การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

สถานการณ์

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

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

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

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

๕. ร้อยละ ๑๑ ของผู้บาดเจ็บอายุน้อยกว่า ๑๕ ปีและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (๓/๔ ของการบาดเจ็บในกลุ่มนี้อายุ ๑๐-๑๔ ปี) ร้อยละ ๕๗ เกิดจากรถจักรยานยนต์ และร้อยละ ๖ พบการดื่มสุราร่วมด้วย (ผู้บาดเจ็บที่เข้ารักษาในโรงพยาบาลมีการดื่มสุราร่วมด้วยร้อยละ ๓๐-๔๐) จากการสอบถามการฝึกหัดรถจักรยานยนต์พบว่า ครึ่งหนึ่งเริ่มขับขี่ตั้งแต่อายุ ๘-๑๔ ปีโดยมีผู้ปกครองและเพื่อนเป็นผู้สอน มีเพียงร้อยละ ๑ ที่ฝึกหัดจาก

โรงเรียนสอนขับขี่ ในขณะที่ผลการศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรขับขี่ปลอดภัยอย่างเป็นระบบ (๑๕ ชั่วโมง) พบว่าประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ไม่ผ่านฝึกอบรมร้อยละ ๓๐

๖. สำหรับปัญหาเชิงโครงสร้างที่สำคัญขณะนี้คือแนวโน้มการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเติบโตในสัดส่วนที่ช้าเมื่อเทียบกับปริมาณรถส่วนบุคคล (จักรยานยนต์ รถนั่งส่วนบุคคล รถปิกอัพ) ที่เพิ่มโดยเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ ๘๐ ในขณะที่การเดินทางโดยรถประจำทางเพียงร้อยละ ๑๐-๒๐ เท่านั้น และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การใช้รถส่วนบุคคล โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้น (ตัวเลขรถจักรยานยนต์จดทะเบียนปี ๒๕๕๑ เท่ากับ ๑๖ ล้านคัน) (กรมการขนส่งทางบก) ตัวอย่างในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ค่าเฉลี่ยของการเดินทางไปทำงานด้วยรถส่วนบุคคลอยู่ระหว่าง ๑๖-๒๐ นาที ในขณะที่การเดินทางด้วยรถสองแถวจะเป็น ๔๐-๔๔ นาที (โครงการจัดทำแผนแม่บทและศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองขอนแก่น, ๒๕๕๑) ยิ่งแนวโน้มการเติบโตและการขยายเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนที่อยู่ชานเมืองจำเป็นต้องเข้ามาทำงานและเรียนหนังสือในเมืองมากขึ้น ยิ่งต้องเร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางเข้าออกเมืองทั้งในด้านคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัยและราคาที่เป็นธรรม จึงจะช่วยลดการใช้รถส่วนบุคคลโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และลดจำนวนอุบัติเหตุลง ที่ผ่านมา การเพิ่มสัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะยังคงกระจุกตัวอยู่เฉพาะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ในขณะที่เมืองใหญ่ ๆ ระดับภูมิภาคหลายแห่งมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะควบคู่ไปด้วย และแม้มีท้องถิ่นหลายพื้นที่มีศักยภาพตระหนักความสำคัญของเรื่องนี้ เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ฯลฯ แต่ด้วยข้อจำกัดด้านนโยบาย งบประมาณและกฎระเบียบการร่วมลงทุน ทำให้ขาดแนวทางการดำเนินงานที่จะเห็นผลอย่างเป็นรูปธรรมในระยะใกล้

หน่วยงานและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

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

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

กลาง ซึ่งจะต้องเป็นเจ้าภาพหลักและรับผิดชอบการดำเนินงาน โดยเฉพาะในกลุ่มปัจจัยเสี่ยงหลัก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ความเร็ว และจุดเสี่ยง (๕) ยุทธศาสตร์การเพิ่มบทบาทของส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น ให้เข้ามามีส่วนร่วมแก้ปัญหา และ (๖) ยุทธศาสตร์การวิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผล สำหรับ โครงสร้างการดำเนินงาน ศปถ. ได้กำหนดให้มีอนุกรรมการที่จะเกาะติดปัญหาใน ๖ ด้าน คือ อนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการศึกษาและประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และ การติดตามประเมินผล

๙. คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตจังหวัดดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง (๒) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง (๓) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถโดยสารขนาดเล็ก (๔) กำหนดอัตราค่าขนส่ง และค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง (๕) ปฏิบัติการอื่นตามที่ได้บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. การขนส่งทางบก และตามมติคณะกรรมการ นโยบายการขนส่งทางบก องค์ประกอบของคณะกรรมการ มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ อัยการจังหวัด ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน โดยมีนายกเทศมนตรีในจังหวัดนั้นรวมอยู่ด้วยหนึ่งคนเป็นกรรมการ และขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ โดยที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

๑๐. หน่วยงานในส่วนท้องถิ่น

๑๐.๑ เทศบาล ตามพ.ร.บ.เทศบาล พ.ศ. ๒๔๙๖ มีหน้าที่ให้มีและบำรุงทางบกและทางน้ำเทศพาณิชย์ในเขตเทศบาลและเทศบาลอาจทำกิจการนอกเขต รวมถึงเทศบาลอาจทำการร่วมกับบุคคลอื่น โดยก่อตั้งบริษัทจำกัด หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด ดังนั้น แนวทางที่เทศบาลสามารถดำเนินการได้ คือ

(๑) ก่อตั้งบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือบริษัทมหาชนจำกัด ตาม พ.ร.บ. บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยเทศบาลถือหุ้นในบริษัทจำกัด โดยถือหุ้นเป็นมูลค่าเกินร้อยละห้าสิบของทุนที่บริษัทนั้นจดทะเบียน

