

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่รับ..... 5079/6558-
วันที่..... ๖ มิ.ย. ๕๘
เวลา..... ๑๓.๐๕ 4



ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๕๕๕๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

เรียน เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ที่ สผ ๐๐๑๔/๗๒๕๑ ลงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๐.๕/๙๒ ลงวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔ และเอกสารประกอบ

ตามที่ได้ส่งรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าว มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๔ รับทราบผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมส่งผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาในเรื่องนี้ ให้สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีระพงษ์ วงศ์ติวะวิลาส)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและกฏกติ ๒
รับที่ ๑๐๕/๒๕๖๔
๐ ๕ ๒ / ๑๖ / ๒๕๖๔

กองนิติธรรม
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๒๒ (นิทฯ)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (D/แจ้งนิทฯ./041)
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dcab@soc.go.th

กลุ่มงานระเบียบวาระ
รับที่ ๒๓๓ / ๒๕๖๔
วันที่ ๒ มิ.ย. ๖๔ เวลา ๑๕.๑๐

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักงานการประชุม
รับที่ ๔๙๖ / ๒๕๖๔
วันที่ ๒ / มิ.ย. / ๖๔ เวลา ๑๕.๑๕ น.
ส่งกลุ่มงาน..... นรจ.ล. ดำเนินการ

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๐.๕/๙๒



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการ
การคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างอิง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๒๕๕๕๑ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๓๘๕๘๘ ลงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น การพิจารณา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม
ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

ตามหนังสือที่อ้างอิง ๑ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี แจ้งคำสั่งให้กระทรวงคมนาคม
เป็นหน่วยงานหลักรับรายงานพร้อมข้อสังเกตและข้อเสนอแนะการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน
และคมนาคม ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เพื่อสรุปผลการพิจารณาหรือผลการ
ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ได้มีหนังสือให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการพิจารณาดังกล่าว
เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ตามหนังสือที่อ้างอิง ๒ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม
สภาผู้แทนราษฎร เห็นว่า มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานด้านการจราจรและความปลอดภัย
ภาคคมนาคม โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติม สรุปดังนี้

๑. ด้านการบริหารจัดการ ปัจจุบันการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีการทำงาน
แบบบูรณาการร่วมกัน ภายใต้โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงมหาดไทย
โดยกระทรวงคมนาคมดูแลขับเคลื่อนด้านถนนและยานพาหนะ กระทรวงสาธารณสุขขับเคลื่อน
ด้านการตอบสนอง หลังเกิดอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติขับเคลื่อนด้านการบังคับใช้กฎหมาย
และกระทรวงศึกษาธิการขับเคลื่อนด้านการสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน
ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวมีความเหมาะสมและเป็นกลไกที่ยังสามารถใช้ในการขับเคลื่อนงานได้

๒. ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ มีความเห็นว่า บทกำหนดโทษความผิดตามกฎหมายจราจรทางบก
ในปัจจุบันมีความเหมาะสม และเห็นควรเพิ่มเติมให้มีบทบัญญัติความผิด กรณีผู้ที่กระทำความผิดกฎหมาย
จราจรทางบก เนื่องจากการใช้สารเสพติดให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ที่ใช้สารเสพติดแล้วขับขี่ยานยนต์ได้รับการลงโทษ

๓. ด้านถนน ...

๓. ด้านถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย จากการประเมินข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ และสถานที่เกิดเหตุจะเป็นบริเวณทางร่วมทางแยก ดังนั้น ในการพิจารณาออกแบบการก่อสร้างถนน ควรให้ความสำคัญควรให้ความสำคัญกับรถจักรยานยนต์ด้วย เช่น มีช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่มีปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์สูง และในบริเวณจุดเสี่ยงควรได้รับการแก้ไข

๔. ด้านยานพาหนะปลอดภัย จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ ควรมีการกวดขันใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้กระทำความผิดกฎจราจรบ่อยครั้ง

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้รวบรวมสรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของกระทรวงมหาดไทย (มท.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อต.) กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

