



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ศึกษาโครงสร้างและกลไกการกำหนด กำกับ
นโยบายและการบริหารจัดการความปลอดภัย
ทางถนนของประเทศไทย

โดย

ปาริชาติ ศิวะรักษ์ และคณะ

กันยายน 2551

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาโครงสร้างและกลไกการกำหนด
กำกับนโยบายและการบริหารจัดการ
ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

โดย

ปาริชาติ ศิวัชรักษ์
สรพล เหลี่ยมสูงเนิน
สุนันทา เนตรนุช
อมรรัตน์ ชันดี

กันยายน 2551

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

สารบัญ

หน้า

สรุปสำหรับผู้บริหาร

บทนำ

บทที่ 1	ประสบการณ์ต่างประเทศ	
1.1	การจัดการความปลอดภัยทางถนนของต่างประเทศ	1-1
1.1.1	องค์กรความปลอดภัยทางถนน	1-2
1.1.2	แผนและยุทธศาสตร์เพื่อความปลอดภัยทางถนน	1-10
1.1.3	งบประมาณ	1-15
1.1.4	การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	1-19
1.2	กรณีตัวอย่างประเทศมาเลเซีย	1-20
1.2.1	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน	1-20
1.2.2	การจัดการความปลอดภัยทางถนน	1-25
บทที่ 2	บทเรียนการจัดการกลไกนโยบายด้านอื่นๆของไทย	
2.1	คณะกรรมการระดับชาติ	2-1
2.1.1	คณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (กชช.)	2-1
2.1.2	คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ (คช.ปอ.)	2-6
2.1.3	คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ปปส.)	2-10
2.2	องค์กรอิสระจัดตั้งใหม่	
2.2.1	สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (สบร.)	2-17
2.2.2	สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.)	2-19
บทที่ 3	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)	
3.1	ก่อนจะเป็น ศปถ.	3-1
3.2	กำเนิด ศปถ.	3-2
3.3	คณะกรรมการ ศปถ. และอำนาจหน้าที่	3-3
3.4	นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนของ ศปถ.	3-6
3.5	กลไกการดำเนินงาน	3-7
3.5.1	คณะกรรมการ ศปถ.	3-7
3.5.2	คณะอนุกรรมการ	3-11
3.5.3	สำนักงานเลขานุการของระบบ ศปถ.	3-16
3.5.4	ศปถ. จังหวัด	3-20
3.6	งบประมาณของ ศปถ.	3-21
3.7	ระบบข้อมูล	3-25
3.8	ภาคีและการมีส่วนร่วมขององค์กรต่างๆ	3-27
3.9	สรุปจุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน	3-28
บทที่ 4	ทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	
4.1	เปรียบเทียบประสบการณ์โครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ต่างๆ โครงสร้างการบริหารจัดการประเด็นสำคัญอื่นๆ ในประเทศไทย และโครงสร้าง การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน	4-1
4.2	โครงสร้างระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทาง ถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน	4-9
4.3	ความคาดหวัง เจือปนไขความสำเร็จ และแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างฯ	4-24
4.4	ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	4-30

บรรณานุกรม

ภาคผนวก รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

สรุปสำหรับผู้บริหาร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยมีอยู่จำนวนมาก แต่ขาดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากขาดเจ้าภาพซึ่งมีหน้าที่ด้านการวางแผน ประสานงาน และการติดตามผลการดำเนินงาน ในบรรดาโครงสร้างการบริหารจัดการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดที่ได้เคยมีการจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย คณะกรรมการอำนวยการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2546 ใกล้เคียงกับการเป็น “จุดจัดการ” ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติมากที่สุด

แม้ว่าการดำเนินงานของหน่วยงานองค์กรต่างๆ ภายใต้การบริหารจัดการของ ศปถ. จะทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง แต่ยังไม่สามารถขับเคลื่อนการทำงานร่วมกันอย่างมีพลัง และมีทิศทางได้อย่างต่อเนื่อง จึงควรศึกษาทบทวนโครงสร้างและกลไกการกำหนด/กำกับนโยบายและการบริหารจัดการการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อแสวงหาทางเลือกไปสู่ความสำเร็จในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

การศึกษาค้นคว้าการทบทวนประสบการณ์ต่างประเทศ โครงสร้างการบริหารจัดการประเด็นสำคัญอื่นๆ ของประเทศไทย ประสบการณ์การดำเนินงานของ ศปถ. บริบททางกฎหมายและโครงสร้างการบริหารจัดการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยใช้วิธีศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์ และการประชุมปรึกษาหารือ เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอทางเลือกโครงสร้างและกลไกการกำหนดกำกับนโยบายและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ประสบการณ์ต่างประเทศ ซึ่งการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้านคือ 1) องค์กรที่รับผิดชอบรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอาจใช้รูปแบบ lead agency หรือ คณะกรรมการหลายฝ่าย โดยมีสำนักงานเลขานุการ ที่มีเจ้าหน้าที่และงบประมาณเพียงพอ มีหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนความปลอดภัยทางถนน ประสานงานให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผน โดยมีแผนปฏิบัติการและงบประมาณเป็นกลไกการประสานงาน ทั้งนี้การสนับสนุนทางการเงินเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้หน่วยงานจากหลายกระทรวงปฏิบัติตามร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) แผนความปลอดภัยทางถนนระยะยาว และแผนปฏิบัติการ ซึ่งควรดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญ มีการศึกษาวิจัยสนับสนุน มีการจัดลำดับความสำคัญของปัญหา กำหนดเป้าหมายในทุกระดับ รวมทั้งกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการที่เหมาะสม แผนปฏิบัติการต้องมีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินงาน และงบประมาณ มีการติดตามประเมินผลและปรับเปลี่ยนอย่างต่อเนื่อง 3) มีทุนเพียงพอในการดำเนินงานตามแผน ซึ่งรวมงบประมาณจากภาครัฐ และแหล่งอื่นๆ อาทิ ภาษีที่จัดเก็บจากเบี่ยประกันภัยรถ ค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนน ค่าปรับจากการกระทำผิดกฎหมายจราจร กองทุนความปลอดภัยทางถนน และการสนับสนุนจากภาคเอกชน 4) การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ภาคธุรกิจภาคเอกชนที่ควรมีส่วนร่วม ได้แก่ บริษัทผลิตและจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยางรถ บริษัทประกันภัย

บทเรียนการบริหารจัดการนโยบายระดับชาติ ซึ่งปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ คือ 1) เจตน์เจานองผู้บริหารประเทศ 2) การใช้แผนเป็นเครื่องมือกำกับการทำงาน 3) มีฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการที่เข้มแข็งทำหน้าที่กำกับบริหารงาน/โครงการ/งบประมาณได้จริง มีความสามารถและประสบการณ์พร้อมทั้งด้านวิชาการและการประสานงาน 4) มีการจัดสรรงบประมาณสำหรับแผนงานเป็นการเฉพาะ และ 5) มีระบบติดตามประเมินผลที่เข้มข้น

เมื่อพิจารณา**ประสบการณ์การดำเนินงานของ ศปถ.** ตั้งแต่ปี 2546 จนถึงปัจจุบันพบว่า ศปถ. ขาดบริบททางกฎหมายที่รองรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการบ่อยครั้ง นอกจากนั้นคณะกรรมการฯ ยังมีขนาดใหญ่มาก ทำให้สามารถระดมความร่วมมือได้อย่างกว้างขวาง แต่ก็อุปสรรคในการขับเคลื่อนงานด้วย เพราะประกอบด้วยหน่วยงานที่มีบทบาทในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งมากและน้อยปะปนกัน ยากต่อการดำเนินการประชุมและการประสานงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้น คณะกรรมการฯ และอนุกรรมการฯ ส่วนใหญ่เป็นข้าราชการระดับสูง มีการศึกษาหลายด้าน จึงต้องส่งผู้แทนสลับสับเปลี่ยนมาร่วมประชุม ทำให้ขาดความต่อเนื่องด้านความเข้าใจและการประสานงาน

เลขานุการของระบบ ศปถ. ได้แก่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) โดยมีสำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติภัย และอุบัติเหตุทางถนน เป็นสำนักงานเลขานุการ ศปถ. ใช้ระบบกระจายงานเลขานุการให้หน่วยงานต่างๆ เป็นเลขานุการคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ชุดต่างๆ ซึ่งมี 5 ชุด รวมคณะอนุกรรมการความปลอดภัยด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน นักศึกษา เป็น 6 ชุด ระบบกระจายงานนี้มีจุดแข็งที่หน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีส่วนร่วมใน

การขับเคลื่อนงาน แต่จะมีประสิทธิภาพก็ต่อเมื่ออนุกรรมการทุกชุดมียุทธศาสตร์ แผนงาน และเป้าหมาย ในการดำเนินงานที่เป็นกรอบในการดำเนินงานอย่างชัดเจน มีระบบติดตามผลอย่างเข้มข้น และ เลขานุการส่วนกลางสามารถประสานติดตามงาน และวิเคราะห์ความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรคของการ ดำเนินงานในภาพรวมอย่างใกล้ชิด

เลขานุการเป็นกลไกที่สำคัญที่สุดในการดำเนินงานภายใต้คณะกรรมการหลายฝ่าย แต่ระบบ เลขานุการของ สปถ. มีการเปลี่ยนผู้รับผิดชอบสำคัญบ่อยๆ เพราะข้อจำกัดด้านโครงสร้างหน่วยงาน นอกจากนั้นฝ่ายเลขานุการต้องมีทักษะในการทำงานแบบประสานความร่วมมือ กล่าวคือมีความชำนาญ ด้านการจัดทำแผนงาน และงบประมาณบูรณาการ การติดตามประเมินผล และควรมีการพัฒนาความรู้และ ความชำนาญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

ระบบแผน และงบประมาณแบบบูรณาการเป็นปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ปัญหา ที่สำคัญที่สุดคือ สปถ. ขาดความแน่นอนและความชัดเจนด้านงบประมาณ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการวาง แผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง มี “งบประมาณบูรณาการ” เพียงระยะสั้นๆ ซึ่งก็เป็นเพียงการนำ โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่างๆ มารวบรวมอยู่ในแผนงบประมาณเดียวกันเท่านั้น ขาด ความเชื่อมโยงกับแผนและขาดกระบวนการจัดทำ บริหาร และติดตามผลเชิงบูรณาการ

สปถ. ขับเคลื่อนการทำงานจากระดับชาติสู่ระดับจังหวัดผ่าน สปถ. จังหวัด ซึ่งมี ปภ. จังหวัดเป็น ฝ่ายเลขานุการ จุดแข็งของเรื่องนี้ได้แก่การที่ ปภ. เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงมหาดไทยสามารถ อาศัยกลไกการสั่งการของกระทรวงฯ ขับเคลื่อนวาระและเป้าหมายการดำเนินงานสู่ผู้ว่าราชการจังหวัด ต่างๆ ซึ่งมีจุดเน้นการดำเนินงานในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

แม้ว่า สปถ. จะมีบทบาทสำคัญในการจัดประกายความสนใจ ความร่วมมือ ตลอดจนริเริ่มการ ดำเนินงานในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยตลอดระยะเวลาห้าปีที่ผ่านมา แต่เมื่อ พิจารณาจุดแข็ง จุดอ่อน และข้อจำกัดทั้งหลายในการดำเนินงานแล้ว จำเป็นจะต้องทบทวนเงื่อนไข ความสำเร็จที่สำคัญเพื่อพัฒนาทางเลือกการพัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการที่จะสนับสนุนการ ขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในระยะต่อไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ **สรุปเงื่อนไข ความสำเร็จที่สำคัญและแนวทางการพัฒนาทางเลือกเชิงโครงสร้างฯ** ได้ดังนี้

- ต้องสร้างความเสถียรให้กับโครงสร้างฯ โดยปรับบริบททางกฎหมายจากการอ้างอิงมติ ครม. เป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือ พระราชบัญญัติ ในกรณีหลังจะต้องร่าง พ.ร.บ. ความปลอดภัยทางถนนขึ้นใหม่
- ลดขนาดคณะกรรมการระดับชาติ และกำหนดบทบาทให้เป็นกรรมการนโยบาย โดยแต่งตั้ง คณะกรรมการที่มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายฯ มอบหมายเป็นประธาน มี ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และ ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นกรรมการ จำนวนไม่เกิน 30 คน กรรมการฯ ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง
- สร้างกลไกการประสานงานร่วมกันอย่างต่อเนื่องระหว่างหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญเพื่อ สนับสนุนคณะกรรมการฯ โดยแต่งตั้งอนุกรรมการกำกับแผนงาน งบประมาณ และติดตาม ประเมินผล หรือ core team ที่ประกอบด้วยผู้บริหารระดับกลางที่ทำงานและมีความรู้ความ เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญมาทำงานร่วมกัน อย่างต่อเนื่องในลักษณะศูนย์ปฏิบัติการร่วม
- พิจารณาทบทวนหน่วยงานที่ทำหน้าที่เลขานุการส่วนกลางของระบบ สปถ. ซึ่งควรเป็น หน่วยงานภาครัฐเพราะต้องประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ จำนวนมาก และไม่ว่าจะ เป็นหน่วยงานใดก็ต้องสนับสนุนให้มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง
- จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการที่จัดลำดับความสำคัญและวิเคราะห์ความ เชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ต่างๆ พร้อมกับกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบและเป้าหมาย ความสำเร็จในทุกระดับ
- ผลักดันให้ สปถ. มีบทบาทและอำนาจด้านงบประมาณมากขึ้น เพื่อให้มีงบประมาณบูรณา การที่อิงกับแผนงานและเป้าหมายความสำเร็จ ในระยะยาวต้องผลักดันการเปลี่ยนแปลง กฎหมายเพื่อขยายฐานงบประมาณที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และผลักดันให้เรื่องนี้ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในระดับจังหวัดและท้องถิ่น

- วางจุดเน้นการดำเนินงานระดับชาติที่ประเด็นกฎหมาย นโยบาย องค์ความรู้ แผนงาน งบประมาณ การประเมินผล เพื่อขจัดอุปสรรคและส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานในระดับพื้นที่ และให้หน่วยงานระดับจังหวัดกำหนดแผนและมาตรการที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ ภายใต้กรอบเป้าหมายและยุทธศาสตร์ใหญ่เดียวกัน
- ใช้ความรู้เป็นฐานในการวางแผนและติดตามประเมินผลเพื่อปรับทิศทางและแผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยควร outsource งานด้านความรู้และการประเมินผลให้สถาบันวิชาการต่างๆ และสนับสนุนการบูรณาการการจัดเก็บข้อมูลโดยหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งข้อมูลจากการสำรวจเพื่อประเมินผล
- ให้ภาคส่วนต่างๆ มีส่วนร่วมมากขึ้นทั้งในการวางแผน ดำเนินงาน และประเมินผล

ภายใต้เงื่อนไขความสำเร็จเหล่านี้ คณะวิจัยนำเสนอทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย 3 ข้อซึ่งมีข้อดีข้อด้อยแตกต่างกัน ดังนี้

ทางเลือก A : ปรับเล็ก ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. และให้ ปภ. เป็นเลขานุการและออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการใหม่ให้สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนนเป็นสำนักอย่างเป็นทางการ

ทางเลือกนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด สามารถทำได้ง่ายกว่าทางเลือกอื่นๆ มีความเสี่ยงต่ำเพราะเป็นการปรับปรุงจากการวิเคราะห์โครงสร้างและการดำเนินงานจากอดีตถึงปัจจุบัน แต่เป็นทางเลือกที่ยังมีข้อจำกัดเชิงระบบในระยะยาวอยู่ค่อนข้างมาก

ทางเลือก B : ปรับกลาง ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. เปลี่ยนเลขานุการ ศปถ. ใหม่เป็นสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร โดยมี สนข. เป็นเลขานุการฯ (ขนส่งจังหวัดเป็นเลขานุการฯ ระดับจังหวัด) หรือปรับการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เป็นการดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ซึ่งมี สนข. เป็นเลขานุการฯ

ทางเลือกนี้ต้องการการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น และมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหากปราศจากแรงผลักดันเชิงนโยบาย และการตัดสินใจทางการเมืองในระดับสูง นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงสูงกว่าทางเลือก A เพราะอาจมีปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ การปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการย่อมมีปัญหามากน้อยในระยะแรก อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากปัจจัยและเงื่อนไขต่างๆ รวมทั้งประสบการณ์ของต่างประเทศและประเทศไทย ในระยะยาวทางเลือกนี้น่าจะมีข้อจำกัดเชิงระบบน้อยกว่าทางเลือก A

ทางเลือก C : ปรับใหญ่ ออกพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน กำหนดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการที่มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และจัดตั้งสำนักงานความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนราชการขึ้นใหม่ หรือยกระดับจากส่วนราชการที่มีอยู่เดิมในกระทรวงหลักด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นสำนักงานเลขานุการฯ

ทางเลือกนี้ต้องการการเปลี่ยนแปลงมาก ใช้เวลานาน ไม่เหมาะสมที่จะผลักดันให้เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพราะการพัฒนาโครงสร้างใหม่ต้องใช้ทรัพยากรมาก มีปัจจัยเสี่ยงหลายด้าน และการผลักดันกฎหมายก็ต้องใช้เวลานานด้วยเช่นกัน ทางเลือก C จึงควรได้รับการพิจารณาว่าเป็นทางเลือกในระยะยาวที่พัฒนาต่อจากทางเลือก A หรือ B ซึ่งถ้าทางเลือก A หรือ B สามารถนำไปสู่การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพเพียงพอแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องผลักดันทางเลือก C

อย่างไรก็ดี องค์ประกอบของทางเลือก C มีความสำคัญที่จะต้องเริ่มผลักดันให้บรรลุผล ได้แก่ กองทุนความปลอดภัยทางถนนซึ่งมีทรัพยากรเพียงพอและเชื่อมโยงกับความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน และจะเป็นแหล่งทุนสำคัญสำหรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และเชื่อมโยงการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง แต่รูปแบบของกองทุนฯ จะเป็นแบบไหน อย่างไร ย่อมขึ้นกับโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ (A หรือ B หรือ C)

บทนำ

ความเป็นมา

อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย อัตราการตายจากอุบัติเหตุของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ในปี 2527 อัตราการตายเพิ่มขึ้นจาก 5.74 เป็น 19.50 คนต่อจำนวนประชากร 100,000 คนในปี 2549 การตายเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก และค่าเฉลี่ยของประเทศระดับรายได้ต่ำ-ปานกลาง การวิจัยทางเศรษฐศาสตร์ได้ประเมินความสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกในปี 2546 (รวม human cost) สูงถึง 106,994 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.52 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

การลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต้องอาศัยการทำงานในระดับนโยบายและปฏิบัติการของหน่วยงานภาครัฐจำนวนมาก ซึ่งจะต้องประสานงานกันเองและร่วมมือกับองค์กรภาคเอกชนและสังคมต่างๆ อย่างกว้างขวาง แต่ประเทศไทยไม่มีหน่วยงานกลางที่มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน มีความสามารถในการสร้างเครือข่ายและสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนทั้งในแนวราบและแนวตั้ง

สถาบันวิชาการและหน่วยงานภาครัฐตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ร่วมกันผลักดันให้ภาครัฐจัดตั้งหน่วยงานกลางทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวจะต้องที่มีความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์ มีความสามารถในการสร้างเครือข่ายและสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนทั้งในแนวราบ ได้แก่ ระดับหน่วยงาน องค์กรทั้งของภาครัฐ เอกชน NGO และแนวตั้ง ตั้งแต่ระดับส่วนกลาง ลงไปยังส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น รวมทั้งมีการศึกษา ประมวลองค์ความรู้ด้านการลดอุบัติเหตุให้เป็นนโยบายระดับชาติจนเกิดเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการอย่างจริงจังต่อเนื่องตลอดทั้งปี

ในปี 2546 รัฐบาลได้กำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นวาระแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นเจ้าภาพในลักษณะระดมศูนย์เพื่อบูรณาการนโยบาย การกิจที่กระจายอยู่ตามหน่วยงานจำนวนมากเข้าด้วยกัน และมีการทำงานเชิงรุกมากขึ้น นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2546 ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานประสานงานกลาง (ผู้จัดการระบบ) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และจัดทำงบประมาณบูรณาการ นอกจากนี้ ได้มีการปรับปรุงกฎหมาย มาตรการ เพื่อควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นระยะๆ

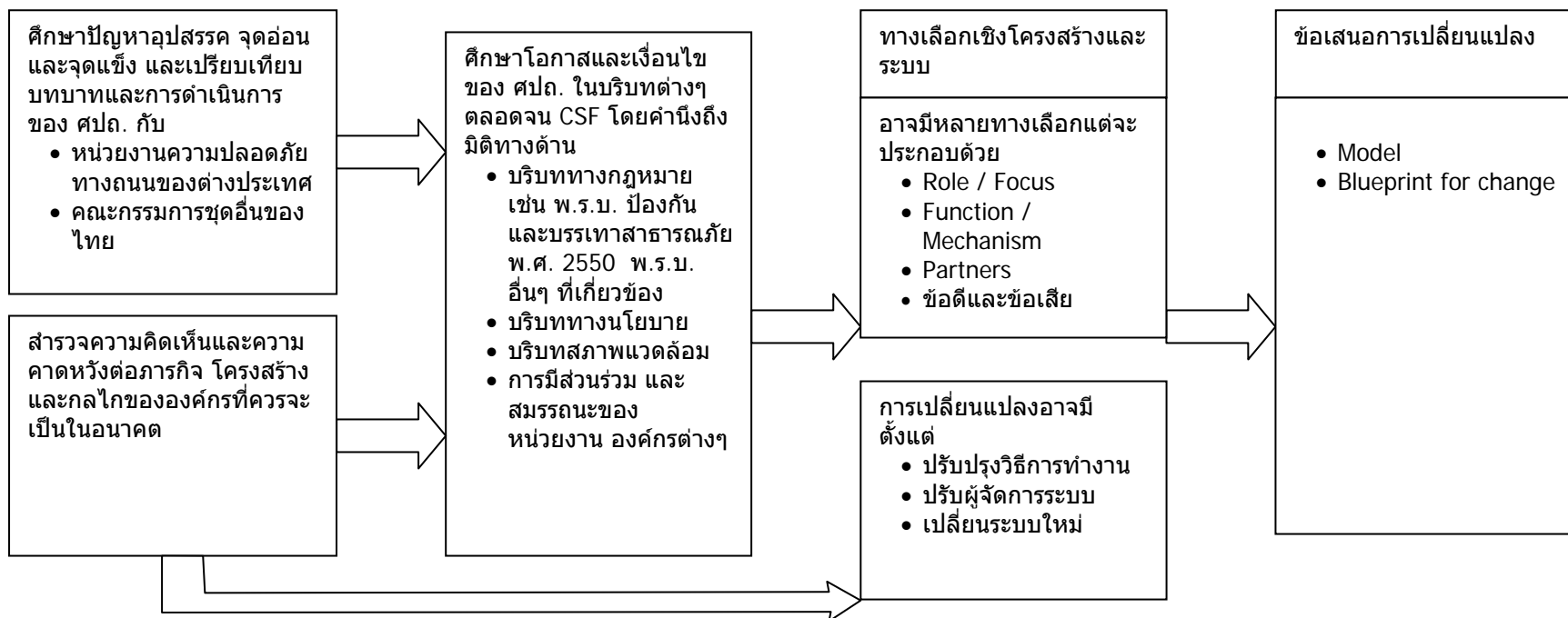
แม้ว่าการดำเนินงานของหน่วยงานองค์กรต่างๆ ภายใต้การบริหารจัดการแบบบูรณาการของ ศปถ. จะทำให้สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงตามลำดับจาก 14,012 คนในปี 2546 เป็น 12,858 ในปี 2548 ก็ตาม แต่การบริหารจัดการภายใต้ระบบ ศปถ. ที่มีการบูรณาการตามยุทธศาสตร์ 5E ก็ยังไม่สามารถบูรณาการและผลักดันนโยบายระยะยาวได้อย่างแท้จริง รวมทั้งยังไม่สามารถขับเคลื่อนการทำงานร่วมกันอย่างมีพลังและมีทิศทางได้ตลอดทั้งปี ดังนั้นความสำเร็จของการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยสู่เป้าหมายในขั้นตอนต่อไป จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาทบทวนโครงสร้างและกลไกการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษา เปรียบเทียบ และเสนอแนะโครงสร้างและกลไกการกำหนด/กำกับนโยบายและการบริหารจัดการการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถบูรณาการ งาน เงิน และคน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นโครงสร้างที่เอื้อต่อการทำงานแบบเชิงรุกในด้านนโยบายและการปฏิบัติที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย

กรอบแนวคิด

การศึกษามีกรอบแนวคิดในการดำเนินงานดังภาพต่อไปนี้



ขอบเขตการศึกษา

จากกรอบแนวคิดข้างต้นการวิจัยครั้งนี้จะครอบคลุมเนื้อหาเป็นประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ศึกษาทบทวนปัญหาอุปสรรค จุดอ่อน จุดแข็งของโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการ ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน (ศปถ.)
- 2) ศึกษาและเปรียบเทียบโครงสร้าง กลไก และรูปแบบการดำเนินงานของ ศปถ. กับหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศอื่นที่ประสบความสำเร็จ และพิจารณาโอกาสในการประยุกต์ใช้ในประเทศไทย
- 3) ศึกษาและเปรียบเทียบรูปแบบการดำเนินงานของ ศปถ. กับโครงสร้างและกลไกการแก้ไขปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยที่เคยใช้ได้ผลสำเร็จในประเทศไทย อาทิ การขับเคลื่อนแผนพัฒนาชนบทแห่งชาติ
- 4) ศึกษาความคิดเห็นและความคาดหวังของหน่วยงานและองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่อภารกิจ โครงสร้างและกลไกการประสานงานที่ควรจะเป็นในอนาคต
- 5) ศึกษาบริบทการดำเนินงานของ ศปถ. โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงสำคัญซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- 6) สังเคราะห์โอกาสและเงื่อนไขการดำเนินงานของ ศปถ. ในบริบทต่างๆ ในข้อ 5) เพื่อให้ทราบ critical success factors (CSF)
- 7) พัฒนาทางเลือกเชิงโครงสร้างและระบบ ซึ่งจะระบุถึงบทบาท ภารกิจ จุดเน้นการดำเนินงาน และกลไกการดำเนินงาน-ประสานงาน และภาคีเครือข่ายสำคัญ
- 8) เปรียบเทียบข้อดี ข้อจำกัด ระหว่างโครงสร้างเดิม และทางเลือกใหม่ในการดำเนินงานแก้ไข และลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเชิงรุก โดยคำนึงถึงความต่อเนื่องในการดำเนินงาน ประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนผลักดันและดำเนินการตามนโยบาย การระดมและประสานความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงานองค์กรต่างๆ ทั้งแนวราบและแนวตั้ง การบริหารจัดการแผนงาน แผนเงิน การติดตามประเมินผลและระบบข้อมูลเชิงบูรณาการ การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและมีส่วนร่วม และการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้หน่วยงานและองค์กรต่างๆ ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน
- 9) เสนอแนะโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับชาติที่เหมาะสม ทั้งนี้ข้อเสนอดังกล่าว อาจเป็นข้อเสนอแนะในการปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงาน ปรับเปลี่ยนผู้จัดการระบบ หรือเปลี่ยนโครงสร้างและระบบใหม่

บทที่ 1

ประสบการณ์ต่างประเทศ

ประสบการณ์ต่างประเทศด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน คณะวิจัยศึกษาจาก Review of road safety management practice 2002 ซึ่งครอบคลุมประเทศรายได้สูงและรายได้ต่ำรวม 13 ประเทศ และศึกษาประสบการณ์ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีสถานการณ์ใกล้เคียงกับประเทศไทย ปี 2006 ประเทศมาเลเซียมีจำนวนประชากร 26.6 ล้านคน จำนวนรถจดทะเบียน 15.7 ล้านคัน อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 23.6 คนต่อประชากร 100,000 คน และรถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุด และอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากในช่วงเทศกาลสำคัญ ประเทศไทยมีจำนวนประชากร 62.8 ล้านคน รถจดทะเบียน 24.8 ล้านคัน อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 19.21 คนต่อประชากร 100,000 คน

1.1 การจัดการความปลอดภัยทางถนนของต่างประเทศ¹

UK Department for International Development (DFID) ในฐานะ Global Road Safety Partnership (GRSP) ได้ให้ทุนศึกษาเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้กับประเทศที่มีรายได้ต่ำ (Low Income Country) การศึกษาประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก ได้แก่

- 1.1.1 องค์การความปลอดภัยทางถนน
- 1.1.2 แผนและยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน
- 1.1.3 งบประมาณ
- 1.1.4 การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

การศึกษาคover 13 ประเทศ ทั้งประเทศที่มีรายได้สูงและรายได้ต่ำ ได้แก่ วิกตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สวีเดน สหราชอาณาจักร ชิลี บังกลาเดอ อินเดีย บังคลาเทศ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้ และแซมเบีย รวมทั้งนำเสนอสถิติสำคัญของ 13 ประเทศ (ตารางที่ 1.1) และชี้ให้เห็นประเทศที่มีการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ดี (Good practice)

ตารางที่ 1.1 สถิติสำคัญของ 13 ประเทศ ปี 2539/40

	ประชากร ('000)	รายได้ประชาชาติต่อหัว (US\$)	จำนวนอุบัติเหตุทางถนน		จำนวนยานยนต์ ('000)	Fatality		Motorisation Level ³
			ตาย	บาดเจ็บ		Risk ¹	Rate ²	
วิกตอเรีย (ออสเตรเลีย)	4,661		419			9.4	1.2	
นิวซีแลนด์	3,635	16,379	514	16,600	2,380	14.1	2.2	655
สวีเดน	8,845	26,225	537	20,810	4,218	6.1	1.3	477
สหราชอาณาจักร	58,782	20,946	3,598	316,704	24,001	6.1	1.5	408
บังกลาเดอ อินเดีย			678	8,677	849			
บังคลาเทศ	121,671	362	2,041	3,301	458	2	45	4
ชิลี	14,419	4,890	1,925	52,422	1,622	13	12	113
เกาหลีใต้	58,234	112	1,693	7,455	87	3	195	2
ฟิลิปปินส์	803	2,500	88	1,165	90	11	10	112
กานา	17,522	398	987	8,372	135	6	73	8
อินโดนีเซีย	197,055	1,124	10,990	21,814	14,454	6	8	73
เกาหลีใต้	37,643	9,981	9,981	128,440	5,929	27	17	158
แซมเบีย	9,215	384	928	5,564	237	10	39	26

ที่มา : TRL 445 Estimating Global Road Fatalities (2000)

¹Fatality risk: จำนวนการตายจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน, ²Fatality rate: จำนวนการตายจากอุบัติเหตุทางถนนต่อยานยนต์ 10,000 คัน, ³Motorisation level: จำนวนยานยนต์ต่อประชากรพันคน

¹ สรุปเรียบเรียงจาก Review of road safety management practice, Final report, Transport Research Laboratory: TRL Limited with Ross Silcock, Babbie Group Ltd., By A Aeron-Tomas, AJ Downing, GD Jacobs, JP Fletcher, T Selby and DT Silcock, 2002

1.1.1 องค์การความปลอดภัยทางถนน

การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญ 2 ประการ คือ (1) ต้องมีกลไกการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ทั้งภาครัฐ เอกชน ระดับชาติ ภูมิภาค และท้องถิ่น ซึ่งองค์กรที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่รับผิดชอบการจัดการความปลอดภัยทางถนนมักประสบปัญหาการประสานงาน (2) ต้องมีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เนื่องจากความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เป็นภารกิจหลักของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง จึงไม่มีหน่วยงานหลักทำหน้าที่จัดการความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ให้ความสำคัญกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนและไม่เต็มใจรับผิดชอบ

กรอบที่ 1.1 หน่วยงานสำคัญ

ภาครัฐ กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงยุติธรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ รัฐบาลท้องถิ่น

ภาคเอกชน ธุรกิจขนส่ง บริษัทน้ำมัน บริษัทผลิตและจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ บริษัทประกันภัย บริษัทผลิตและจำหน่ายแอลกอฮอล์

การศึกษามีข้อเสนอแนะว่า ควรจัดตั้งองค์กรจัดการความปลอดภัยทางถนน ให้มีอำนาจบริหารจัดการอย่างแท้จริงและมีงบประมาณเพียงพอ หากไม่สามารถจัดตั้งหน่วยงานอิสระดังกล่าวได้ และไม่ว่ากระทรวงใดจะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency) ก็ควรจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการร่วม (Multi-disciplinary board) และกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนโดยยึดเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนเป็นเกณฑ์ในการดำเนินงาน

กรอบการศึกษาการจัดองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของ 13 ประเทศ ครอบคลุม 4 ประเด็น ได้แก่ องค์กรรับผิดชอบหลัก กลไกการประสานงาน การสนับสนุนด้านเทคนิคและการเงิน และประสิทธิผลของการดำเนินงาน (ตารางที่ 1.2)

(1) หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

จากการศึกษาประเทศที่มีรายได้สูง (High Income Country: HIC) 4 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สวีเดน และสหราชอาณาจักร พบว่า กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลัก (Lead agency) รับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนน ในเอเชียและอัฟริกาบางประเทศ ตำรวจเป็นหน่วยงานหลัก รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ อินเดีย (บังกาลอร์) จีน ญี่ปุ่น และเอธิโอเปีย

เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมทำหน้าที่และรับผิดชอบ การมอบหมายให้หน่วยงานทำหน้าที่และรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มเติมจากภารกิจหลักจำเป็นต้องออกกฎหมาย หรือระเบียบปฏิบัติให้กับหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้มีอำนาจปฏิบัติงานได้ถูกต้องตามกฎหมาย

นอกจากนี้ การสนับสนุนทางการเมืองเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้หน่วยงานจากหลายกระทรวงสามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีตัวอย่างของสหราชอาณาจักร ได้ปรับเปลี่ยนให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้ประกาศยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแต่เดิมนายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ดำเนินการ

ตารางที่ 1.2 คุณสมบัติสำคัญขององค์กรเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน

	Victoria Australia	New Zealand	Sweden	UK	Chile	South Africa
• Lead agency	• VicRoad	• Land Transport Safety Authority	• Swedish National Roads Administration	• Dept. of Environment, Transport & Regions	• National comm. Of Road Safety/MOTC	• National Department of Transport/MOT
• Legal authority	• yes	• yes	• yes	• yes	• yes	• yes
• Co-ordinating Body	• RS Executive Group	• NRSC	• Multi agency working group	• Interagency working group	• CONASET	• RTMCC
a) total members	a) 3	a) 7	a) 3	a) -	a) 9	a) 20-30
b) private sector	b) Non	b) One	b) No	b) -	b) None	b) None
c) Community/VRU/victim	c) Non	c) Non	c) No but NGO (NTF) is an associate member	c) -	c) None	c) None
d) Chairman	d) VicRoads	d) LTSA	d) SNRA	d) DETR	d) MOTC	d) MOT
• Role	• Executive	• Executive	• Advisory	• Advisory	• Executive	• Executive
• Meeting frequency	• Quarterly	• Quarterly & one annual workshop	• To be completed	• -	• Every 3-4 months	• Bi-monthly
• Plan development responsibility	• Develop plan	• Approved plan	• Consultation only	• Established after strategy published	• Developed work program	• Approve strategy and programme
• Technical committees	• RS Mgt Group, RS reference Group, Traffic Safety Educ Group	• NRSC Working Group, NRSC Advisory Group, Industry Con. Group, NRSC Mgt Review	• Several steering/inquiry committees and working groups	• Road Safety Advisory Panel, Child Pedestrian Safety, Statistics, and Occup. Road Safety Working Group (4)	• No	• Nine standing technical committees and special project task forces also
• Central office						
a) Staff	a) yes	a) 483 in LTSA	a) Traffic Safety Dept.	a) RW and Env Directorate	a) 22 staff	a) 63 in Rd Traffic Mgt/NDOT
b) training	b) yes	b) yes	b) yes	b) yes	b) yes	b) yes
• Budget	• \$40 million VicRoads	• \$190 m NZRSP	• Yes	• DETR (no panel)	• Dedicated budget	• Yes
• Funding sources	• General revenue, insurance sponsorship	• NZRSP, Crown, Contract, Third party insurance	• General revenue	• General revenue	• General revenue	• 4 proposed sources: fees, fines & penalties, interest & parliament
• Effectiveness	• Strong leadership, Coordinated lead agencies approach Proactive	• Strong leadership, Also good coordination	• Strong leadership, Good political support (Vision Zero)	• Strong lead agency, Traffic policing not given priority, No medical sector inv.	• Good leadership, Crash rate reduced, US\$1M budget in 1999 (down 35% from 1998)	• New mgt. structure being established 1996 RTMS inadequately financed

ตารางที่ 1.2 คุณสมบัติสำคัญขององค์กรเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