(๒) เทศบาลมอบให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินกิจการโดยการว่าจ้างบริหารการเดินรถ

๑๐.๒ องค์การบริหารส่วนจังหวัด ตาม พ.ร.บ. องค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. ๒๕๔๐ กำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจหน้าที่จัดทำกิจการใด ๆ อันเป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นอื่น ที่อยู่ในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัดและกิจการนั้นเป็นการสมควรให้ราชการท้องถิ่นอื่น ร่วมกันดำเนินการหรือให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดจัดทำดำเนินกิจการภายในเขตองค์การบริหาร ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด จะมีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดระบบการขนส่งมวลชนร่วมกับเทศบาลได้

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

๑๑. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๑ การให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ และในต่างประเทศก็ได้วางแนวทางในการให้เงินอุดหนุนต่างกันไป สำหรับประเทศไทย ก็เริ่มเห็นความสำคัญของการให้เงินอุดหนุนนี้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องการบริการสาธารณะ เป็นปัญหาสะสม โดยปัญหาเกิดจากการประสบปัญหาขาดทุนของรัฐวิสาหกิจ ที่ดำเนินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่สามารถกำหนดราคาเองได้ โดยที่ราคาถูกกำกับ

ดูแลโดยรัฐบาล โดยเฉพาะ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำให้เกิดปัญหาหนี้สินสะสม และทำให้องค์กร ขาดการพัฒนาการที่ดีเนื่องจากมีภาระหนี้ผูกพันอยู่ ทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพได้ ซึ่งปัญหาหนี้สินสะสมนี้ ทำให้กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้เสนอร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ เพื่อแก้ปัญหาระยะยาวของรัฐวิสาหกิจนี้และระเบียบนี้ ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๑

๑๒. ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่ง พ.ศ....(ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาโดย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา) ร่างพระราชบัญญัติกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ...มีแนวคิดที่จะกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน ซึ่งได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และรถโดยสารประจำทาง ซึ่งยังไม่มีกฎหมายใด ๆ กำกับดูแล โดยรวม ร่าง พ.ร.บ. บริหารการขนส่งฯ นี้ได้พยายามนำเรื่องของการกำกับดูแลเข้ามา ทั้งกำกับดูแลคุณภาพของบริการขนส่ง (ทั้งด้านมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย) และการกำกับดูแลการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการอย่างเป็นธรรม โดยแบ่งภารกิจอย่างชัดเจนออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่ นโยบายการกำกับดูแล และ การประกอบกิจการ

ประเด็นสำคัญที่มีประโยชน์ต่อการบริหารระบบขนส่งมวลชน ได้แก่

(๑) มี “คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการขนส่งมวลชน”

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์ของพันธะในการให้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น มาตรฐานการจัดการด้านความปลอดภัย มาตรฐานการให้บริการ หลักเกณฑ์การรับคำรองและพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการ และแนวทางการจัดให้มีการประกันความรับผิดชอบที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสาร

(๓) ให้อำนาจท้องถิ่นในการขอเงินอุดหนุนบริการขนส่งสาธารณะ

(๔) การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการร่วมลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

(๕) ให้จัดตั้ง “กองทุนเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและจราจร”

๑๓. พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐

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

๑๓.๒ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ โดยต้องจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติเสนอ กปภ.ช. เพื่อขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี และต้องมีการศึกษาวิจัย ประสานการทำงานและให้การสนับสนุนกับหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาคเอกชนในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภยันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหายจากสาธารณภัย นอกจากนี้ยังต้อง ให้คำปรึกษา อบรม ติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลการทำงาน แก่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

ยุทธศาสตร์แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

๑๔. ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งร่างกาย จิตใจและทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและโครงสร้างทางประชากร ความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐและท้องถิ่น ยังคงจำกัดอยู่เฉพาะช่วงเทศกาลเป็นหลัก ขาดการแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ด้วยข้อจำกัดของนโยบาย โครงสร้างการทำงาน งบประมาณที่ไม่เพียงพอ และกฎหมาย-กฎระเบียบที่ขาดการทบทวนปรับปรุง

๑๕. ทิศทางการขับเคลื่อนที่สำคัญ คือการผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติ พร้อมกำหนดเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า โดยอาศัยกลไกภาครัฐ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) ที่กำหนดแผนแม่บทและมียุทธศาสตร์สำคัญ ๖ ด้าน ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคสังคมเข้ามามีส่วนร่วม โดยเฉพาะการเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมจัดทำแผนยุทธศาสตร์ “ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน” เพื่อให้มีเจ้าภาพการดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม และยังช่วยสร้างความตระหนักต่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมด้วย

๑๖. ขณะเดียวกัน ทิศทางในระยะยาว ต้องอาศัยการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย วินัยจราจร และการจัดการให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยเพิ่มจำนวนขึ้น ซึ่งจะลดสัดส่วนของการใช้รถส่วนบุคคล พร้อมทั้ง มีมาตรการเสริมอื่น ๆ ควบคู่ไปด้วย เช่น การมีมาตรการกับผู้ที่ใช้รถส่วนบุคคลให้ต้องเพิ่มต้นทุนในด้านความปลอดภัยและการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายอย่างทั่วถึงเป็นธรรม

๑๗. นอกจากนี้ เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความพร้อม) และภาคสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและกรอบงบประมาณ ให้เอื้อต่อการดำเนินงานมากกว่าที่เป็นอยู่

ประเด็นพิจารณาของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ

ขอให้สมัชชาสุขภาพแห่งชาติพิจารณาเอกสาร สมัชชาสุขภาพ ๒ / ร่างมติ ๗