๑) ด้านการบริหารจัดการ เห็นควรให้ปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อดำเนินงานเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยจัดตั้งเป็นองค์กรหลักระดับชาติและบูรณาการการทำงานร่วมกับส่วนราชการ ภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ เห็นควรให้มีการพิจารณาทบทวนบทกำหนดโทษทางกฎหมายเกี่ยวกับความผิด เพื่อให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรทางบก กรณีกระทำความผิดโดยเจตนา ผ่าฝืนกฎหมาย เช่น ดื่มสุราแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และเสนอให้กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อดำเนินการในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับขี่

๓) ด้านถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย เห็นควรให้ถนนในประเทศไทยมีมาตรฐานความปลอดภัย ๓ ดาว และเร่งปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พร้อมทั้งดำเนินการก่อสร้างจุดพักรถ และจุดจอดพักรถบรรทุก ตลอดจนแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุที่มีรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ

๔) ด้านยานพาหนะปลอดภัย เห็นควรให้พิจารณาหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตขับขี่เพิ่มเติมทุกประเภท และให้จัดเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ ขนาดปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน ๔๐ ซี.ซี. ในอัตราที่ถูกกลง และขนาดปริมาตรกระบอกสูบ ๑๒๕ ซี.ซี. ขึ้นไป จัดเก็บภาษีในราคาที่สูงขึ้น

๕) ด้านการให้การศึกษา วัฒนธรรม และพฤติกรรม เพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยกระทรวงศึกษาธิการ พิจารณาปรับปรุงหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เพื่อใช้ในการเรียนการสอนแก่นักเรียน นักศึกษา ทุกระดับชั้น เพื่อสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และส่งเสริมให้มีการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดสำหรับรถยนต์ โดยปรับลดการจัดเก็บภาษีกล้องโทรทัศน์วงจรปิดสำหรับรถยนต์ เพื่อจะทำให้มีราคาถูกลงและเป็นการจูงใจให้ผู้ขับขี่ติดตั้งกล้องในยานพาหนะของตน

๖) ด้านนโยบายรัฐบาล โดยกรมการขนส่งทางบกได้ทบทวนการขยายอายุการใช้งานรถตู้โดยสารสาธารณะ ให้คงอายุการใช้งานรถตู้โดยสารประจำทางไม่เกิน ๑๐ ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก และให้คงนโยบายห้ามเพิ่มจำนวนรถตู้โดยสารสาธารณะ

๗) ด้านการบูรณาการทางรัฐสภา เสนอให้รัฐบาลรายงานผลการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี ให้รัฐสภารับทราบ

๘) ด้านการต่างประเทศ ให้ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมายระดับโลก ว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๓ โดยในปฏิญญาสตอกโฮล์ม ได้กำหนดเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ เพื่อนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์สู่ศูนย์ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๕๐

๙) ด้านการคมนาคมทางระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้มีการพิจารณาเพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยทางคมนาคม ทางระบบราง ทางน้ำและทางอากาศ อย่างบูรณาการ เช่น การเสนอแก้ไขกฎหมาย การเข้มงวดผู้ประกอบการในการดูแลผู้โดยสาร เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคม มีนโยบายด้านความปลอดภัย โดยได้ดำเนินการใน ๓ ประเด็น ได้แก่

๑. นโยบายปรับเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์ทุกประเภทบนถนนที่มีช่องจราจรตั้งแต่ ๔ ช่องขึ้นไป จากความเร็วไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นความเร็วไม่เกิน ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๔ ราชกิจจานุเบกษาได้ประกาศเผยแพร่กฎกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทที่กำหนด พ.ศ. ๒๕๖๔