	Bangalore	Bangladesh	Ethiopia	Fiji	Ghana	Indonesia	Zambia
• Lead agency	• Traffic police	• BRTA/Ministry of Communications	• Federal Police	• Ministry of Work	• Ministry of Road & Transport/NRSC	• Director General of Land Comm. (MOC)	• NRSC/Ministry of Communications
• Legal authority	• no	• 1996 legislation	• no	• yes	• 1999 Act	• N/a	• 1995 Proclamation
• Co-ordinating Body	• Bangalor Road Safety Committee	• NRSC	• RSB proposed	• NRSC	• NRSC	• None	• NRSC
<ul style="list-style-type: none"> a) total members b) private sector c) Community/VRU/victim d) Chairman 	<ul style="list-style-type: none"> a) 10-15 b) Recommended c) No d) Police 	<ul style="list-style-type: none"> a) 20 b) Yes c) No d) Minister of Com. 	<ul style="list-style-type: none"> a) 4 recommended b) To be on TWGs c) To be on TWGs d) To be elected 	<ul style="list-style-type: none"> a) 23 b) ... c) None d) 	<ul style="list-style-type: none"> a) 19 b) 10 c) No d) MRT Minister 	<ul style="list-style-type: none"> a) n/a b) n/a c) n/a d) n/a 	<ul style="list-style-type: none"> a)... b).... c) yes d) appointed
<ul style="list-style-type: none"> • Role • Meeting frequency • Plan development responsibility 	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory • Rarely • Not yet 	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory • Rarely • Approved 	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory/Executive • Quarterly proposed • Approval and funding requests approval • Technical working groups (TWG) and regional road safety committees recommended 	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory/Executive • Quarterly • Second plan drafted 	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory/Executive • Every 2 months • Drafted National Programme 	<ul style="list-style-type: none"> • N/a • N/a • Produced with donor assistance 	<ul style="list-style-type: none"> • Advisory/Executive • ... • Produced with donor assistance
<ul style="list-style-type: none"> • Technical committees 	<ul style="list-style-type: none"> • None 	<ul style="list-style-type: none"> • no 	<ul style="list-style-type: none"> • no 	<ul style="list-style-type: none"> • Executive, Finance, Education, Research & Development, Traffic & Roads Committees (5) 	<ul style="list-style-type: none"> • yes 	<ul style="list-style-type: none"> • N/a 	<ul style="list-style-type: none"> • no
<ul style="list-style-type: none"> • Central office a) Staff b) training 	<ul style="list-style-type: none"> a) no b) no 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1-2 seconded b) no 	<ul style="list-style-type: none"> a) included in plan b) 	<ul style="list-style-type: none"> a) 8-12 b) Yes 	<ul style="list-style-type: none"> a) 20 (19 seconded) b) Very little 	<ul style="list-style-type: none"> a) No b) n/a 	<ul style="list-style-type: none"> a) yes b) No
<ul style="list-style-type: none"> • Budget • Funding sources 	<ul style="list-style-type: none"> • No • Sponsorship, State revenue 	<ul style="list-style-type: none"> • No • General revenue. 2% RHD maint. budget proposed 	<ul style="list-style-type: none"> • Not yet • Road Fund, general revenue 	<ul style="list-style-type: none"> • Yes • General, Third Party Safety Levy, Fees, Sponsorship 	<ul style="list-style-type: none"> • C500 • Consolidated fund, Ins comm.. (c10m), sponsorship 	<ul style="list-style-type: none"> • None • None 	<ul style="list-style-type: none"> • Very small • General revenue, minimal from Road Fund
<ul style="list-style-type: none"> • Effectiveness 	<ul style="list-style-type: none"> • Not yet begun, Private sector leadership 	<ul style="list-style-type: none"> • Road safety eng. Capacity being developed but NRSC has no resources 	<ul style="list-style-type: none"> • No leadership yet, Road Fund Board agree up to 3% for road safety measures 	<ul style="list-style-type: none"> • Strong mgt, Dedicated funding source & office staff. Clearly defined roles, Interagency co-ordination 	<ul style="list-style-type: none"> • New NRSC structure being tried Previous NRSC was not resourced and ineffective 	<ul style="list-style-type: none"> • No leadership, No national policy but engineering capacity being improved in road projects 	<ul style="list-style-type: none"> • Weak leadership, No financial investment in road safety, NRSC staff unpaid and demoralised

(2) **องค์กรและกลไกการประสานงาน (Co-ordinating body)**

ประเทศต่างๆ มีการจัดองค์กรและกลไกการประสานงานอย่างใดอย่างหนึ่ง คือ หน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency approach) หรือ คณะกรรมการ (Committee approach) ซึ่งมีข้อดีและข้อจำกัดแตกต่างกัน (ตารางที่ 1.3)

ตารางที่ 1.3 รูปแบบขององค์กรความปลอดภัยทางถนน

	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency)	คณะกรรมการ (Multi-sectoral committee)	หน่วยงานอิสระ (Independent/NGO)
ข้อดี	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินงานได้รวดเร็ว มีแหล่งทุนที่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> Broad based input หน่วยงานที่มีส่วนร่วมรู้สึกมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของภารกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> ทำงานรณรงค์ภาคสังคมได้ดี รับทุนได้จากหลายแหล่ง
ข้อจำกัด	<ul style="list-style-type: none"> มีจุดเน้นแคบ อาจมีปัญหาในการรับทุนจากแหล่งทุนนอกภาครัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> ส่วนใหญ่มีบทบาทในการให้คำปรึกษาเท่านั้น แหล่งทุนไม่แน่นอน 	<ul style="list-style-type: none"> มีอิทธิพลต่อภาครัฐน้อย
ตัวอย่าง	สวีเดน สหราชอาณาจักร ซิลี ออสเตรเลีย วิตโดเรีย ออสเตรเลีย เอธิโอเปีย	แซมเบีย บังคลาเทศ กานา ฟิลิ	ออสเตรเลีย

สหราชอาณาจักร และสวีเดน เป็นประเทศที่ใช้รูปแบบ Lead agency ประสบความสำเร็จมากที่สุด โดยมีหน่วยงาน Highway Transportation Authority รับผิดชอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศญี่ปุ่น ประสบความสำเร็จเช่นกัน โดยมีตำรวจเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก

กรอบที่ 1.2 ข้อดีและข้อจำกัดของ Lead agency ของสหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรมีหน่วยงาน Highway Authorities ที่เข้มแข็งและมุ่งมั่นทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้แผนงานปรับปรุงจุดอันตราย การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (road safety audit) ได้รับการพัฒนา และปัจจุบันการดำเนินงานด้านนี้เริ่มมีการกำหนดกรอบงบประมาณที่ค่อนข้างแน่นอน

Department of Environment, Transport & Regions (DETR) 's Road Safety and Environmental Directorate มีพนักงาน 100 คน แบ่งงานเป็น 6 กลุ่ม คือ

- RS1 ประสานนโยบายความปลอดภัยทางถนน – เมลล์ซัพ ซิมซ์นิรภัย ความอ่อนล้าของผู้ขับขี่ การขับชื้ออย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รุ่นใหม่ ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป ระบบการตัดแถม การตรวจจับและบังคับใช้กฎหมาย
- RS2 กำหนดและตรวจจับความเร็ว – ตรวจจับความเร็ว การวิจัยเพื่อกำหนดนโยบายด้านความเร็วทางถนน การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเขตเมืองและชนบท
- RS3 จัดการกลุ่มเสี่ยง – การกำหนดเป้าหมายเพื่อลดอัตราการตาย และการประสานงานกับองค์กรท้องถิ่น
- RS4 ฝึกอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ใหม่ บริหารจัดการงานวิจัยเพื่อนำเสนอสาธารณชนและปรับเปลี่ยนทัศนคติการขับขี่จักรยานและจักรยานยนต์
- RS5 คณะกรรมการที่ปรึกษาเพื่อความปลอดภัยของเด็กและความปลอดภัยทางถนน
- RS6 การทดสอบผู้ขับขี่ การฝึกอบรม และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

อย่างไรก็ดี สหราชอาณาจักรยังคงประสบปัญหาการประสานงาน อาทิ การประสานงานระหว่างตำรวจจราจร เนื่องจากความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เป็นหน้าที่หลักและไม่มีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับงานของตำรวจ ทั้งๆ ที่มีข้อมูลและทรัพยากรจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับการจัดสรรจาก DETR นอกจากนี้ การศึกษาด้านความปลอดภัยจราจรก็ยังไม่สามารถบรรจุไว้ในหลักสูตรของโรงเรียน ค่าใช้จ่ายเพื่อถนนปลอดภัยของรัฐกว่าครึ่งใช้เพื่อรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ปัจจุบันกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นเพียงแผนระดับชาติที่ไม่รวมการจัดการการบาดเจ็บ และการรักษาพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

DETR : Department of Environment, Transport and the Regions (UK)

นิวซีแลนด์ ใช้รูปแบบขององค์กรผสมผสานระหว่าง Lead agency approach และ Committee approach โดยกระทรวง The Land Transport Safety Authority (LTSA)² ทำหน้าที่ Lead agency ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากคณะกรรมการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก รวมทั้ง National Road Safety Council (NRSC)

เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เป็นงานหลักหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใด ต้องอาศัยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก องค์กรประสานงานจึงมีความสำคัญสูง และจำเป็นต้องตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (multi-sectoral body) เพื่อรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นหลัก คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้น หรือเรียกว่า NRSC ประกอบด้วยผู้แทนจำนวนน้อย มีอำนาจบริหารจัดการให้คำปรึกษา และประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผลักดันให้หน่วยงานที่รับผิดชอบงานแต่ละด้านปฏิบัติงานตามแผน

NRSC มีองค์ประกอบและบทบาท ดังนี้

1) สมาชิก NRSC แม้ว่าในประเทศที่ใช้รูปแบบองค์กรที่เป็น Lead agency แต่ก็มีมีการนำรูปแบบคณะกรรมการ (multi-sectoral coordinating committees) มาใช้ เนื่องจาก Lead agency ยังคงต้องมีการประสานแผน และกิจกรรมระหว่างหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ในระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมา ประเทศที่มีรายได้ต่ำ (LICs) ได้รับการสนับสนุนจากองค์กรให้ทุนในการจัดตั้ง NRSCs เนื่องจากมีความเชื่อว่า NRSCs จะเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่และรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นหลัก NRSCs ในประเทศที่มีรายได้ต่ำ (LICs) จะมีผู้แทนจำนวนมาก ในขณะที่ประเทศที่มีรายได้สูง (HICs) จะจำกัดจำนวนผู้แทนเฉพาะหน่วยงานสำคัญภาครัฐเท่านั้น แต่พบว่าภาคธุรกิจเอกชนมีส่วนร่วมใน NRSC ได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ กานา และนิวซีแลนด์

2) บทบาทของ NRSC NRSC มีหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนความปลอดภัยทางถนน จากตารางที่ 1.2 จะเห็นว่า บทบาทของ NRSCs ในประเทศที่มีรายได้สูง (HIC) และประเทศที่มีรายได้ต่ำ (LIC) แตกต่างกันมาก NRSC ในประเทศที่มีรายได้ต่ำส่วนใหญ่จะทำหน้าที่ให้คำปรึกษา ยกเว้นบางประเทศที่มีงบประมาณก็จะมีอำนาจบริหารจัดการมาก สำหรับประเทศที่มีรายได้สูง (HICs) NRSC จะเชื่อมโยงกับหน่วยงานรับผิดชอบหลักที่มีอำนาจบริหารจัดการและทำหน้าที่ให้คำปรึกษา

3) คณะกรรมการเทคนิค ระเบียบ/กฎหมายในการจัดตั้ง NRSC มักจะรวมการตั้งคณะกรรมการเทคนิค บ่อยครั้ง NRSCs ในประเทศที่มีรายได้ต่ำถูกคาดหวังให้พัฒนาและอนุมัตินโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเทศนิวซีแลนด์จะจำกัดหน้าที่ของ NRSC ให้มุ่งเน้นเฉพาะประเด็นนโยบายและกลยุทธ์ที่สำคัญเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับงานปฏิบัติ

NRSC ประเทศนิวซีแลนด์ ประกอบด้วยคณะกรรมการหลายคณะ ได้แก่

- National Road Safety Working Group (NRSWG) ประกอบด้วยกรรมการเหมือนกับ NRSC ทำหน้าที่ประสานนโยบายในรายละเอียดระหว่างหน่วยงานที่ร่วมเป็นกรรมการ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อ NRSC
- National Road Safety Advisory Group (NRSAG) มีกรรมการ 17 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้แทนจากภาครัฐ และมีหน่วยงาน/องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ ทำหน้าที่ติดตามการดำเนินงานตามแผนความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ และจัดการประชุมความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความเห็นและให้ข้อเสนอแนะอย่างเป็นทางการ
- Industry Consultative Group เป็นตัวแทนภาคธุรกิจเอกชน ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงจากอุตสาหกรรมขนส่ง 12 แห่ง เช่น สมาคมรถบัสโดยสาร สมาคมรถยนต์ สมาพันธ์เกษตรกร สมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ และผู้จำหน่ายรถยนต์ เป็นต้น
- NZ Road Safety Programme Management Review Group (NZRSP) เป็นกลุ่มเล็ก มีสมาชิกจากหน่วยงาน Land and Transport Safety Authority (LTSA) ตำรวจ และกระทรวงขนส่ง ทำหน้าที่ปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของแผนงานความปลอดภัยทางถนน

² ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น NZ Transport Agency (NZTA) ซึ่งเป็น Crown entity ตั้งขึ้นเมื่อ 1 August 2008 ภายใต้ Land Transport Management Act 2003 โดยรวมหน้าที่ของหน่วยงาน Land Transport New Zealand และ Transit New Zealand เข้าด้วยกัน

NZTA ทำหน้าที่ประสานการวางแผนด้านการขนส่งทางบก จัดสรรงบประมาณ ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีกระทรวงการขนส่ง (Minister of Transport) และรัฐมนตรีกระทรวงความปลอดภัย (Minister for Transport Safety) NZ Transport Agency แบ่งเป็น 6 ภาค และให้ความสำคัญกับจัดสรรทรัพยากรให้แต่ละภาค ซึ่งชี้ให้เห็นว่า NZTA เน้นการพัฒนาสาธารณูปการด้านการขนส่งทางบกโดยอาศัยการพิจารณาตัดสินใจของแต่ละภาค นอกจากนี้ NZTA ยังทำงานใกล้ชิดกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การปฏิบัติงานตามนโยบายของรัฐบาลจะยึดกลยุทธ์การขนส่งของประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Transport Strategy) และ Government Policy Statement on land transport funding เป็นหลัก

กรอบที่ 1.3 New Zealand's Land Transport Safety Authority (LTSA)

New Zealand's LTSA เป็นหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบความปลอดภัยทางถนนของประเทศ กำกับดูแลโดยคณะกรรมการ 5 คน ซึ่งรัฐมนตรีกระทรวงขนส่ง (Minister of Transport) แต่งตั้งจากผู้แทนภาครัฐ และมีคณะทำงานหลัก 4 ชุด ภายใต้ Director of Land Transport Safety (strategy, policy, corporate services and operations) ในสำนักงานใหญ่และสำนักงานประจำภาค 7 แห่ง

LTSA มีหน้าที่เป็นประธาน NRSC และเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหาร 3 ชุด ได้แก่ NRSWG, NRSAG, NZRSP ในขณะที่ LTSA จัดหาปัจจัยด้านเทคนิคเพื่อสนับสนุนการพัฒนา National Road Safety Plan นั้น LTSA ก็ต้องจัดทำแผนกลยุทธ์และจัดทำแผนงานประจำปีของหน่วยงานตนเองด้วย

ปัจจุบัน LTSA ได้ปรับเปลี่ยนจุดเน้น ซึ่งเดิมให้ความสำคัญกับการจัดสรรทรัพยากรและการประสานงานระหว่างหน่วยงาน แต่พบว่างบประมาณอย่างน้อยร้อยละ 90 อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบถนน และตำรวจอยู่แล้ว ดังนั้น LTSA จึงให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานร่วมกัน โดยการสนับสนุนช่วยเหลือให้ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อนำไปสู่ความสำเร็จ

ฟิลิ NRSC ตั้งขึ้นโดยกฎหมาย (Parliamentary Act No.19) เมื่อปี 1994 ประกอบด้วยคณะกรรมการที่มาจากผู้แทนหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน คณะกรรมการมีความรับผิดชอบหลักในการประสานการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ รวมทั้งเสริมสร้างความตระหนักให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการ NRSC มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

- กำหนดเป้าประสงค์ และวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด
- จัดหาบุคลากรและงบประมาณที่เพียงพอเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งควบคุมดูแลและติดตามการใช้จ่าย
- พัฒนา ให้คำแนะนำด้านการวิจัยและมาตรการเรื่องความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้ดีขึ้น
- ควบคุมและประสานการวางแผนและการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งพิจารณาความต้องการของสังคม ผู้ใช้ถนน การค้า อุตสาหกรรม บุคคลทั่วไป ตลอดจนประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
- ติดตามและประเมินประสิทธิผลของยุทธศาสตร์และแผนงาน รวมทั้งการดำเนินงานขององค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
- ติดตามแผนปฏิบัติการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องับความปลอดภัยทางถนนของประเทศเพื่อให้คำแนะนำในการปฏิบัติงาน
- ติดตามแผนระดับชาติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องับความปลอดภัยทางถนนของประเทศเพื่อให้คำแนะนำในการปฏิบัติงาน
- ตรวจสอบและควบคุมการเงินของกองทุนให้เกิดประโยชน์กับกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนสูงสุด
- พิจารณาและ/หรือปฏิบัติงานอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

ฮ่องกง คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 3 คณะ ได้แก่ คณะกรรมการด้านการประชาสัมพันธ์ ด้านการวิจัย และด้านการศึกษา แต่ละคณะกรรมการจะมีหน้าที่เฉพาะ อาทิ คณะกรรมการด้านการประชาสัมพันธ์ทำหน้าที่ติดตามผลการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี นอกจากนั้นยังแต่งตั้งคณะทำงานอีก 9 คณะ ที่มีผู้แทนจากภาครัฐ ภาคธุรกิจ และ NGO เพื่อจัดทำ Road Safety Council's Report

(3) การสนับสนุนด้านเทคนิคและการเงิน

การตั้งสำนักงานสนับสนุนการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ในประเทศที่มีรายได้สูง (HICs) จะมีการจัดตั้งสำนักงานขึ้นเพื่อสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

สหราชอาณาจักร ภายใน UK's Department of Transport, Environment and the Regions (DETR) มีหน่วยงาน the Road Safety and Environment Directorate (RSED) จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 4 divisions มีพนักงาน 100 คน สำหรับ Road Safety Division มี 6 สาขา แต่ละสาขามีหน้าที่บริหารจัดการความปลอดภัยของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่นโยบายและกฎหมายกำหนด (กรอบที่ 1.2)

ประเทศนิวซีแลนด์ ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Land Transport Safety Authority (LTSA) แบ่งเป็น 4 ด้าน ได้แก่ กลยุทธ์ นโยบาย การประสานงาน และการปฏิบัติ (กรอบที่ 1.3)

ประเทศที่มีรายได้ต่ำที่จัดตั้งสำนักงานสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีและมีการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ประเทศ ชิลี ฟิจิ และแอฟริกาใต้ สำหรับบังคลาเทศ หน่วยงาน Road Transport Authority ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ ปฏิบัติงานสนอง NRSC แต่ไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุน และขาดบุคลากร เช่นเดียวกับ NRSC ของประเทศแซมเบีย ซึ่งได้รับงบประมาณไม่เพียงพอสำหรับจ่ายค่าจ้างพนักงาน จึงไม่สามารถดำเนินงานตามแผนงาน

1) แหล่งทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ส่วนใหญ่ได้รับจัดสรรจากภาครัฐ ประเทศนิวซีแลนด์ และออสเตรเลียได้รับเงินจากค่าธรรมเนียมการใช้ถนนและภาษีที่เก็บจากเบี่ยประกันภัย ในขณะที่ สหราชอาณาจักรและสวีเดน พึ่งพางบประมาณจากภาครัฐ ปัจจุบัน สหราชอาณาจักรทดลองกันเงินค่าปรับจากการกระทำผิดกฎจราจรไว้เพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยและการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ ระหว่างรอการเรียกเงินคืนจากบริษัทประกันภัย ส่วนประเทศสวีเดนซึ่งกำหนด the Vision Zero Concept นั้นถือว่างานด้านนี้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบขั้นพื้นฐานของรัฐบาล

นอกเหนือจากงบประมาณที่ได้รับจัดสรรจากภาครัฐแล้ว ประเทศที่มีรายได้ต่ำ (LICs) พยายามที่จะหารายได้จากแหล่งอื่นๆ อาทิ ภาษีประกันภัย และงบประมาณปรับปรุงถนนซึ่งจะรวมงบด้านความปลอดภัยและมาตรการควบคุมการจราจรไว้ด้วย

ไม่ว่าจะใช้รูปแบบขององค์กรจัดการความปลอดภัยทางถนนในลักษณะหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency) หรือ Multi-sectoral coordinating body ก็ตาม ทฤษฎีการทั้งในส่วนเทคนิคและการเงินเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติงานที่เป็นรูปธรรม

(4) **ประสิทธิผล** รูปแบบองค์กรที่แตกต่างกันก็สามารถนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพในการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้ ปัจจัยสำคัญคือ การมีงบประมาณที่เพียงพอ และการสนับสนุนจากภาครัฐและการเมือง ทำให้การจัดการความปลอดภัยทางถนนประสบความสำเร็จได้ทั้งในประเทศที่มี NRSCs ได้แก่ ประเทศ ฟิจิ นิวซีแลนด์ ชิลี ในขณะที่เดียวกันประเทศที่ไม่มี NRSCs ก็สามารถจัดการความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้หน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency) ได้เช่นกัน ได้แก่ สหราชอาณาจักร และสวีเดน

บทสรุป การศึกษาเรื่องของการจัดการความปลอดภัยทางถนนใน 13 ประเทศ ได้ข้อสรุปที่สามารถนำไปใช้เป็นบทเรียนสำคัญ ดังนี้

1) การเปลี่ยนแปลงองค์กรและกระบวนการ ในทศวรรษที่ผ่านมา องค์กรจัดการความปลอดภัยทางถนนมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก อาทิ ประเทศสวีเดนปิดหน่วยงาน National Traffic Safety และโอนงานด้านความปลอดภัยไปยัง National roads administration ในขณะที่ ประเทศแซมเบีย และกานา จัดตั้งและปรับปรุงองค์กรประสานงาน สหราชอาณาจักรมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อย Transport department ยังคงทำหน้าที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักด้านความปลอดภัยทางถนน แต่มีการขยายงานไปสู่การจัดตั้ง public-private advisory panel

2) ความสำเร็จเกิดขึ้นได้กับองค์กรทุกรูปแบบ แม้ว่าปัจจุบันหลายประเทศได้รับการสนับสนุนให้จัดตั้ง NRSCs ซึ่งบางประเทศสามารถดำเนินงานประสบความสำเร็จ แต่บางประเทศก็ล้มเหลว สหราชอาณาจักร และสวีเดนซึ่งเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยทางถนนสูงที่สุดในโลกยังคงใช้แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency) โดยมีคณะกรรมการประสานงาน (Multi-sectoral coordinating bodies) ดำเนินงานในระดับปฏิบัติการ การประสานงานจะเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานหลักหน่วยงานเดียวซึ่งมีอำนาจเต็มในการบริหารและรับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน

3) บทบาทขององค์กรประสานงาน องค์กรประสานงานจะทำหน้าที่ประสานการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ตามภารกิจที่กำหนดไว้มากกว่าการทำหน้าที่ริเริ่มกำหนดแผนงานและกิจกรรมต่างๆ อย่างไรก็ตาม หากหน่วยงานปฏิบัติประสงค์จะเพิ่มภารกิจ ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยให้มาก

ขึ้นก็สามารถเป็นผู้ริเริ่มแผนงานและกิจกรรมใหม่ๆ ได้ แต่จะต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมในการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้น

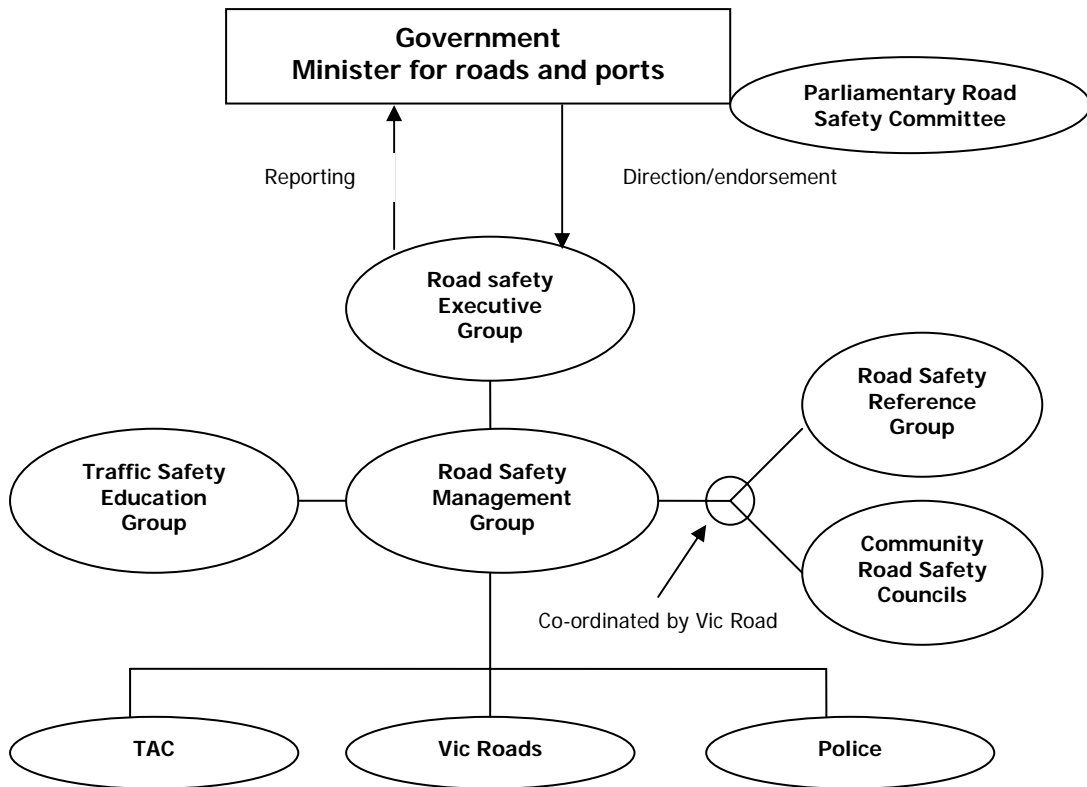
4) สมาชิก NRSC ในประเทศที่มีรายได้ต่ำจะมีจำนวนมาก แต่มีอำนาจน้อย สมาชิกจะมาจากการแต่งตั้ง ไม่ได้มาจากการเลือกตั้ง ส่วนใหญ่มีความรู้ด้านเทคนิคน้อย ไม่มีงบประมาณสนับสนุน และขาดการพัฒนาผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศนิวซีแลนด์ และออสเตรเลีย จำกัดสมาชิก NRSC เฉพาะหน่วยงานปฏิบัติที่มีความสำคัญ มีอำนาจ มีความเชี่ยวชาญ และมีความมุ่งมั่นในการทำงาน ในขณะที่องค์กรที่สนใจสามารถเข้าร่วมเป็นผู้แทนในคณะกรรมการต่างๆ หรืออาจแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมใน NRSC เป็นครั้งคราว

5) NRSCs ในประเทศที่มีรายได้ต่ำมักไม่มีโอกาสพิสูจน์ความสามารถในการทำงาน เนื่องจากงบประมาณน้อย ไม่เพียงพอใช้จ่ายขั้นพื้นฐาน เช่น ไม่มีเงินค่าจ้างพนักงาน องค์กรจะทำงานให้ประสบความสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคม และทรัพยากรที่เหมาะสม แม้ว่างบประมาณจะไม่สามารถเป็นหลักประกันได้ว่า NRSCs จะทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่งบประมาณก็เป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้เกิดกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีได้

6) การจัดตั้งสำนักงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเลือกใช้รูปแบบองค์การจัดการความปลอดภัยทางถนนรูปแบบใดก็ตาม จำเป็นจะต้องลงทุนจัดตั้งสำนักงานสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีทั้งเทคนิคและงบประมาณอย่างเพียงพอสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานสามารถนำงบประมาณนี้ไปว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคจากภาคเอกชน เช่น งานด้านการประชาสัมพันธ์ การวิจัย และฝึกอบรม เป็นต้น

7) คณะทำงาน การประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่สามารถประสบความสำเร็จได้ด้วยการมีคณะกรรมการระดับสูงเพียงคณะเดียว NRSCs ที่นิวซีแลนด์ วิกตอเรีย ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ (ภาพที่ 1.1) ได้รับการสนับสนุนจากคณะทำงานต่างๆ ซึ่งมีขนาดเล็ก แต่มีความรับผิดชอบสูงและมีลำดับความสำคัญที่แตกต่างกัน คณะทำงานที่รับผิดชอบงานเฉพาะด้านเพื่อให้สามารถพิจารณารายละเอียดของประเด็นสำคัญต่างๆ ได้มากขึ้น พัฒนาประเด็นนโยบาย และนำเสนอต่อ NRSC เพื่อพิจารณาอนุมัติ

ภาพที่ 1.1 Victoria Road Safety Co-ordination



1.1.2 แผนและยุทธศาสตร์เพื่อความปลอดภัยทางถนน

หลายทศวรรษที่ผ่านมา แผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนเป็นการชั้นนำทิศทาง และเป็นแนวทางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษา 13 ประเทศพบว่าสาระสำคัญของแผน ประกอบด้วย (1) ภาพรวม วัตถุประสงค์ และเป้าหมาย (2) สาระสำคัญของแผน และกระบวนการพัฒนา (3) การปฏิบัติงานตามแผนและประสิทธิผลของแผน (ตารางที่ 1.4)

ตารางที่ 1.4 ลักษณะสำคัญของแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนน

	Australia	New Zealand	Sweden	UK	Chile	South Africa
Background a) national plan b) regional plans	a) 1999 b) all	a) draft strategy 2010 b) community plan	a) 11 point program b) 7 regional plans	a) recent Govt. Strategy b) many local plans	a) national program	a) Strategy 2000 b) Provincial plans
Plan content • Time frame • Structure • Responsibilities defined • Target dates • Performance indicators a) casualty reduction b) action related • Costs • Funding sources	• 1999-2010 • 7 strategies • N/a • Yes a) yes b) to be developed • No • No	• 2001-2010 • • Yes • Yes a) Yes b) • Yes • Yes	• No time limit • 11 problems areas • Most • Some a) yes b) from 1995-2000 plan • no • new financing researched	• 2000-2010 • 10 themes • Very few • Board categories a) yes b) not yet • No • No	• Annual • 8 priority areas • Yes • Yes a) yes b) Unknown • Assumed • Yes	• 2000-2004 • 4 key focal areas • Yes • Yes a) yes b) yes • yes • yes
Development a) lead organization b) consultation	a) FORS b) National Road safety strategy panel	a) LTSA team b) Widespread consultation and supporting documents	a) SNRA b) SNRA consulted with Group	a) DETR b) Lengthy review and informal consultation process	a) CONASET b) Consulted over 200 groups	a) MOT b) Discussion document
Approval process a) lead organization b) implementing agencies	a) Standing Committee on Transport and Australia Transport Council b)	a) Ministry of Transport b) Yes, contribute to development	a) Govt approved b) SNRA proposal	a) Govt. approved b) Not directly	a) CONASET b) no	a) Parliament b) yes
Implementation a) monitoring b) progress c) increased investment	a) at 3 level b) casualty reduction target met c) assumed	a) quarterly reports by LTSA b) ambitious and needed funding c) increased investment	a) yes b) much activity but casualty targets not met c) yes, budget has increased 3X	a) yes b) just improved c) expected	a) annual review b) many actions have been implemented c) yes, but decrease from 1988 to 1999	a) CSIR b) Some parts, esp. arrive alive but RTMC slow c) Expected with NRA RTMC

ตารางที่ 1.4 ลักษณะสำคัญของแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

	Bangalore	Bangladesh	Ethiopia	Fiji	Indonesia	Ghana	Zambia
Background a) national plan b) regional plans	a) state plan b) city strategy (Bangalore RS strategy)	a) second plan b) no	a) First plan drafted b) no	a) draft second plan b) n/a	a) project plan b) provincial plans being encouraged	a) new NRSC Strategy & Plan b) none	a) yes b) no
Plan content • Time frame • Structure • Responsibilities defined • Target dates • Performance indicators a) casualty reduction b) action related • Costs • Funding sources	• No defined • 13 priority area • Some • No a) no b) no • No • Govt.	• 2002-2004 • 9 sectors • Yes • Yes a) no b) milestones • no • no	• 2 years • 3 areas • Yes • Yes a) yes b) (in log frame) • Yes (in report) • Proposed, Road Fund board agreed to invest up to 3% in road safety	• 1991-1995 • 5 sectors • Yes • Yes a) yes b) yes • yes • yes	• 5 year plan • 11 sectors • N/a • Some a) no b) no • yes • yes	• 2002-2003 • By lead organization • Yes • Yes a) yes b) to be confirmed • yes • yes, govt. and oil companies	• 1998-99 • 10 sectors • Yes • Yes a) yes b) drafted • yes • yes
Development a) lead organization b) consultation	a) NIMHANS b) 2 day workshop	a) TA and some sector working groups b) National workshop	a) 5 months TA b) Interdisciplinary working group and discussed at workshop	a) NRSC & tech. assistance b) Min. of Works & Energy, presented at national seminar	a) WB project b) Directorate Land General Transport	a) NRSC with help from DANIDA b) Public consultation	a) 3 months TA b) NRSC staff
Approval process a) lead organization b) implementing agencies	a) NIMHANS b) no	a) NRSC b) no	a) Working group, Road Fund board b) no	a) Central Govt Cabinet after NRSC b) In development	a) DLGT and MOC b) no	a) approved by Ministry of Road and Highways (MRT) b)	a) NRSC b) National Seminar
Implementation a) monitoring b) progress c) increased investment	a) w/campaign b) not much c) no but BATF plan to focus on costs & funding	a) expected b) some actions donor financed c) govt starting to invest in safety staff	a) to be Road Safety office responsibility b) not yet approved c) not yet but demand increasing	a) no b) some under second WB loan c) not yet	a) no b) some under second WB loan c) not yet	a) NRSC b) New plan but awareness campaign started	a) yes, by NRSC b) little progress even in priority areas c) not yet but expected

สหราชอาณาจักรจัดว่าเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยทางถนนสูงที่สุดในโลกประเทศหนึ่ง เดิมทีฟังก์ชันการวางแผนระดับท้องถิ่นปัจจุบันมีการจัดทำยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล

ประเทศที่มีรายได้สูง (HICs) มีการวางแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับภาค ประเทศแอฟริกาใต้วางแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ปัจจุบัน ประเทศอินโดนีเซียกระตุ้นให้มีการวางแผนระดับจังหวัด สำหรับประเทศที่มีรายได้น้อยส่วนใหญ่จะมีการวางแผนระดับชาติ

(1) สารสำคัญของแผน

ระยะเวลาของแผน ประเทศที่มีรายได้สูง (HICs) ส่วนใหญ่จะกำหนดระยะเวลาของแผนไว้ที่ 10 ปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ยาวกว่าแผนของประเทศที่มีรายได้ต่ำ (LICs) ซึ่งมีระยะเวลาประมาณ 5 ปี ในระยะแรกที่เริ่มงานด้านนี้ แผนระยะสั้นอาจเหมาะสมกว่า เพราะอาจยังไม่ทราบทรัพยากรและศักยภาพของฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

โดยทั่วไปแผนจะมีความซับซ้อน ตั้งเป้าหมายสูง และมีแนวทางการดำเนินงานมาก แต่การทำแผนฉบับแรกของประเทศฟิลิปปินส์ มีการจัดลำดับความสำคัญที่ชัดเจน 4 ประเด็น ได้แก่ การประสานงานและงบประมาณ ระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การบังคับใช้กฎหมายจราจร และ วิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายและตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ประเทศนิวซีแลนด์ และสวีเดนเพิ่มเติม ตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนอกเหนือจากตัวชี้วัดการลดลงของอุบัติเหตุทางถนน สำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำจะกำหนดเฉพาะตัวชี้วัดการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น ซึ่งมักจะมีปัญหา 3 ประการ คือ

- 1) ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นทางการมักมีความคลาดเคลื่อน ข้อมูลมีความแตกต่างกันมากในแต่ละปี เนื่องจากรายงานไม่ครบถ้วน
- 2) การปรับปรุงฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสำคัญเป็นลำดับแรก แต่การปรับปรุงฐานข้อมูลให้ถูกต้องอาจนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของจำนวนอุบัติเหตุทางถนน อันเนื่องมาจากการรายงานผลและการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอย่างถูกต้อง
- 3) การทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทักษะและระบบต่างๆ จำนวนมาก อาจยังไม่สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ในระยะสั้น จำเป็นต้องอาศัยการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

การกำหนดเป้าหมาย การลดลงของอุบัติเหตุทางถนนแต่เพียงอย่างเดียว เป็นการใช้นำแนวทางป้องกัน ที่จริงแล้ว ควรพิจารณาการลดลงของความเสียหายที่เกิดจากการขาดการแทรกแซงเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว นิวซีแลนด์เสนอว่าควรกำหนดการลดต้นทุนทางสังคมจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญ (กรอบที่ 1.4)

กรอบที่ 1.4 เป้าหมายระดับต่างๆ ของประเทศนิวซีแลนด์

กลยุทธ์ความปลอดภัยทางถนนปี 2010 รวมเป้าหมาย 4 ระดับ ประกอบด้วย

- ตัวชี้วัดต้นทุนทางสังคม (social costs) ได้แก่ การสูญเสียทรัพย์สินและทรัพยากรบุคคล
- ตัวชี้วัดด้านผลลัพธ์สุดท้าย (final outcomes) ประกอบด้วย ผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัส
- ตัวชี้วัด intermediate outcomes ซึ่งรวม performance indicators ได้แก่ ความเร็วเฉลี่ย การคาดเข็มขัดนิรภัย ดื่มแล้วขับ
- ตัวชี้วัดด้าน output ได้แก่ จำนวนจุดอันตราย (hazardous locations) ที่ได้รับการปรับปรุง จำนวนตำรวจที่ได้รับการฝึกอบรม

ทั้งนี้จะมีการคำนวณเพื่อกำหนดเป้าหมายด้านต้นทุนทางสังคมและผลลัพธ์สุดท้ายสำหรับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนแต่ละกลุ่ม และจำแนกภาคด้วย และจะกำหนดตัวชี้วัดด้าน output หลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานเหล่านี้จะจัดทำแผนปฏิบัติการที่แสดงว่า output ดังกล่าวจะเกิดขึ้นเมื่อใด

