระยะเวลา 16 ชั่วโมง โดยไม่มีการทดสอบเกี่ยวกับการขับขี่รถแต่อย่างใด เป็นการอบรมเรื่องทั่วไปในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ โดยผู้กระทำผิดในทุกฐานความผิดจะเข้าอบรมในหลักสูตรนี้เหมือนกันทั้งหมด และอบรมเกี่ยวกับเรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ การเสพสารเสพติด หรือการใช้ความเร็วเกิน โดยหัวข้อขึ้นอยู่กับจำนวนผู้กระทำผิดในกลุ่มการอบรมนั้น ๆ</p> <p>- สหราชอาณาจักร: หลักสูตรการอบรมเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่จะแบ่งออกตามฐานความผิด ได้แก่ หลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานใช้ความเร็วเกินกำหนด และหลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานขับรถโดยประมาท โดยสามารถแบ่งกลุ่มของผู้กระทำผิดได้เป็น 2 กลุ่ม คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้กระทำผิดโดยจงใจ และ 2) ผู้กระทำผิดโดยประมาท สำหรับหลักสูตรผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดฐานใช้ความเร็วเกินกำหนด จะมุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ หาสาเหตุของการใช้ความเร็วเกินกำหนด รวมถึงสร้างความ 	<p>- ควรจัดทำหลักสูตรอบรมที่มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมมากกว่าเรื่องทักษะหรือความรู้ในการขับขี่ ควรใช้รูปแบบการอบรมโดยผู้เชี่ยวชาญแทนการอบรมผ่านวิดีโอ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้มีส่วนร่วมในการอบรม รวมถึงร่วมวิเคราะห์สภาพปัญหา และแนวทางป้องกัน โดยผู้เชี่ยวชาญนี้อาจเป็นนักจิตวิทยา นักพฤติกรรมศาสตร์ หรือผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>- ควรพัฒนาหลักสูตรอบรมที่มุ่งเน้นการปรับปรุงพฤติกรรมแยกตามฐานความผิดต่าง ๆ เช่น เมาแล้วขับ หรือใช้ความเร็วเกินกำหนด เพื่อให้เนื้อหาและวิธีการสอนต้องเหมาะสมกับปัญหาเฉพาะของฐานความผิดนั้น ๆ</p> <p>- พิจารณาจัดทำหลักสูตรอบรมเฉพาะสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดบ่อย โดยมีวิธีการเฉพาะสำหรับการอบรมที่เหมาะสมและสามารถปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เหล่านี้ได้</p> <p>- ควรปรับระยะเวลาในการอบรมให้มีความเหมาะสม ซึ่งประเทศไทยกำหนดระยะเวลาอบรมไว้สูงสุดเพียง 4 ชั่วโมง ขณะที่ประเทศอื่นกำหนดระยะเวลาฝึกอบรมไว้มากกว่า (เช่น ฝรั่งเศส 16 ชั่วโมง สิงคโปร์ 12 ชั่วโมง เป็นต้น)</p> <p>- กรมการขนส่งทางบกควรมีแผนในการประเมินผลหลักสูตรการอบรมและ</p>