๒. มาตรการให้ความช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางพารา โดยให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินโครงการก่อสร้างกำแพงคอนกรีต หุ้มด้วยแผ่นยางธรรมชาติ (Rubber Fender Barrier : RFB) บนถนนของกรมทางหลวง จำนวน ๖๓ เส้นทาง ระยะทาง ๔๘.๒๙ กิโลเมตร ขณะนี้ดำเนินการแล้วเสร็จ ๔๘.๐๒% และสร้างบนถนนของกรมทางหลวงชนบท จำนวน ๓๐ เส้นทาง ระยะทาง ๑๐๒.๖๓ กิโลเมตร ดำเนินการแล้วเสร็จ ๙๑.๓๗ % นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาให้มีการนำยางพารามาใช้ในการจัดทำลัคนำทางยางธรรมชาติ (Rubber Guide Post : RGP)

๓. มาตรการลดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกรมการขนส่งทางบก ได้จัดทำโครงการให้ความรู้ความเข้าใจแก่เด็ก และเยาวชนในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

๓.๑ โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ ซึ่งเป็นโครงการปลูกฝังให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีจิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายแก่นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย และระดับอุดมศึกษาทั่วประเทศ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เป็นต้น

๓.๒ โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เพื่อวางรากฐานที่ดีให้กับกลุ่มนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ ๔ - ๖ ทั่วประเทศ

๓.๓ โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร (วันเด็ก) เป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการใช้รถใช้ถนนในวันเด็ก เด็กสามารถจดจำสาระความรู้และสนุกไปความบันเทิงที่ได้รับ อีกทั้งผู้ปกครองที่พาเด็กมาร่วมงานก็จะได้รับความรู้ไปพร้อมกันด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม
โทรศัพท์ ๐๒ ๒๘๓ ๓๑๕๓ (อติสร)
โทรสาร ๐๒ ๒๘๑ ๓๖๕๙
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ adisorn.k@mot.go.th

สำเนาถูกต้อง

นิตกร

(นางสาวนิตาชล ชนะภักดิ์)

นิตกร



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๘๐

ที่ นร ๐๔๐๓ (กร ๓) ๒๕๖๕ วันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการ
การคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ความปลอดภัย
ทางถนนและคมนาคม ของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา
ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย จึงเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)
รองนายกรัฐมนตรี

ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น การพิจารณาเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาคม
ของ คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

หน่วยงาน	ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น
ด้านที่ ๑ ด้านการบริหารจัดการ	
กระทรวงมหาดไทย (มท.)	<p>ปัจจุบัน การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เป็นภารกิจที่มีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงาน โดยมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายต่าง ๆ แต่ได้มีการทำงานบูรณาการร่วมกันภายใต้โครงสร้าง ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ซึ่งบูรณาการการดำเนินงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรอยู่แล้ว และมีความสอดคล้องกับโครงสร้างการบริหารราชการในพื้นที่ อาทิ กระทรวงมหาดไทยทำการขับเคลื่อนการดำเนินงานในพื้นที่ผ่านหน่วยงานปฏิบัติที่อยู่ในพื้นที่ ได้แก่ จังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงคมนาคมทำการขับเคลื่อนด้านถนนและยานพาหนะ เป็นต้น ดังนั้น การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงเป็นกลไกที่ใช้ในการขับเคลื่อนงานได้</p>
กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.)	<p>ควรมีการสร้างกลไกในการบริหารจัดการทั้งในแนวคิดและแนวราบ สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ท้องถิ่น/ท้องถิ่น ตลอดจนประชาชนที่จะต้องตระหนักและเห็นความสำคัญกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน ในทุกช่วงเวลามีใช้เฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ทั้งนี้ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมได้สถาปนาบัณฑิตศึกษา ที่มีคณะวิศวกรรมศาสตร์เข้าไปมีส่วนร่วมในการประเมินความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>
กรมการขนส่งทางบก (ชบ.)	<p>กรมการขนส่งทางบก เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยดำเนินการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อให้เกิดการขับขี่อย่างปลอดภัยผ่านสื่อสารมวลชนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งมีการเข้มงวดกวดขันเพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยตั้งด่านตรวจความพร้อมของรถและพนักงานขับรถ เป็นต้น</p>
กระทรวงคมนาคม (คค.)	<p>การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันมีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกัน ภายใต้โครงสร้างศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคมดูแลขับเคลื่อนด้านถนนและยานพาหนะ กระทรวงสาธารณสุขขับเคลื่อนด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติขับเคลื่อนด้านการบิน การบังคับใช้กฎหมาย และกระทรวงศึกษาธิการขับเคลื่อนด้านการสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวมีความเหมาะสมและเป็นกลไกที่ยั่งยืนในการขับเคลื่อนงานได้</p>