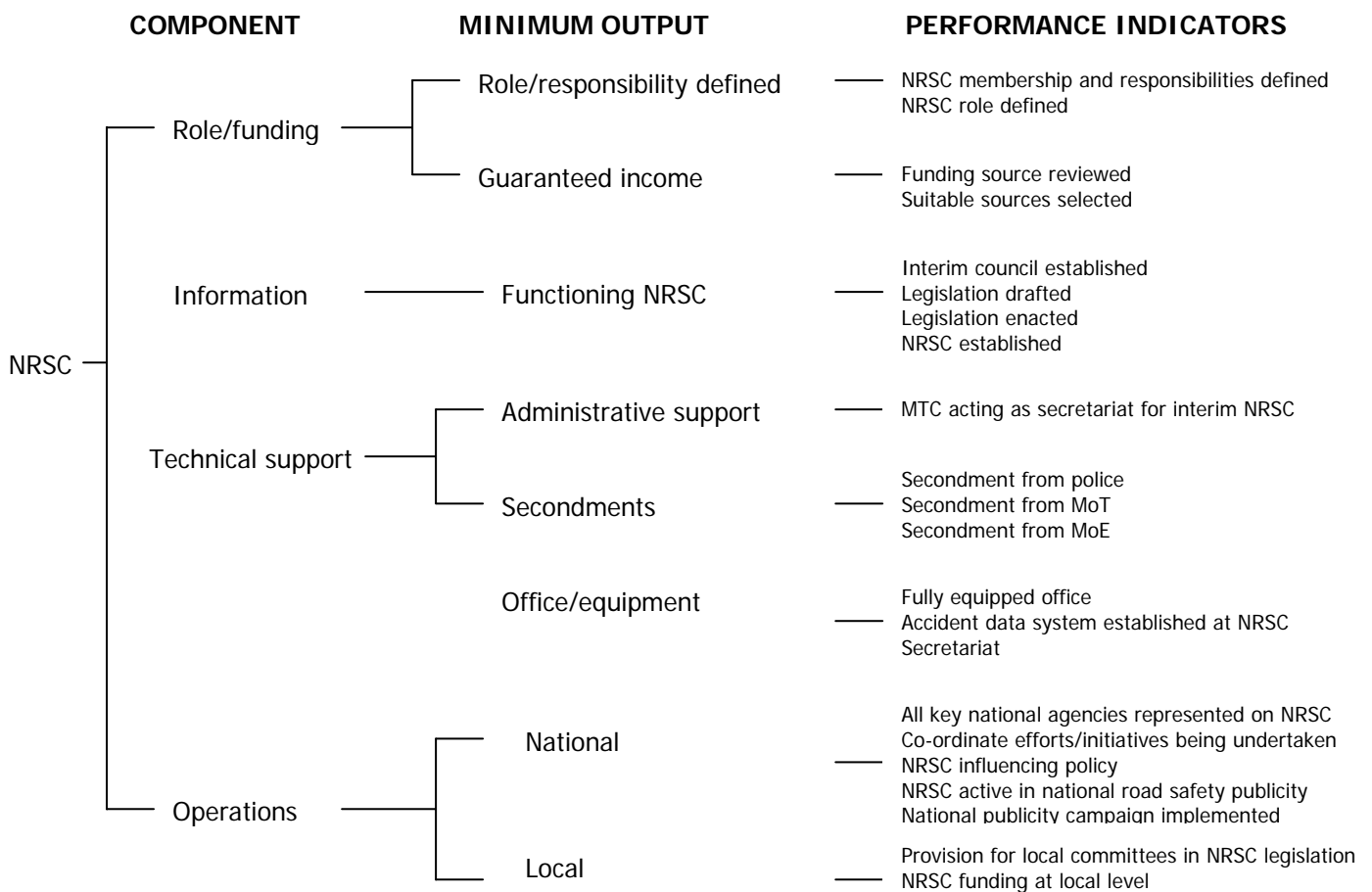
ประเทศสวีเดน ฟิลิปปินส์ และอาร์มีเนีย กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพื่อชี้วัดความก้าวหน้าในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม บางประเทศมีการกำหนดตัวชี้วัดดังกล่าวไว้ในแผน แต่ไม่มีการติดตามประเมินผล

แผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนปี 1995-2000 ของประเทศสวีเดน กำหนดตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น การลดลงของการทำผิดกฎจราจรด้านความเร็ว การลดลงของความเร็วเฉลี่ย การใช้เข็มขัดนิรภัย (ผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้า) การใช้หมวกนิรภัย จำนวนผู้ดื่มแล้วขับ ความสนใจของสาธารณชนต่อความปลอดภัยจราจร นักการเมืองและผู้มีอำนาจตัดสินใจเต็มใจที่จะลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนผู้เต็มใจจ่ายค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแพงขึ้นเพื่อนำเงินไปใช้สนับสนุนมาตรการความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้โดยเปรียบเทียบข้อมูลต่างๆ กับปีที่ผ่านมา

(2) **กระบวนการพัฒนาแผน** ในประเทศที่มีรายได้สูงกระบวนการจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนน จะใช้เวลานานหลายปีและมีผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิจารณาอย่างละเอียด สำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำ จะใช้เวลาสั้นๆ ในการวางแผน เนื่องจากแผนจะถูกจัดทำโดยผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศที่ได้รับเงินสนับสนุนจากแหล่งทุนต่างๆ จึงมีเวลาน้อยและทุนจำกัด หรือจัดทำแผนโดยการแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญท้องถิ่นเข้ามาร่วมจัดทำแผน และนำเสนอในการประชุมระดับชาติเพื่อระดมความคิดเห็น หน่วยงานปฏิบัติมักไม่ให้ความสำคัญในกระบวนการจัดทำแผน เนื่องจากแผนงานที่มีการจัดลำดับความสำคัญสูง จะถูกมอบหมายให้เป็นภาระงานของหน่วยงานปฏิบัติดำเนินการต่อไป สำหรับประเทศ ซิลี ออฟริกาใต้ ฟิลิ มีสำนักงานความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็ง มีขั้นตอนและเวลาจัดทำแผนค่อนข้างยาว มีผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมจำนวนมาก และแผนควรมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ประเทศฟิลิ พิจารณาปรับแผนเมื่อพบว่ามี การปฏิบัติตามแผน

(3) **การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ** แผนของประเทศที่มีรายได้ต่ำ ที่ได้รับการอนุมัติจากกระทรวงที่รับผิดชอบหลัก หรือ NRSC ไม่มีหลักประกันว่าจะได้รับงบประมาณสนับสนุน จึงไม่สามารถปฏิบัติตามแผน สำหรับประเทศที่มีรายได้สูง ให้ความสำคัญกับการติดตามผลการดำเนินงานมาก โดยมีการจัดทำรายงานการติดตามผลรายไตรมาส และรายปีอย่างต่อเนื่อง สำหรับประเทศฟิลิ มีการกำหนด Road safety milestones และกรอบการปฏิบัติงานชัดเจน (ภาพที่ 1.2)

ภาพที่ 1.2 Fiji's NRSC monitoring framework



(4) **ประสิทธิผล** แผนของประเทศที่มีรายได้ต่ำมักเป็นเอกสารวิชาการ มากกว่าจะเป็นแนวทางการปฏิบัติงาน จึงเป็นเรื่องยากต่อการนำไปปฏิบัติ นอกจากนี้ แผนงานที่จัดทำขึ้นและคาดหวังให้หน่วยงานต่างๆ นำไปปฏิบัติอาจไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะไม่มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายตามแผน สำหรับแผนของประเทศที่มีรายได้สูงจะมีความชัดเจนสามารถนำไปปฏิบัติได้ อย่างไรก็ตาม แม้สหราชอาณาจักร และสวีเดนยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในแผน แต่ยังคงค้นคว้าไม่ได้ว่าการดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย เนื่องจากมีการกำหนดเป้าหมายการลดอุบัติเหตุไว้สูงมาก แต่เมื่อพิจารณาโดยรวมพบว่าประเทศสามารถปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนให้ดีขึ้นหลายด้าน

บทสรุป การศึกษาด้านสาระสำคัญของแผน กระบวนการพัฒนาแผน และการปฏิบัติตามแผนความปลอดภัยทางถนน ได้ข้อสรุปดังนี้

- 1) แผนของประเทศที่มีรายได้ต่ำมักจะเป็นแผนที่มีความคาดหวังสูงเกินไป จึงกำหนดมาตรการมากมายหลายด้าน ซึ่งไม่มีการนำไปปฏิบัติ ส่วนประเทศที่มีรายได้สูง จะกำหนดลำดับความสำคัญของปัญหาไว้อย่างชัดเจน
- 2) แผนของประเทศที่มีรายได้ต่ำไม่ถูกนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง เนื่องจากแผนจัดทำขึ้นโดยอาศัยการแสดงความคิดเห็นที่ได้จากการประชุม ขาดการศึกษาวิจัยเชิงวิชาการสนับสนุน ไม่สอดคล้องกับแผนงาน งบประมาณ และแผนพัฒนาระยาวของหน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง แผนจึงได้รับความสนใจจากหน่วยงานปฏิบัติน้อย

กรณีตัวอย่างที่ดี

แผนความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติของประเทศฟิลิปปินส์ ไม่ได้หยุดอยู่ที่การเขียนข้อกำหนดต่างๆ ที่รัฐบาลอนุมัติไว้ในแผนเท่านั้น แต่ได้นำแนวทางการปฏิบัติในแผนไปผนวกไว้กับแผนปฏิบัติการและแผนพัฒนาของหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติจำเป็นต้องใช้งบประมาณ ประเทศฟิลิปปินส์ ได้จัดหาแหล่งเงินที่ยั่งยืนในระดับท้องถิ่นด้วยการกำหนดให้จัดเก็บภาษีเพื่อความปลอดภัยเพิ่มจากเบี่ยประกันรถ ส่วนอัฟริกาใต้ให้จัดเก็บภาษีน้ำมันเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ประกันภัยบุคคลที่สาม และกันส่วนหนึ่งไปใช้ในงานความปลอดภัยทางถนน แหล่งเงินประเภทนี้จะเพิ่มขึ้นเมื่อปริมาณรถมากขึ้น

ประเทศนิวซีแลนด์และออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ในทศวรรษที่ผ่านมา สหราชอาณาจักรจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่นก่อนเพื่อนำไปสู่การจัดทำยุทธศาสตร์ระดับชาติ เช่นเดียวกับประเทศนอร์เวย์ ที่เชื่อว่ายุทธศาสตร์ระดับชาติจะต้องอาศัยแผนความปลอดภัยทางถนนที่เสนอโดยท้องถิ่น

1.1.3 งบประมาณ

การปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนส่วนใหญ่จะได้รับการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐ งบประมาณเหล่านั้นจะถูกจัดสรรต่อไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร การจัดสรรงบประมาณเพื่องานด้านวิศวกรรมจราจร หรือการบังคับใช้กฎหมาย โดยรวมไม่มีการกำหนดการใช้จ่ายเฉพาะเจาะจงเพื่อกิจกรรมที่ชัดเจน ซึ่งหน่วยงานจะนำไปใช้ตามภารกิจหลักก่อน ส่วนงานด้านความปลอดภัยทางถนนอาจไม่ได้ดำเนินการ

โดยทั่วไปจะเห็นว่างบประมาณเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นหน้าที่ของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม พบว่าผู้ใช้ถนนก็เป็นผู้จ่ายสำคัญด้วยเช่นกัน ได้แก่ ค่าเรียน/ฝึกขับขี่ ค่าใบอนุญาตขับขี่ ค่าตรวจสภาพรถ เป็นต้น สหราชอาณาจักร พบว่าเอกชนจ่ายมากกว่าภาครัฐ (ตารางที่ 1.5) ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เพื่อการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการแก้ไขหลังจากเกิดปัญหา

ตารางที่ 1.5 ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยทางถนน ของสหราชอาณาจักร

ค่าใช้จ่าย	ล้านปอนด์
ภาครัฐและเอกชน	2,177
ภาครัฐ	944
รพพยาบาลและโรงพยาบาล	474
การบังคับใช้กฎหมาย	271
การดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยของท้องถนน	90
การออกใบอนุญาตรถยนต์และใบขับขี่	73
การให้ความรู้	29
การขนส่งวัตถุอันตราย การประชาสัมพันธ์ และการกำหนดมาตรฐานยานยนต์	7
ภาคเอกชน	1,232
การทดสอบต่างๆ ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นๆ เกี่ยวกับความเหมาะสมในการใช้รถใช้ถนน	683
การฝึกอบรมและทดสอบผู้ขับขี่	469
ค่าธรรมเนียมใบขับขี่	38
HGV/PSV operator licensing	27
ค่าปรับ	15

จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่างบประมาณเพื่อความปลอดภัยทางถนน สามารถหาได้จากแหล่งต่างๆ ได้แก่ ภาษีที่จัดเก็บจากเบี่ยประกันภัยรถ ค่าบริหารจัดการ กองทุนความปลอดภัยทางถนน และการสนับสนุนจากภาคเอกชน เป็นต้น

กรณีตัวอย่างที่ดี

รายได้ กิจกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ อาทิ การปรับปรุงงานด้านวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐ สำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำ คณะกรรมการเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้รับงบประมาณน้อยมาก ในขณะที่ความปลอดภัยทางถนนถือเป็นเพียงองค์ประกอบหนึ่งของกิจกรรมอื่นๆ เช่น งานปรับปรุงถนน การศึกษา งานตำรวจจราจร เป็นต้น ดังนั้น แผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องกำหนดงบประมาณเพื่อปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้ชัดเจน

ภาษีที่จัดเก็บจากเบี่ยประกันภัยรถ ประเทศฟินแลนด์ วิตโดเรีย ออสเตรเลีย และคิวเบก แคนาดา จัดเก็บภาษีเพิ่มจากเบี่ยประกันภัยรถ ทำให้มีงบประมาณสำหรับลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนน เจ้าของยานพาหนะ ถูกกำหนดโดยกฎหมายให้ทำประกันภัยรถ นอกจากนี้ จะต้องจ่ายภาษีเพิ่มเป็นค่าธรรมเนียมการใช้ถนนปลอดภัย

กรอบที่ 1.5 ประเทศฟินแลนด์

ประเทศฟินแลนด์ เป็นประเทศแรกที่ใช้เบี่ยประกันภัย (ประมาณ 1% ของเบี่ยประกันภัย) สนับสนุนงานความปลอดภัยทางถนนมาประมาณ 40 ปีแล้ว ปัจจุบันเงินจำนวนนี้ประมาณปีละ 8 ล้านเหรียญสหรัฐ งบประมาณดังกล่าวใช้เพื่อการศึกษา และประชาสัมพันธ์ (ADB 1998) กระทรวงสังคม (Ministry of Social Affairs) เป็นผู้กำหนดค่าเบี่ยประกันจากสวนกลาง ทำให้บริษัทประกันภัยต้องพยายามลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยการศึกษาวิจัย และให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยแก่ลูกค้า หากปราศจากมาตรการกระตุ้นดังกล่าว บริษัทประกันภัยอาจไม่ใส่ใจที่ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งแตกต่างจากสหราชอาณาจักรที่บริษัทประกันภัยเป็นผู้กำหนดค่าเบี่ยประกันที่สะท้อนต้นทุนที่จะเกิดความสูญเสีย (liability cost) ถ้าเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ต้นทุนการประกันภัยก็สูงขึ้น บริษัทประกันก็จะเพิ่มเบี่ยประกันให้สูงขึ้น ทำให้ผู้ประกันต้องจ่ายค่าเบี่ยประกันสูงขึ้นอีก โดยบริษัทประกันภัย ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่

มลรัฐวิตโดเรีย ประเทศออสเตรเลีย จัดเก็บภาษีเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Road safety levy) ร้อยละ 3 ของเบี่ยประกันภัยบุคคลที่สาม แต่ปัจจุบันได้เพิ่มเป็นร้อยละ 10 หรือประมาณ 20 เหรียญสหรัฐต่อคัน มีการจัดตั้ง Trust fund ขึ้น และให้ทุนสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จัดหาอุปกรณ์เพื่อ

ความปลอดภัย ดูแลผู้บาดเจ็บ รวมทั้งการวิจัยและประเมินผล ให้แก่ชุมชนจำนวน 12 ล้านเหรียญออสเตรเลียในช่วงเวลา 6 ปีที่ผ่านมา³

การบริหารจัดการ บางประเทศ ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากการใช้ถนน highway หรือเก็บจากใบอนุญาตขับขี่ เป็นการเรียกเก็บจากผู้ใช้ (User fee) เพื่อนำเงินไปใช้จัดการจราจรและการบำรุงรักษาถนน ปัจจุบัน เงินค่าปรับจากการกระทำผิดกฎจราจร นำไปสนับสนุนกิจกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะด้านการบังคับใช้กฎหมาย

หลักเกณฑ์พื้นฐานในการจัดสรรรายได้จากเงินค่าปรับของผู้กระทำผิดกฎจราจร นำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ เช่น เพื่อการบังคับใช้กฎหมาย เป็นหลักเกณฑ์เดียวกับ “the polluter pays” ในมลรัฐออสเตรเลียตะวันตก ประมาณ 1/3 ของเงินค่าปรับที่ได้จากการใช้กล้องตรวจการฝ่าสัญญาณไฟหรือขับรถเร็วจะจัดสรรให้กับ Road Trauma Trust Fund เพื่อใช้ในกิจการความปลอดภัยทางถนน ในประเทศสหรัฐอเมริกา 7 รัฐ ใช้เงินค่าปรับบางส่วนเพื่อการฝึกอบรมด้านการบังคับใช้กฎหมาย เวียดนามใช้เงินค่าปรับทั้งหมดเพื่องานด้านความปลอดภัยทางถนน ตำรวจจราจรในประเทศมาเลเซียและฟิลิปปินส์ ก็นำเงินบางส่วนที่ได้จากค่าปรับเพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

Road funds Gwillian and Shalizi⁴ (1997) ให้คำจำกัดความของ Road Fund ว่าเป็น “กลไกที่ทำให้รายได้ของรัฐบางประเภทไปสู่การจัดการของหน่วยงานที่ดูแลความปลอดภัยทางถนนโดยไม่ผ่านกระบวนการขอตั้งหรือพิจารณางบประมาณ” ดังนั้นเงินกองทุนนี้จึงอยู่นอกเหนือการควบคุมดูแลของกระทรวงการคลัง เงินได้มาจากหลายแหล่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน เงินจำนวนนี้จะถูกใช้เพื่อกิจกรรมต่างๆ ด้านการขนส่งรวมทั้งความปลอดภัยทางถนน โดยจะต้องได้รับการอนุมัติจากตัวแทนผู้ใช้ถนน (Road users) ผ่านกรรมการ National Roads Board

กรอบที่ 1.6 ประเทศฟิลิปปินส์

งบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของฟิลิปปินส์ได้มาจากภาษีเบี่ยประกันภัยรถ 60% (10% ของเบี่ยประกันภัยบุคคลที่สาม) เงินบริจาคทั่วไป 20% และเงินบริจาคเฉพาะกิจ 20% ฝ่ายการเงินของ NRSC จะกำหนดงบประมาณประจำปีด้านรายได้และค่าใช้จ่าย และเสนอให้ NRSC พิจารณาอนุมัติกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน และมอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินงานตามแผนงานที่ได้ตกลงร่วมกันตามมติของ NRSC

ฟิลิปปินส์มีงบประมาณสำหรับดำเนินงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานด้านวิศวกรรมโยธา นอกจากนี้ยังได้รับการจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาลเพื่อปรับปรุงถนน และสามารถนำไปใช้ในกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินถนน

ประเทศนิวซีแลนด์ จัดตั้ง National Road Fund เมื่อปี 1953 ด้วยเงินทุนเริ่มแรกจากภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถ ค่าธรรมเนียมใช้ถนนในช่วงการจราจรหนาแน่น และภาษีที่จัดเก็บตามระยะทางการขับขี่ยานยนต์ ต่อมาในปี 1979 ได้เปลี่ยนมาเก็บเฉพาะภาษีสรรพสามิตน้ำมัน และค่าใช้ถนน ส่วนค่าธรรมเนียมต่างๆ รัฐบาลกลางเป็นผู้จัดเก็บ และใช้เพื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

Land Transport Fund ตั้งขึ้นเมื่อปี 1989 เพื่อเป็นแหล่งรายได้สำหรับค่าใช้จ่ายต่างๆ ของรัฐบาลกลางในการขนส่งผู้โดยสาร การบังคับใช้กฎจราจรของตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ LTSA และค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บรายได้ให้ National Road Fund

นิวซีแลนด์ให้ความสำคัญกับแต่ละแหล่งทุนว่าจะต้องจัดสรรเงินสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับถนนอย่างสมดุล แต่ก็ยังไม่สามารถทำได้อย่างที่กำหนดแนวทางไว้ เพราะมีปัญหาในการกำหนดกระบวนการและหลักเกณฑ์การประเมินประโยชน์และต้นทุนของแต่ละกิจกรรมที่เป็นที่ยอมรับร่วมกันของทุกฝ่าย

³ Motoring Directions, “The NRMA-ACT Road Safety Trust: Its Role and Effectiveness”, **Motoring Directions 1998/1999** Issue 4, Volume 4, p.10

⁴ K. Gwillian and Z. Shalizi, **Road Funds, User Charges and Taxes**, 1997.

กรอบที่ 1.7 ประเทศนิวซีแลนด์

กระทรวงการคลังจะโอนเงินประมาณร้อยละ 15 ของรายได้ทั้งหมดจาก New Zealand national road fund ให้กับหน่วยงาน Land Transport Safety Authority (LTSA) ซึ่งอยู่ภายใต้กระทรวงการขนส่ง (Ministry of Transport) เงินทุนจะถูกนำไปใช้ดำเนินงานของหน่วยงาน LTSA ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เพื่อแผนงานด้านการศึกษาและการประชาสัมพันธ์ และร้อยละ 80 ของเงินที่ได้รับใช้สำหรับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ ส่วนที่เหลือจะจัดสรรให้การบริหารจัดการกองทุน เงินส่วนใหญ่ใช้สนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนของ Transit New Zealand (national roads) และหน่วยงานในท้องถิ่น รวมทั้งสนับสนุนมาตรการความปลอดภัยด้านวิศวกรรม เช่น ป้องกันถนนลื่น และการปรับปรุงจุดอันตราย

LTSA จะรวบรวมค่าของงบประมาณจากตำรวจ และหน่วยงานอื่นๆ สรุปแผนงานและกิจกรรมทั้งหมดและติดตามผลการดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ แผนงานของทุกหน่วยงานจะนำมาหารือ ตีตรองร่วมกันและจัดทำเป็นแผนงานรายปี โดยหน่วยงาน Transit New Zealand และหน่วยงานท้องถิ่น (Local authorities) จะเข้าร่วมในกระบวนการจัดทำค่าขอและพิจารณาจัดสรรงบประมาณ โดยจะจัดสรรให้ตำรวจก่อน หน่วยงานเกี่ยวกับถนนต่างๆ จะร่วมให้ข้อมูล และแสดงความคิดเห็นเพื่อปรับเปลี่ยนวงเงินจัดสรรตามการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ/กิจกรรม จากนั้นรัฐมนตรีจะทำสัญญาการปฏิบัติงานกับตำรวจและหน่วยงานต่างๆ ซึ่งจะกำหนดผลผลิต และเป้าหมายอย่างชัดเจน

บทสรุป การศึกษาด้านเงินทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีข้อสรุปดังนี้

รัฐบาลมีหน้าที่ปกป้องดูแลประชาชนให้พ้นจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น รัฐบาลจะต้องเป็นผู้กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมาย รวมทั้งจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอที่จะดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม งบประมาณภาครัฐ ไม่จำเป็นจะต้องจัดสรรให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบงานเกี่ยวกับถนนโดยตรงเท่านั้น กระทรวงศึกษา สาธารณสุข และกระทรวงยุติธรรม มีความจำเป็นต้องได้รับงบประมาณด้วย สหราชอาณาจักรจัดสรรครึ่งหนึ่งของงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับสาธารณสุข เพื่อดูแลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

Wetteland and Lundbye⁵ เสนอแนะว่า การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้าง การศึกษา และการบังคับใช้กฎหมาย ควรได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการบริการพื้นฐานภาครัฐ ซึ่งรัฐต้องจัดสรรงบประมาณให้กับการดำเนินงานดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้ถนน ก็มีหน้าที่รับผิดชอบตนเองให้ได้มาตรฐานในการใช้ถนนตามเกณฑ์ที่ภาครัฐกำหนด เช่น ใบอนุญาตขับขี่ สำหรับค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่ยั่งยืนสามารถจัดเก็บได้จากผู้ใช้ถนน (ใบขับขี่ ภาษีถนน) ค่าเบี่ยประกัน และเงินบริจาคจากภาคเอกชน ค่าธรรมเนียมจากผู้ใช้งานควรจะใช้เพื่อรักษามาตรฐานผู้ขับขี่และออกแบบสาธารณูปโภคที่ปลอดภัย

สรุปข้อเสนอแนะของ Wetteland and Lundbye

- หน่วยงานด้านถนนของภาครัฐ ควรรับผิดชอบต้นทุนด้านสาธารณูปโภค และบริการ
- ผู้ใช้ถนนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการลดอุบัติเหตุ เช่น การฝึกอบรมผู้ขับขี่ การทดสอบและการประชาสัมพันธ์
- ค่าธรรมเนียมผู้ใช้ถนน สามารถนำไปใช้ปรับปรุงจุดอันตราย
- ภาษีที่เก็บจากเบี่ยประกันภัย สามารถนำไปใช้ในการประสานงาน การสร้างความตระหนัก การศึกษา อุปกรณ์การบังคับใช้กฎหมาย และการวิจัย

การจัดสรรงบประมาณภาครัฐมีประสิทธิผลมากในประเทศที่มีรายได้สูงบางประเทศ อาทิ สหราชอาณาจักร สวีเดน นิวซีแลนด์ ซึ่งขึ้นอยู่กับการเล็งเห็นว่าอุบัติเหตุเป็นปัญหาสำคัญ ความมุ่งมั่นในการแก้ไขปัญหาของภาคการเมือง กฎหมาย กรอบงบประมาณ การวางแผนที่ดี จึงจะสามารถผลักดันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุเป้าหมาย

งบประมาณมีความจำเป็นในการกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่มีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติงาน แต่การมีงบประมาณไม่ได้เป็นเงื่อนไขหรือเป็นหลักประกันว่าการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนจะมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม พบว่าประเทศที่มีรายได้น้อย มีงบประมาณไม่เพียงพอ ในขณะที่ NRSC ถูกจัดตั้งขึ้นก็ไม่ได้รับงบประมาณเพียงพอในการปฏิบัติงาน

⁵ T. Wetteland and S. Lundbye, **Financing of Road Safety Actions**, 3rd African Road Safety Congress, Pretoria, 1997.

รูปแบบต่างๆ ของรายได้เพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีความยั่งยืน และนำไปใช้ในหลายประเทศ อาทิ the Road Traffic Safety Association ในประเทศเกาหลีใต้ ได้รับเงินสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนปีละประมาณ 100 ล้านเหรียญสหรัฐจากภาษีน้ำมัน ประกันภัย กำไรจากอุตสาหกรรมยางรถ และรายได้จากการทางพิเศษ ส่วนที่ประเทศฟิลิปปินส์ ประมาณร้อยละ 90 ของงบประมาณ NRSC ได้รับการสนับสนุนจากภาษีประกันภัยรถ และเงินสนับสนุนจากภาคธุรกิจ อย่างไรก็ตาม รายได้จากแหล่งที่มาใหม่ๆ จำเป็นต้องออกกฎหมายกำหนดให้มีการจัดเก็บรายได้จากแหล่งต่างๆ เพื่อใช้ในกิจการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยจะต้องชี้แจงวัตถุประสงค์ และเป้าหมาย รวมทั้งการบริหารจัดการกองทุนที่ชัดเจน จากการจัดตั้ง Road Fund ที่ประสบความสำเร็จของประเทศนิวซีแลนด์ มีองค์ประกอบดังนี้

- งบประมาณที่เพียงพอ และแน่นอน
- ลดแรงกดดันทางการเมืองของรัฐมนตรีและหน่วยงานจัดสรรทุน โดยกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินโครงการและการจัดสรรทุนที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป
- การแยก ผู้สนับสนุนเงิน (Funder) ผู้จัดหาสินค้าและบริการ (Provider) และผู้ดำเนินการนำส่งสินค้าและบริการ (Deliverer) ออกจากกัน ทำให้มี accountability มากขึ้น

สรุป การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบหลักของรัฐบาล และการจัดสรรงบประมาณผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาครัฐ ไม่จำกัดเฉพาะหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลถนน เท่านั้น การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาล ตำรวจ โรงเรียน มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน และควรได้รับงบประมาณสนับสนุนด้วยเช่นกัน ประเด็นสำคัญเกี่ยวกับ Road safety fund สรุปได้ ดังนี้

- รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับงบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หากงบประมาณไม่เพียงพอและไม่แน่นอนจะทำให้งานด้านความปลอดภัยทางถนนไม่บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนด
- การจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนจะเป็นต้องพัฒนาแผนภายใต้กรอบงบประมาณที่ตกลงกัน
- หน่วยงานอิสระที่รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น National Road Safety Councils (NRSCs) ควรได้รับงบประมาณ ไม่ควรให้เป็นภาระการเงินแก่กระทรวงที่รับผิดชอบหลัก (Lead ministry)
- รัฐบาลควรเน้นและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้สาธารณะชนเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินและชีวิตเป็นมูลค่ามหาศาล จำนวนเตียงในโรงพยาบาลต้องรับผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมาก จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะต้องทำหน้าที่ป้องกันและดูแลอุบัติเหตุทางถนน จำนวนงบประมาณที่ใช้จ่ายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ค่าปรับจากการกระทำผิดกฎจราจรเป็นการเพิ่มรายได้ ทำให้สามารถติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและเครื่องตรวจจับความเร็วเพิ่มขึ้น รายได้ที่เพิ่มขึ้นควรนำไปสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย อย่างไรก็ตาม ในระยะยาว การบังคับใช้กฎหมายที่ดีขึ้น จะทำให้เงินที่ได้จากค่าปรับลดลง
- ภาษีที่เก็บจากเบี่ยประกันควรนำมาใช้เพื่อความปลอดภัยทางถนน และบริษัทประกันภัยควรมีส่วนร่วมจ่ายในการดูแลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
- Road funds ควรจัดสรรเงินโดยกำหนดเป็นสัดส่วนรายได้ของ Road funds เพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ธุรกิจเอกชนควรได้รับการกระตุ้นให้มีส่วนร่วมสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและโอนถ่ายความรู้ และบทเรียนที่ดี จากภาคธุรกิจเอกชนซึ่งมีประสบการณ์พัฒนากลยุทธ์การจัดการความเสี่ยงภายในองค์กร

1.1.4 การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน ได้แก่ การฝึกอบรมการขับขี่ การตรวจเช็คสภาพรถ ให้ตรงตามมาตรฐานที่กำหนด สหราชอาณาจักร มีหน่วยงาน Approved Driving Instructors - ADI ทำหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดทำคู่มือการขับขี่ ให้แก่ผู้เรียนในโรงเรียนสอนขับรถ รวมทั้งมีหน่วยงานกำหนดมาตรฐานการขับขี่ (Driving Standards Agency) ควบคู่ไปกับกระบวนการตรวจเช็คสภาพรถ ซึ่งมีหน่วยงาน Vehicle Inspectorate รับผิดชอบการอนุญาตและกำหนดมาตรฐานผู้รถและผู้ตรวจเช็คสภาพรถ ให้ทำการตรวจเช็คสภาพรถประจำปีได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ในประเทศที่มีรายได้ต่ำ การตรวจเช็คสภาพรถจะดำเนินการโดยหน่วยงานภาครัฐ ในขณะที่โรงเรียนสอนขับรถภาคเอกชนมีขนาดเล็กและไม่ได้มาตรฐาน

ภาคธุรกิจภาคเอกชนได้รับประโยชน์จากเข้าร่วมกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ เสริมภาพลักษณ์ขององค์กรให้ดีขึ้น เอกชนให้การสนับสนุนเงินในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ที่เห็นได้ชัดเจนคือบริษัทประกันภัยรถ เน้นการฝึกฝนและทดสอบการขับขี่ ทำให้อุบัติเหตุลดลง ความสูญเสียของบริษัทประกันภัยลดลงตามไปด้วย ภาคเอกชนมีส่วนร่วมดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนได้หลากหลาย ดังนี้ การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการทั้งใน Road fund และ NRSC การลงทุนภายในบริษัท ได้แก่ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ การให้รางวัลแก่พนักงานที่ขับขี่ปลอดภัย การติดตามประเมินผลพนักงานขับรถ และการมีระบบ feedback ช่วยทำให้อุบัติเหตุและต้นทุนของบริษัทลดลง การให้เงินสนับสนุน การวิจัยและออกแบบ สมาคมวิชาชีพ เป็นต้น

1.2 กรณีตัวอย่างประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียมีสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนใกล้เคียงกับประเทศไทย ในปี 2006 ประเทศมาเลเซียมีจำนวนประชากร 26.6 ล้านคน จำนวนรถจดทะเบียน 15.7 ล้านคัน อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 23.6 คนต่อประชากร 100,000 คน และรถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุด และอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาในช่วงเทศกาลสำคัญ ประเทศไทยมีจำนวนประชากร 62.8 ล้านคน รถจดทะเบียน 24.8 ล้านคัน อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 19.21 คนต่อประชากร 100,000 คน

1.2.1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

ประเทศมาเลเซียมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องหลังจากเป็นอิสระเมื่อปี 1957 จำนวนประชากร รถจดทะเบียน ความยาวถนนมากขึ้น จำนวนอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) อยู่ในระดับสูงแต่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 1.6)

ตารางที่ 1.6 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและดัชนี Fatality Index ปี 1997-2007

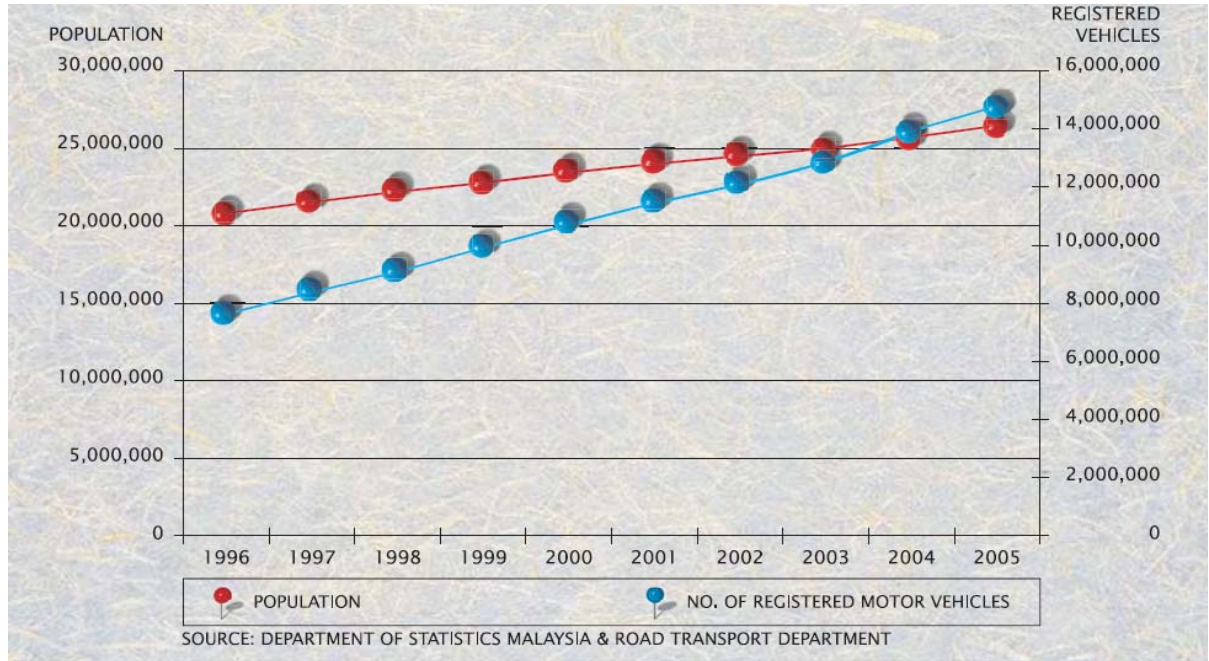
Year	GDP	Population	Vehicles Registered	Road Length (km)	Number of		Fatality Index		
					Accidents	Death	Per 10,000 Vehicles ¹	Per 100,000 Population ²	Per Billion VKT ³
1996	10.0	21,169,000	7,686,684	64,511	189,109	6,304	8.20	29.8	40.40 ⁴
1997	7.3	21,665,600	8,550,469	63,382	215,632	6,302	7.37	29.1	33.57
1998	-7.4	22,179,500	9,141,357	63,382	211,037	5,740	6.28	25.3	28.75
1999	6.1	22,711,900	9,929,951	64,981	223,166	5,794	5.83	25.5	26.79
2000	8.9	23,263,600	10,589,804	64,981	250,417	6,035	5.70	25.9	26.25
2001	0.3	23,795,300	11,302,545	64,981	265,175	5,849	5.17	25.1	23.93
2002	4.4	24,526,500	12,068,144	64,981	279,237	5,887	4.88	25.3	22.71
2003	5.5	25,048,300	12,868,934	71,814	298,651	6,282	4.88	25.1	22.77
2004	7.2	25,580,000	13,801,297	71,814	326,815	6,228	4.51	24.3	21.10
2005	5.2	26,130,000	14,816,407	72,400	328,268	6,200	4.18	23.7	19.58
2006	5.9	26,640,000	15,790,732	72,400	341,252	6,287	3.98	23.6	18.69
2007			16,825,150	72,400	363,314	6,282	3.73	22.8	17.60

ที่มา <http://www.miros.gov.my/roadfacts.php> (MIROS : Malaysian Institute of Road Safety Research)