ประเด็น	ข้อค้นพบจากต่างประเทศ	ข้อเสนอสำหรับประเทศไทย
	<p>ตระหนักรู้แก่ผู้ขับขี่ถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ทั้งผู้ขับขี่เอง ผู้โดยสาร หรือผู้ใช้นนรายอื่น</p> <p>- สิงคโปร์: แบ่งหลักสูตรอบรมที่เกี่ยวข้องกับระบบ Driver Improvement Point System (DIPS) ออกเป็น 2 หลักสูตร ได้แก่</p> <p>1) “Safe Driving Course” เป็นหลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่มีแนวโน้มที่จะถูกพักใช้ใบขับขี่ครั้งแรก โดยผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการอบรมระยะเวลา 4 ชั่วโมง 20 นาที ซึ่งจะต้องผ่านหลักสูตรภาคทฤษฎี (Online) ก่อน จึงสามารถเข้าอบรมหลักสูตรภาคปฏิบัติได้ (Onsite) หากผ่านการอบรมหลักสูตรจะถูกปรับคะแนนที่ถูkBันทีกลง 4 คะแนน</p> <p>2) “DIPS Re-Training Course” เป็นหลักสูตรสำหรับผู้ขับขี่ที่ถูkBันทีกคะแนนครบ 24 คะแนน และถูกพักใช้ใบขับขี่ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ</p> <p>(1) DIPS 1 สำหรับผู้ขับขี่ที่ถูkBันทีกคะแนนตั้งแต่ 24 คะแนนขึ้นไป ภายใน 24 เดือน และ (2) DIPS 2 สำหรับผู้ขับขี่ที่เคยถูกพักใช้ใบขับขี่มาก่อน และถูkBันทีกคะแนนตั้งแต่ 12 คะแนนขึ้นไป ภายใน 12 เดือน ใช้เวลาอบรม 12 ชั่วโมง (1 วันครึ่ง) โดยแบ่งเป็นภาคทฤษฎี 8 ชั่วโมง ภาคปฏิบัติ 2 ชั่วโมง และการทดสอบและประเมินผล 2 ชั่วโมง โดยการประเมินผลนั้นกรณี DIPS 1 ต้องผ่านทฤษฎีไม่น้อยกว่าร้อยละ 92 หรือตอบผิดไม่เกิน 4 ข้อ ส่วน DIPS 2 ต้องผ่านทฤษฎีไม่น้อยกว่าร้อยละ 94 หรือตอบผิดไม่เกิน 3 ข้อ</p>	<p>ทดสอบเพื่อขอคืนคะแนนในทุก ๆ 2 ปี เพื่อให้มีหลักสูตรมีความเหมาะสมและตอบสนองต่อเป้าหมายในการปรับปรุงพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

จากข้อค้นพบได้นำไปสู่ข้อสรุปเชิงนโยบายในการยกระดับการบังคับใช้ระบบตัดแต้มให้เกิดประสิทธิภาพในประเทศไทย แบ่งเป็น 3 ด้าน คือ

1. การปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบ กำหนดฐานความผิดหลักเพิ่มเติม และปรับปรุงคะแนนสำหรับฐานความผิดการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและเมาแล้วขับ โดยใช้คะแนนรูปแบบขั้นบันได ปรับปรุงระยะเวลาการคืนคะแนนอัตโนมัติ โดยพิจารณาตามความร้ายแรงของฐานความผิด และต้องเป็นระยะเวลาชดเชยที่พอที่จะทำให้ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนไปใช้กลไกการคืนคะแนนโดยการเข้าอบรม เพิ่มกรอบระยะเวลาของคำสั่งพักใช้ใบขับขี่ ปรับมาใช้การนับคะแนนเฉพาะฐานความผิดแรงที่สุด (กรณีผิดหลายฐาน) และเพิ่มอัตราโทษของการขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถในมาตรา 64 แห่ง พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522

2. สร้างความตระหนักและการรับรู้ การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ เช่น การแจ้งผลการดำเนินมาตรการเป็นระยะ ๆ การประชาสัมพันธ์กระบวนการในการตัดแต้ม ช่องทางการตรวจสอบคะแนน เป็นต้น ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากข้อมูลประวัติการถูกตัดแต้มมาใช้เป็นสิทธิประโยชน์ เช่น ส่วนลดค่าต่ออายุประกันรถยนต์สำหรับผู้ขับขี่ที่มีความประพฤติดี ส่วนลดค่าภาษีประจำปี เป็นต้น

3. พัฒนากลไกการดำเนินงานและการติดตามประเมินผล นำ “แนวคิด Double Demerit Periods ในช่วงเทศกาล” และ “พื้นที่ควบคุมพิเศษ” มาใช้ ส่งเสริมแนวคิดระบบตัดแต้มสำหรับกลุ่มผู้ขับขี่หน้าใหม่ พิจารณาปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบเพื่อขอคืนคะแนน เช่น แยกหลักสูตรตามฐานความผิดต่าง ๆ จัดทำหลักสูตรอบรมเฉพาะสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดบ่อยโดยเฉพาะ ยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มข้นโดยจะต้องมีการกำหนดค่าเป้าหมายและวิธีการประเมินผลการดำเนินการ ทั้งในเชิงของประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมถึงมีการรายงานผลการดำเนินการให้สาธารณะรับทราบ