<p>สำนักงบประมาณ</p>	<p>จากข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ เห็นสมควรที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการตามภารกิจ เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและคมนาคมให้แก่ประชาชน ทั้งนี้ สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้หน่วยงานต่าง ๆ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้จัดสรรงบประมาณ ๒๐,๖๑๗,๒๕๖๓ ล้านบาท ให้แก่ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และเห็นสมควรให้หน่วยงานดังกล่าวข้างต้นจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ โดยจัดลำดับความสำคัญ ความจำเป็นเร่งด่วน ความคุ้มค่า ให้อธิบดีกรมการคลังพิจารณาเพื่อเสนอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป</p>
<p>ด้านที่ ๒ กฎหมายและการบังคับใช้</p>	
<p>กระทรวงมหาดไทย (มท.)</p>	<p>ควรให้ความสำคัญในกระบวนการสอบสวน ทำสำนวนส่งฟ้องที่มีควมรัดกุม มีพยานหลักฐานแน่นหนา เพื่อให้ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรทางบก ในกรณีที่เกิดโดยเจตนาฝ่าฝืนกฎหมาย เช่น ต้มแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ได้รับการพิจารณาโทษ ในระดับโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด และเพิ่มเติมให้มีบทบัญญัติความผิด กรณีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรทางบก เนื่องมาจากการเสพยาเสพติดให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้เสพยาเสพติดแล้วขับขีรถยนต์ได้รับการลงโทษ</p>
<p>กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)</p>	<p>กรมการขนส่งทางบก เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยได้ดำเนินการเกี่ยวกับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้สามารถบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายที่สำคัญตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๒ เช่น ระบบคะแนนความประพฤติ เป็นต้น</p>
<p>กระทรวงคมนาคม (คค.)</p>	<p>กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่า บทกำหนดโทษความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมอยู่แล้ว ควรเพิ่มเติมให้มีบทบัญญัติความผิดกรณีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรทางบก เนื่องมาจากการใช้สารเสพติดให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ใช้สารเสพติดแล้วขับขีรถยนต์ ได้รับการลงโทษ</p>
<p>ด้านที่ ๓ ถนนและสิ่งแวดล้อมปลอดภัย</p>	
<p>กระทรวงมหาดไทย (มท.)</p>	<p>ควรให้ความสำคัญ ในการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางร่วมทางแยก และทางคับขัน ให้มากยิ่งขึ้น</p>
<p>กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)</p>	<p>กรมการขนส่งทางบก เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยกรมการขนส่งทางบก พิจารณากำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานบริการในการประกอบกิจการขนส่งและกำหนดจุดตรวจจรโดยสวัสดิการสาธารณะ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้ารับการตรวจสภาพของรถและผู้ขับขีรถยนต์โดยสวัสดิการณะ</p>