1. Death rates per registered vehicle : The number of deaths for every 10,000 registered vehicles is a means of comparing road death levels among nations by taking account different level of motorization.
2. Death rates per population : The number of road deaths for every 100,000 population is measure of the public health risk associated with road trauma.
3. Deaths per vehicle kilometers traveled : The number of road deaths for every 100 million vehicle kilometers traveled is a direct measure of the risk associated with road travel.
4. Country Report on Road Safety Initiatives in MALAYSIA, Datuk Suret Singh, Director General, Road Safety Department. www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/grspasean/Malaysia.pdf

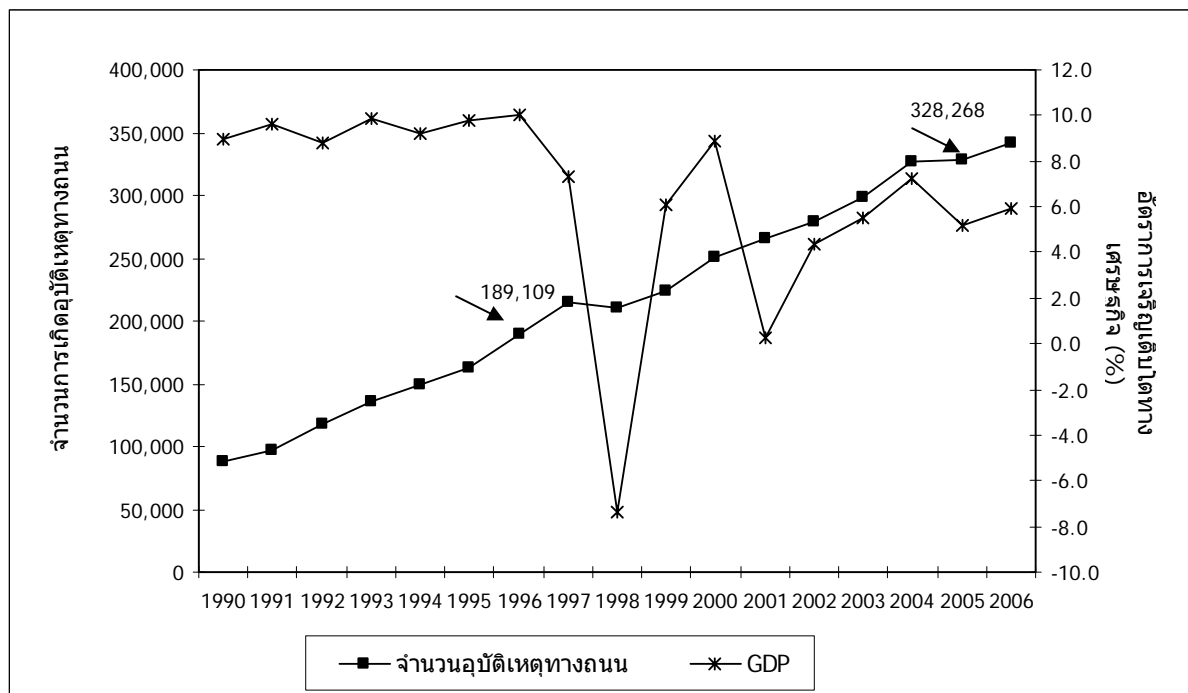
ช่วงเวลา 10 ปี (1996-2005) ประชากรเพิ่มขึ้นจาก 21.2 ล้านคนในปี 1996 เป็น 26.4 ล้านคนในปี 2005 โดยมีอัตราการขยายตัวของประชากรเฉลี่ยร้อยละ 2.5 จำนวนรถจดทะเบียนเพิ่มขึ้นจาก 7.7 ล้านคันในปี 1996 เป็น 14.8 ล้านคันในปี 2005 ขยายตัวร้อยละ 9.3 (ภาพที่ 1.3)

ภาพที่ 1.3 จำนวนประชากรและจำนวนรถจดทะเบียน ปี 1996-2005



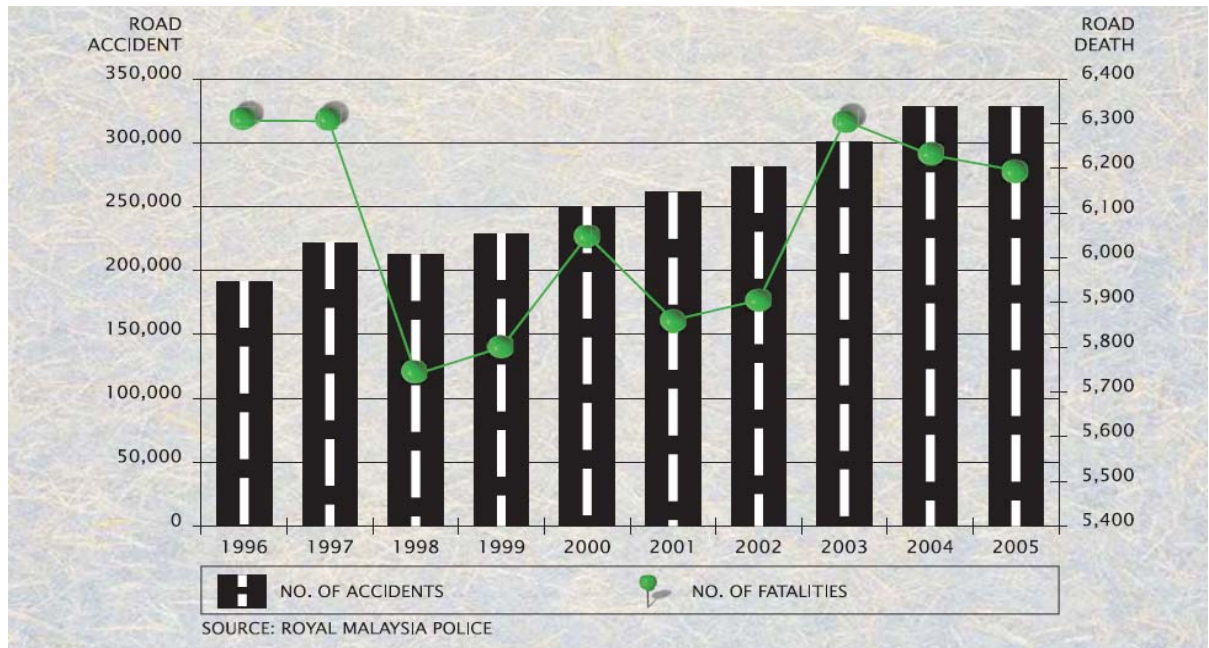
การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นจาก 189,109 ครั้งในปี 1996 เป็น 328,268 ครั้งในปี 2005 เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 74 อย่างไรก็ตาม จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยลดลงจาก 33,143 ครั้ง ในปี 2004 เหลือเพียง 25,928 ครั้งในปี 2005 หรือลดลงร้อยละ 21.8 (ภาพที่ 1.4)

ภาพที่ 1.4 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปี 1990-2006



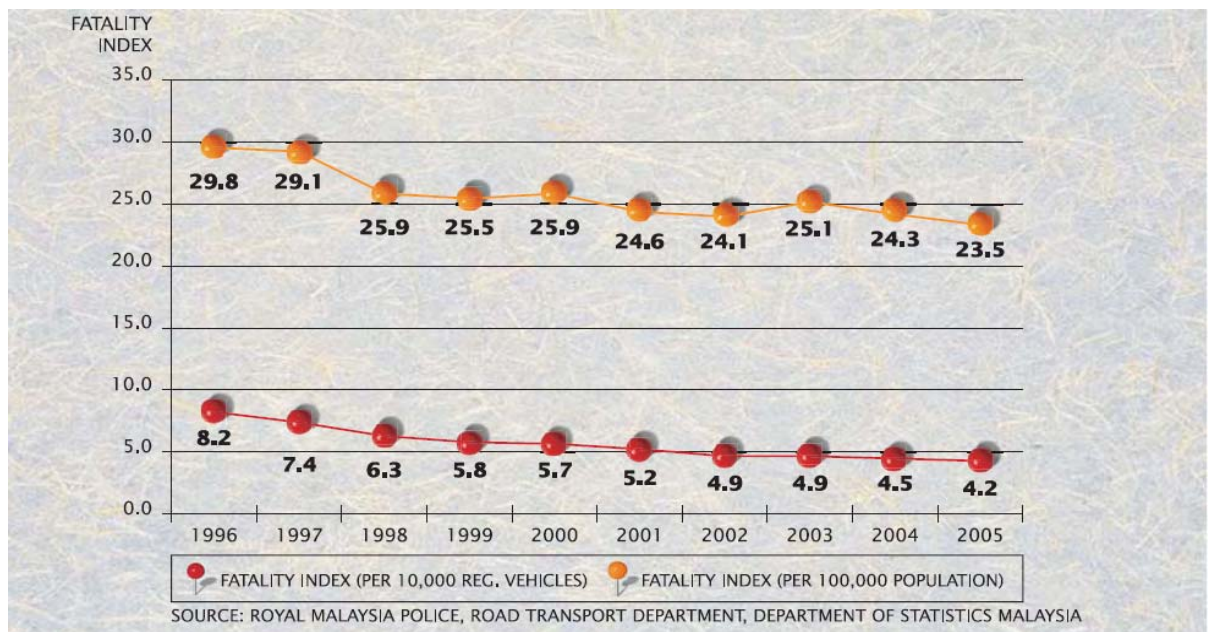
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงจาก 6,304 คนในปี 1996 เป็น 6,188 คนในปี 2005 หรือลดลงร้อยละ 1.8 ภายในระยะเวลา 10 ปี (ภาพที่ 1.5)

ภาพที่ 1.5 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้เสียชีวิต ปี 1996-2005



ในขณะที่ ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (road fatality index) ต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ลดลงจาก 8.2 ในปี 1996 เหลือ 4.2 ในปี 2005 หรือลดลงร้อยละ 48.8 ในช่วง 10 ปี ส่วนดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ลดลงจาก 29.8 คน ในปี 1996 เป็น 23.5 คน ในปี 2005 หรือลดลงร้อยละ 21.1 ในช่วง 10 ปี (ภาพที่ 1.6)

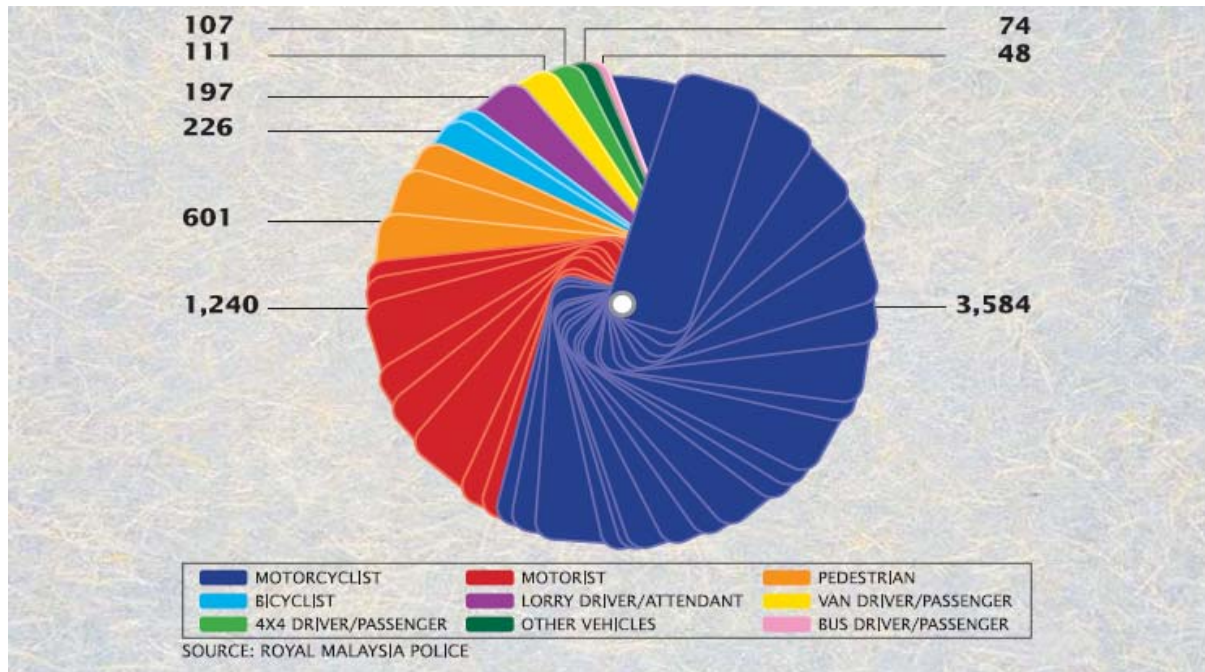
ภาพที่ 1.6 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้เสียชีวิต ปี 1996-2005



การวิเคราะห์ของกรมความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Department) แสดงให้เห็นว่าในปี 2005 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด (ร้อยละ 57.9) รองลงมาเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ (ร้อยละ 20) และคนเดินถนน (ร้อยละ 9.7) (ภาพที่ 2.7)

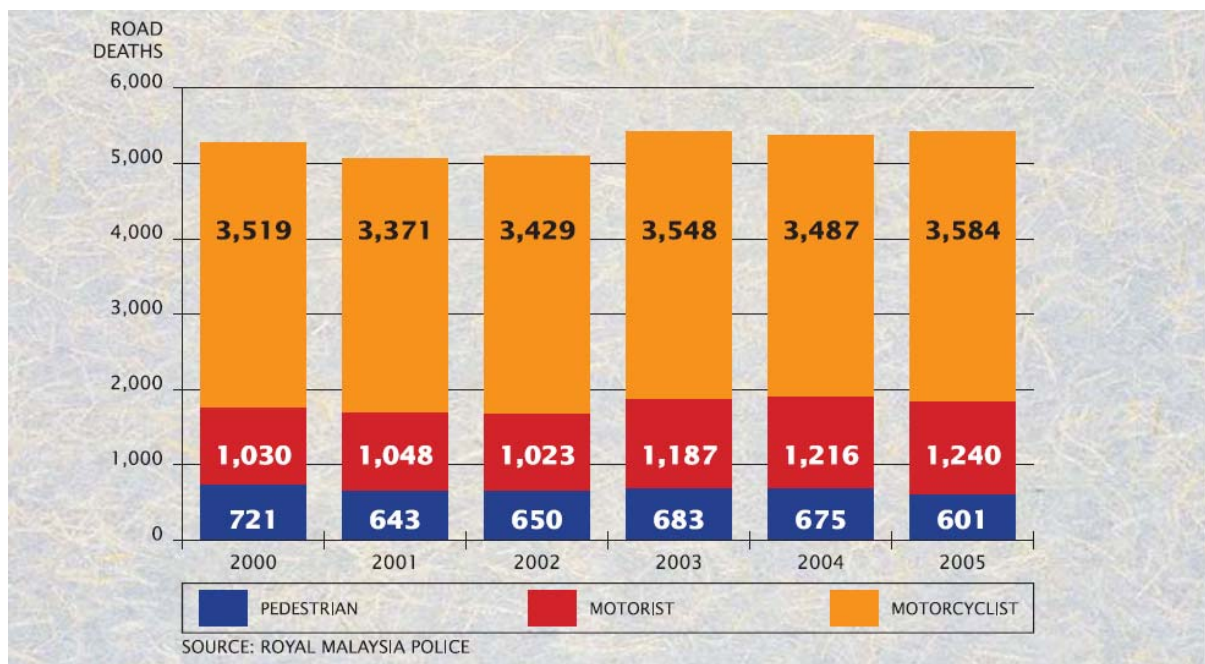
มาเลเซียเป็นประเทศแรกที่สร้างเลนมอเตอร์ไซด์ไว้ข้างถนนใหญ่เพื่อลดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ แต่ก็ลดปัญหานี้ได้เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น

ภาพที่ 1.7 จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทผู้ใช้ถนน ปี 2005



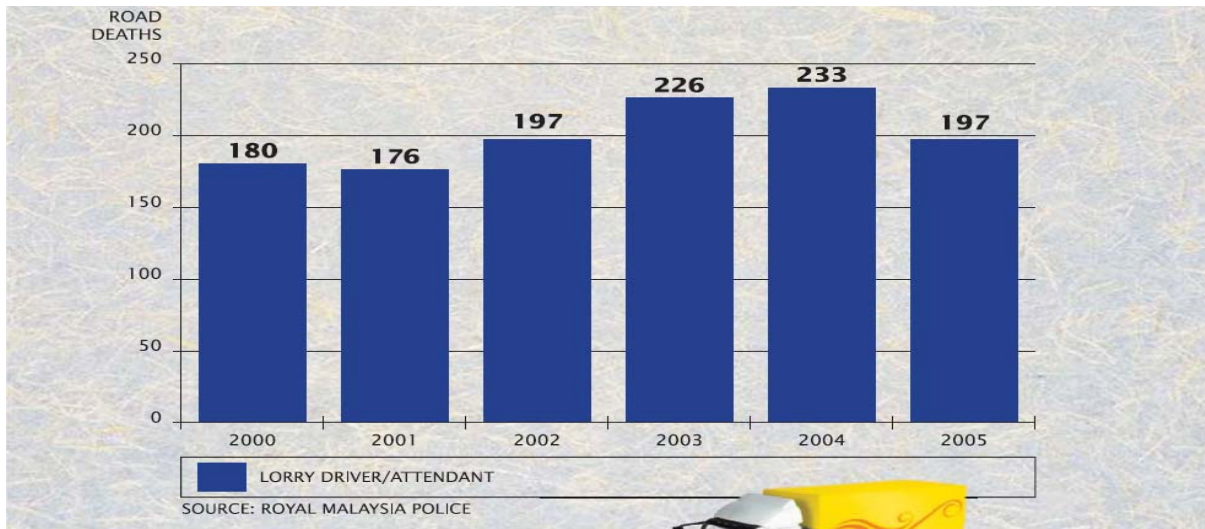
เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตของกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง 3 กลุ่ม ระหว่างปี 2004 และ 2005 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นจาก 3,487 คน ในปี 2004 เป็น 3,584 คน ในปี 2005 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เช่นเดียวกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 1,216 คน ในปี 2004 เป็น 1,240 คน ในปี 2005 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในขณะที่คนเดินถนนเสียชีวิตลดลงจาก 675 คน ในปี 2004 เป็น 601 คน ในปี 2005 (ภาพที่ 1.8)

ภาพที่ 1.8 จำนวนผู้เสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถยนต์ และคนเดินถนน ปี 2000-2005



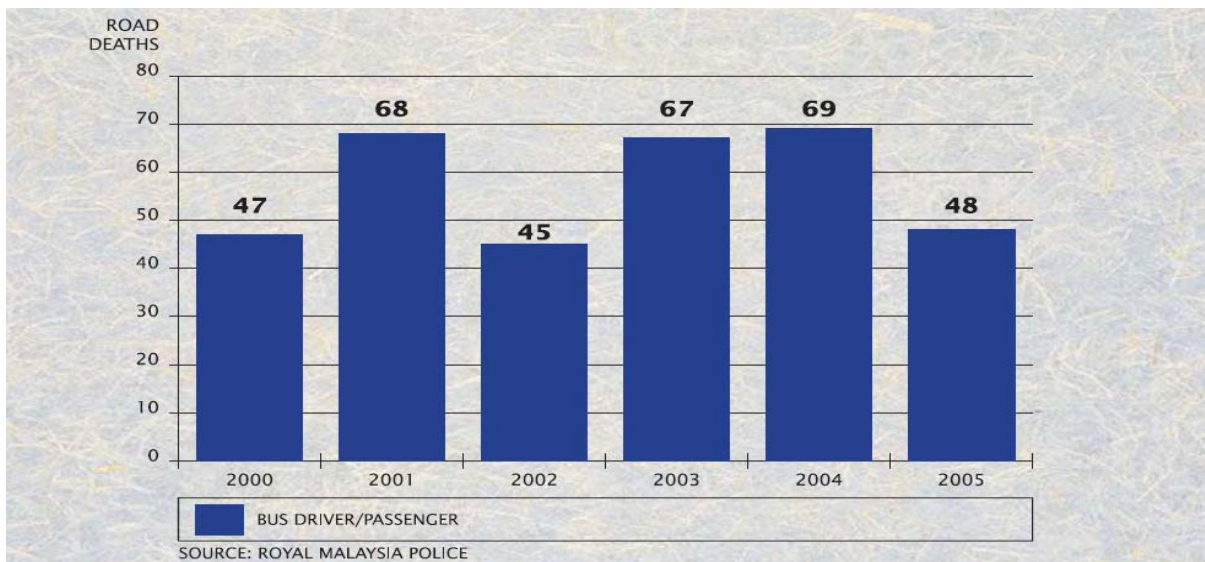
ในช่วงปี 2000-2004 จำนวนผู้เสียชีวิตของผู้ขับขี่รถบรรทุกเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด แต่เริ่มมีแนวโน้มลดลงในปี 2005 (ภาพที่ 1.9)

ภาพที่ 1.9 จำนวนการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถบรรทุก ปี 2000-2005



ในช่วงปี 2004-2005 อุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลง ทำให้อัตราการเสียชีวิตลดลงจาก 69 รายในปี 2004 เป็น 48 รายในปี 2005 หรือลดลงร้อยละ 30.4 (ภาพที่ 1.10) ทั้งนี้เนื่องจากมีการออกกฎหมายใหม่ที่เข้มงวดมากขึ้นบังคับใช้กับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ความเร็ว (express bus driver) เมื่อเดือนตุลาคม 2004 ประกอบกับเข้มงวดกวดขันการบังคับใช้กฎหมายที่กำหนดให้รถขาดต้องขีดเลนซ้าย

ภาพที่ 1.10 จำนวนการเสียชีวิตของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ ปี 2000-2005



1.2.2 **การจัดการความปลอดภัยทางถนน** มีวัตถุประสงค์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนโดยผ่านองค์กรประสานงานระดับชาติและท้องถิ่น ซึ่งมีผู้แทนจากทุกภาคส่วน ที่มีความรู้และมีงบประมาณเพียงพอในการประสานกิจกรรมความปลอดภัยจราจร ให้สามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมายการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากการจราจรที่กำหนดไว้

(1) องค์กรและกลไกการจัดการ

1) คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน

มาเลเซียตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (Federal Road Safety Council) ขึ้นเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 1955 ในฐานะเป็นหน่วยงาน NGO ทำหน้าที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้แก่ Member of Transport ต่อมาคณะกรรมการได้ปรับเปลี่ยนเป็น Malaysian Road Safety Council ในปี 1963

หลังจากจัดตั้ง Road Safety Council ได้มีความพยายามเสริมสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างมาก ในระยะแรก การรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นแผนงานหลักที่ดำเนินงานในแนวทาง “Keselamatan Jalan Raya Kepentingan Bersama” 1977 และ Bertertib Di Jalan Raya Mencegah Bahaya 1979 มีการออกกฎหมายใหม่ที่สำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย ปี 1973 การคาดเข็มขัดนิรภัยปี 1978

ในขณะเดียวกัน สถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาครัฐ ได้ทำการศึกษาเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน รายงานการศึกษาเหล่านั้นได้ถูกนำเสนอในการประชุมประจำปีของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน เพื่อพิจารณาและอนุมัติให้นำไปใช้ดำเนินงาน เช่น ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและมาตรฐานความปลอดภัยของรถ ซึ่งมีใช่เป็นเรื่องใหม่ เนื่องจากเป็นประเด็นที่ได้มีการหยิบยกตั้งแต่นั้นแรกๆ ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน

ในปี 1990 เกิดอุบัติเหตุทางถนนครั้งใหญ่บนทางหลวง Karak Highway มีผู้เสียชีวิต 15 คน โศกนาฏกรรมในครั้งนั้น ได้ก่อให้เกิดจุดเปลี่ยนสำคัญขึ้นในประเทศมาเลเซีย รัฐบาลได้มีมติสำคัญหลายเรื่องรวมทั้งการตั้งคณะรัฐมนตรีด้านความปลอดภัยทางถนน (Cabinet Committee on Road Safety) โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน กำหนดเป้าหมายลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 30 และลดการเสียชีวิต 4.0 คนต่อ รถจดทะเบียน 10,000 คัน ให้ได้ภายในปี 2000

กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) มีหน้าที่พัฒนาและกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางทะเล กำหนดยุทธศาสตร์และนโยบาย ให้กับหน่วยงานในสังกัด และปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย มีหน่วยงาน 2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ Road Safety Council of Malaysia ที่อยู่ภายใต้หน่วยงาน Land Transport Division กระทรวงคมนาคม ปัจจุบันมีสมาชิก 47 คน ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ 30 คน NGO 17 คน โดยมีรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน และหัวหน้าหน่วยงาน Land Transport Division เป็นเลขาธิการ ซึ่งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนได้รับการสนับสนุนจากนายกรัฐมนตรี ที่เป็นประธานคณะรัฐมนตรีความปลอดภัยทางถนน (Cabinet Committee on Road Safety) โดยมี Land Transport Division ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการ Road Safety Council มีเจ้าหน้าที่ 4 คน และมีคณะกรรมการบริหาร 15 คน (12 คน มาจากสมาชิก Road Safety Council ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม) และจากกระทรวงคมนาคม 3 คน สมาชิกคณะกรรมการบริหารประกอบด้วยผู้แทนจาก the Attorney General's office, Kuala Lumpur City Hall, Malaysia Highway Authority, กระทรวงศึกษา สาธารณะสุข Ministry of Housing and Local Government, Ministry of Information, Ministry of Works, Royal Malaysian Police, Public Works Department, RTD Road Transport Department และมหาวิทยาลัย Putra Malaysia คณะกรรมการบริหารประชุมปีละ 4 ครั้ง โดยมีปลัดกระทรวง (Secretary general) กระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และรองปลัดกระทรวง (ด้านการวางแผน) เป็นรองประธาน

คณะกรรมการจะมีการประชุมเพื่อทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในแต่ละรัฐ ประจำปีปีละ 1 ครั้ง และจะได้รับ feedback จากรัฐต่างๆ โดยสมาชิกแต่ละรัฐจะรายงานผลการดำเนินงานประจำ กิจกรรมหลักของคณะกรรมการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของประเทศ แหล่งงบประมาณส่วนใหญ่มาจากกระทรวงคมนาคม (MOT grant) กิจกรรมหลักของคณะกรรมการฯ เกี่ยวข้องกับการจัดจรรยาบรรณด้านความปลอดภัย การให้ความรู้ และการจัดแสดงนิทรรศการความปลอดภัยทางถนน โดยมีมุ่งเป้าหมายไปที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คนเดินถนน และผู้ขับขี่รถยนต์

คณะกรรมการฯ จัดสรรงบประมาณสำหรับการศึกษาวินิจฉัยให้กับศูนย์วิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งอยู่ที่มหาวิทยาลัย Putra Malaysia นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ จัดสรรเงินให้กับทุกรัฐสมาชิก (all member state) เพื่อทำกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ การสัมมนา การรณรงค์ การจัดนิทรรศการ เป็นต้น

สำหรับคณะรัฐมนตรีความปลอดภัยทางถนน (Cabinet Committee on Road Safety) นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีอำนาจคัดเลือกกรรมการ รัฐมนตรีที่ได้รับการคัดเลือกเป็นกรรมการ ประกอบด้วย Minister of Transport, Minister of Home Affairs, Minister of Education, Minister of Works โดยมีกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) ทำหน้าที่เลขานุการ งบประมาณได้รับการจัดสรรจากกระทรวงการคลังและภาคเอกชน (Treasury and private sector)

แต่ละรัฐ (State) จะมีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (State Road Safety Council) ที่มี Senior Politician หรือ Government Official เป็นประธาน องค์กรใด องค์กรหนึ่ง ในระดับรัฐและท้องถิ่น กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนยังไม่มีการวางแผนและประสานงานที่ดีพอ การประชุมยังไม่สม่ำเสมอ

2) ระบบข้อมูลและหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

- **ระบบข้อมูลอุบัติเหตุแห่งชาติ** จัดตั้งขึ้นในปี 1992 สำหรับตำรวจจราจร เพื่อปรับปรุงการรวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลอุบัติเหตุที่ดีช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถค้นหาและวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุการเสียชีวิตที่ชัดเจน ต่อมาได้มีการปรับปรุงระบบข้อมูลให้มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือและใช้งานได้สะดวกมากขึ้น

- **Department of Road Safety กระทรวงคมนาคม** ในปี 2004 อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายลำดับที่ 3 ของผู้ชาย และเป็นลำดับที่ 7 ของผู้หญิง องค์การอนามัยโลก คาดการณ์ว่าในปี 2020 อุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุการตายสูงเป็นลำดับที่ 3 ของโลก หากไม่มีมาตรการใหม่ช่วยแก้ไขปัญหาก็กำลังขยายตัวโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ประเทศมาเลเซียตระหนักว่าความปลอดภัยทางถนนมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องมีการวางแผนอย่างเป็นระบบ รัฐบาลจึงประกาศให้ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติเพื่อมุ่งเน้นให้มีการแก้ไขปัญหาย่างจริงจัง และจัดตั้งหน่วยงาน Road Safety Department ขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคม เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2004 ให้เป็น one-stop agency ทำหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ ประสานงานระหว่างภาครัฐ บริษัทเอกชน อุตสาหกรรม NGO และผู้ใช้ถนน เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์และเสนอแนะมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งติดตามและปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนในปี 2010

- **สถาบันวิจัย (Malaysian Institute of Road Safety Research: MIROS)** เป็นสถาบันวิจัยจัดตั้งขึ้นและเปิดดำเนินงานเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2007 ให้เป็น one-stop center ทำหน้าที่ ศึกษาวิจัยที่นำไปสู่ประเด็นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน พัฒนาวัตถุประสงค์ นโยบาย และจัดลำดับความสำคัญของงานวิจัยเพื่อการพัฒนาและการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เพิ่มพูนฐานความรู้ใหม่ ๆ ด้านการพัฒนาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ตรวจสอบและรับรอง การออกแบบหลักสูตรและมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ศึกษาหาข้อเท็จจริงที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการ/แผนงาน (cost-effective interventions/ programmes) เป็นแหล่งรวมความรู้ และเป็นศูนย์กลางให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ ด้านความปลอดภัยทางถนน

การจัดตั้ง MIROS ใช้งบประมาณเริ่มแรกจำนวน RM50 million โดยมีผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน Prof Dr Radin Umar Radin Sohadi เป็นผู้อำนวยการ (director-general) สถาบันวิจัยชั่วคราวตั้งอยู่ในกระทรวงคมนาคม และจะย้ายไปตั้งสถาบันเป็นการถาวรในพื้นที่ 12 เฮกตาร์ ที่มหาวิทยาลัย Putra Malaysia มอบให้ เมื่ออาคารสถานที่ เครื่องมือและอุปกรณ์ เช่น simulator, test track และ crash test เสร็จเรียบร้อย

การจัดตั้งสถาบันวิจัยเป็นกิจกรรมที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล (four-year master plan for road safety 2006-2010) ซึ่งประกอบด้วย 9 ยุทธศาสตร์ และ 52 แผนงาน สถาบันวิจัย Miros ที่จัดตั้งขึ้นอย่างถาวร มีการทำงานเต็มเวลา (full-time basis) จะทำให้การศึกษาวินิจฉัยเป็นไปตามความต้องการมากกว่าที่ผ่านมาในอดีต ซึ่งงานศึกษาวินิจฉัยเป็นเพียงงานเฉพาะหน้าเป็นครั้งคราวเท่านั้น (ad hoc basis)

Miros เป็นสถาบันวิจัยแห่งแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็น 3 ในภูมิภาค Asia-Oceania ต่อจากประเทศญี่ปุ่นและออสเตรเลีย Miros จะประสานความร่วมมือกับ

สถาบันวิจัยที่สำคัญๆ อาทิ Australian Road Research Board, Dutch National Road Safety Research Institute, Transport Research Laboratory : United Kingdom, French National Institute for Transport and Safety Research และ Swedish National Road and Transport Research Institute

(2) แผนความปลอดภัยทางถนน

แผนความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำขึ้นในปี 1990 อาศัยหลักการ Matrix 3x3 โดยจำแนกปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ 3 ปัจจัย ได้แก่ คน รถ และถนน รวมทั้งจำแนกมาตรการตามระยะเวลา 3 ลำดับ ได้แก่ ก่อน ระหว่าง และหลังการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่ง Matrix ดังกล่าวเป็นแนวทางในการกำหนดทิศทางการจัดลำดับความสำคัญในการวางแผน การปฏิบัติตามแผนงานและกิจกรรมในระดับต่างๆ และมอบหมายภารกิจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ

อย่างไรก็ดี ทั้งๆ ที่มีการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 1990-1996 แต่จำนวนผู้เสียชีวิตกลับพุ่งสูงขึ้นจาก 4,048 คน ในปี 1990 เป็น 6,304 คนในปี 1996 รัฐบาลจึงเพิ่มมาตรการเข้มข้นมากขึ้น รวมทั้งนำแผนงานใหม่ ได้แก่ แผนงานความปลอดภัยรถจักรยานยนต์แห่งชาติ (National Motorcycle Safety Programme) ภายใต้ความช่วยเหลือของ Universiti Putra Malaysia เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาให้กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด แผนงานนี้เริ่มดำเนินการในปี 1996 โดยผนวกหลายแนวทางเข้าด้วยกันเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยและเปิดไฟหน้า ในปี 2000 จำนวนผู้เสียชีวิตเหลือเพียง 6,035 คน ซึ่งต่ำกว่าที่ได้ประมาณการณั้ไว้ว่าจะมีผู้เสียชีวิตจำนวน 6,389 คน

ระหว่างปี 1990-2000 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเพียงเล็กน้อยจากจำนวนสูงสุด 6,304 ในปี 1996 เป็น 6,035 ในปี 2000 แต่เมื่อพิจารณาถึงจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นจาก 4.6 ล้านคันในปี 1990 เป็น 10.6 ล้านคันในปี 2000 แล้วจะเห็นว่าจำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงเพียงเล็กน้อยนั้นมีความสำคัญสูง

มาตรการที่ใช้ในช่วงปี 1990-2000 ประกอบด้วย (1) การประชาสัมพันธ์ ณรงค์ผ่านสื่อ เรื่อง เมาไม่ขับ และเปิดไฟหน้า (2) บูรณาการมาตรการบังคับใช้กฎหมายและการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจและกรมการขนส่งทางบก (Road Transport Department) (3) ณรงค์ความปลอดภัยในช่วงเทศกาล (4) ปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและการออกใบอนุญาตขับขี่โดยกรมการขนส่งทางบก (Road Transport Department)

แม้ว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะเพิ่มขึ้นทุกปีควบคู่กับการเพิ่มจำนวนรถจดทะเบียน แต่ดัชนีการเสียชีวิต (fatality index) ต่อจำนวนรถจดทะเบียนมีแนวโน้มลดลง ในช่วงเวลา 30 ปีที่ผ่านมา ดัชนีการเสียชีวิต (fatality index) ลดลงจาก 20.2 คน ต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ในปี 1974 เหลือเพียง 4.5 คน ต่อ 10,000 รถจดทะเบียนในปี 2004 ดัชนีการบาดเจ็บ (injury index) มีแนวโน้มลดลงเช่นกันจาก 68.2 คนในปี 1995 เป็น 39.3 คนต่อ 10,000 รถจดทะเบียน ในปี 2004

ในปี 2004 ประมาณความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ประมาณ 9.0 พันล้านเหรียญมาเลเซีย (RM 9.0 billion) (ตารางที่ 1.7)

ตารางที่ 1.7 ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2004

	RM	RM
Death	6,223 x 1,200,000	7,467,600,000
Serious injury	9,234 x 120,000	1,108,080,000
Light injury	38,624 x 12,000	463,488,000

ที่มา : Road Safety Research Center, UPM

ประเทศมาเลเซียยังไม่พึงพอใจกับจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มลดลง เพราะเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วยังอยู่ในอัตราสูง ในปี 2004 ประเทศมาเลเซียมีจำนวนผู้เสียชีวิต 4.5 คนต่อ 10,000 รถจดทะเบียน เทียบกับ 1.23 ในประเทศเยอรมันนี และ 1.18 ในประเทศอังกฤษ

แม้ว่ามาเลเซียจะได้พยายามปรับปรุงมาตรการดำเนินงานต่างๆ แล้วก็ตาม แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บยังคงอยู่ในระดับสูง และสร้างความสูญเสียให้กับประเทศเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจึงได้กำหนดภารกิจและวิสัยทัศน์ไว้อย่างชัดเจนว่า ในปี 2010 ประเทศมาเลเซียจะมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และมีระบบขนส่งและบริการที่มีประสิทธิผล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ภายใต้กรอบการพัฒนา 9

ยุทธศาสตร์หลัก ซึ่งจะทำให้การขนส่งมีบทบาทสำคัญที่จะช่วยให้ประเทศได้รับประโยชน์และโอกาสที่มีอยู่จาก เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างเต็มที่

แผนความปลอดภัยทางถนน 2006-2010 (Road Safety Plan of Malaysia 2006-2010) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอแผนความปลอดภัยทางถนนระยะ 5 ปีให้คณะรัฐมนตรี พิจารณาและอนุมัติเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2006 แผนความปลอดภัยทางถนนเป็นแผนที่นำทาง ประกอบด้วย 9 ยุทธศาสตร์ ครอบคลุม 4 E ได้แก่ Education, Enforcement, Engineering และ Environment รวมทั้งการ ประสานงาน งบประมาณ และกลไกในการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติตามลำดับความสำคัญ ให้บรรลุ เป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ในปี 2010

ยุทธศาสตร์

- 1) ส่งเสริมการให้ความรู้และมาตรการทางจิตวิทยาด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อลดความผิดพลาดของมนุษย์เพื่อบังคับใช้กฎหมาย อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- 3) ส่งเสริมความคิดริเริ่มด้านมาตรการวิศวกรรมจราจร
- 4) ส่งเสริมให้มีการดำเนินงานต่างๆ เพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วม ของนายจ้าง ผู้นำชุมชน นักการศึกษา องค์กรวิชาชีพ องค์กรอาสาสมัคร และ กลุ่มเยาวชน
- 5) ผลักดันให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้ใช้การขนส่งสาธารณะมากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์
- 6) เน้นการอุดช่องว่างในด้านความปลอดภัยทางถนน
- 7) เน้นการดำเนินงานในกลุ่มที่ความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ขับขี่และผู้ ขื่อนมอเตอร์ไซด์ คนเดินถนน ฯลฯ
- 8) ทบทวนและส่งเสริมกฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 9) ส่งเสริมให้มีการจัดสรรทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อให้เกิดการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์