5. ข้อสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มความเร็วบนทางหลวงเป็น 120 กม./ชม. โดย ผศ.ดร.ทวิศักดิ์ เตชะกระโทก คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. 2564 มีองค์ประกอบในกฎกระทรวง คือ กำหนดประเภทของถนนที่อนุญาตได้ การอนุญาตต้องทำเป็นประกาศ กำหนดลักษณะความเร็วตามประเภท และกรณีมีเครื่องหมายจราจรต้องปฏิบัติตามพบปัญหาในทางกฎหมายว่า นโยบายความเร็ว 120 เป็นนโยบายที่ทำแบบชุกทุก ขาดความรอบคอบ ขาดการตรวจสอบและขาดความชัดเจนในตัวกฎหมายบางประเด็น จนอาจส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน สะท้อนถึงการขาดระบบ Safe Guarding ของการออกอนุญาตที่ไม่ได้มีการตรวจสอบอย่างเข้มข้น เหมือนกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ จึงควรพิจารณากำหนดให้มีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน มีการตรวจสอบที่เป็นอิสระ มีการประเมินที่รอบด้าน รวมถึงการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน

สำหรับข้อเสนอแนะของผลการศึกษาวิจัย มีดังนี้

1. ควรมีการทบทวนกฎหมายกำหนดความเร็วทั้งระบบ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนและเข้าใจผิดของผู้ขับขี่

2. ควรมีระบบ Safe Guarding ของการออกอนุญาตที่ไม่ให้อำนาจหน่วยงานออกกฎหมายโดยขาดการตรวจสอบและควบคุมที่เป็นอิสระ โดยอาจนำหลักการในพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาปรับใช้เท่าที่เห็นว่าเหมาะสม

3. การกำหนดความเร็วที่เพิ่มขึ้น ไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อด้านการจราจร ด้านความปลอดภัยเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากมลพิษทางเสียง และมลพิษทางอากาศ ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทาง จึงควรจะต้องมีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับโครงการต่าง ๆ

4. กระทรวงคมนาคมควรมีการกำหนดแนวปฏิบัติมาตรฐานก่อนมีการออกประกาศ โดยกำหนดให้มีการประเมินก่อนจะดำเนินการก่อนจะออกประกาศ เช่น การประเมินความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เป็นต้น

5. มีการจัดทำแผนปรับปรุง และซ่อมบำรุงที่สอดคล้องกับความเร็วที่กำหนด

กล่าวโดยสรุปจากข้อเสนอเชิงนโยบายของงานวิจัยทั้ง 5 เรื่อง ทำให้เห็นถึงความพยายามในการผลักดันขับเคลื่อนการใช้ประโยชน์จากงานวิจัยเพื่อลดอุบัติเหตุบนถนนให้น้อยลง เห็นว่าการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นไม่สามารถดำเนินการด้วยมาตรการใดมาตรการหนึ่งได้ แต่จำเป็นต้องอาศัยมาตรการอื่นร่วมกัน กล่าวคือ การใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้ในการควบคุมพฤติกรรมจราจรบนท้องถนนด้วยระบบการตัดแต้มและการกำหนดความเร็วในการขับขี่ การพัฒนามาตรการโครงสร้างทางวิศวกรรมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพท้องถนน ด้วยการปรับสภาพพื้นผิวถนน การสร้างสัญญาณจราจรที่ชัดเจน และการติดตั้งระบบการป้องกันการชน รวมถึงมาตรการการติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565–2570 เพื่อเป็นการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แผนแม่บทฯ ดังกล่าวได้กำหนดประเด็นปัญหาสำคัญหลักในการมุ่งเน้นขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมและมีความต่อเนื่องตลอดทั้งปี คือ การเมาแล้วขับ ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีลักษณะไม่ปลอดภัย ซึ่งการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ จะทำให้ทราบถึงสาเหตุปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหานั้นที่ต้นทางได้อย่างถูกต้อง

จัดทำโดย

นางสาวปรียวรรณ สุวรรณสุนย์

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

พฤษภาคม ๒๕๖๖