<p>กรมทางหลวง (ทล.)</p>	<p>จากข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการมาวิธีการกรมทางหลวง ของชี้แจงในแต่ละประเด็นตามข้อสังเกต ดังนี้</p> <p>๑) ในส่วนของมาตรฐานความปลอดภัย ๓ ดาว กรมทางหลวง ได้มีการเริ่มดำเนินการแล้วในหลายเส้นทาง เช่น ทางหลวงหมายเลข ๙ ด้านตะวันตก และทางหลวงสายหลักระยะทางประมาณ ๓,๐๐๐ กิโลเมตร นอกจากนี้ กรมทางหลวงมีแผนที่จะทำ Baseline Data ของมาตรฐานความปลอดภัย ๓ ดาว ในโครงข่าย ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕</p> <p>๒) ในส่วนของการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง กรมทางหลวง ได้ดำเนินการวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้ข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง เพื่อระบุตำแหน่งจุดอันตรายบนทางหลวง รวมถึงดำเนินการวิเคราะห์เพื่อหามาตรการแก้ไข ที่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม</p> <p>๓) การก่อสร้างจุดพักรถ และจุดพักรถฉุกเฉิน กรมทางหลวง ได้ดำเนินการก่อสร้างจุดพักรถบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ ซึ่งกรมทางหลวงคาดว่าจะช่วยอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง และเป็นประโยชน์ระดับความปลอดภัย ในการจราจรและขนส่งบนทางหลวง</p> <p>๔) การกำหนดลำดับชั้นของถนน ขณะนี้ได้ดำเนินการศึกษาเพื่อกำหนดลำดับชั้นของถนน บนโครงข่ายทางหลวงเสร็จแล้ว ซึ่งผลจากการศึกษาดังกล่าว จะถูกนำมาปรับใช้กับโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้ทางหลวงมีความเหมาะสมและปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม</p>
<p>กรมทางหลวงชนบท (ทช.)</p>	<p>จากข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการมาวิธีการกรมทางหลวงชนบท ได้มีการประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของถนนในรูปแบบ Star rating สำหรับถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทอยู่แล้วในปัจจุบัน โดยอ้างอิงกับ Star rating ของ International Road Assessment Programme (IRAP) ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับปรุงตัวแปรบางส่วน ให้เหมาะสมกับบริบทของกรมทางหลวงชนบท เนื่องจากการใช้ค่าประเมินความปลอดภัยทางถนน ของ IRAP ยังไม่มีการศึกษาอย่างแม่นยำเหมาะสมกับประเทศไทย โดยหลักการแล้วสูตรการคำนวณค่าความปลอดภัยทางถนนของ IRAP คำนวณมาจากค่าปรับแก้อุบัติเหตุ (Accident Modification Factor) เป็นหลัก ซึ่งทั้งหมดเป็นการอ้างอิงจากผลการศึกษาระยะทั้งหมด ยังไม่มีการศึกษาที่ยืนยันความถูกต้อง (Validation) ว่ามีความเหมาะสมกับประเทศไทย</p> <p>สำหรับเรื่องการลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) ได้มีการกำหนดไว้ในประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๓ ตอนที่ ๓๕ ง เมื่อวันที่ ๓๐ มี.ค. ๒๕๕๙ ประกาศกรมทางหลวงชนบท เรื่อง มาตรฐานและลักษณะของทางหลวงและงานทางรวมทั้งกำหนดเขตทางหลวง ที่จัดสรรระยะแวนด์นไม่ และเสาพาดสาย เกี่ยวกับทางหลวงชนบท พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยกำหนดการแบ่งชั้นทางหลวงอยู่ในหมวด ๑ หมวด ๒ ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้คำนึงถึงการวางแผน การออกแบบถนนฝั่งเมือง เพื่อรองรับการจราจรในอนาคตไว้แล้ว</p>