- 1) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 4.2 คนในปี 2005 เป็น 2.0 คน ต่อ 10,000 รถจดทะเบียน ในปี 2010 หรือลดลงร้อยละ 52.4
- 2) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจาก 23 คนต่อประชากร 100,000 คน เป็น 10 คนต่อ ประชากร 100,000 คน
- 3) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจาก 18 คนต่อการขับขี่ 1 พันล้านกิโลเมตร เป็น 10 คนต่อ การขับขี่ 1 พันล้านกิโลเมตร

ประเด็นสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์และเป้าหมาย ของแผนอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จแผนขึ้นอยู่กับการนำแผนไปสู่การปฏิบัติตามขั้นตอนที่สำคัญ (Key milestones) ดังนี้

- นำเสนอการแก้ไข Road Transports Act เพื่อเพิ่มส่วนที่ 6 เรื่องความปลอดภัย ทางถนนเพื่อให้อำนาจหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ - Road Safety Department
- เร่งจัดตั้งสถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (National Institute of Road Safety Research) เพื่อให้มีผลการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพสำหรับแผนงาน ใหม่ๆ และมีการติดตามประเมินแผนงานในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- จัดตั้ง Road safety Department ในระดับรัฐภายในต้นหรือกลางปี 2006 เพื่อ ปฏิบัติงานตามแผนงานที่กำหนดภายใต้แผนความปลอดภัยทางถนน
- ปรับปรุงประสิทธิภาพแผนงานบังคับใช้กฎหมายแบบ e-enforcement เพื่อเพิ่ม การจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจากระดับ 16-25% เป็น 95-100%
- จัดสรรงบประมาณที่เหมาะสมสำหรับแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- เริ่มดำเนินการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนในต้นปี 2007

(3) งบประมาณ

ยุทธศาสตร์ที่ 9 ของแผนความปลอดภัยทางถนน กำหนดให้ส่งเสริมการจัดตั้ง เงินกองทุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน สำหรับแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ระบบเงินกองทุนที่มีประสิทธิผลเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้มีเงินเพียงพอและยั่งยืนสำหรับดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน ที่สอดคล้องกับแผนงานที่มีลำดับความสำคัญและได้รับอนุมัติจากรัฐบาล

งบประมาณเพื่อความปลอดภัยทางถนน เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐบาลกลาง รวมทั้งการสนับสนุนจากรัฐบาลมลรัฐและท้องถิ่นตามความจำเป็น อย่างไรก็ตาม ภาคเอกชน และบริษัทประกันภัยสามารถมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

ในอดีต งบประมาณเพื่อความปลอดภัยทางถนนมาจากเงินอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง (federal grants) เป็นหลัก เพื่อจัดทำแผนงานด้านการศึกษา รวมทั้งการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ และการประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาล

ประเด็นสำคัญที่ดำเนินการประกอบด้วย

- รัฐจัดสรรงบประมาณประจำปีเพิ่ม เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่มีการจัดตั้ง Road Safety Department เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2004
- ส่วนแบ่งจากการขายรถใหม่เข้ากองทุน Road Safety Trust Fund
- เงินสนับสนุนจากบริษัทประกันภัย
- บริษัทน้ำมันสนับสนุนร้อยละ 1 ของรายได้เพื่อความปลอดภัยทางถนน
- การสนับสนุนเงินงบประมาณจะให้ความสำคัญลำดับสูงกับแผนงานที่มีการออกแบบถนนและการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงที่ผนวกเรื่องความปลอดภัยทางถนน

ข้อเสนอแนะแหล่งที่มาของเงิน ประกอบด้วย

- เงินสนับสนุนจากรัฐ
- บริษัทประกันภัย
- อุตสาหกรรมรถ
- บริษัทน้ำมัน
- องค์กรภาคเอกชนอื่นๆ

(4) **การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน** ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน อาทิ บริษัทเชลล์ (Shell Malaysia) ทุกๆ ปีระหว่างเดือนมีนาคมถึงพฤศจิกายน นักเรียนประมาณ 25,000 คน ครูมากกว่า 2,000 คน ตำรวจจราจร บริษัทเอกชน เข้าร่วมงาน Traffic Game ที่จัดขึ้นร่วมกันระหว่าง State Road Safety Council, บริษัท Shell Malaysia, รัฐบาลท้องถิ่น (State government), state education departments, local city, town councils, ตำรวจจราจร, กรมการขนส่งและสารสนเทศ และหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ โดยมีวัตถุประสงค์ให้การศึกษาแก่เด็กและเยาวชนให้เห็นความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เคารพกฎจราจร นอกจากนี้ มีการจัดงาน Road Safety Expo จัดขึ้นโดยกระทรวงสาธารณสุข ร่วมกันระหว่าง กรมความปลอดภัยทางถนน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กรมตำรวจ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคเอกชน เพื่อสร้างความตระหนักและเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

สรุป การจัดการความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุเป้าหมาย มีองค์ประกอบสำคัญดังนี้

(1) **องค์กรรับผิดชอบรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน** เนื่องจากความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เป็นภารกิจหลักของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง รูปแบบองค์กร อาจใช้หน่วยงานที่มีอยู่แล้ว เช่น กระทรวงคมนาคม หรือตำรวจ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Lead agency) หรือตั้งคณะกรรมการ (committees or councils) ขึ้นใหม่มีความเป็นอิสระจากหน่วยงานปฏิบัติ โดยมีสำนักงานเลขานุการ ที่มีเจ้าหน้าที่และงบประมาณเพียงพอ องค์กรทั้ง 2 รูปแบบ มีหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนความปลอดภัยทางถนน และสามารถประสานงานให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนได้ โดยต้องมีแผนปฏิบัติการและงบประมาณเป็นกลไกการประสานงานที่ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ทั้งภาครัฐ เอกชน ระดับชาติ ภูมิภาค และท้องถิ่น ซึ่งการสนับสนุนทางการเงินเมืองเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้หน่วยงานจากหลายกระทรวงสามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้การเลือกรูปแบบองค์กรจัดการความปลอดภัยทางถนนลักษณะใดขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละประเทศ

(2) **แผนความปลอดภัยทางถนนระยะยาว และแผนปฏิบัติการ** การวางแผนความปลอดภัยทางถนนจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญ มีสถาบันวิจัยทำการศึกษารวบรวมข้อมูลสนับสนุนการจัดทำแผน ร่วมกันวิเคราะห์ พิจารณาอย่างละเอียด ถึงประเด็นปัญหา จัดลำดับความสำคัญของปัญหา กำหนดเป้าหมายทั้งเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เพื่อชี้วัดความก้าวหน้าในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

ของผู้ใช้รถใช้ถนน กำหนดยุทธศาสตร์ มาตรการที่เหมาะสม นอกจากนี้ การจัดทำยุทธศาสตร์ระดับชาติจะต้องอาศัยแผนความปลอดภัยทางถนนที่เสนอโดยท้องถิ่น สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการ จะมีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน ระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินงาน และงบประมาณ โดยนำแนวทางการปฏิบัติไปผนวกไว้กับแผนปฏิบัติงานและแผนพัฒนาของหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง หากไม่มีการปฏิบัติงานตามแผนจะต้องมีการพิจารณาปรับแผน

(3) **มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงานตามแผน** การปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ส่วนใหญ่จะได้รับการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐ บางประเทศงบประมาณเพื่อความปลอดภัยทางถนนสามารถหามาได้จากแหล่งต่างๆ ได้แก่ ภาษีที่จัดเก็บจากเบี่ยประกันภัยรถ ค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนน ค่าปรับจากการกระทำผิดกฎหมายจราจร กองทุนความปลอดภัยทางถนน และการสนับสนุนจากภาคเอกชน เป็นต้น ทั้งนี้จะต้องออกกฎหมายมารองรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีการจัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาล ตำรวจ โรงเรียน

(4) **การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน** ภาคธุรกิจภาคเอกชนที่มีส่วนร่วม ได้แก่ บริษัทผลิตและจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยางรถ บริษัทประกันภัย การหยุดเดินรถบรรทุกในช่วงเทศกาล บริษัทเหล่านี้ได้รับประโยชน์จากเข้าร่วมกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ เสริมภาพลักษณ์ขององค์กรให้ดีขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนภายในบริษัท ได้แก่ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ การให้รางวัลแก่พนักงานที่ขับขี่ปลอดภัย การติดตามประเมินผลพนักงานขับรถ ช่วยทำให้อุบัติเหตุและต้นทุนของบริษัทลดลง ตลอดจนการให้เงินสนับสนุน การวิจัยและออกแบบยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

บทที่ 2

บทเรียนการจัดการกลไกนโยบายด้านอื่นๆ ของไทย

คณะวิจัยได้ศึกษาเปรียบเทียบบทเรียนของประเทศไทยในการจัดตั้งกลไกคณะกรรมการเพื่อผลักดันนโยบายระดับชาติด้านอื่นๆ และบทเรียนการจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายที่มีการบริหารงานแบบราชการ และองค์กรอิสระภายใต้การกำกับของรัฐแต่ไม่ได้บริหารงานแบบราชการ สำหรับเป็นกรณีตัวอย่างเพื่อวิเคราะห์ปัจจัย/เงื่อนไข ข้อดี ข้อด้อย ของกลไกในรูปแบบต่างๆ ดังกล่าว

2.1 คณะกรรมการระดับชาติ

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการภาครัฐในรูปแบบคณะกรรมการ หรือคณะอนุกรรมการ ในการขับเคลื่อนประเด็นนโยบายที่ต้องเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน หรือเป็นนโยบายที่มีผลสะท้อนต่อสังคมวงกว้าง การบริหารจัดการดังกล่าว ต้องประสานยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนงาน โครงการ งบประมาณ และการแปลงสู่การปฏิบัติ การศึกษาบทเรียนการบริหารจัดการในรูปแบบคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อผลักดันนโยบายด้านอื่นๆ ที่ประเทศไทยมีประสมการณ์ จะเป็นข้อมูลประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่ง สำหรับการเสนอกฎกระทรวงการบริหารด้านความปลอดภัยทางถนน คณะวิจัยจึงศึกษารูปแบบและการจัดการของคณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (กชช.) ซึ่งยุบเลิกไปแล้วตามการเปลี่ยนแปลงบริบทของสังคม คณะกรรมการระดับชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ (คช.ปอ.) ที่มีการปรับโครงสร้างมาเป็นระยะและยังดำเนินงานอยู่ในปัจจุบัน และคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส.) ที่ยังดำเนินการอยู่แต่ไม่ค่อยมีผลผลักดันการปฏิบัติจนต้องจัดตั้งกลไกการอำนวยความสะดวกปฏิบัติขึ้นแทน เพื่อผลักดันนโยบาย คือ ศูนย์อำนวยความสะดวกและปราบปรามยาเสพติด (ศอ.ปส.)

2.1.1 คณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (กชช.)

การพัฒนาชนบทในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) นับเป็นครั้งแรกที่มีการมองการบริหารจัดการนโยบายระดับชาติอย่างครบวงจร มีความสมบูรณ์ในการออกแบบระบบเป็นอย่างดี จนได้รับการเรียกขานว่าเป็น “ระบบ กชช.” ที่มีแนวคิดในการปรับปรุงกลไกบริหารการพัฒนาชนบทใหม่ โดยกำหนดให้มองการบริหารงานพัฒนาชนบทเพียงองค์กรเดียว เพื่อเอกภาพในการบริหาร และใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาชนบทแบบองค์รวม

(1) ประกาศนโยบายระดับชาติ

นายกรัฐมนตรีในสมัยนั้น (พลเอกเปรม ติณสูลานนท์) ประกาศให้การพัฒนาชนบทเป็นนโยบายชาติอย่างชัดเจนว่า “ชนบทไทยคือหัวใจของประเทศชาติ ถ้าชนบทอยู่ไม่ได้ ประเทศชาติก็อยู่ไม่ได้” และกำหนดเป้าหมายที่จะลดจำนวนคนยากจนจาก 11 ล้านคนให้เหลือ 5 ล้านคน เมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ซึ่งเป็นกลยุทธ์ในการสร้างค่านิยมและความรับรู้ร่วมของสังคม รวมไปถึงจากหน่วยราชการต่างๆ ให้เป็นเอกภาพ โดยผู้บริหารสูงสุดของประเทศถือธงนำ

(2) ปรับกลไกเชื่อมโยงระดับชาติ จังหวัด อำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน¹(ภาพที่ 2.1)

เพื่อให้ช่องทางการสื่อสาร การแก้ปัญหา นโยบาย และเม็ดเงินพัฒนาชนบทเชื่อมถึงกันระหว่างพื้นที่ชนบท และส่วนกลาง จึงประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารการพัฒนาชนบท พ.ศ. 2524 โดยยกเลิกระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ระเบียบการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด พ.ศ. 2520 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยค่าใช้จ่ายตามแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2522 เป็นต้น โดย วางกลไกการบริหารจัดการ ดังนี้

ระดับชาติ มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (กชช.) กำหนดนโยบายการพัฒนาชนบททั้งในพื้นที่ชนบททั่วไป และพื้นที่ชนบทเป้าหมาย มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ มีเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นเลขานุการ กรรมการประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงและปลัดกระทรวง มหาดไทย ศึกษาธิการ เกษตรและสหกรณ์ และสาธารณสุข ซึ่งต่างมีเจ้าหน้าที่ประจำถึงระดับ

¹ สรุปลงมาจาก แผนพัฒนาชนบทฯ จากงาน ในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ.2525-2529

ตำบลเป็นกรรมการ รวมทั้งปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงพาณิชย์ มีเสนาธิการทหาร ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ และเลขาธิการข้าราชการพลเรือน เป็นกรรมการ มีคณะอนุกรรมการ 3 ชุด เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์แผนงาน/โครงการ การประสานแผนระหว่างส่วนกลางและพื้นที่ และการติดตามประเมินผล

อย่างไรก็ดี ยังคงคณะกรรมการสร้างงานในชนบทไว้อีกชุดหนึ่ง เนื่องจากมีจุดเน้นที่แตกต่าง คือการทดลองจัดสรรงบประมาณตรงให้ตำบลเฉพาะฤดูแล้ง เพื่อจ้างงานเกษตรกรทำงานในระยะสั้นๆ ปีละ 10-15 วัน แก้ปัญหาการอพยพเข้าเมือง

ระดับจังหวัด มีคณะกรรมการพัฒนาจังหวัด (กพจ.) และคณะอนุกรรมการระดับจังหวัด เพื่อวางแผนพัฒนาจังหวัดให้สอดคล้องกับแผนชาติ และนโยบายการพัฒนาชนบท วิเคราะห์และประสานแผนที่อำเภอเสนอมา มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเป็นเลขานุการ

ระดับอำเภอ มีคณะกรรมการพัฒนาอำเภอ (กพอ.) มีหน้าที่กำหนดพื้นที่เป้าหมายที่มีปัญหาความยากจนรุนแรงหนาแน่น วิเคราะห์และประสานโครงการที่ตำบลเสนอมา มีนายอำเภอท้องที่เป็นประธาน และพัฒนาการอำเภอเป็นเลขานุการ

องค์กรในระดับตำบลและหมู่บ้าน ให้สภาตำบล ซึ่งมีกำนันเป็นประธาน ทำหน้าที่พิจารณาปัญหาที่คณะกรรมการหมู่บ้านเสนอมา แล้วจัดทำโครงการเสนอ กพอ. ในระยะหลังตั้งแต่ปี 2535 ได้ปรับเป็นองค์การบริหารส่วนตำบล และตั้งแต่ปี 2540 เน้นการจัดเวทีประชาคมหมู่บ้าน และตำบล เพื่อจัดทำแผนชุมชนก่อนเสนอไปยัง กพอ.

นอกจากนี้ยังมีหน่วยราชการให้การสนับสนุนแผนพัฒนาชนบทตามระเบียบฯนี้ ทั้งการกำหนดและวิเคราะห์แผนงานโครงการ การจัดสรรอัตราค่าจ้าง การอนุมัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี และการให้คำแนะนำด้านการวางแผน และการประสานแผน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ. สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านการพัฒนาชนบท สำนักงานงบประมาณสนับสนุนการจัดสรรงบประมาณ และกระทรวงมหาดไทยให้การสนับสนุนการประสานงานระดับภูมิภาค (จังหวัด อำเภอ ตำบล)

(3) จัดองค์กรขับเคลื่อนและสนับสนุนกรรมการนโยบายทุกระดับ

ระบบ กชช. เล็งเห็นว่า คณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการที่จัดตั้งขึ้นไม่สามารถทำงานโดยลำพังได้ การผลักดันให้เกิดนโยบาย การกำหนดยุทธศาสตร์ที่แหลมคม และสร้างแผนงาน โครงการที่เหมาะสม สมเหตุสมผลทั้งในแง่เทคนิค และค่าใช้จ่าย จำเป็นต้องอาศัยฝ่ายเลขานุการหรือคณะทำงานสนับสนุนด้านวิชาการที่เข้มแข็งสำหรับทุกองค์กรทุกระดับ ดังนี้

คณะกรรมการ กชช. มีศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (ศปช.) เป็นโครงสร้างการทำงานภายในสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการ นอกจากนี้กชช.มีคณะอนุกรรมการแผนและโครงการ(เลขาธิการ สศช.เป็นประธาน) ที่มีบทบาทสำคัญในการเป็นผู้วิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการจากกระทรวงต่างๆ และประสานโครงการ นับเป็นกลไกที่มีความสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จของ กชช.

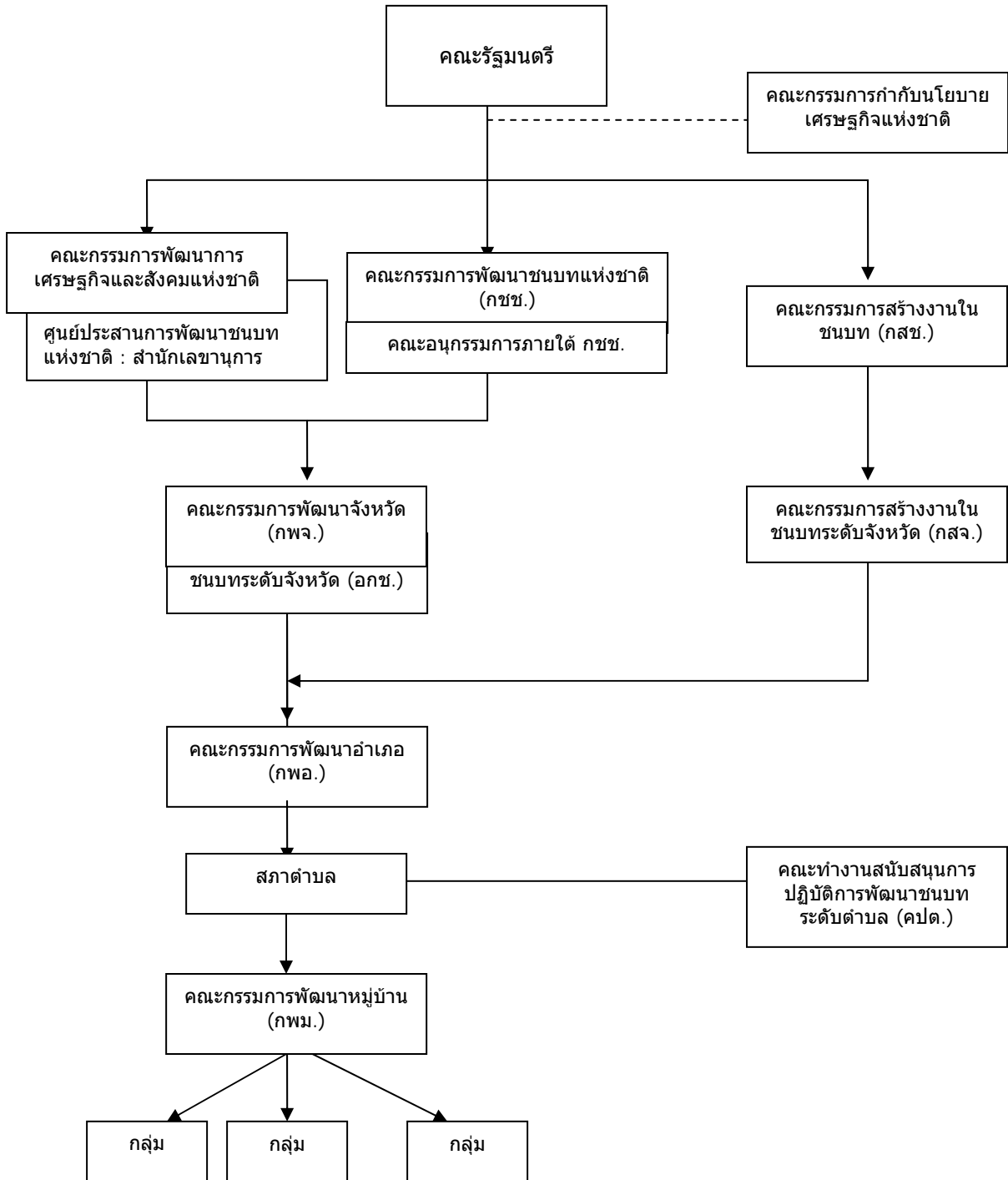
คณะกรรมการ กพจ. มีอนุกรรมการพัฒนาชนบทระดับจังหวัด (อกช.) ทำหน้าที่ช่วยเหลือ กพจ.กำหนดนโยบาย และกลั่นกรองแผนงานโครงการ งบประมาณ ที่พื้นที่เสนอขอ ซึ่งมีสำนักงานจังหวัดปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการ

คณะกรรมการ กพอ. มีสำนักงานพัฒนาการอำเภอปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการ

สภาตำบล มีคณะทำงานสนับสนุนการปฏิบัติการพัฒนาชนบทระดับตำบล (คปต.) ให้ความสนับสนุนทางวิชาการกับสภาตำบล ประกอบด้วย เกษตรตำบล ครู อนามัยตำบล และ พัฒนาการตำบล รวมทั้งราษฎรผู้ทรงคุณวุฒิในตำบล และราษฎรที่มีความรู้ความชำนาญทางช่าง ช่วยให้คำปรึกษากับสภาตำบล

ภาพที่ 2.1

โครงสร้างการจัดระบบบริหารการพัฒนาชนบท กชช.
ปี 2525-2529



ที่มา: แผนพัฒนาชนบทฯ กชช. ช่วงปี 2525-2529

(4) วิจัยสร้างความรู้สนับสนุนการวางแผน

ก่อนการประกาศนโยบายการพัฒนาชนบทระบบ กชช. มีการวิจัยทางสถิติ คือการวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) ด้านเศรษฐกิจและสังคมระดับพื้นที่ประมาณ 500 หมู่บ้านในทุกภาค เมื่อปี 2524 ควบคู่ไปกับการใช้ข้อมูลจากบุคคลในพื้นที่ เช่น นายอำเภอ ผู้ใหญ่บ้าน และผู้ทรงคุณวุฒิ มีผลได้หลายประการ คือ 1) สามารถกำหนดปัจจัยสภาพปัญหาที่แตกต่างกันในแต่ละภาคได้อย่างชัดเจน 2) สามารถกำหนดพื้นที่ที่มีความยากจนหนาแน่นใน 38 จังหวัด 256 อำเภอ 12,586 หมู่บ้านตามสภาพปัญหาได้ 3) สามารถกำหนดลักษณะแผนงานพัฒนาในพื้นที่ชนบทพื้นที่ทั่วไป และแผนพัฒนาชนบทพื้นที่ยากจน

การเริ่มต้นดังกล่าวทำให้มีการต่อยอดนำไปกำหนดระดับการพัฒนาหมู่บ้านทั่วประเทศ เป็น 3 กลุ่มในระยะต่อมา คือ หมู่บ้านก้าวหน้า(เร่งรัดพัฒนาอันดับ 3) หมู่บ้านปานกลาง (เร่งรัดพัฒนาอันดับ 2) และหมู่บ้านล้าหลัง (เร่งรัดพัฒนาอันดับ 1) โดยใช้คะแนนปัจจัย (factor score) ของแต่ละหมู่บ้านมากำหนด

(5) วางยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนา

กชช. มีการกำหนดกรอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกันทำงาน มีการวางกลยุทธ์การพัฒนา โดยผสมผสานแนวคิดการพัฒนา "จากบนสู่ล่าง และจากล่างขึ้นบน" เป็นการสื่อสารสองทางที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในการพัฒนาชนบท และกำหนดยุทธศาสตร์หลักให้เป็นเข็มทิศนำทาง ดังนี้

- ยึดพื้นที่เป็นหลักมุ่งเน้นพื้นที่ที่มีความยากจนหนาแน่นก่อน
- เน้นการปรับปรุงเพื่อให้ประชาชนช่วยเหลือตนเอง/พึ่งตนเองได้
- แก้ปัญหาที่ประชาชนเผชิญอยู่จริงให้ทั่วถึงพื้นที่ยากจน โดยใช้เทคนิคที่ประชาชนทำได้เอง และต้นทุนต่ำ
- ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาของตนเองให้มากที่สุด

(6) จัดทำแผนงาน/งบประมาณแบบบูรณาการ

เครื่องมือสำคัญที่ระบบ กชช. สร้างขึ้น คือการจัดทำแผนงานแบบบูรณาการ และจัดสรรงบประมาณบูรณาการ โดยบทบาทคณะอนุกรรมการด้านแผนและโครงการ ซึ่ง สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ ร่วมกับกระทรวง/กรมเจ้าของโครงการ ร่วมพิจารณาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาต่างๆทั้งด้านเทคนิค วิชาการ และเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับพื้นที่ ได้แนวคิดปรับการวางแผนพัฒนาชนบทในลักษณะแผนงาน ได้แก่ แผนงานการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิต แผนงานจัดบริการขั้นพื้นฐาน แผนงานกิจกรรมในระดับหมู่บ้าน และแผนงานสร้างงานในชนบท โครงการในแต่ละแผนงานจะมีความเชื่อมโยงกัน กำหนดเป็นแผนพัฒนาประจำปี เพื่อให้ทุกหน่วยงานดำเนินการตามเป้าหมายโครงการ และเป้าหมายรวมของแผน ทุกโครงการพัฒนามีผู้อำนวยการโครงการรับผิดชอบ ทั้งนี้ในแผนงานพัฒนาชนบทกลั่นกรองเฉพาะโครงการสำคัญเพียง 15 โครงการในปี 2525 และเพิ่มเป็น 26 โครงการในช่วงที่เหลือของแผนฯ

ในด้านการจัดงบประมาณที่ถือเป็นจุดสำคัญสูงสุดที่จะทำให้แผนงานและโครงการที่พิจารณาอย่างดีถึงมือประชาชนหรือไม่ กระบวนการนี้ สศช. ในฐานะหน่วยประสานงานหลักได้หารือ และทำความเข้าใจความตกลงกับสำนักงบประมาณในการจัดสรรงบประมาณลักษณะแผนพัฒนาที่มีกรอบแผนงาน โครงการ กิจกรรม หน่วยงานรับผิดชอบ มีงบประมาณและเป้าหมายรองรับ ช่วง 5 ปี และแผนประจำปี เพื่อให้มั่นใจว่าแผนพัฒนาชนบทพื้นที่ยากจนที่มีหน่วยงานดำเนินการจำนวนมากจากหลายกระทรวง/ทบวง/กรมจะได้รับงบประมาณดำเนินการ และนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติ เป็นผู้ประสานการจัดทำงบประมาณผ่าน กชช. เป็นงบกลางที่จัดสรรเป็นการเฉพาะ

หลังแผนพัฒนาฉบับที่ 5 เป็นต้นมา (พ.ศ. 2530-2547) คณะกรรมการระดับชาติด้านการพัฒนาชนบทในระยะต่อมา ยังคงใช้หลักการแผนงาน/โครงการบูรณาการ แต่ยกเลิกคณะอนุกรรมการแผนและโครงการเนื่องจากขยายพื้นที่ชนบททั่วไป จึงขาดความเข้มข้นในการวิเคราะห์โครงการที่หน่วยงานนำมาบูรณาการให้มีความเชื่อมโยงในเชิงเนื้อหาสาระเช่นในอดีต พลังความร่วมมือหลายกระทรวงลดลง มีการจัดทำโครงการนอกกรอบแผนงานพัฒนาชนบทแทน การขออนุมัติกรอบวงเงินตามแผนงานพัฒนาชนบท 5 ปี รายกระทรวง ปรับเป็นตั้งจ่ายเป็นงบปกติในหน่วยงานไม่ใช่งบกลางที่จัดสรรเป็นการเฉพาะเช่นเดิม โดยต้องผ่านความเห็นชอบจากกรมการคลังงบประมาณ ดังนั้นงบประมาณที่ได้รับจัดสรรประจำปีจึงไม่เป็นไปตามกรอบงบประมาณที่คณะกรรมการระดับชาติพิจารณาไว้

(7) กำหนดเป้าหมายการพัฒนา

การกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาเป็นเรื่องที่ระบบ กชช.ให้ความสำคัญมาก เพื่อให้ทุกหน่วยงานตระหนักและพยายามไปให้ถึงเป้าหมายนั้น แผนพัฒนาชนบทยากจน มีการกำหนดเป้าหมายที่สำคัญ 3 ประการ คือ

- เป้าหมายด้านพื้นที่ยากจน กำหนดรายชื่อหมู่บ้านยากจน (12,586 หมู่บ้าน) ในแต่ละตำบล อำเภอ จังหวัดยากจนเป็นเป้าหมายให้ส่วนราชการจัดสรรงบประมาณและโครงการลงในพื้นที่ที่มีปัญหายากจนหนาแน่นเป็นความสำคัญลำดับสูง
- เป้าหมายทางเศรษฐกิจและสังคม มีการกำหนดตัวชี้วัดรูปธรรม เช่นการเพิ่มระดับการผลิตทางเกษตรเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี การบริการทางโภชนาการแก่เด็กและผู้หญิง 2.2 ล้านคน การให้ประชาชนมีน้ำสะอาดดื่มเพิ่มขึ้น 3 ล้านคน เป็นต้น
- เป้าหมายวงเงิน ระบุวงเงินงบประมาณชัดเจนในช่วง 5 ปี และประจำปี ทั้งส่วนที่ใช้งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้ต่างประเทศ

(8) สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นทางการ

การทำความตกลงเชิงนโยบายระหว่างหน่วยงาน เป็นวัฒนธรรมของส่วนราชการไทยที่สำคัญจำเป็นในการผลักดันนโยบายสู่เป้าหมายทางปฏิบัติ ศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติ ในฐานะสำนักงานเลขานุการ กชช. จัดทีมงานเข้าพบ เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ กลยุทธ์ และหาวิธีแนวทางปฏิบัติต่อระดับนโยบาย ได้แก่ หัวหน้าส่วนราชการระดับกระทรวง และกรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง สำนักงาน ก.พ.เพื่อแสวงหาความร่วมมือในระดับนโยบาย ข้อเสนอแนะแนวทางปฏิบัติ รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านการพัฒนาชนบท

(9) วางระบบข้อมูลการพัฒนาชนบท

ระบบ กชช.ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการสร้างฐานข้อมูลพื้นฐานระดับหมู่บ้าน (Baseline Data)ระบบข้อมูลที่ริเริ่มขึ้นมีความครบถ้วน เป็นยุคแรกๆที่นำระบบโปรแกรมประยุกต์มาใช้ในการบันทึกข้อมูลของสำนักงานจังหวัด ประกอบด้วยข้อมูล 3 ประเภท คือ

- ข้อมูลเพื่อการวางแผน มีการสร้างฐานข้อมูลเศรษฐกิจสังคมระดับหมู่บ้าน (กชช. 2ค.) ในปี 2525 และฐานข้อมูลคุณภาพชีวิตของประชาชนระดับครัวเรือน (จปฐ.) ในปี 2527 และเป็นข้อมูลลักษณะช่วงเวลา (Time Series) ที่มีความต่อเนื่องจนปัจจุบัน ดำเนินการโดยกรมการพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย
- ข้อมูลเพื่อการดำเนินโครงการ สำหรับขออนุมัติโครงการ และแผนปฏิบัติการโครงการประจำปี ปัจจุบันนี้ไม่มีการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัดแล้ว จึงยุติระบบข้อมูลส่วนนี้ไป
- ข้อมูลเพื่อการติดตามประเมินผล ติดตามความก้าวหน้าโครงการ และประเมินผลกระทบของโครงการ เป็นบทบาทหน่วยงานเจ้าของโครงการ ไม่อยู่ในระบบข้อมูลกลาง

(10) ปัจจัยสู่ความสำเร็จ/ล้มเหลว และการปรับตัวตามบริบทสังคมที่เปลี่ยนแปลง

ความสำเร็จของระบบ กชช. ในระยะต้นเกิดจากภาคการเมืองให้ความสำคัญกับการพัฒนาชนบทในลำดับสูง การวางแผนอย่างเป็นทางการทั้งกระบวนการ มีการปรับองค์การบริหารตั้งแต่ระดับชาติ จังหวัด อำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน มีเป้าหมายพื้นที่ที่มีปัญหาความยากจนหนาแน่นสำหรับทุกหน่วยงานร่วมศูนย์การพัฒนา ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่างๆ และที่สำคัญสูงสุดคือ การจัดสรรงบประมาณเป็นการเฉพาะตลอดช่วงแผนฯ 5 ปี เพื่อบูรณาการแผนงานโครงการจากหลายหน่วยงาน ชัดเจนจำกัดให้ต้องทุ่มเทการพัฒนาในพื้นที่เป้าหมาย โดยมี สดง.ตรวจสอบทุกปีไม่ให้มีการนำงบประมาณไปพัฒนาในพื้นที่อื่น นับเป็นกระบวนการที่ทำอย่างครบวงจร และมีการนำผลการประเมินมากำหนดเป้าหมายในปีต่อไป ในช่วง 5 ปีแรกของแผนจึงทำให้พื้นที่ชนบทยากจนหนาแน่นลดลงเหลือเพียง 138 หมู่บ้าน

ระยะต่อมา เมื่อมีการปรับระบบงบประมาณ กชช. เป็นงบประมาณปกติตั้งแต่ปี 2530 ปรับคณะกรรมการกชช. เป็นคณะกรรมการพัฒนาชนบทและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค (กชช.ภ.) เมื่อพ.ศ. 2535-2538 ยกเลิกการทำแผนพัฒนาชนบท ปรับชื่อกรรมการเป็นคณะกรรมการนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น (กนภ.) ในปี 2539-2545 ตามนโยบายรัฐบาลแต่ละยุคสมัย และยกเลิกคณะกรรมการแผนและโครงการ แม้จะยังคงใช้ระบบงบประมาณบูรณาการ แต่ขาดกลไกที่สำคัญในการจัดการบูรณาการแผนงานโครงการ จึงเป็นได้เพียงการประสานแผนที่หน่วยงานต่างๆจัดทำขึ้น ความพยายามในการโฟกัสงานพัฒนาชนบทให้เป็นหัวใจของประเทศ อ่อนล้าลงเรื่อยๆ หน่วยงานราชการ ที่เคยผนึกกำลังกันมายาวนาน เริ่มให้ความสำคัญกับกรรมการนโยบายระดับชาติน้อยลงทำให้มอบหมายผู้ใต้บังคับบัญชาระดับปฏิบัติมาแทนระดับนโยบาย จึงไม่สามารถตัดสินใจได้ นอกจากนี้ ความแกร่งทางวิชาการของฝ่ายเลขานุการ ในการเชื่อมโยง บูรณาการเรื่องแผนงบประมาณ กำลังคน การติดตามประเมินผล ให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นในระยะหลังลดน้อยถอยลง ประกอบกับวัฒนธรรมหน่วยราชการไทยมักไม่กล้าก้าวท้าวถึงระหว่างหน่วยงาน² การประชุมในรูปแบบคณะกรรมการจึงเริ่มเป็นเวทีรายงานการปฏิบัติงานประจำมากกว่าการพุ่งเป้าที่นโยบายสำคัญ ความขลังของคณะกรรมการระดับชาติชุดนี้จึงถดถอยลงตามกาลเวลา

ภายหลัง ปี 2535 บริบทสังคมเปลี่ยนแปลงไป มีการปรับสภาตำบลเป็นองค์การบริหารส่วนตำบล และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนามากขึ้น ดังนั้นการพัฒนาแบบเดิมที่เน้นการคิดและทำจากหน่วยราชการได้เปลี่ยนรูปแบบไปมากในปีปัจจุบัน นำไปสู่การแก้ปัญหาที่ขยายขอบเขตพื้นที่ชนบทและเมือง จนกระทั่งปรับเป็นยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาความยากจนในเมืองและชนบท ในปี 2545 และในที่สุดยุบเลิกกรรมการ กนภ. ในปี 2547

2.1.2 คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ (คช.ปอ.)³

คณะวิจัยได้ศึกษาถึงรูปแบบโครงสร้างและกลไกการบริหารงานคณะกรรมการระดับชาติอีกคณะหนึ่งคือ คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ ซึ่งจัดตั้งตั้งแต่ปี 2539 มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี เป็นฝ่ายเลขานุการ จนกระทั่งปี 2541 ถึงปัจจุบันปรับเปลี่ยนฝ่ายเลขานุการเป็นกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข โดยมีศูนย์อำนวยการบริหารจัดการปัญหาเอดส์แห่งชาติ(ศบ.จอ.) เป็นสำนักเลขานุการ คช.ปอ.