กระทรวงคมนาคม (คค.)	จากการประเมินข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ และสถานที่เกิดเหตุ จะเป็นบริเวณทางร่วม ทางแยก จึงควรให้ความสำคัญในการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยการก่อสร้างถนน ควรให้ความสำคัญกับจักรยานยนต์ด้วย เช่น มีช่องจราจรสำหรับจักรยานยนต์ในบริเวณที่มีปริมาณจักรยานยนต์สูง เป็นต้น และในบริเวณจุดเสี่ยงควรได้รับการแก้ไข
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.)	พิจารณาแล้ว เห็นว่ารายงานดังกล่าว เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน ด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะได้นำมาใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรับคำแนะนำในรายงานมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไข เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการต่อไป
ด้านที่ ๔ ยานพาหนะปลอดภัย	
กระทรวงมหาดไทย (มท.)	กระทรวงคมนาคม ควรกำหนดหลักเกณฑ์ ในการขอใบอนุญาตขับรถทุกประเภทเพิ่มเติม นอกจากการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแล้ว ควรเพิ่มกระบวนการในการสร้างความตระหนักรู้ให้ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ ได้เห็นผลที่จะเกิดขึ้นต่อบุคคลอื่น ๆ ถ้ามีการขับขี่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ โดยไม่มีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม และเร่งรัดผลักดันให้มีการขยายระบบขนส่งมวลชน ให้เพียงพอต่อการเดินทางของประชาชนมากยิ่งขึ้น เพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล
กระทรวงการคลัง (กค.)	เสนอให้จัดเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ ที่มีขนาดปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน ๙๐ ซี.ซี. ที่มีความเร็วต่ำในอัตราที่ถูกลง และให้จัดเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ ที่มีขนาดปริมาตรกระบอกสูบ ๑๒๕ ซี.ซี. ขึ้นไป ในอัตราสูงขึ้น
กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.)	กระทรวงศึกษาธิการ เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยได้ดำเนินการ ได้แก่ ๑) เสนอให้ สพฐ. ดำเนินการตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการควบคุมการดูแลการใช้รถโรงเรียน พ.ศ. ๒๕๖๒ อย่างเคร่งครัด ๒) ให้ความร่วมมือและตระหนักถึงความปลอดภัยของโรงเรียนโดยจัดทำคู่มือแนวทางการปฏิบัติและมาตรฐานรักษาความปลอดภัย ๓) เสนอให้โรงเรียนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้าไปมีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน โดยจัดจุดบริการพักรถและจัดอาสาช่วยดูแลด้านความปลอดภัย ระหว่างการเดินทางของนักเรียน ๔) จัดสรรงบประมาณการเดินทางที่นักศึกษาให้เหมาะสม โดยจัดสรรงบอุดหนุนกิจกรรมพัฒนาผู้เรียน ๕) ร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก เร่งพัฒนาระบบจัดการความปลอดภัยรถรับจ้างรับส่งนักเรียนตามแนวทางการระเบียบของกระทรวงศึกษาธิการ

<p>กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)</p>	<p>กรมการขนส่งทางบก เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยได้กำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบเกินกว่า ๑๒๕ ซีซี. ต้องติดตั้งระบบการป้องกันการลื่นของล้อ (ABS) และจัดทำโครงการศึกษามาตรฐานของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมและมีความปลอดภัยในการใช้สำหรับประเทศไทย เป็นต้น</p>
<p>กระทรวงอุตสาหกรรม (อต.)</p>	<p>กระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยแล้ว จำนวน ๘ เรื่อง ซึ่งมีแผนในการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑๐ เรื่อง และมีแผนการทบทวนมาตรฐานผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๔ เรื่อง</p>
<p>กระทรวงคมนาคม (คค.)</p>	<p>จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการขอใบอนุญาตขับรถทุกประเภทเพิ่มเติม โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ นอกจากการทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ควรมีการอบรมให้ผู้ขับขี่ได้รู้ไปอนุญาตขับขี่ มีความรู้ในการขับขี่ปลอดภัย และตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดกับบุคคลอื่นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ</p>
<p>ด้านที่ ๕ การให้การศึกษา วัฒนธรรมและพฤติกรรมปลอดภัยทางถนน</p>	
<p>กระทรวงการคลัง (กค.)</p>	<p>เสนอให้ปรับลดการจัดเก็บภาษีรถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งในรถยนต์ซึ่งจะทำให้มีราคาถูกลง เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ขับขี่ติดตั้งกล้องโทรศัพน์วงจรถัดในรถของตน</p>
<p>กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.)</p>	<p>กระทรวงศึกษาธิการ เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยได้ดำเนินการ ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) กระทรวงศึกษาธิการ ร่วมลงนามกับคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ โดยพิจารณาปรับปรุงหลักสูตรการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อใช้ในการเรียนการสอนให้แก่ นักเรียนทุกระดับชั้น ๒) ร่วมกับโรงเรียน ทบวงระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียนโดยให้ช่วยระบุนความเสี่ยงในการเดินทางมาโรงเรียน เพื่อให้เด็กตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนน ๓) ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก เร่งพัฒนาระบบจัดการความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ รับส่งนักเรียนตามแนวทางระเบียบของกระทรวงศึกษาธิการ ๔) ร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกเพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมแก่นักเรียน ๕) แสวงหาความร่วมมือกับอาสาสมัครที่เคยได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนมาเป็นผู้ถ่ายทอดประสบการณ์ เพื่อสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้แก่เด็กและเยาวชน ตลอดจนประชาชนทั่วไป

	<p>๖) เสนอให้นักเรียน นักศึกษา มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ช่วยคิดสร้างพลังแห่งการเรียนรู้ร่วมกัน โดยเฉพาะการเรียนรู้ด้วยการลงมือปฏิบัติ</p> <p>๗) รวบรวมตรวจสอบจำนวนนักเรียน นักศึกษา ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อวิเคราะห์ภาวะความเสี่ยงตลอดปี และหาแนวทางแก้ไข</p> <p>กรมการขนส่งทางบก เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยกรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการจัดทำโครงการนักเรียนรุ่นใหม่ มีใบขับขี่ ให้กับกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุ ระหว่าง ๑๕ - ๒๔ ปี เพื่อให้ความรู้และทักษะเกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นต้น</p> <p>กระทรวงอุตสาหกรรมได้รับข้อสังเกตและข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปริเริ่มนโยบายผลักดันให้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งกล้องโทรทรรศน์สำหรับรถยนต์เพื่อเพิ่มเป็นทางเลือกในด้านความปลอดภัย และขอให้พิจารณาร่วมกับมาตรการด้านการส่งเสริมอื่นๆ เช่น การจัดเก็บเบี้ยประกันภัย การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุแห่งชาติฯ เป็นต้น</p>
<p>ด้านที่ ๒ นโยบายรัฐบาล</p> <p>กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)</p>	<p>กรมการขนส่งทางบก เห็นด้วยตามข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยให้กรมการขนส่งทางบก ทบทวนการขยายอายุการใช้งานรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีมติอนุมัติให้ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>๑) ให้อายุการใช้งานของรถโดยสารประจำทางไม่เกิน ๑๐ ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก และให้คงนโยบายห้ามเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางในเส้นทางโดยสารประจำทางทุกหมวด ตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๑ มิ.ย. ๒๕๖๐ และครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๗ ก.ย. ๒๕๖๐</p> <p>๒) อนุมัติให้รถโดยสารประจำทาง ในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขต กทม. และในส่วนภูมิภาคที่จดทะเบียนไว้แล้ว เมื่อครบอายุการใช้งาน ๑๐ ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนครั้งแรก หากมีความประสงค์ขอเปลี่ยนรถทดแทนคันเดิมสามารถเปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดเล็กมาตรฐาน ๒ (จ)</p> <p>๓) สำหรับรถโดยสารประจำทางหมวด ๒ และหมวด ๓ ให้เป็นไปตามมาตรฐานการเปลี่ยนรถทดแทนรถโดยสารประจำทางตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๑ มิ.ย. ๒๕๖๐ และครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๗ ก.ย. ๒๕๖๐</p>
<p>ด้านที่ ๗ การบูรณาการทางรัฐสภา</p> <p>กระทรวงมหาดไทย (มท.)</p>	<p>เห็นว่าปัจจุบัน การรายงานผลการปฏิบัติงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้รายงานผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับคณะรัฐมนตรีทราบ ซึ่งรัฐสภาสามารถติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารผ่านคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องได้อยู่แล้ว</p>