(1) ปัญหาเอดส์เคยเป็นวาระแห่งชาติ

ปัญหาเอดส์เคยเป็นวาระแห่งชาติสมัยรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน ซึ่งช่วยสร้างค่านิยมร่วม หรือปลูกจิตสำนึกให้ทุกภาคส่วนระดมสรรพกำลัง ในระยะต่อมาปัญหาเอดส์ได้รับความสนใจจากภาคการเมือง และสังคมทั่วไปลดลง แต่ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องต่างๆ ตระหนักถึงผลกระทบต่อสังคม และมีการจัดทำแผนเอดส์ชาติ ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี แผนเอดส์จังหวัดระยะ 1 ปี ให้ความสำคัญในการให้ความรู้ ความเข้าใจแก่ประชาชนเรื่องโรคเอดส์ โดยเฉพาะวิธีการป้องกัน และการหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยงต่างๆ

(2) กลไกเชื่อมโยงระดับชาติ จังหวัด อำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน (ภาพที่ 2.2)

การป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ อยู่ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์แห่งชาติ พ.ศ. 2539 จนถึงปัจจุบันเป็นฉบับแก้ไข (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2547 ซึ่งมีกลไกการบริหาร คือ

ระดับชาติ มีการจัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ (คช.ปอ.) กำหนดนโยบายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ของประเทศ กำหนดแผนงานและมาตรการสำหรับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการบริหารจัดการปัญหาเอดส์ มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน อธิบดีกรมควบคุมโรค เป็นเลขานุการ กรรมการประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และปลัดกระทรวงหรือเทียบเท่า 12 หน่วยงาน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อธิบดี เลขาธิการ และผู้อำนวยการหน่วยงานภาครัฐ ภาควิชาการ องค์กรพัฒนาเอกชน รวมทั้งสิ้น 36 คน

² ชาติชาย ณ เชียงใหม่ การบริหารการพัฒนาชนบท เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน 2543

³ ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการบริหารจัดการปัญหาเอดส์แห่งชาติ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ระดับจังหวัด มีคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีจังหวัด มีหน้าที่กำหนดนโยบาย มาตรการ แนวทาง และจัดสรรงบประมาณให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาในพื้นที่ วิเคราะห์กลั่นกรองบูรณาการแผนงานและการปฏิบัติในพื้นที่ มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธาน ผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีจังหวัด เป็นรองประธาน (รองผู้ว่าราชการจังหวัดที่ได้รับมอบหมาย) มี สาธารณสุขจังหวัด เป็นเลขานุการ

ระดับอำเภอ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีแห่งชาติ ไม่ได้ระบุให้มีคณะกรรมการฯในระดับอำเภอโดยตรง แต่คณะกรรมการจังหวัดมีอำนาจในการจัดตั้งคณะกรรมการตามที่เห็นสมควรได้ ดังนั้นโดยส่วนใหญ่จังหวัดต่างๆจึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการป้องกัน และแก้ไขปัญหาเอชไอวีอำเภอ เพื่อกำหนดแนวทาง มาตรการในการ ป้องกัน และแก้ไขปัญหาเอชไอวีของอำเภอให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์งานป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีแห่งชาติ และให้เหมาะสมตามนโยบายของคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีจังหวัด มีนายอำเภอเป็นประธานอนุกรรมการ และสาธารณสุขอำเภอ เป็นเลขานุการ

องค์กรในระดับตำบลและหมู่บ้าน องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) มีการกิจตามข้อบัญญัติของอบต. ให้จัดสรรงบประมาณเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาโรคติดต่อในท้องถิ่นไว้ ในขณะเดียวกันอนามัยตำบลจัดทำข้อมูลสภาพปัญหาการควบคุมโรคต่างๆส่งให้สาธารณสุขอำเภอ แต่ในทางปฏิบัติอบต.ส่วนใหญ่ไม่มีการจัดทำแผนเอชไอวี หรือจัดสรรงบประมาณล่วงหน้าเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี

องค์ประกอบของคณะกรรมการและอนุกรรมการทุกชุดมีทั้งภาคราชการ ภาควิชาการ และเครือข่ายองค์กรพัฒนาเอกชน และเครือข่ายองค์กรต่างประเทศ

(3) **องค์กรขับเคลื่อนและสนับสนุนกรรมกรรนโยบาย**

คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี (คช.ปอ.) มีคณะกรรมการประสานแผนงาน งบประมาณ การกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ทำหน้าที่เสนอยุทธศาสตร์การดำเนินงาน การจัดทำค่าของงบประมาณรายจ่ายประจำปี กลั่นกรองและประสานแผนของหน่วยงาน โดยมีศูนย์อำนวยการบริหารจัดการปัญหาเอชไอวีแห่งชาติ (ศบ.จอ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานในกรมควบคุมโรค ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการฯ นอกจากนี้ในปี 2550 ยังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการขับเคลื่อนการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี เพื่อกำกับทิศทางการดำเนินงาน กำหนดกลไกรูปแบบการบริหารจัดการการขับเคลื่อนกลยุทธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีให้มีผลในทางปฏิบัติ

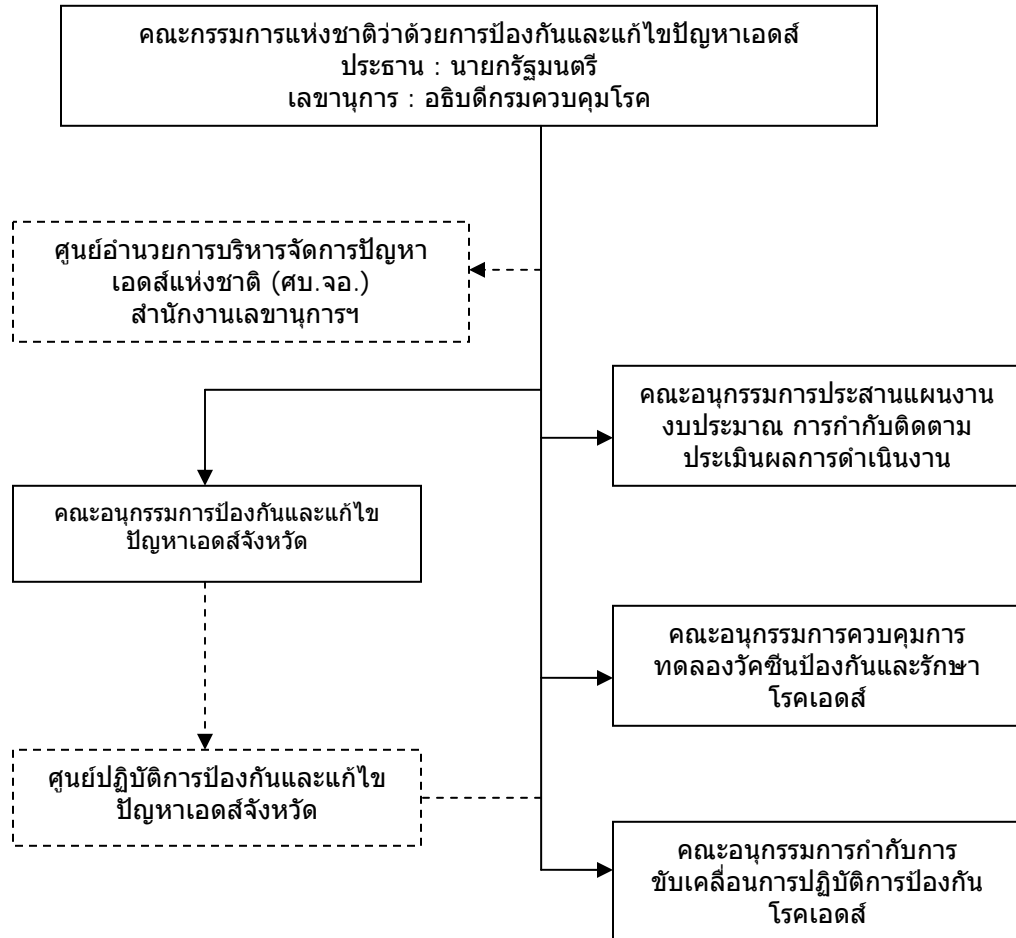
คณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีจังหวัดเป็นเครื่องมือในการผลักดันนโยบายในระดับจังหวัดมาตั้งแต่เริ่มจัดตั้งกรรมการระดับชาติ มีศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีจังหวัด ทำหน้าที่บริหารจัดการงานป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีในจังหวัด โดยใช้แผนเอชไอวีเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหา

คณะกรรมการป้องกัน และแก้ไขปัญหาเอชไอวีอำเภอ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีอำเภอ มีสาธารณสุขอำเภอดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ โดยมีหน้าที่หลักๆในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารเอชไอวีให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน วิเคราะห์ปัญหาเอชไอวี นำไปสู่การทำแผนปฏิบัติการงานป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี และจัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวีอำเภอให้สอดคล้องนโยบายคณะกรรมการเอชไอวีอำเภอโดยบรรจุไว้ในแผน 1 ปี และแผน 3 ปีของอำเภอและท้องถิ่น

องค์การบริหารส่วนตำบล มีอนามัยตำบลเป็นที่ปรึกษาด้านวิชาการในการรณรงค์เพื่อควบคุมสถานการณ์เอชไอวีในพื้นที่ และการรักษาพยาบาล

ภาพที่ 2.2

โครงสร้างการจัดระบบบริหารการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี 2550-ปัจจุบัน



ที่มา : ศูนย์อำนวยการบริหารจัดการปัญหาเอชไอวีแห่งชาติ (ศบ.จอ.) สำนักโรคเอดส์ วัณโรค และโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

(4) วางยุทธศาสตร์หลัก

ยุทธศาสตร์หลักสำคัญในแผนยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี ช่วงปี 2550-2554 ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการเพื่อบูรณาการงานเอดส์สู่ภาคส่วนต่างๆ การบูรณาการป้องกันดูแลรักษาและลดผลกระทบตามกลุ่มประชากรเป้าหมาย การคุ้มครองสิทธิด้านเอดส์ และการติดตามประเมินผล พัฒนาร่องความรู้บริหารจัดการทางการแพทย์ การสาธารณสุข และสังคมจิตวิทยา รวมไปถึงมาตรการทางสังคมโดยชุมชน ใช้ยุทธศาสตร์พลังแผ่นดินในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี โดยจะต้องรวมพลังทุกฝ่ายทั้งจากส่วนราชการ องค์กรเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน เพราะทุกส่วนต่างได้รับผลกระทบร่วมกัน

สำหรับภาคประชาสังคมได้ร่วมกันระดมความคิด จัดทำวาระเอชไอวีแห่งชาติ โดยยึดหลักสิทธิมนุษยชน ใช้หลักการการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอชไอวี เพื่อลดปัญหาการเลือกปฏิบัติ และการแบ่งแยกกีดกันโอกาสที่ได้รับสวัสดิการจากรัฐ

(5) แผนงานและงบประมาณบูรณาการ

การดำเนินงานใช้แผนเอดส์ชาติ และแผนเอดส์จังหวัดเป็นกรอบการจัดสรรงบประมาณการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ เป็นปกติเชิงบูรณาการตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปีงบประมาณ 2549 โดย ศบ.จอ.กำหนดกรอบงบประมาณตามแผนยุทธศาสตร์ ผ่านคณะกรรมการประสานแผนงาน งบประมาณ การกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน และ คช.ปอ. หลังจากสำนักงานงบประมาณพิจารณาอนุมัติวงเงินบูรณาการตามแผนที่เสนอขอ คณะกรรมการฯ จะนำมาจัดสรรให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีกรมควบคุมโรคเป็นผู้ดำเนินการตามที่หน่วยงานต่างๆเสนอมา รวมทั้งจัดสรรผ่านคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์จังหวัดโดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ดำเนินการจัดสรรตามที่หน่วยงานในจังหวัดเสนอมา

ตั้งแต่ปี 2547 คณะกรรมการฯเอดส์จังหวัดไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณโดยตรงจากกระทรวงสาธารณสุข โดยงบประมาณของกระทรวงฯที่จัดสรรให้ สสจ. โดยตรงเป็นงบ lumsun เพื่อการควบคุมโรคทุกโรค ดังนั้นบางจังหวัดไม่มีการดูแลปัญหาเอดส์ แต่บางจังหวัดก็ยังดำเนินการอยู่

ปี 2549 มีการปรับการจัดการงบประมาณโดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งงบประมาณเองสำหรับงานเครือข่ายภาครัฐ และงานวิจัยเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ ส่วนกระทรวงสาธารณสุขจัดตั้งงบประมาณส่วนเครือข่าย NGO

ต่อมาปี 2550 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานจัดสรรเงินป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์แทนกรมควบคุมโรค ดังนั้นการเสนอขอของงบประมาณโครงการจากจังหวัดจะไม่มีการระบุชัดเจนว่าเป็นเรื่องเอดส์โดยตรง แต่จะเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของตัวชี้วัดรวมของกระทรวงสาธารณสุขว่าด้วยผลผลิตที่ 2 การพัฒนาเครือข่าย เพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้เป็นรูปธรรม ดังนั้นความสำคัญในป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ที่เคยโดดเด่นจะลดภาพลักษณ์ลง อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมโรคมียังมีงบประมาณจัดสรรตรงให้ สสจ. ในกิจกรรมดูแลรักษาโรคเอดส์อีกส่วนหนึ่ง

(6) การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ศบ.จอ. ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการระดับชาติ สร้างความร่วมมือกับเครือข่ายภาครัฐ เครือข่าย NGO ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม

(7) ปัจจัยสู่ความสำเร็จ/ล้มเหลว และการปรับตัวตามบริบทสังคมที่เปลี่ยนแปลง

ความสำเร็จในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ในระยะแรก มีลักษณะเช่นเดียวกับคณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ ที่คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์อยู่ที่สำนักงานกฤษฎีกาสามารถบริหารจัดการโครงการ และงบประมาณแบบบูรณาการได้ค่อนข้างดี ทุกภาคส่วนในสังคมตระหนักว่าปัญหาเอดส์เป็นเรื่องของทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกัน ไม่ใช่เรื่องของกระทรวงสาธารณสุขเท่านั้น มีผลให้ประเทศไทยได้รับการยกย่องอย่างสูงจากนานาชาติในการลดปัญหาผู้ติดเชื้อ HIV

ผลกระทบสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาเอดส์ คือการปรับการบริหารจัดการภาครัฐ ได้แก่ การกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น ส่วนกลางถูกตัดงบประมาณงานป้องกันเอดส์ถูกลดความสำคัญลง และโอนภารกิจด้านการปฏิบัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพ.ร.บ. ขั้นตอนการกระจายอำนาจ นอกจากนี้การให้หน่วยงานอื่นของงบประมาณป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์เอง มีเงื่อนไขที่หน่วยงานจะเห็นความสำคัญของปัญหาเอดส์หรือไม่ และหน่วยงานอาจโยกย้ายงบประมาณไปทำอย่างอื่นแทนเพราะในปัจจุบันนี้ การขอเปลี่ยนแปลงงบประมาณอยู่ในอำนาจของระดับอธิบดี สงป. ไม่ต้องลงมาพิจารณาในรายละเอียด ใช้วัด KPI คมเป้าหมายว่าผลงานสะท้อนตัวชี้วัดหรือไม่ ซึ่งจากการประเมินของกระทรวงสาธารณสุขพบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่วนใหญ่ไม่มีการจัดทำแผนเอดส์ และมักไม่มีการจัดสรรงบประมาณเฉพาะด้านเอดส์ไว้ ในขณะที่คณะกรรมการเอดส์แต่ละจังหวัดส่วนใหญ่ไม่สามารถบูรณาการแผนงาน/โครงการได้

ประกอบกับภายหลังรัฐบาลได้ปรับคณะกรรมการแห่งชาติมาอยู่ในความรับผิดชอบของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งทำให้คนทั่วไปเข้าใจว่าปัญหาเอดส์เป็นปัญหาสาธารณสุข เป็นเรื่อง

เฉพาะของสาธารณสุข ไม่ใช่ภารกิจของหน่วยงานอื่นๆ ทำให้กิจกรรมและงบประมาณในหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องดำเนินการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาเอ็ดส์ลดลงไปเป็นอย่างมาก⁴ ช่วง 5 ปีที่ผ่านมา การป้องกันและการแก้ไขปัญหาเรื่องเอ็ดส์ด้อยลง มีการประชุมคณะกรรมการเอ็ดส์ระดับชาติเพียง 2 ครั้ง เท่านั้น กระทรวงสาธารณสุข จึงเสนอ ค.ร.ม. เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 อนุมัติหลักการร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอ็ดส์แห่งชาติ (ฉบับที่...) พ.ศ. โดยให้ศูนย์อำนวยการบริหารจัดการปัญหาเอ็ดส์แห่งชาติ (ศบ.จอ.) ย้ายไปเป็นหน่วยงานภายในสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอ็ดส์ และเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาเอ็ดส์ของประเทศ ทั้งนี้ เมื่อมีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.) ในช่วงต้นปี 2551 จะมีการปรับเปลี่ยนให้สำนักงานเลขานุการ คช.ปอ. ไปขึ้นอยู่กับ สช.ต่อไป

ส่วนบทบาทหน้าที่ของสำนักโรคเอดส์ วัณโรค และโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ กรมควบคุมโรคจะต้องมีการปรับเปลี่ยนบทบาทให้เป็นหน่วยงานหลักด้านวิจัยพัฒนาองค์ความรู้ในระดับลึก และเทคโนโลยีด้านการเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรคเอดส์ วัณโรค และโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ และคาดหวังว่าการโอนย้ายงานควบคุมโรคเอดส์ให้ขึ้นกับ สวรส. จะทำให้งานควบคุมเอดส์มีประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าเดิม

2.1.3 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด⁵

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด เป็นกลไกนโยบายระดับชาติอีกคณะหนึ่งที่มีการประชุมต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันนี้ นับแต่จัดตั้งเมื่อปี 2519 คณะวิจัยจึงสนใจศึกษาถึงรูปแบบ และบทบาทภารกิจ รวมถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดความยั่งยืนในการดำเนินงาน

(1) ประกาศเป็นวาระแห่งชาติและนโยบายเร่งด่วนของรัฐ

รัฐบาลทุกยุคสมัยให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาเสพติดมาโดยตลอด โดยเมื่อปี 2501 รัฐบาลขณะนั้นได้ประกาศให้ยกเลิกการเสพยา แต่ปัญหายาเสพติดก็มีได้หมดไป กลับปรากฏว่ามียาเสพติดชนิดใหม่ ที่รุนแรงกว่าฝิ่น คือเฮโรอีนระบาดอย่างรวดเร็ว รัฐบาลจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการปราบปรามยาเสพติดให้โทษ (ก.ป.ส.) ขึ้นในปี 2504 ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประสานงาน เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน การดำเนินงานมีความต่อเนื่องทุกรัฐบาล แต่ความเอาใจจริงเอาใจขึ้นกับผู้บริหารสูงสุดแต่ละยุคสมัย จนกระทั่งปี 2546 รัฐบาลได้ประกาศให้การต่อสู้ปัญหายาเสพติดเป็นวาระแห่งชาติ ใช้แนวทางพลังแผ่นดินเพื่อเอาชนะปัญหายาเสพติด ในขณะที่รัฐบาลปัจจุบันถือว่าการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดเป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล

(2) จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2519 วันที่ 16 พฤศจิกายน 2519 โดยมาตรา 11 กำหนดให้มีสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด เรียกโดยย่อว่า "สำนักงาน ป.ป.ส." มีหน้าที่ดำเนินการให้เป็นไปตามมติของคณะกรรมการและปฏิบัติงาน อื่นๆ อื่น อยู่ในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี

การเริ่มดำเนินงานในงบประมาณ 2520 สำนักงาน ป.ป.ส. ได้รับงบประมาณจำนวน 8.17 ล้านบาท และได้รับอนุมัติอัตราค่าจ้างจาก ก.พ. รวมทั้งสิ้น 334 อัตรา สำนักงานฯ ใช้ดีก บัญชาการและดีกไทย คู่ฟ้า (บางส่วน) ในทำเนียบรัฐบาลเป็นที่ทำงานอยู่ประมาณ 2 ปี หลังจากนั้นได้ใช้ศาลาสันติธรรมจนถึงตุลาคม 2524 ผู้บริหารระดับสูงของสำนักงาน ป.ป.ส. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พลตำรวจตรี เภา สารสิน (ยศขณะนั้น) เลขาธิการ ป.ป.ส. ได้ใช้ความพยายามอย่างยิ่งที่จะจัดสร้างอาคารสำนักงานฯ ขึ้น เพื่อเป็นที่ทำการถาวร จนกระทั่งรัฐบาลซึ่งมี ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ได้เห็นความจำเป็น จึงได้อนุมัติให้จัดสร้างอาคาร ในที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ ซึ่งอยู่ติดกับซอยบุญชูศรี ถนนดินแดง เป็นสถานที่ตั้งของสำนักงาน ป.ป.ส. จนถึงปัจจุบันนี้ และสำนักงาน ป.ป.ส. โอนมาสังกัดกระทรวงยุติธรรมในปี 2545

(3) บทบาท สำนักงาน ป.ป.ส.

ป.ป.ส. มีบทบาทเป็นหน่วยงานประสานนโยบายและแผน ประสานการปฏิบัติงาน

⁴ นพ.มงคล ณ สงขลา ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชนเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2550

⁵ www.nccd.go.th และ ส่วนแผนงานและยุทธศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์ ปปส.

สนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร และวิชาการ ประชาสัมพันธ์ต่อต้านยาเสพติด งานบริหารโครงการที่มีลักษณะเป็น Pilot Project และงานตามภารกิจที่กฎหมายระบุให้สำนักงาน ป.ป.ส. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ เป็นหน่วยงานกลางในการประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ เป็นหน่วยงานพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดของประเทศและภูมิภาค ควบคุม ตรวจสอบและกำกับ ตลอดจนติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ป้องกันและแก้ไขปัญหาเสพติด ประสาน กำกับ ดูแล และให้ความเห็น ตลอดจนข้อเสนอแนะด้านงบประมาณ ป้องกันและปราบปรามยาเสพติดของประเทศ

(4) กลไกเชื่อมโยงระดับชาติ จังหวัด อำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน (ภาพที่ 2.3)

1) องค์กรนโยบาย

ใช้รูปแบบคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส.) ตาม พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ศ. 2519 เป็นองค์กรสูงสุดในการกำหนดนโยบาย และมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ทำหน้าที่กำหนดและประสาน นโยบาย มาตรการระหว่าง กระทรวง ทบวง กรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ประสานสอดคล้อง และเป็นทิศทางเดียวกัน มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รัฐมนตรีและ ปลัดกระทรวงที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ เลขาธิการ ป.ป.ส. เป็นเลขาธิการคณะกรรมการ

คณะอนุกรรมการ เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่ช่วยเหลือและกลั่นกรองการดำเนินงานในมาตรการแต่ละด้านให้แก่ คณะกรรมการ ป.ป.ส. ได้แก่ คณะอนุกรรมการประสานการปราบปรามยาเสพติด คณะอนุกรรมการประสานการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด คณะอนุกรรมการบริหารแผนและงบประมาณ คณะอนุกรรมการประสานการป้องกันยาเสพติด คณะอนุกรรมการบริหารจัดการระบบสารสนเทศ คณะอนุกรรมการติดตามและประเมินผล

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดกระทรวง เป็นองค์กรทำหน้าที่ประสานนโยบาย และแนวทางการดำเนินงานภายในกระทรวง ให้ประสานสอดคล้องกัน

คณะอนุกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดจังหวัด (ป.ป.ส.จ.) และ คณะอนุกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดกรุงเทพมหานคร (ป.ป.ส.ก.) เป็นองค์กรทำหน้าที่กำหนดแนวทางการดำเนินงานของจังหวัดและกรุงเทพมหานครให้เหมาะสม และสอดคล้องกับสถานการณ์และปัจจัยแวดล้อมของแต่ละพื้นที่

โดยโครงสร้างในปัจจุบันนี้แม้จะยังไม่มีการยุบเลิกอนุกรรมการต่างๆ หรือคณะกรรมการระดับกระทรวง และจังหวัด แต่ในทางปฏิบัติไม่มีการประชุมอนุกรรมการ และคณะกรรมการดังกล่าวแล้ว เนื่องจากกรรมการ ป.ป.ส. ผลักดันนโยบายผ่านกลไกองค์กรดำเนินงานที่จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี 2541 โดยในระดับภาคมีสำนักงาน ป.ป.ส. ภาคทำหน้าที่ประสานการปฏิบัติ และติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน

2) องค์กรดำเนินงาน

ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 141/2541 ได้มีการจัดตั้งองค์กรอำนวยการในระดับชาติและระดับพื้นที่ ในรูปการประกอบกำลังร่วมระหว่างหน่วยงาน โดยการแสวงหาความร่วมมือการดำเนินงานจากทุกองค์กร ทั้งหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กร ภาคธุรกิจและเอกชน รวมทั้งองค์กรประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมการดำเนินงาน และคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 29/2546 ให้มีศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติด (ศตส.)

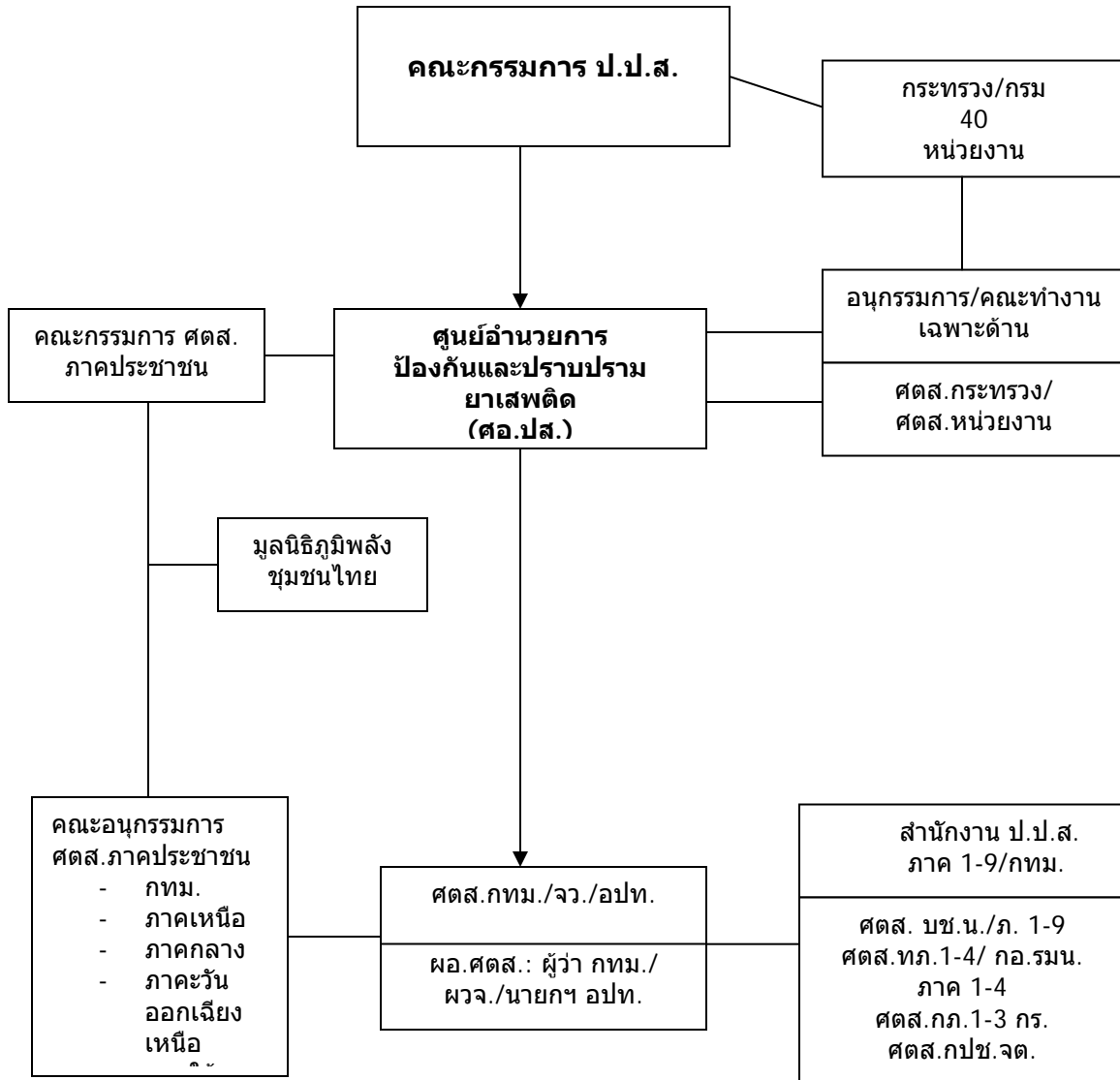
จนกระทั่งปัจจุบันมีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 61/2551 จัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดแห่งชาติ (ศอ.ป.ส.) ศตส.เดิม เป็นองค์กรอำนวยการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาเสพติดในระดับชาติตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลชุดปัจจุบัน ทำหน้าที่รับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการในการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด จากคณะกรรมการ ป.ป.ส. มาสู่การปฏิบัติ อำนวยการโดยกำหนดทิศทางและเป้าหมายการดำเนินงานอย่างมีระบบ จัดทำแผนปฏิบัติการในส่วนกลางและพื้นที่ รวมทั้งกำกับ และติดตามการดำเนินงานของหน่วยปฏิบัติ มีร้อยตำรวจเอกเฉลิม อยู่บำรุงเป็นผู้อำนวยการ ศูนย์ องค์กรประกอบจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผบ.เหล่าทัพ สดช. มีเลขาธิการ ป.ป.ส. เป็นเลขาธิการ เป็นองค์กรประกอบขนาดใหญ่ประมาณ 50 คน

ตั้งแต่ ปี 2546 มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดในระดับต่างๆ และยังคงใช้ชื่อเดิมในปัจจุบัน คือ

- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดกรุงเทพมหานคร (ศตส.กทม.) เป็นศูนย์กลางการปฏิบัติในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีผู้ว่ากทม.เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ มีหน้าที่จัดวางระบบข้อมูลข่าวสารยาเสพติด จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ บูรณาการงบประมาณในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดจังหวัด/อำเภอ (ศตส.จ.และตามด้วยชื่อจังหวัด/ศตส.อ.) เป็นศูนย์กลางการปฏิบัติในพื้นที่จังหวัด/อำเภอ มีผู้ว่าราชการจังหวัด/นายอำเภอ เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ หัวหน้าสำนักงานจังหวัด หรือป้องกันจังหวัด เป็นเลขานุการตามแต่ผลจ. มอบหมาย/ปลัดอำเภอที่นายอำเภอมอบหมาย มีหน้าที่จัดวางระบบข้อมูลข่าวสารด้านยาเสพติด จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ บูรณาการงบประมาณในพื้นที่จังหวัด/อำเภอ
- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศตส.อปท.) เป็นศูนย์กลางการปฏิบัติในพื้นที่อปท.
- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 (ศตส.น.1-9) เป็นศูนย์กลางการปฏิบัติในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 มีผู้บังคับการตำรวจนครบาล เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ ผู้กำกับการกองกำกับการอำนวยการ กองบังคับการตำรวจนครบาล เป็นเลขานุการ มีหน้าที่จัดให้มีข้อมูลผู้เสพ ผู้ค้าทุกคนในพื้นที่ ประสานติดตามความเคลื่อนไหว และการดำเนินการจัดชุดปราบปรามกวาดล้าง
- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดตามแนวชายแดนกองทัพภาค 1-4 (ศตส.ทภ.1-4) เป็นศูนย์กลางการปฏิบัติในพื้นที่แนวชายแดน มีแม่ทัพภาค เป็นผู้อำนวยการศูนย์ เสนาธิการกองทัพภาคเป็นเลขานุการ มีหน้าที่จัดวางระบบข้อมูลข่าวสารด้านยาเสพติด จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ บูรณาการงบประมาณในพื้นที่ตามแนวชายแดนจัดชุดเฉพาะกิจสกัดกั้น ปราบปราม กวาดล้าง
- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดกองเรือภาค 1-3 (ศตส.ภก.1 กร. ศตส.ภก.2 กร.ศตส.ภก.3 กร.) เป็นศูนย์กลางการปฏิบัติในพื้นที่น่านน้ำไทย ทำเรือชายฝั่งทะเล เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลหลวงเฉพาะเรือไทย มีผู้บังคับการกองเรือภาค เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ เสนาธิการกองเรือภาค เป็นเลขานุการ มีหน้าที่จัดวางระบบข้อมูลข่าวสารด้านยาเสพติด จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ บูรณาการงบประมาณในพื้นที่ดังกล่าว จัดชุดเฉพาะกิจสกัดกั้น ปราบปราม กวาดล้าง
- ศูนย์ปฏิบัติการต่อสู้เพื่อเอาชนะยาเสพติดกองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรี-ตราด (ศตส.กปช.จต.) มีผู้บัญชาการกองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรี-ตราด เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ เสนาธิการกองบัญชาการป้องกันชายแดนจันทบุรี-ตราด เป็นเลขานุการ มีหน้าที่จัดวางระบบข้อมูลข่าวสารด้านยาเสพติด จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ บูรณาการงบประมาณในพื้นที่ดังกล่าว จัดชุดเฉพาะกิจสกัดกั้น ปราบปราม กวาดล้างในพื้นที่ดังกล่าว

ภาพที่ 2.3

โครงสร้างการบริหารจัดการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด
พ.ศ.2551



ที่มา : ส่วนแผนงานและงบประมาณ สำนักยุทธศาสตร์ สำนักงาน ป.ป.ส.

(5) แผนงาน/โครงการบูรณาการ

สำนักงาน ป.ป.ส. ใช้แผนเป็นแกนนำอำนวยความสะดวกต่อสู้ปัญหายาเสพติด ด้วยยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหายาเสพติด 5 ปี ด้านการป้องกัน การบำบัดรักษา และการปราบปราม ในส่วนของกระทรวง และจังหวัดจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดประจำปี ป.ป.ส. ทำหน้าที่บูรณาการแผนงาน/โครงการด้านยาเสพติด และติดตามประเมินผลตัวชี้วัด โดยหน่วยงานต่างๆจัดทำแผนงาน/โครงการ เสนอพร้อมกรอบงบประมาณมาที่ สำนักยุทธศาสตร์ ป.ป.ส. ในขณะที่ ป.ป.ส. จัดทำแผนงานโครงการสำหรับป.ป.ส. และหน่วยงานอื่นที่ไม่มีรหัสงบประมาณด้านยาเสพติดและนำมาบูรณาการโครงการกันให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์หลักของแผนฯ

(6) งบประมาณดำเนินการ

งบปกติ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ ป.ป.ส. ครั้งที่ 2/2543 เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2543 ได้เห็นชอบแนวทางการจัดระบบงบประมาณ ด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดของประเทศ โดยให้จัดตั้งงบประมาณออกเป็น 2 ส่วน คือ

- งบประมาณของกระทรวง ทบวง กรม ส่วนกลาง จัดตั้งโดยกระทรวง ทบวง กรม แต่บูรณาการแผนงาน/โครงการ/งบประมาณโดย ป.ป.ส.
- งบประมาณสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในพื้นที่ (จังหวัด และกรุงเทพมหานคร) และงบอุดหนุนองค์กรเอกชนและองค์กรประชาชน ให้จัดตั้งโดยสำนักงาน ป.ป.ส.