<p>ด้านที่ ๘ การต่างประเทศ</p>	<p>กระทรวงสาธารณสุข (สธ.)</p>	<p>ขอสนับสนุนข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม ทั้ง ๙ ด้าน และมีความคิดเห็นเพิ่มเติมจากการประชุมระดับโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๓ โดยในปฏิญญาสตอกโฮล์ม มีการกำหนดเป้าหมายในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ เพื่อนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์สู่ศูนย์ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ จากปฏิญญาสตอกโฮล์ม ได้ให้ความสำคัญในการกำกับดูแล และการรายงานความคืบหน้าในการดำเนินงาน ตลอดจนการนำเป้าหมายระดับโลกมาเป็นการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามความสมัครใจ</p> <p>โดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการภายใต้ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน ๘ คณะ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมายระดับโลก ซึ่งแต่ละเป้าหมายกำหนดตัวชี้วัด เพื่อใช้เป็นเข็มมุ่งในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย และมอบให้คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการติดตามประเมินผลรับผิดชอบในการติดตามและรายงานความก้าวหน้าของการทำงานต่อศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนเป็นรายไตรมาสอย่างต่อเนื่อง จึงขอเสนอให้มีระบบการกำกับ ติดตาม ประเมินผล และรายงานความก้าวหน้าผลการดำเนินงานในแต่ละด้าน เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเป็นรายไตรมาสอย่างต่อเนื่อง</p>
<p>ด้านที่ ๙ การคมนาคมทางระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ</p>	<p>กรมการขนส่งทางราง (ขร.)</p> <p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)</p>	<p>เสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมอัตราระวาง โทษตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๒ และมาตรา ๖๓ อย่างเร่งด่วนโดยควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑ - ๒ ปี ซึ่งปัจจุบัน ขร. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยมีขอบเขตงานที่รวมถึงการนำเสนอแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือแนวทางในการออกกฎหมายใหม่</p> <p>เห็นว่าข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ สามารถใช้เป็นแนวทางแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปปฏิบัติเพื่อแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนและยกระดับความปลอดภัยภาคคมนาคม และเห็นควรพัฒนาปรับปรุงแผนอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดยาวต่อเนื่อง ให้มีการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดความสอดคล้องกับข้อเสนอ</p>

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาแล้ว มีข้อคิดเห็น ดังนี้

๑) ให้อำนาจหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลัดผ่าน) เพิ่มขึ้น หากจำเป็นต้องให้อำนาจหน่วยงานท้องถิ่น เจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด เช่น การติดตั้งป้ายแจ้งเตือนให้ประชาชนทราบ

๒) หน่วยงานเจ้าของถนน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือหน่วยงานท้องถิ่น หากจะมีการดำเนินการใด ๆ ที่จะต้องขอปรับปรุงขยายถนนตัดผ่านทางรถไฟเดิม หรือขออนุญาตตัดถนนผ่าน ทางรถไฟขึ้นใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวก/บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในการสัญจร ควรกำหนดให้หน่วยงานนั้น ๆ ต้องออกแบบจุดตัดทางรถไฟเป็นทางตัดผ่านต่างระดับไว้ทุกกรณี เช่น สะพานข้ามทางรถไฟหรือทางลอด ตั้งแต่ขั้นตอนการเสนอของงบประมาณโครงการเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้เป็นศูนย์

๓) ได้ดำเนินการในคณะทำงานปรับปรุงบัญชีทางผ่านการรถไฟฯ ได้เพิ่มข้อมูล Latitude/Longitude เป็นข้อมูลทางผ่านแต่ละแห่ง เพื่อรองรับการนำระบบการแสดงตำแหน่ง (GPS) มาพัฒนาเป็นระบบบริหารความปลอดภัย หากจะมีการติดตั้งจริงเพิ่มเติม การรถไฟฯ รวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางผ่านเสมอระดับ โดยพิจารณาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ จำนวนจุดเสี่ยง ๓๕ จุด ทุกจุดเป็นทางผ่านที่ไม่มีพนักงานควบคุม และปรับปรุงเป็น Underpass ๑ จุด ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้จัดทำแผนและคู่มือบำรุงรักษา ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ระบบอาณัติสัญญาณ ให้ความปลอดภัยโดยรวมไว้แล้ว