ปี 2546 รัฐบาลให้สำนักงบประมาณ และกระทรวงการคลังจัดระบบ และจัดเตรียมงบประมาณรองรับการดำเนินงานในทุกระดับ โดยหน่วยงาน 19 หน่วยจาก 40 หน่วยที่ตั้งงบประมาณ ยาเสพติดได้เองจะเสนอตั้งงบประมาณมาที่ สำนักงาน ป.ป.ส. หน่วยงานที่เหลือ ป.ป.ส. จะเป็นผู้ขอตั้งให้ สำนักงบประมาณจะให้หน่วยงาน defend งบประมาณเอง เมื่องบประมาณผ่านสภาแล้วสำนักงบประมาณจะแจ้งภาพรวม งบประมาณยาเสพติดที่อนุมัติทั้งหมดในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้ ป.ป.ส. ทราบ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ สำหรับส่วนกลาง จังหวัด พื้นที่ ป.ป.ส. จะจัดสรรเงินส่วนที่เป็นของ ป.ป.ส. ให้ ศตส. ทุกระดับ ในขณะที่หน่วยงาน ต่างๆก็จัดสรรลงพื้นที่ผ่านช่องทางของแต่ละหน่วยงาน โดยมีตัวชี้วัดระดับจังหวัดเป็นตัวกำกับการปฏิบัติ มี สำนักงาน ป.ป.ส. ภาคติดตามกำกับ และสนับสนุนการปฏิบัติในพื้นที่

งบท้องถิ่น ได้แก่ งบองค์กรปกครองท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ซึ่งเป็นงบอุดหนุนที่กรมส่งเสริมการปกครอง ท้องถิ่นขอให้อปท. สนับสนุนตามศักยภาพ

งบมูลนิธิและกองทุน ปัจจุบันได้มีการจัดตั้งมูลนิธิและกองทุนเพื่อสนับสนุนการ ดำเนินงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติดตามกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ดังนี้

- มูลนิธิป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ม.ป.ส.) สืบเนื่องจากสำนักงาน ป.ป.ส. ประสบกับปัญหาความไม่คล่องตัวในการให้ความช่วยเหลือแก่ เจ้าหน้าที่ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการปฏิบัติหน้าที่ปราบปราม ยาเสพติด ทั้งนี้เนื่องจากทางราชการมีงบประมาณจำกัดและระเบียบ ข้อบังคับการเบิกจ่ายเงินมีหลายขั้นตอนต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการไม่ สามารถช่วยเหลือได้ทัน ต่อเหตุการณ์ รวมทั้งยังมีแนวคิดว่าการป้องกันและ แก้ไขปัญหายาเสพติดนั้นจำเป็นที่จะต้องผนึกกำลังจากทุกภาคส่วนของสังคม ทั้งภาคราชการ เอกชน และประชาชนทั่วไป จึงได้ก่อตั้งมูลนิธิป้องกัน และ ปราบปรามยาเสพติด ขึ้นเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2524 มูลนิธิฯ ยังให้การ บำบัด ฟื้นฟู และพัฒนาผู้ติดยาเสพติดที่เป็นเยาวชนด้วย

- มุลนิธิป้องกันและปราบปรามยาเสพติดจังหวัด กระทรวงมหาดไทยให้จังหวัด จัดตั้งกองทุนหรือมูลนิธิ เพื่อแก้ไขปัญหา ยาเสพติดในจังหวัด โดยเมื่อ จังหวัดระดมทุนได้ 1 แสนบาท มูลนิธิ ป.ป.ส. จะสนับสนุนสมทบ จำนวน 1 แสนบาท เพื่อจัดตั้งเป็นมูลนิธิ ป.ป.ส.จังหวัด สำหรับนำดอกผลมาใช้ในการ ดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหา ยาเสพติด
- กองทุนป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ตาม พ.ร.บ. มาตรการในการ ปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด พ.ศ. 2534 เป็นงบประมาณ จากรัฐ และสมทบจากเงินอายุทรัพย์สินจากผู้ค้ายาเสพติดบางส่วน บางส่วน ส่งคืนคลัง
- กองทุนลานกีฬาต้านยาเสพติด ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วย กองทุนลานกีฬาต้านยาเสพติด พ.ศ. 2540 สำหรับการบริหารและจัดกิจกรรม เกี่ยวกับลานกีฬาและป้องกัน ยาเสพติด

(7) ปัจจัยสู่ความสำเร็จ/ล้มเหลว และการปรับตัวตามบริบทสังคมที่เปลี่ยนแปลง

ความต่อเนื่องของ คณะกรรมการ ป.ป.ส.เกิดจากลักษณะประเด็นปัญหาด้านยาเสพติด เป็นเรื่องใกล้ตัวที่ทุกฝ่ายตระหนักถึงพิษภัยที่มีต่อสังคมและคนรอบข้าง ประกอบกับการประกาศเป็นวาระแห่งชาติ ที่ทุกรัฐบาลให้ความสำคัญในเชิงนโยบายเสมอมา ช่วงที่รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ สร้างกลไก/เครื่องมือในเชิงปฏิบัติอย่างเป็นกระบวนการตั้งแต่ระดับชาติ จังหวัด อำเภอ/กิ่งอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ชุมชนให้เป็นแกนนำรับผิดชอบการดำเนินงาน ปรากฏความรื้อฟื้นเชิงรูปธรรมชัดเจนที่สุด ความสำเร็จอีกประการ หนึ่งคือ สำนักงาน ป.ป.ส.มีบทบาทในการบูรณาการแผนงาน โครงการ และงบประมาณด้านยาเสพติดเกือบ ทั้งหมดของงบประมาณในด้านนี้ ทำให้ ป.ป.ส.สามารถกำกับทิศทางได้ค่อนข้างดี

คณะกรรมการ ป.ป.ส.เป็นกรมการระดับชาติที่มีองค์ประกอบบุคคลระดับสูงทั้งฝ่าย ข้าราชการการเมือง และข้าราชการประจำ จึงมีการประชุมกำหนดนโยบายใหญ่ปีละไม่เกิน 2-3 ครั้ง ซึ่งมักจะจัด ประชุมเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล (ในรัฐบาลปัจจุบันมีการประชุมไปแล้ว 1 ครั้ง) กรรมการ ป.ป.ส.จึงมักไม่มีผล เชิงปฏิบัติ แต่ ศอ.ปส.เป็นกลไกอำนวยการขับเคลื่อนที่ดีกว่า เพราะองค์ประกอบเป็นเจ้าหน้าที่ระดับคุมกำลัง ปราบปราม หรือระดับสั่งการเพื่อการปฏิบัติการ มีการประชุมบ่อยครั้ง และเป็นเวทีแก้ไขปัญหาได้ดี

อย่างไรก็ดี ข้อด้อยของกลไกคณะกรรมการ ป.ป.ส.ที่โอนย้ายสำนักงาน ป.ป.ส.มา สังกัดกระทรวงยุติธรรม ตามนโยบายการแบ่งส่วนราชการ ปี 2545 เมื่อเปรียบเทียบกับยุคที่ สำนักงาน ป.ป.ส.อยู่ ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งสามารถประสานงานกระทรวงทบวงกรมได้ดีกว่าในปัจจุบัน ประกอบกับรัฐบาลชุด ปัจจุบันไม่มีรองนายกรัฐมนตรีฝ่ายความมั่นคง ศอ.ปส.จึงมีรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน สำนักงาน ป.ป.ส.ใน ฐานะเลขาธิการรับผิดชอบเฉพาะงานรณรงค์ ส่วนด้านอื่นๆจำเป็นต้องขับเคลื่อนผ่านหน่วยงานต่างๆ เช่น สดช.ใน ด้านการปราบปราม คุมประพฤติ กระทรวงสาธารณสุข กรมราชทัณฑ์ สถานพินิจ ในด้านการบำบัด ในพื้นที่ หมู่บ้าน ชุมชนต้องอาศัยกระทรวงมหาดไทย พื้นที่โรงเรียน ต้องผ่านกระทรวงศึกษาธิการ พื้นที่ชายแดน ขับเคลื่อนผ่านผ่านทหาร เป็นต้น การดำเนินงานในฐานะสำนักนายกรัฐมนตรีจะคล่องตัวในการสั่งการมากกว่า

อีกประการหนึ่งคือ ปัญหาการโยกย้ายบุคลากรที่รับผิดชอบในหน่วยงานภาคีต่างๆทั้ง ทหาร ตำรวจ ผู้ว่าราชการจังหวัดทำให้การดำเนินงานต้องหยุดอยู่กับที่หรือถอยหลังเป็นช่วงๆที่อยู่ในช่วงเปลี่ยน ผ่าน ทั้งนี้ แนวทางพลังแผ่นดินในการต่อสู้ปัญหา ยาเสพติดในบริบทใหม่จะเน้นความสำคัญของ ศตส.ภาค ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น ให้พลังมวลชนเป็นปัจจัยสำคัญในการต่อสู้ปัญหาควบคู่กับเครื่องมือรัฐ น่าจะ ช่วยลดทอนปัญหาความไม่ต่อเนื่องของบุคลากรในส่วนราชการลงได้บ้าง

ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบปัจจัยสำคัญของการบริหารจัดการคณะกรรมการนโยบายชุดต่างๆ

ปัจจัยสำคัญ	คณะกรรมการพัฒนาชนบท กชช.	คณะกรรมการเอตส์ชาติ คช.ปอ.	คณะกรรมการ ป.ป.ส./ศูนย์ อำนวยการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ศอ.ปส.)
การประกาศเป็นวาระแห่งชาติ	ประกาศเป็นนโยบายชาติโดย นรม.	เคยเป็นวาระแห่งชาติระยะหนึ่ง ปัจจุบันไม่มีความชัดเจนเชิง นโยบายระดับประเทศ	ประกาศเป็นวาระแห่งชาติโดย นรม. และนโยบายเร่งด่วนของ รัฐบาลปัจจุบัน
กลไกเชื่อมโยงระดับต่างๆ	ชาติ/ จังหวัด /อำเภอ /ตำบล / หมู่บ้าน	ชาติ /จังหวัด/ท้องถิ่น	สำหรับคณะกรรมการ ป.ป.ส. มี กลไกระดับจังหวัด และกทม. ส่วน ศอ.ปส. มีกลไกระดับชาติ/ จังหวัด/อำเภอ/ท้องถิ่น/ภาค ประชาชน/เหล่าทัพ/และ กระทรวง
การกำหนดนโยบาย	มีการทำวิจัยรองรับ/ใช้การ ติดตามประเมินผลเป็นเครื่องมือ	ใช้ข้อมูลเฝ้าระวังเป็นเครื่องมือ	ใช้ฐานสถานการณ์ยาเสพติด สถิติการจับกุม/ ผู้เสพ/การแพร่ ระบาด
แผน/แผนงาน/โครงการ	แผนพัฒนาชนบทพื้นที่ยากจน ปี 2525 -2529 แผนพัฒนาชนบท 2530 -2535 แผนพัฒนาชนบท 2535 -2539 แผนพัฒนาจังหวัด/อำเภอ/ ตำบล ประจำปี มีการบูรณาการแผนงาน/ โครงการโดยอนุกรรมการแผน และโครงการฯ ปรสานงานผ่าน ผู้อำนวยการโครงการ	แผนยุทธศาสตร์การป้องกันและ แก้ไขปัญหาเอตส์ ช่วงปี 2550- 2554 และวาระเอตส์ชาติภาค ประชาชน หลังปี 2549 ไม่มีการบูรณาการ แผนงาน/งบประมาณ หน่วยงาน ตั้งงบประมาณเครือข่ายภาครัฐ และ งานวิจัย สธ. ตั้งงบเครือข่าย NGO	แผนยุทธศาสตร์การแก้ปัญหา ยาเสพติด 5 ปี แผนป้องกันและปราบปราม ยาเสพติดระดับกระทรวง/จังหวัด บูรณาการโดย สำนักยุทธศาสตร์ สำนักงาน ป.ป.ส.
งบประมาณ	บูรณาการและเสนอขอโดย อนุกรรมการแผนงานและ โครงการฯ	เสนอขอโดยแต่ละหน่วยงาน ไม่ มีการบูรณาการ	เสนอขอจากหน่วยงาน มาบูรณา การโดย ป.ป.ส. แต่หน่วยงาน defend งบประมาณเอง
ระบบข้อมูล	มีระบบข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจ และสังคมระดับครัวเรือน/หมู่บ้าน	มีระบบข้อมูลเฝ้าระวังของกรม ควบคุมโรค	มีระบบข้อมูลเฝ้าระวังระดับชาติ/ ภาค
สำนักงานเลขานุการ	ศปช. เป็นหน่วยงานภายในสศช. สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี	เดิมขึ้นกับสำนักนายกรัฐมนตรี/ ปัจจุบันกระทรวงสาธารณสุข	เดิมขึ้นกับสำนักนายกรัฐมนตรี/ ปัจจุบันกระทรวงยุติธรรม
สถานภาพปัจจุบัน	ปรับบทบาทไปตามการ เปลี่ยนแปลงบริบทของสังคม/ ยุติบทบาท	ยังดำเนินการ/กำลังจะปรับไปอยู่ ในความรับผิดชอบของ สวรส. และสнг. คณะกรรมการสุขภาพ แห่งชาติในอนาคต	ยังดำเนินการอยู่แต่ไม่มีผลเชิง ปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการ ป.ป.ส./ใช้กลไก ศอ.ปส. ขับเคลื่อนการปฏิบัติ
ปัจจัยความสำเร็จ	<ul style="list-style-type: none"> การสนับสนุนจากฝ่าย การเมือง กลไกการบริหารเป็นเอกภาพ ฝ่ายเลขานุการเข้มแข็ง วิชาการ/ประสานงานทำ ให้ยุทธศาสตร์เป็นจริงทั้ง ระบบ มีแผน/มีการบูรณาการ แผนงาน/มีงบกลางจัดสรร 	<ul style="list-style-type: none"> ปี 39-41สำนักงาน เลขานุการฯสังกัด สร.ทุก ฝ่ายตระหนักว่าเอตส์เป็น ปัญหาร่วม ภาคสังคมยังคงตระหนักใน ปัญหาเอตส์จากข่าวสารการ รณรงค์ในอดีตหากมีการ สนับสนุนเข้มแข็งต่อเนื่อง จากภาคการเมืองจะประสบ ความสำเร็จได้ไม่ยาก เดิมมีงบประมาณเฉพาะ กำกับยุทธศาสตร์ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> มีความต่อเนื่องจากฝ่าย การเมืองในฐานะวาระ แห่งชาติหรือนโยบายเร่งด่วน มีกลไก ศอ.ปส. ผลักดันการ ปฏิบัติทุกระดับ และ ผู้เกี่ยวข้องวงกว้าง สำนักงานเลขานุการตั้งเป็น หน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ ชัดเจนด้านยาเสพติดตามกฎหมาย. รัฐกำหนดกรอบงบ.ปม.ด้าน ยาเสพติดไว้ ปปส.บูรณาการ โครงการ/งปม. ประสาน กำกับทิศทางการทำงานได้ จริง
อุปสรรค	<ul style="list-style-type: none"> ต่อมาเมื่อปรับปม.ปกติ หน่วยงานของตนเองไม่ต้อง พึ่ง ระบบกชช. ฝ่าย เลขานุการเป็นเพียงผู้ ประสานแผน มีการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น กลไกแผน bottom up ทำงานไม่ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> กลไกการบริหารภาครัฐ เชื่อมโยงถึงระดับอำเภอ ไม่มี แผนท้องถิ่นด้านเอตส์ ขึ้นกับ ความสนใจในปัญหาของ ท้องถิ่นแต่ละแห่ง การจัดการปัญหาเอตส์เคย ร้อนแรงในอดีต เพราะ คบ. จอ. ขึ้นกับ สร.มาก่อน ทุก ฝ่ายร่วมเป็นเจ้าของงาน 	<ul style="list-style-type: none"> สำนักงาน ป.ป.ส. สังกัด กระทรวง การประสานผลักดัน การปฏิบัติ ไม่คล่องตัวเท่า สมัยสังกัด สร. ซึ่งจะมีสถานะ หน่วยงานกลาง

2.2 องค์การอิสระจัดตั้งใหม่

นอกจากการศึกษารูปแบบการบริหารในลักษณะคณะกรรมการระดับชาติแล้ว คณะวิจัยให้ความสนใจกับ วัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง และรูปแบบการดำเนินงานขององค์การอิสระที่ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการ คณะกรรมการนโยบาย อาทิ สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (สปร.) และสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม(สสว.) เพื่อศึกษาบทเรียนการบริหารด้วยกลไกรูปแบบใหม่ที่มีความคล่องตัวกว่าระบบราชการ ดังนี้

2.2.1 สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (องค์การมหาชน) หรือ สปร.⁶

สปร. คือองค์กรสมัยใหม่ของภาครัฐ ที่จัดตั้งตามพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งสำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ พ.ศ.2547 โดยมีมติ ค.ร.ม. อยู่ในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ทำหน้าที่จัดการทุนทางปัญญาให้กับสังคมไทยโดยส่งเสริมให้ประชาชน มีโอกาสพัฒนาความคิดสร้างสรรค์โดยผ่านระบบการเรียนรู้สาธารณะ เป็นหน่วยงานที่ตั้งขึ้นบนพื้นฐานของแนวคิดการกระจายโอกาส เพื่อให้คนในสังคมไทยมีโอกาสเข้าถึงแหล่งทุนทางปัญญาที่เท่าเทียมกัน และนำความรู้ที่นำไปใช้ในการทำมาหากิน ที่ไม่ใช่การรับจ้างผลิต หรือลอกความคิดคนอื่นมาผลิตสินค้าขาย แต่เป็นผู้ประกอบอาชีพที่มีความคิดใหม่ๆ และการผลิตสินค้าที่สามารถแข่งขันได้ อีกทั้งยังขายสินค้าได้ในราคาที่ดีกว่าเดิม โดยมีหน่วยงานเฉพาะด้าน 7 องค์กร ดังนี้

- สถาบันวิทยาการการเรียนรู้ (สวร.) เป็นหน่วยงานที่มุ่งเน้นการส่งเสริมศักยภาพของเด็กช่วงอายุระหว่าง 0-19 ปี ซึ่งเป็นช่วงที่สำคัญที่สุดของพัฒนาการพื้นฐานทางสมอง โดยวิธีการ Brain-Based Learning เพื่อให้เด็กและเยาวชนมีพัฒนาการการเรียนรู้ของสมองตามวัย
- ศูนย์ส่งเสริมผู้มีความสามารถพิเศษแห่งชาติ (สมพช.) ศูนย์ส่งเสริมผู้มีความสามารถพิเศษแห่งชาติ (สมพช.) เป็นหน่วยงานกลางในการเสาะหา ส่งเสริม และพัฒนาผู้มีความสามารถพิเศษด้านต่างๆ ให้เกิดการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับวัย ได้มีโอกาสพัฒนาความสามารถพิเศษของตนเอง เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับสังคมและประเทศชาติต่อไปในอนาคต
- อุทยานการเรียนรู้ (สอร.) ปลูกฝังให้เด็กและเยาวชนรักการอ่าน เสริมสร้างทักษะการเรียนรู้ กระตุ้นความคิด โดยพัฒนาช่องทางแสวงหาความรู้ให้หลากหลาย ในบรรยากาศแบบ "ห้องสมุดมีชีวิต" ซึ่งยังเปิดให้บริการผ่านระบบออนไลน์หรือที่รู้จักกันในนามของ "ดิจิทัลออล ทีเค ปราร์ค" เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งเรียนรู้ได้อย่างสะดวกง่ายดาย
- สถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (สพร.) ถ่ายทอดความรู้สาขาต่างๆ ผ่านนิทรรศการสร้างสรรค์โดยใช้นวัตกรรมใหม่ในการเล่าเรื่องราวของชนชาติ และวิถีชีวิตของคนไทยในอดีตในรูปแบบที่มีชีวิต ที่จะจุดประกายความอยากรู้ การตั้งคำถาม และปฏิสัมพันธ์ระหว่างนิทรรศการกับผู้ชม เพื่อเกิดทักษะการเรียนรู้ด้วยตนเอง
- ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (ศคบ.) ป็นแหล่งทรัพยากรข้อมูลการเรียนรู้ด้านการออกแบบที่สร้างแรงบันดาลใจและกระตุ้นให้คนไทยปลดปล่อยพลังสร้างสรรค์เพื่อสร้างสินค้าใหม่หรือผลงานที่เป็นต้นฉบับของเราเอง
- ศูนย์ความเป็นเลิศด้านชีววิทยาศาสตร์ของประเทศไทย (ศลชท.) ป็นศูนย์กลางสร้างงานวิจัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านชีววิทยาศาสตร์ให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับระดับสากล
- ศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาพลังแผ่นดินเชิงคุณธรรม (ศูนย์คุณธรรม) ร่วมสรรค์สร้างสังคมสันติสุขอย่างยั่งยืนด้วยฐานคุณธรรมและจริยธรรมผ่านหน่วยงานของทั้งภาคเอกชน และภาครัฐทั่วประเทศ

⁶ www.okmd.org

(1) คณะกรรมการบริหาร

สปร. เป็นองค์กรมหาชน มีลักษณะเป็นนิติบุคคล มติ.ร.ม. ระบุให้ต้องมีการทบทวน บทบาททุก 3 ปี เพื่อพิจารณาว่ายังมีความสำคัญจำเป็นในการกำกับนโยบายสำหรับหน่วยงานภายใต้ทั้ง 7 องค์กร ข้างต้นหรือไม่ และสามารถยุบองค์กรได้โดยมติ ค.ร.ม. สปร. ถึงแม้จะอิงระเบียบราชการ ใช้งบประมาณราชการ แต่มีความคล่องตัวสูงกว่าเนื่องจากเป็นองค์กรขนาดเล็กที่บริหารงานแนวราบ มีโครงสร้างไม่ซับซ้อน ดำเนินงาน ภายใต้คณะกรรมการบริหาร สปร. ซึ่งประกอบด้วยประธานกรรมการ กรรมการจากภาคราชการ 4 คน และกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิ อีก 4 คน รวมทั้งสิ้น 9 คน คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย วางแผน กำกับ งบประมาณภาพรวม สำหรับองค์กรภายใต้ทั้ง 7 องค์กร มีการดำเนินการในกำกับของคณะกรรมการบริหารของแต่ละองค์กรตามกรอบนโยบายสปร. มี สปร. เป็นผู้จัดทำกรอบงบประมาณสำหรับหน่วยงานทั้งหมด รวมทั้งกรอบ นโยบาย โดยหน่วยงานภายใต้จะต้องจัดทำแผนงานโครงการและงบประมาณผ่านคณะกรรมการบริหารของแต่ละองค์กร และเมื่อผ่านการพิจารณาแล้วจะต้องเสนอคณะกรรมการบริหาร สปร. เพื่อพิจารณาภาพรวมอีกครั้งหนึ่ง สปร. ทำหน้าที่ประสานแท่ง ประสานยุทธศาสตร์ และเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการบริหาร สปร.

(2) งบประมาณ

สปร. ได้รับจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐทั้งหมด ตามพรฎ. สปร. สามารถจัดตั้งกองทุน เพื่อดำเนินกิจกรรมภายในองค์กร สปร. ได้ ทั้งนี้ในปัจจุบันรายได้อันเกิดจากการจัดกิจกรรมขององค์กรในกำกับ ทั้งหมดของ สปร. ไม่ต้องส่งคืนคลัง ผลักเป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้นได้ จึงมีงบประมาณดำเนินการของตนเองมีความ คล่องตัวสูง เมื่อต้องการใช้งบประมาณต้องเสนอผ่าน board ขององค์กรย่อย และ board สปร. เมื่อได้รับอนุมัติก็ สามารถใช้จ่ายงบประมาณได้ อย่างไรก็ตามขณะนี้ สปร. กำลังทบทวนหลักการดังกล่าวเพื่อให้การจัดการ งบประมาณมีความโปร่งใสตรวจสอบได้มากขึ้น ซึ่งอาจพิจารณาสัดส่วนเงินรายได้บางส่วนสมทบกองทุน บางส่วน ต้องส่งคืนคลัง

(3) จุดอ่อน/จุดแข็งขององค์กร

จุดเด่นของ สปร. คือ มีการดำเนินงานที่คล่องตัวรวดเร็วในการตัดสินใจดีกวาระบบ ราชการ เป็นองค์กรขนาดเล็ก ลักษณะ flat organization บุคลากรต้องมีความสามารถหลากหลายและทำงานใน ลักษณะ multifunction มีบทบาทกำกับทิศทางนโยบาย บูรณาการแผนงานโครงการ และงบประมาณของ หน่วยงานย่อยภายใต้ สปร. ทั้ง 7 องค์กร โดยองค์กรภายใต้มีคณะกรรมการบริหารกำกับดูแลนโยบาย แผนงาน โครงการให้สอดคล้องกับนโยบาย สปร. แต่ค่อนข้างมีอิสระในการตัดสินใจในการวางแผนงานโครงการ โดยต้องมีการรายงานผลงานต่อ สปร. รายไตรมาสและเสนอบอร์ดสปร. และมีระบบตรวจสอบภายใน รวมทั้งการตรวจสอบ จาก สตง.เช่นเดียวกับหน่วยงานราชการทั่วไป

จุดอ่อนที่มีคือ การคัดสรรบุคลากรมืออาชีพมาทำงานให้เหมาะสมกับค่าจ้างที่สูงไม่ใช่ เรื่องง่ายนัก เพราะเวทีนี้ไม่ใช่ที่ทดลองงาน ทุกคนต้องทำงานเป็น รอบรู้ แต่ทางปฏิบัติส่วนใหญ่มักไม่เป็นเช่นนั้น การวางระบบการคัดสรรคนเข้าทำงานยังไม่เคร่งครัดหรือไม่มีการทดสอบคุณสมบัติความสามารถอย่างเข้มข้น เท่าที่ควร นอกจากนั้นบุคลากรมักยังไม่เข้าใจขอบเขตของค่าองค์กรอิสระ อาจเข้าใจว่าเป็นความอิสระที่ไร้ ขอบเขต โดยเฉพาะอย่างยิ่งงบประมาณที่ยังมาจากภาครัฐยังต้องมีกรอบการใช้จ่ายที่รัดกุม หรือมีการตรวจสอบได้ อย่างโปร่งใส ความเป็นอิสระขององค์กรภายใต้ สปร. ยังต้องอยู่ภายใต้กรอบของ สปร.

สปร. ค่อนข้างมีเอกเทศในการดำเนินงาน ไม่ยุ่งเกี่ยวหรือต้องมีบทบาทไปผลักดันการ ดำเนินงานของภาครัฐอื่นๆ ยกเว้นหน่วยงานในกำกับทั้ง 7 แห่ง บทบาทนี้จึงไม่ยุ่งยากซับซ้อน และยากลำบาก เท่ากับการผลักดันประเด็นพัฒนาระดับชาติ เช่น ปัญหาความยากจนในชนบท ปัญหาเอดส์ ปัญหายาเสพติด หรือ ปัญหาความปลอดภัยทางถนน แต่บทเรียนที่ได้จากการศึกษาบทบาท สปร. คือรูปแบบการบริหาร และการมี กองทุนเฉพาะของตนเองบางส่วนช่วยให้การทำงานคล่องตัวมากกว่าระบบราชการ

2.2.2 สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.)⁷

สสว. เป็นหน่วยงานในกำกับของรัฐที่มีสถานะเป็นนิติบุคคล จัดตั้งขึ้นตาม พ.ร.บ.ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ.2543 ให้ รมต. กระทรวงอุตสาหกรรมรักษาการตามพ.ร.บ.นี้ ภารกิจตามพระราชบัญญัติส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2543 ได้แก่ การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดประเภทและขนาดวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และที่สมควรได้รับการส่งเสริม เสนอนโยบายและแผนการส่งเสริม SMEs ต้องประสานและจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs รวมทั้งบริหารกองทุนตามนโยบายคณะกรรมการฯ

จุดมุ่งหมายในการจัดตั้ง สสว. ให้เป็น think tank ในด้านการส่งเสริม SMEs ซึ่งรวมทั้งภาคอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และบริการ ดังนั้นจึงต้องมีการประสานงานร่วมกับหลายกระทรวงที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมต้นสังกัด เช่น กระทรวงพาณิชย์ ภาคเอกชนทั้งสาขาการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการ ในการจัดทำแผนแม่บทการส่งเสริม SMEs และแผนปฏิบัติการการส่งเสริม SMEs

(1) คณะกรรมการนโยบาย/คณะกรรมการบริหารสำนักงาน

สสว. กำกับดูแลโดยคณะกรรมการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงแรงงานปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เป็นเลขาธิการ และมีผู้ทรงคุณวุฒิ 10 คน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และแผนการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจาก ครม. เสนอรายงานสถานการณ์ พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการ SMEs

สำหรับการบริหารสำนักงานฯ มีคณะกรรมการบริหารสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม มีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเป็นกรรมการ และผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เป็นเลขาธิการ และมีผู้ทรงคุณวุฒิ 6 คน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายบริหารงาน ควบคุม กำกับดูแลกิจการโดยทั่วไป และรับผิดชอบซึ่งกิจการของสำนักงาน

(2) กองทุนส่งเสริม SMEs⁸

สสว. มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมตามพ.ร.บ.ฯ ประกอบด้วย

- ทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้มอบให้เพื่อสมทบกองทุน
- ดอกผลหรือรายได้ของกองทุน
- เงินอื่นที่ได้รับมาเพื่อดำเนินการกองทุน

ส่วนรายได้ของสสว. ไม่จำเป็นต้องส่งคืนกระทรวงการคลังให้นำไปสงเคราะห์กองทุนได้ และสามารถนำเงินกองทุนให้วิสาหกิจกู้ยืมสำหรับดำเนินการก่อตั้ง ปรับปรุงกิจการ หรือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการตามแผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs ทั้งยังเป็นเงินอุดหนุนการร่วมทุน ร่วมกิจการ การขยายกิจการ การวิจัย พัฒนา ตามที่คณะกรรมการบริหารเห็นชอบ และสสว. นำไปใช้จ่ายในการบริหารสำนักงาน และบริหารกองทุนได้ ขณะนี้มีประมาณ 5 พันล้านบาท

⁷ www.sme.go.th

⁸ มาตรา 32 พ.ร.บ.ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2543

(3) จุดอ่อน/จุดแข็งขององค์กร

จุดแข็งของ สสว.คือ เป็นองค์กรที่มีบทบาทการจัดทำและกำกับแผนแม่บท แผนปฏิบัติการส่งเสริม SMEs ซึ่งการกิจตาม พ.ร.บ.ฯ ทำให้ สสว.ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตาม กฎหมาย นอกจากนี้ สสว. ยังมีงบประมาณจากกองทุนเพียงพอที่จะปฏิบัติงานตามแผน รวมทั้ง สสว.ยังทำหน้าที่ ประเมินผลตามเป้าหมายใหญ่ ยุทธศาสตร์ย่อย และโครงการด้วย ซึ่งเป็นบทบาทที่ สสว.สามารถประสาน กำกับให้ เกิดผลในทางปฏิบัติได้ สสว.มีอิสระในการตัดสินใจ และบริหารงานได้คล่องตัวเพราะมีอำนาจตามกม. ในการ กำหนดระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติได้เอง แม้ขณะนี้ สสว.จะเป็นองค์กรที่ขยายตัวในระดับกลางมีบุคลากรประมาณ 400 คน ก็ยังนับว่าเมื่อเทียบกับส่วนราชการแล้วมีความคล่องตัวกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสามารถบริหารกองทุนใน กำกับเพื่อดำเนินงานได้อิสระ

จุดอ่อน ของโครงสร้างสสว.คือการอยู่ภายใต้กระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งที่ความหมาย ของ SMEs รวมถึงกิจการผลิตสินค้า กิจการให้บริการ กิจการค้าส่ง กิจการค้าปลีก ซึ่งรับผิดชอบโดยกระทรวง พาณิชย์ และกระทรวงอื่นๆด้วย สสว.ต้องบูรณาการงานส่งเสริม SMEs จากหลายหน่วยงาน และนับเป็นร่วมใหญ่ ด้านนโยบายและการจัดการ ซึ่งควรจะได้แสดงบทบาทที่อยู่นอกกระทรวงอุตสาหกรรมด้วย

นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคสำคัญจากปัจจัยภายนอกที่ส่งผลถึงการทำงานของสสว.คือ กระบวนการพิจารณางบประมาณของสำนักงบประมาณ ยังแบ่งตามความรับผิดชอบเป็นหน่วยงานตามโครงสร้าง ภายในสำนักงบประมาณที่ดูแลเป็นรายกระทรวง การบูรณาการงบประมาณเชิง issue จึงยังไม่เกิดขึ้นตามที่ คาดหวัง สสว.จึงพบอุปสรรคในการบูรณาการแผนงาน/โครงการ/งบประมาณที่กำกับทิศด้าน SMEs ทั้งหมดไม่ได้ ตามแผนพัฒนาที่วางไว้

ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบจุดอ่อน-จุดแข็งของตัวอย่างองค์กรอิสระในกำกับรัฐ

ประเด็น	ตัวอย่างองค์กรอิสระในกำกับรัฐ	
	สถาบันบริหารพัฒนาองค์ความรู้ (สบร.)	สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.)
การจัดตั้ง	พ.ร.ฎ. โดยมติ ครม. เปลี่ยนแปลงยกเลิกราย สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี	พ.ร.บ. สังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม
กำกับดูแลโดย	คณะกรรมการบริหาร สบร. (ประธานบุคคล... กรรมการเป็นภาคราชการ และผู้ทรงคุณวุฒิ ภาคเอกชน)	นโยบาย..คณะกรรมการ สสว. (นรม.เป็นประธาน..รมต.+ ปลัดกระทรวง+ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง) บริหาร..คณะกรรมการ บริหารสำนักงานสสว. (ปลัด อุตสาหกรรมเป็นประธาน..ผู้แทนส่วนราชการ และ ผู้ทรงคุณวุฒิเป็นกรรมการ)
บทบาทหน้าที่	แคบ..กำกับดูแลนโยบายและงบประมาณการจัดการทุนทางปัญญาใน ภาพรวมขององค์กร ภายใต้ 7 องค์กรที่ต่างมีคณะกรรมการบริหาร เฉพาะ และบูรณาการเป็นแผน สบร.	กว้างกว่า..กำกับ-ผลักดันนโยบายและแผนส่งเสริม SMEs ต้องจัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ ร่วมกับหลาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งภาคเอกชน
งบประมาณ	ภาครัฐ รายได้จากกิจกรรมขององค์กรภายใต้การกำกับ	ภาครัฐ กองทุนส่งเสริม SMEs ตาม พ.ร.บ.
จุดแข็ง	<ul style="list-style-type: none"> องค์กรแนวราบ เล็กไม่ซับซ้อน มีอิสระในการตัดสินใจ คล่องตัวสูงในการปฏิบัติงาน ภายใต้ การกำกับตัวชี้วัดของ กพร. บุคลากรไม่มากทำงาน แบบ multifunction 	<ul style="list-style-type: none"> มีอิสระในการตัดสินใจ คล่องตัวกว่าราชการ บทบาทส่งเสริม SMEs ชัดเจนตามกม. สำหรับการ ประสานงานกับหน่วยงานภายนอก มีกองทุนของตนเองในการขับเคลื่อนแผน
จุดอ่อน/อุปสรรค	<ul style="list-style-type: none"> องค์กรเล็ก ระบบคิดสรรคนดีมีฝีมือไม่ ครองครัด คุณสมบัตินักวิชาการไม่สมดุลกับ ค่าตอบแทนที่สูง องค์กรใหม่ ความเข้าใจเรื่องความมีอิสระไม่ เป็นเอกภาพ ไม่รู้ขอบเขต 	<ul style="list-style-type: none"> บทบาทสสว.ควรเป็นร่วมใหญ่เกี่ยวข้องกับหลายกระทรวง แต่ สสว.ต้องดำเนินงานภายใต้สังกัดกระทรวง องค์กรขยาย การบังคับบัญชาเริ่มซับซ้อน การกระจาย งานไม่ทั่วถึง
ข้อจำกัดปรับใช้กับงาน ความปลอดภัยทางถนน	บทบาทแคบเฉพาะตัวไม่ต้องขับเคลื่อนนโยบาย ผ่านกระทรวง ทบวง กรม ท้องถิ่น ชุมชน เหมือน งานความปลอดภัยทางถนน	ผู้เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน หลายภาคส่วน แต่ยังไม่ค่อยว่า งานความปลอดภัยทางถนน

2.3 ข้อสรุป

คณะกรรมการนโยบายทั้ง 3 ชุด มีความคล้ายคลึงกัน 3 ประการ กล่าวคือ 1) เป็นกลไกระดับชาติที่ต้องขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ/นโยบายสำคัญของรัฐ และทำงานร่วมกับหลายหน่วยงาน 2) มีแนวคิดในการใช้แผนกำกับการทำงาน โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการ และงบประมาณ แต่อาจมีความเข้มข้น หรือความต่อเนื่องแตกต่างกัน 3) การปรับตัวของคณะกรรมการแต่ละชุดเมื่อบริบทสังคมเปลี่ยนแปลงไปต่างต้องหาทางออก เพื่อให้ทำงานต่อไปได้ โดย มีความเห็นว่าการทำงานคณะกรรมการนโยบายระดับชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน สำนักเลขาธิการคณะกรรมการฯ ควรจะอยู่ในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี จะทำงานประสานหน่วยงานต่างๆ ได้ คล่องตัวกว่าการอยู่ภายใต้กระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จของคณะกรรมการเหล่านี้ในประการแรก คือ เจตน์เจานงของผู้บริหารประเทศ ถ้ามีการประกาศนโยบายชัดเจนจะนำมาซึ่งความร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประการที่สองการมีแผนเป็นเครื่องมือกำกับการทำงาน ยังมีความเชื่อมโยงของแผนระดับชาติ กระทรวง และจังหวัดขึ้นำการทำงานจะมีความสิ้นไหลมากขึ้น ประการที่สาม การมีฝ่ายเลขาธิการคณะกรรมการที่เข้มแข็งทำหน้าที่กำกับการบูรณาการแผนงาน/โครงการ/งบประมาณได้จริง มีความสามารถและประสบการณ์พร้อมทั้งด้านวิชาการและการประสานการขับเคลื่อน ประการที่สี่ มีการจัดสรรงบประมาณสำหรับแผนงานเป็นการเฉพาะ และประการสุดท้ายมีระบบติดตามประเมินผลที่เข้มข้น ทั้งการประเมินผลความก้าวหน้าโครงการ การประเมินผลสัมฤทธิ์ตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้

สำหรับองค์กรอิสระทั้งสององค์กรที่ทำการศึกษามีจุดเด่นตรงความคล่องตัวในการทำงานมากกว่าระบบราชการ แต่เนื่องจากมักเป็นงานหน้าเดียวที่ไม่ต้องเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นๆมากนัก ดังนั้นจึงไม่มีความซับซ้อนยุ่งยากในการประสานงาน หรือการบูรณาการแผนงานโครงการมากมายนัก นอกจากนี้ทั้งพรฎ. จัดตั้ง สบร. และ พ.ร.บ. จัดตั้ง สสว. เปิดโอกาสให้มีกองทุนของตนเอง รายได้ที่เกิดจากการกิจกรรมขององค์กรนำมาสมทบในกองทุนเพื่อดำเนินการต่อไปได้ ทำให้มีความคล่องตัวในการดำเนินงาน หรือเป็นน้ามันหล่อลื่นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ กล่าวคือ มีเงินไปพร้อมกับงาน แต่เมื่อเปรียบเทียบลักษณะการจัดตั้ง สบร. ซึ่งเป็นองค์กรมหาชนที่จัดตั้งตาม พรฎ. ตามมติกรม. การยุบเลิกหรือเปลี่ยนแปลงใดๆ เป็นไปได้ง่ายโดยมติกรม. เท่านั้น แต่ สสว. จัดตั้งโดย พ.ร.บ. องค์กรมีความมั่นคงกว่า แต่การเปลี่ยนแปลงใดๆต้องผ่านกระบวนการแก้กม. ซึ่งใช้ระยะเวลามากกว่า

ด้วยลักษณะโครงสร้างส่วนราชการและวัฒนธรรมการทำงานแบบไทยเป็นเงื่อนไขให้ กลไกคณะกรรมการนโยบายระดับชาติ ไม่ว่าจะมีส่วนงานเลขานุการเป็นหน่วยราชการ หรือองค์กรอิสระที่ต้องขึ้นตรงต่อกระทรวงใดกระทรวงหนึ่งมีความยากลำบากมากขึ้นในการประสานงานหรือสั่งการหน่วยราชการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพราะสารงานระดับชาติเป็นเรื่องที่ต้องเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานหลายกระทรวง แต่เมื่อส่วนงานเลขานุการต้องขึ้นกับกระทรวงใดกระทรวงหนึ่งทำให้หน่วยงานอื่นๆ รู้สึกว่ากระทรวงนั้นๆเป็นเจ้าของเรื่องความเป็นเจ้าของงานร่วมกันมีผลตลงกว่าการที่สำนักเลขานุการไปขึ้นตรงต่อสำนักนายกรัฐมนตรี

บทที่ 3 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีอยู่จำนวนมากแต่ขาดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากขาดเจ้าภาพซึ่งมีหน้าที่ด้านการวางแผน ประสานงาน และการติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในบรรดาโครงสร้างการบริหารจัดการต่างๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดที่ได้เคยมีการจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย คณะกรรมการอำนวยการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีการดำเนินงานที่ใกล้เคียงกับการเป็น “จุดจัดการ” ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติมากที่สุด

3.1 ก่อนจะเป็น ศปถ.

ในระยะเวลาที่ผ่านมามากกว่าทศวรรษที่ผ่านมา รัฐบาลและหน่วยงานราชการต่างๆ มีความพยายามจะจัดระบบการขนส่งและจราจรซึ่งมีอำนาจหน้าที่บางส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งคณะกรรมการต่างๆ เพื่อจัดการเกี่ยวกับอุบัติเหตุ สาธารณภัย ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนก็ได้รับการพิจารณาว่าเป็นส่วนหนึ่งของภัยเหล่านั้นด้วย ในปี 2526 นายกรัฐมนตรี พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ตั้ง **คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.)** มีชื่อภาษาอังกฤษว่า National Safety Council of Thailand (NSCT) ทำหน้าที่กำหนดและประสานนโยบายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประมาณ 75 หน่วยงานภายใต้การบังคับบัญชาของ 12 กระทรวง รวมทั้งบรรจุแผนป้องกันอุบัติเหตุเข้าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 และฉบับที่ 6 การกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายไม่เจาะจงว่าจะต้องลดอุบัติเหตุจราจรลงเท่าไร ภายในกำหนดเวลาเมื่อใด ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร กปอ. ได้นำมาตรการ 3E (Enforcement, Engineering and Education) มาใช้

กปอ. มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) ปี 2550 รองรับการทำงาน ภารกิจของ กปอ. กว้างขวาง ครอบคลุมอุบัติเหตุหลายประเภท ไม่ได้มีจุดเน้นในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน กปอ. แต่งตั้งอนุกรรมการกว่าสิบคณะ ทั้งคณะอนุกรรมการตามประเภทภัย ซึ่งรวมคณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร และคณะอนุกรรมการตาม function เช่น คณะอนุกรรมการกฎหมายและการบังคับการตามกฎหมาย คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์ โดยมีคณะอนุกรรมการนโยบาย ประสานแผน และประเมินผล และสำนักงานเลขานุการทำหน้าที่เชื่อมโยง ติดตามความก้าวหน้าของงานภายใต้คณะอนุกรรมการต่างๆ

ความท้าทายของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนคือจะต้องอาศัยความร่วมมือในการใช้อำนาจจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ขนส่ง กรมทางหลวง ถ้าไม่ได้รับความร่วมมือ กปอ. ก็ไม่มีอำนาจสั่งการ นอกจากข้อจำกัดดังกล่าวแล้ว กปอ. ยังขาดงบประมาณ บุคลากร และไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากฝ่ายการเมือง ทำให้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรไม่ประสบความสำเร็จ เมื่อมีการปฏิรูประบบราชการในปี 2545 รัฐบาลมีนโยบายโอนงานต่างๆ ที่สังกัดอยู่ในสำนักนายกรัฐมนตรีไปให้หน่วยงานต่างๆ และมีการจัดตั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ขึ้น ภารกิจของ กปอ. ก็กลายเป็นงานปกติของ ปภ. และหน่วยงานที่ทำหน้าที่เลขานุการ กปอ. ได้เปลี่ยนจากสำนักนายกรัฐมนตรีเป็น ปภ. ปัจจุบัน กปอ. มีบทบาทลดลง และพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ซึ่งได้จัดระบบการบริหารจัดการการดำเนินงานด้านสาธารณภัยทุกประเภทและกำหนดให้มีคณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช.ช.) มีแนวโน้มจะส่งผลทำให้ กปอ. ต้องลดบทบาทลงไปอีก

ในปี 2541 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป็นกรอบชี้นำการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยและรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) ที่ต้องการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนโดยการปรับปรุงประสิทธิภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าอุบัติเหตุทางถนน โดยแผนแม่บทมีเป้าหมายจะลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงร้อยละ 10 ในช่วงระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ระยะเวลาการดำเนินการ 5 ปี เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541-2545 ส่วนแผนปฏิบัติการได้จัดทำเฉพาะช่วงปี 2541-2543 และให้แต่งตั้ง **คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ** ซึ่งมีองค์ประกอบ 23 คน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายแผนด้านความปลอดภัยการขนส่งทุกสาขา ประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐซึ่งรับนโยบายและแผนแม่บทที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้วไปดำเนินการ ประสานงานและติดต่อขอความช่วยเหลือทั้งในประเทศและต่างประเทศ พิจารณาความเหมาะสมในการขอรับจัดสรรงบประมาณแผ่นดินให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินงานตามแผนด้านความปลอดภัยฯ ติดตามและ

ประเมินผลการปฏิบัติตามแผนด้านความปลอดภัยฯ แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยปฏิบัติตามความเหมาะสม ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้มีการดำเนินการแต่อย่างใดเพราะภารกิจมีความซ้อนทับกับ ศปถ.

3.2 กำเนิด ศปถ.

แม้จะมีคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับหลายคณะ แต่ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนก็ยังไม่ได้รับความสนใจในฐานะประเด็นที่มีลำดับความสำคัญสูง จนเมื่อเรื่องนี้เริ่มได้รับความสนใจจากหน่วยงานด้านสาธารณสุข ซึ่งต้องรับมือกับปัญหาผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมากจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางหนาแน่น ปัญหานี้เริ่มได้รับความสนใจจากผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งมีความพยายามจะจัดระบบการบริหารจัดการเพื่อรองรับการขับเคลื่อนและการประสานงานระดับชาติ

กลไกระดับชาติที่มีบทบาทสำคัญได้รับการจัดตั้งขึ้นเมื่อภาคส่วนการเมืองในยุครัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ซึ่งให้ความสนใจกับประเด็นปัญหานี้ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2546 รับทราบผลการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ โดยมี ร.ม.ช. กระทรวงมหาดไทย (ประมวล รุจนเสรี) เป็นกำลังผลักดันที่สำคัญนำไปสู่คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้นตอนต้นปี 2546

บริบททางกฎหมายที่รองรับการดำเนินงานของ ศปถ. ได้แก่คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งและปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้มีคำสั่งฯ ดังกล่าวมาแล้วหลายฉบับ หากถือเอาองค์ประกอบตัวผู้อำนวยการ ศปถ. เป็นหลัก ตั้งแต่ปี 2546 ประเทศไทยมี ศปถ. แล้ว 4 ชุด

ชุดที่ 1 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 33/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 และคำสั่งที่ 74/2546 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2546 และคำสั่งที่ 204/2546 ลงวันที่ 17 กันยายน 2546 (รองนายกฯ จาตุรนต์ ฉายแสง เป็น ผอ. ศปถ.)

ชุดที่ 2 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 327/2548 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2548 (รองนายกฯ ชิดชัย วรรณเสถียร เป็น ผอ. ศปถ.)

ชุดที่ 3 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 235/2549 ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2549 (รองนายกฯ โฆษิต ปันเปี่ยมราษฎร์ เป็น ผอ. ศปถ.)

ชุดที่ 4 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 46/2551 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2551 (รองนายกฯ สหส บัณฑิตกุล เป็น ผอ. ศปถ.)

เนื่องจากเป็นคณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งโดยคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ศปถ. จึงไม่มีสถานภาพที่ต่อเนื่อง วาระการดำเนินงานตลอดจนโครงสร้างปรับเปลี่ยนไปตามวาระการดำรงตำแหน่งของ ครม. และบางช่วงระยะเวลาที่ต้องหยุดการดำเนินงานที่สำคัญอันเนื่องมาจากความไม่ต่อเนื่องทางการเมืองเมื่อมีการเปลี่ยนรัฐบาล คณะกรรมการและอนุกรรมการ ศปถ. ทุกชุดก็จะหมดวาระไปโดยปริยาย และโดยทั่วไปใช้เวลาไม่เกิน 3 เดือนก็จะมีการแต่งตั้งชุดใหม่ แต่ในบางกรณีช่องว่างนี้ยาวนานถึง 5-6 เดือน

ความไม่เสถียรของระบบ ศปถ. เป็นอุปสรรคต่อการวางแผนและขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง แม้แต่ในช่วงเทศกาล บางครั้งก็ยังมีปัญหานี้ อาทิ ในช่วงการเลือกตั้งเดือนเมษายน ปี 2549 เกิดเหตุความวุ่นวายในผลการเลือกตั้ง ทำให้การเตรียมงานไม่ต่อเนื่อง แต่เนื่องจากใกล้ถึงเทศกาลสงกรานต์ซึ่งจำเป็นต้องมีการเตรียมการและดำเนินการ กรอบกับมีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการร่วมเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2549แล้ว ปร. จึงดำเนินงานภายใต้ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน

นอกจากนั้น การที่ ศปถ. เป็นคณะกรรมการที่เกิดจากมติคณะรัฐมนตรี การดำเนินงานต่างๆ ของ ศปถ. จึงต้องอาศัยอำนาจของคณะรัฐมนตรี ศปถ. ต้องนำเสนอแผนแม่บท แผนปฏิบัติการต่างๆ ทั้งในช่วงเทศกาลและปกติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติงบประมาณ (งบกลาง) มาดำเนินงานเป็นกรณีๆ ไป ในบางกรณี เป็นช่วงระยะเวลาการผลัดเปลี่ยนรัฐบาล ทำให้แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลต้องรอนำเสนอรัฐบาลใหม่ และกว่าจะได้รับความเห็นชอบก็ใกล้ถึงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ ทำให้หน่วยงานต่างๆ ไม่สามารถเตรียมการและดำเนินการได้ทัน

3.3 คณะกรรมการ ศปถ.

ศปถ. เป็นคณะกรรมการระดับชาติที่ประกอบด้วยรัฐมนตรี รัฐมนตรีช่วย ปลัดกระทรวง และอธิบดีของหลายหน่วยงาน องค์คณะนี้ขยายเพิ่มจำนวนกรรมการอย่างต่อเนื่องจากคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 33/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 ซึ่งแต่งตั้งคณะกรรมการ 19 คน และเพิ่มเติมโดยคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 74/2546 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2546 แต่งตั้งคณะกรรมการเพิ่มเติมอีก 10 คน รวมเป็น 29 คน จนถึงปัจจุบันคณะกรรมการ ศปถ. มีจำนวนรวม 50 คน

ข้อสังเกตคือการขยายองค์คณะดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นการขยายในส่วนหน่วยงานราชการ ทำให้สัดส่วนผู้ทรงคุณวุฒิและผู้แทนภาคส่วนอื่นๆ ลดเหลือน้อยมากในปัจจุบัน

ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือ เมื่อแรกจัดตั้งมีความพยายามที่จะวางน้ำหนักของหน่วยงานสายมหาดไทยและสายคมนาคมให้เป็นสองหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนน กล่าวคือ โครงสร้างของคณะกรรมการ ศปถ. ชุดแรกมีอธิบดี ปภ. เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีรองอธิบดี ปภ. (นายสุรพล พงษ์ทัตศิริกุล) และผู้ช่วยเลขานุการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (นายพงศ์กฤษณ์ เสนิงวงศ์) เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ และในการแต่งตั้งกรรมการเพิ่มเติม ก็เพิ่มผู้แทนหน่วยงานราชการสายคมนาคมอีกคน แต่น้ำหนักดังกล่าวค่อยๆ แปรเปลี่ยนไปในช่วงปลายปี 2546 เมื่อเลขานุการและผู้ช่วยเลขานุการทั้งหมดมาจาก ปภ. และเพิ่มผู้แทนจากหน่วยงานสายอื่นๆ เพิ่มขึ้น ทำให้น้ำหนักและบทบาทของหน่วยงานสายคมนาคมลดลงเป็นเพียงหน่วยงานที่รับผิดชอบยุทธศาสตร์หนึ่งในยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดเท่านั้น

**โครงสร้างการบริหารจัดการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน
ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 46/2551 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2551**

นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย	ประธานกรรมการ/ผู้อำนวยการศูนย์ฯ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	รองประธานกรรมการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ คนที่ 1
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	รองประธานกรรมการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ คนที่ 2
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม	รองประธานกรรมการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ คนที่ 3
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	รองประธานกรรมการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ คนที่ 4
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	รองประธานกรรมการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ คนที่ 5
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย	รองประธานกรรมการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ คนที่ 6
ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ
เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
ปลัดกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ
ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
ปลัดกระทรวงยุติธรรม	กรรมการ
ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม	กรรมการ
ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
อัยการสูงสุด	กรรมการ
ผู้บัญชาการทหารบก	กรรมการ
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์	กรรมการ
อธิบดีกรมสรรพสามิต	กรรมการ
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรรมการ
อธิบดีกรมทางหลวง	กรรมการ
อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	กรรมการ
อธิบดีกรมการปกครอง	กรรมการ
อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กรรมการ
อธิบดีกรมคุมประพฤติ	กรรมการ
อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	กรรมการ
อธิบดีกรมควบคุมโรค	กรรมการ
ปลัดกรุงเทพมหานคร	กรรมการ

เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	กรรมการ
ผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักงานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	กรรมการ
ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	กรรมการ
นายไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล โรงพยาบาลรามธิบดี	กรรมการ
ผู้จัดการ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	กรรมการ
รองศาสตราจารย์ ธีรชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	กรรมการ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมประสงค์ สัตยมัลลี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	กรรมการ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ กัญฉวีร์ กณิษฐพงษ์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	กรรมการ
นายแท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ	กรรมการ
นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ	กรรมการ
นายธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	กรรมการ
อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการและเลขานุการ
รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่อธิบดีมอบหมาย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุขภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน ปภ.	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ปภ.	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการ ศปถ. มีอำนาจหน้าที่ในการ

- 1) กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- 2) จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบ และกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก
- 3) อำนวยการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน ประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- 5) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม
- 6) พิจารณาเสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษแก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย
- 7) ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

วิสัยทัศน์ เป้าหมาย วัตถุประสงค์ของ ศปถ.

วิสัยทัศน์

พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล

เป้าหมายการดำเนินงาน

เพื่อลดความสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะฝ่ายเลขานุการเป็นหน่วยรับผิดชอบบูรณาการในการกำกับควบคุม ดูแล และอำนวยความสะดวก และมอบหมายให้ส่วนราชการรับผิดชอบปฏิบัติในแต่ละยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน การปฏิบัติงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการจราจรในช่วงปกติและเทศกาลสำคัญ รวมทั้งแสวงหาความร่วมมือเพื่อลดอุบัติเหตุจากภาคเอกชน เครือข่าย มูลนิธิ และองค์กรต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างกรอบของการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยส่งเสริมและพัฒนาวิธีการและมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ให้สามารถดำเนินการได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาบุคลากร อาสาสมัครในการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้เพียงพอและสอดคล้องกับปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม และสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมให้แก่ประชาชนในด้านความปลอดภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะนำมาสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

แนวคิด

ใช้รูปแบบการดำเนินงานแบบยุคใหม่คือ “Hollywood Model” (ใช้งานเป็นตัวตั้ง) โดยมีหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐเอกชน และสาขาวิชาชีพต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) มาผนึกกำลังกันในการทำงานเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ยั่งยืน

ที่มา: เอกสาร “กรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีนาคม 2551

3.4 นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนของ ศปถ.

ภารกิจแรกของ ศปถ. ได้แก่การดำเนินงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2546 การสรุปผลการดำเนินงานในครั้งนั้นนำไปสู่การจัดทำยุทธศาสตร์การดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยมีการประชุมสัมมนา ระดมความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ ภาครัฐและเอกชน การประชุมเชิงปฏิบัติการที่สำคัญที่สุดจัดขึ้นเมื่อวันที่ 13-14 มิถุนายน 2546 ซึ่งมีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานอย่างละเอียดในแต่ละยุทธศาสตร์ โดยผู้อำนวยการ ศปถ. ในขณะนั้น รองนายกรัฐมนตรี จาตุรนต์ ฉายแสง ให้ความสนใจเข้าร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นตลอดกระบวนการ ทำให้หน่วยงานต่างๆ ให้ความสำคัญและมีความกระตือรือร้นที่จะให้ความร่วมมือและทำงานร่วมกันอย่างกว้างขวาง

ต่อมา ศปถ. ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2548-2551 โดยกำหนดเป้าหมายดังนี้

เป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 22.21 คนต่อแสนประชากรในปี 2547 ลงเหลือ 20.00 คนต่อประชากรแสนคนในปี 2551

ยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ (5E) ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง และเคร่งครัด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) เร่งปรับปรุงแก้ไข ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน และยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relations & Participation) เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System: EMS) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการและความทุพพลภาพ จากกรณีที่ไม่สมควร โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ตลอดจนสามารถส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุ ให้ไปถึงยังโรงพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) เป็นการบริหารจัดการระบบการรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย

ปัจจุบันเป็นปีสุดท้ายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ และสำนักบริหารการฯ ปก. กำลังเตรียมกระบวนการจัดทำแผนฉบับต่อไป

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 มีการตั้งเป้าหมายการดำเนินงานในระดับผลกระทบ (impact) ได้แก่ การลดอัตราการเสียชีวิต พร้อมกำหนดยุทธศาสตร์ พร้อมแนวทางการดำเนินงานและแผนงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างกว้างๆ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการแปลงแผนแม่บทให้เป็นแผนปฏิบัติการที่มีเป้าหมายในระดับผลลัพธ์ (outcome) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์หลักอย่างชัดเจน แผนงาน โครงการ งบประมาณ ฯลฯ แต่ไม่ได้มีการแปลงแผนแม่บทฯ ดังกล่าวให้เป็นแผนปฏิบัติการ แผนแม่บทฯ จึงมีบทบาทเพียงเป็นแหล่งอ้างอิงถึงเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิต และยุทธศาสตร์ต่างๆ เท่านั้น มิได้มีบทบาทในการกำหนดและกำกับทิศทางและการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

อนึ่ง ในเรื่องนี้มีข้อสังเกตว่าในช่วงเวลาที่มีร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนนั้น กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ สนข. ประสานงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551) เป็นการดำเนินงานต่อจากที่ ครม. มีมติเห็นชอบแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 เมื่อมีการจัดตั้ง ศปถ. ในปี 2546 กระทรวงคมนาคมก็ได้นำแผนปฏิบัติการนี้มาขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ศปถ. ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการฯ จึงมิได้เป็นกระบวนการที่ต่อเนื่องกันเช่นแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการทั่วไป และแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลในทางปฏิบัติ เพราะมีเพียงหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ใช้เป็นกรอบในการดำเนินงาน ส่วนหน่วยงานอื่นๆ ที่ได้รับการกำหนดบทบาทหน้าที่ไว้ในแผนปฏิบัติการมิได้ร่วมดำเนินการ เพราะในขณะนั้น ศปถ. และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนได้มีสถานะเป็นจุดจัดการและกรอบการดำเนินงานระดับชาติซึ่งครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

3.5 กลไกการดำเนินงาน

3.5.1 คณะกรรมการ ศปถ.

การประชุมคณะกรรมการ ศปถ. เป็นกลไกที่สำคัญที่สุดของระบบ ศปถ. ศปถ. ชุดที่ 1 ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี จาตุรนต์ ฉายแสงเป็นประธาน เป็นชุดที่มีการทำงานเข้มข้นที่สุด มีการประชุมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2546 มีการประชุมถึง 22 ครั้ง ปี 2547 กำหนดประชุมในวันพุธที่ 3 ของเดือนและตลอดปีมีการประชุม 12 ครั้ง นอกจากจะประชุมที่กรุงเทพฯ แล้ว ยังให้มีการประชุมสัญจรที่ภาคต่างๆ โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในภาคนั้นๆ เข้าร่วมด้วย ทำให้ทุกฝ่ายเห็นถึงความสำคัญของเรื่องนี้ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเกือบทั้งหมดต่างวิเคราะห์ว่าความมุ่งมั่นตั้งใจจริง การให้ความสำคัญกับปัญหานี้ และการศึกษางานทั้งในภาพกว้างและในรายละเอียดของรองนายกรัฐมนตรีเป็นเงื่อนไขความสำเร็จที่สำคัญ

ในปี 2548 คณะกรรมการ ศปถ. ประชุม 3 ครั้ง ปี 2549 ประชุม 4 ครั้ง ปี 2550 ประชุม 5 ครั้ง โดยสรุปคือ ในช่วงเวลาที่มีคณะกรรมการ ศปถ. จะมีการประชุมกันประมาณ 2 - 3 เดือนต่อครั้ง

ในการประชุมแต่ละครั้งจะมีกรรมการและผู้แทนร่วมประชุมประมาณสองในสามของจำนวนทั้งหมด มีผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่ ปก. จำนวนมาก สำคัญสำคัญของการประชุมคณะกรรมการ ศปถ. คือการจัดเตรียมรายงานสถานการณ์และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และข้อเสนอเพื่อพิจารณาสั่งการต่อคณะรัฐมนตรี และเมื่อ ครม. มีมติเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆ การประชุมคณะกรรมการ ศปถ. ก็จะเน้นการติดตามทวงถามความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามมติ ครม. กับหน่วยงานต่างๆ การประชุมดังกล่าวจึงเป็นความพยายามที่จะขับเคลื่อนเชิงนโยบายพร้อมๆ กับการติดตามผลและหารือรายละเอียดในเชิงการปฏิบัติการด้วย

ในภาพรวม ศปถ. ประสบความสำเร็จในการขับเคลื่อนมติ ครม. กล่าวคือ ศปถ. ได้กลายเป็น fast track ในการนำเสนอประเด็นต่างๆ ต่อ ครม. เพื่อให้ ครม. มีมติกำหนดให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการ โดยรองนายกรัฐมนตรีในฐานะประธาน ศปถ. จะนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีโดยตรง ซึ่งเป็นกระบวนการนำเสนอที่รวดเร็วกว่าปกติที่หน่วยงานระดับกรมต้องนำเสนอผ่านรองปลัดกระทรวงที่ดูแลกลุ่มภารกิจ ปลัดกระทรวง รัฐมนตรี คณะกรรมการกลั่นกรอง ฯลฯ

ในบางกรณี มติ ครม. ดังกล่าวก็ไม่มีผลในทางปฏิบัติ เพราะต้องพบปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติ เช่น ต้องแก้ไขกฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติซึ่งใช้เวลานานมาก ไม่มีงบประมาณ ฯลฯ และในบางกรณี ศปถ. ก็มีไขจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลง แต่ ศปถ. มีส่วนสนับสนุนความพยายามริเริ่มการเปลี่ยนแปลงของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ผลก็คือความพยายามแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนหลายฉบับซึ่งสำเร็จเสร็จสิ้นประมาณปี 2550

มติ ครม. ที่สำคัญซึ่งเป็นฐานสำคัญของการดำเนินงานของ ศปถ. ได้แก่

- มติ ครม. วันที่ 22 และ 28 เมษายน 2546 รับทราบผลการรายงานผลการดำเนินงานป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเห็นชอบให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินงานตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ยุทธศาสตร์การแพทย์ฉุกเฉิน และยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจร) ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2546
- มติ ครม. วันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ให้เพิ่มยุทธศาสตร์การประเมินผลและการพัฒนาระบบสารสนเทศ รับทราบผลการดำเนินงานของศูนย์ฯ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามมาตรการระยะสั้น (กรกฎาคม-ธันวาคม 2546) และให้คณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจัดสรรเงินครึ่งหนึ่งเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน

มติ ครม. 22 และ 28 เมษายน 2546
เห็นชอบให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินงานตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และมาตรการ
เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ด้าน enforcement:

- ให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐทุกหน่วยงานปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมาย/นโยบายความปลอดภัยทางถนน
- จับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร 3ม1ข ให้ สดข. เปรียบเทียบปรับเจ้าของรถที่ให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่นำรถไปใช้ด้วย และยึดรถดังก้าวไว้เพื่อตรวจสอบ
- ให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำแผนการจัดทำใบขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์เพื่อบริการประชาชนเร่งด่วนนอกเวลาทำการปกติในวันเสาร์วันเสาร์เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-กันยายน 2546 รวมทั้งจัดทำโครงการให้ความรู้และการจัดทำใบอนุญาตขับขี่รถให้แก่นักเรียน นิสิต นักศึกษา

ด้าน engineering:

- ให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทดำเนินยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจรตามมาตรการลดเสี่ยงภัยและวิธีการแก้ปัญหาอย่างถาวรในถนนสายหลักและสายรองเพื่อลดอุบัติเหตุจากการเดินทางของประชาชน รวมทั้งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการในพื้นที่รับผิดชอบ

ด้าน EMS:

- ให้กระทรวงสาธารณสุขดำเนินยุทธศาสตร์การแพทย์ฉุกเฉินในทุกจังหวัดในระบบการรักษา 30 บาท โดยในเบื้องต้นจะดำเนินการในจังหวัดน่านร่อง 7 จังหวัดตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2546 เป็นต้นไป

ด้าน education:

- มุ่งเน้นในกลุ่มเยาวชน นักเรียน นักศึกษา ด้วยการกำหนดหลักสูตรทุกระดับชั้นควบคู่กับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบการเพื่อสร้างวินัยและเคารพกฎหมาย ตลอดจนประชาชนทั่วไปให้เกิดความตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่จักรยานยนต์ซึ่งมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและได้รับบาดเจ็บสูง
- ให้กรมการขนส่งทางบกเร่งรัดให้การศึกษาอบรมการใช้รถที่ถูกต้อง พร้อมกับออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ผ่านการอบรมและประชาชนให้ครอบคลุมทั่วถึงโดยเร็ว
- ให้กรมประชาสัมพันธ์และสื่อของรัฐทุกหน่วยประชาสัมพันธ์มาตรการอย่างต่อเนื่องเพื่อประชาชนเกิดความตระหนักและเกรงกลัว หากต้องถูกจับกุมดำเนินคดีตามกฎหมาย

มติ ครม. วันที่ 29 กรกฎาคม 2546

ให้เพิ่มยุทธศาสตร์การประเมินผลและการพัฒนาระบบสารสนเทศ

ให้คณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจัดสรรเงินครึ่งหนึ่งเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน

มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของปฏิบัติตามมาตรการระยะสั้น (กรกฎาคม-ธันวาคม 2546)

- การเพิ่มรางวัลค่าปรับจราจรโดยให้กระทรวงการคลังแก้ไขระเบียบให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจับกุมได้รับเงินรางวัลเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นเดือนละไม่เกิน 10,000 บาท
- การนำมาตรการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาบังคับใช้อย่างเข้มงวดและการอบรมทดสอบผู้ขับขี่กระทำผิดกฎหมายจราจร
- การจัดตั้งศาลจราจร โดยขอความร่วมมือสำนักงานศาลยุติธรรม ร่วมกับสำนักงานอัยการสูงสุด กระทรวงยุติธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กระทรวง ICT พิจารณาแก้ไขร่าง พ.ร.บ. ศาลจราจร พ.ศ.... เพื่อให้มีศาลจราจรขึ้นมาเฉพาะแยกจากศาลแขวง
- การเพิ่มโทษกรณีเมาสุราแล้วขับรถ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ แก้ไข พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพิ่มโทษกรณีเมาสุราแล้วขับรถ จัดทำข้อเสนอให้มีการตรวจเลือดผู้ขับขี่รถที่เกิดอุบัติเหตุ ลงโทษให้ผู้เมาสุราแล้วขับรถไปทำงานสาธารณะทำงานบริการสังคมแทนการเปรียบเทียบปรับ
- การจัดระเบียบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี โดยให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายคุ้มครองเด็ก และให้กระทรวงการคลังแก้ไข พ.ร.บ. สุรา และกำหนดเงื่อนไขให้ร้านค้าติดป้าย “งดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี เพราะผิดกฎหมาย”
- การจัดระเบียบการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทางสถานีวิทยุโทรทัศน์
- ให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีจัดทำเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์เพื่อประหยัดงบประมาณในการจัดซื้อ
- ให้กระทรวงการคลังรับไปหารือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานอื่นๆ กำหนดแนวทางควบคุมดูแลสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่ และกำหนดอายุผู้ซื้อให้เหมาะสม

นอกจากความพยายามผลักดันการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายข้างบนนี้ ประเด็นที่มีการรายงาน/อภิปรายปรึกษาหารือมากที่สุดและเป็นวาระการประชุมเกือบทุกครั้ง ได้แก่

- มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ ตลอดจนแผนการประชาสัมพันธ์
- การติดตามผลการปฏิบัติงานตามมติ ครม. วันที่ 22 และ 28 เมษายน และวันที่ 29 กรกฎาคม 2546
- การรายงานผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์
- การรายงานผลการดำเนินงานโดยหน่วยงานต่างๆ
- การดำเนินงานตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายสำคัญ เช่น 3ม2ข1ร

ประเด็นที่มีการรายงาน/อภิปรายปรึกษาหารือในลำดับรองลงมา ได้แก่

- การตั้งเป้าหมายและแผนงานโครงการเร่งด่วน 6 เดือนหลังของปี
- การพิจารณาแบบรายงานที่จะใช้ในการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

- การจัดทำแผนงบประมาณเพื่อของบกลาง
- การเชื่อมโยงระบบข้อมูล ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ศูนย์นเรนทร ศปถ.
- การหามาตรการให้คุณให้โทษเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบการป้องกันและแก้ไขการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- การกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงานของจังหวัดต่างๆ
- การจัดหาเครื่องมือตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และการบูรณาการอุปกรณ์ดังกล่าวระหว่างหน่วยงานต่างๆ
- การเจาะเลือดผู้ประสบอุบัติเหตุ
- โครงการตัวรักและห่วงใย ใส่หมวกนิรภัยให้น้อง (หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก)
- ระบบประกันภัยที่มีแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวัง

3.5.2 คณะอนุกรรมการ

(1) คณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ

งานเร่งด่วนลำดับแรกของ ศปถ. ได้แก่การป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2546 พร้อมกันนั้นได้จัดทำวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เร่งด่วนที่จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดมาตรการให้หน่วยงานนำไปปฏิบัติ และนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในการประชุมวันที่ 22 เมษายน 2546

ศปถ. ได้ออกคำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนฉบับแรก ที่ 01/2546 วันที่ 30 เมษายน 2546 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยแต่งตั้ง

- คณะอนุกรรมการด้านผู้เชี่ยวชาญฝ่ายวิชาการและกลั่นกรองยุทธศาสตร์ 1 ชุด
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านระบบสารสนเทศ ยุทธศาสตร์ด้านรถ ยุทธศาสตร์ด้านถนน ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ ยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วม และยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน รวม 7 ชุด
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์จังหวัดเป้าหมายยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน 1 ชุด

คณะอนุกรรมการด้านผู้เชี่ยวชาญฝ่ายวิชาการและกลั่นกรองยุทธศาสตร์ที่แต่งตั้งขึ้น มี ร้อยโท ดร. กุเทพ ไสกระจ่าง รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง เป็นประธาน และมีนายเกรียงกมล เลหาไพโรจน์ และนาวาตรี ดร. วุฒิพงศ์ พงศ์สุวรรณ ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นอนุกรรมการผู้เชี่ยวชาญที่มาจากฝ่ายการเมือง อนุกรรมการผู้เชี่ยวชาญอีก 7 คนเป็นนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญ ได้แก่ นพ. ไพบูรณ์ สิริยวงศ์ไพศาล โรงพยาบาลรามาริบัติ ศาสตราจารย์ ดร. ยอดพล ธนาภิรมย์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ศาสตราจารย์ นพ. วีระ กสานติกุล คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร นพ. ชัยวัน เจริญโชคทวี โรงพยาบาลวชิระ นพ. วิทยา ขาดิบัญชาชัย โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น นพ. แทจรีง ศิริพานิช มูลนิธิเมาไม่ขับ ผู้แทนศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และมี พญ. ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ กรมพัฒนาการแพทย์แผนไทย และแพทย์ทางเลือก เป็นกรรมการผู้เชี่ยวชาญและเลขานุการ โดยมีนางสาวศิริลักษณ์ ดวงแก้ว เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว. สำนักมาตรการป้องกันสาธารณสุข ซึ่งทำงานด้านข้อมูลของ ปถ. เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ส่วนคณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ส่วนใหญ่มีข้าราชการระดับอธิบดี หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องเป็นประธาน และเจ้าหน้าที่สำนักต่างๆ ของ ปถ. เป็นฝ่ายเลขานุการ ยกเว้น อนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านรถ และด้านการให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์ที่ฝ่ายเลขานุการเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานหลักในยุทธศาสตร์ด้านนั้นๆ และ ปถ.

อนุกรรมการส่วนใหญ่มาจากหน่วยงานภาครัฐ ยกเว้นคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ด้านการมีส่วนร่วมที่มี ศ. นพ. ประกิต วาทีสาธกิจ รองประธาน สสส. เป็นประธาน และอนุกรรมการส่วนใหญ่เป็นผู้แทนจากมูลนิธิ สมาคม บริษัทเอกชน ฯลฯ

ตารางที่ 3.1 คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ปี 2546

คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ต่างๆ	ประธาน	อนุกรรมการและเลขานุการ	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านระบบสารสนเทศ	นาวาตรี ดร. วุฒิพงศ์ พงศ์สุวรรณ (ที่ปรึกษา รมต. กท. เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)	นายพรรคพล วงศ์เพ็ญ (ผอ. สำนักนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปภ.)	นายสุขชัย เมธาวิกุล (สำนักสำนักนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปภ.)
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านรถ	นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต (อธิบดีกรมการขนส่งทางบก)	นายคารบลักข์ สุรัสวดี (ผอ. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)	นายทศพร สุขสานต์ (สำนักนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปภ.)
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านถนน (วิศวกรรมจราจร)	นายเทิดศักดิ์ เศรษฐ์มานพ (อธิบดีกรมทางหลวง)	นายวิจิตร ทองเจริญ (ผู้เชี่ยวชาญระดับ 9 สำนักมาตรการป้องกันสาธารณภัย ปภ.)	นายสุปกิต โพธิ์ประภาพันธ์ (หัวหน้ากลุ่มงานเทคโนโลยีและสารสนเทศ สำนักมาตรการป้องกันสาธารณภัย ปภ.)
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	พล.ต.ท. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ (ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ)	นายสุริยะ สมบัติทวี (ผอ. สำนักมาตรการป้องกันสาธารณภัย ปภ.)	นายมนตรี ชัยชนะวิบูลย์ วัฒน (สำนักมาตรการป้องกันสาธารณภัย ปภ.)
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	ดร. จรยพร ธรณินทร์ (รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ)	ผอ. สำนักส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย หรือผู้แทน ปภ.	นางสาวอภิญาญา บุญจฑิตย์ (สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ)
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการมีส่วนร่วม	ศ. นพ. ประกิต วาทีสาทกกิจ (รองประธานกรรมการ สสส.)	ผู้แทนกลุ่มงานการมีส่วนร่วม สำนักส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย ปภ.	-
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน	ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	นพ. สมชาย กาญจนสุด (ผอ. ศูนย์เรนทร)	ร.ท. ธีระ สันติเมธี (หัวหน้ากลุ่มปฏิบัติการศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย ปภ.)
คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์จังหวัดเป้าหมายยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน	นายโกสินทร์ เกษทอง (อธิบดี ปภ.)	นายบัณฑิตย์ เทวีทวารักษ์ (เลขานุการกรม ปภ.)	นายชาญชัย พุ่มเข็ม (ปภ.)

การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ในครั้งนั้นนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ในระยะต่อมา โดย ศปถ. ได้ใช้ระบบคณะอนุกรรมการหลัก 5 ชุดตามยุทธศาสตร์ 5E ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ การแพทย์ฉุกเฉิน การประเมินผล ระบบสารสนเทศและวิชาการ โดยมี การปรับเปลี่ยน เพิ่มเติมองค์ประกอบคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ตลอดเวลา การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ได้แก่

- ปี 2548 ปรับยกระดับประธานอนุกรรมการทุกชุดให้เป็นปลัดกระทรวง
- พุทธศักราช 2546 เปลี่ยนประธานคณะอนุกรรมการด้านประชาสัมพันธ์จากรองปลัดกระทรวงศึกษาธิการเป็นปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี และเปลี่ยน

ผู้ช่วยเลขานุการจากเจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการเป็นหัวหน้ากลุ่มงานเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ สำนักส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย ปภ.

- ปี 2549 เพิ่มเติมอนุกรรมการด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน นักศึกษา โดยให้หน่วยงานของกระทรวงศึกษาธิการเป็นประธานและเลขานุการ
- ปี 2550 เปลี่ยนประธานอนุกรรมการการบังคับใช้กฎหมายจากผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นปลัดกระทรวงยุติธรรม และเปลี่ยนเลขานุการอนุกรรมการการบังคับใช้กฎหมายจาก สดช. เป็น กรมคุมประพฤติ

ปัจจุบัน คณะกรรมการ ศปถ. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 6 คณะให้ทำหน้าที่ควบคุมและประสานแผนยุทธศาสตร์ 5 ด้าน (5E: Law-Enforcement, Engineering, Emergency Medical Service, Education, and Evaluation) และด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน นักศึกษา

ตารางที่ 3.2 คณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ปี 2551

คณะอนุกรรมการยุทธศาสตร์	ประธาน	อนุกรรมการและเลขานุการ
ด้านการประเมินผลระบบสารสนเทศและวิชาการ	ปลัดกระทรวงมหาดไทย อธิบดี ปภ. (รองประธาน)	ผอ. สำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติภัยและความปลอดภัยทางถนน ปภ.
ด้านถนน (วิศวกรรมจราจร)	ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (รองประธาน)	ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัยสำนักงานนโยบายขนส่งและจราจร
ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ปลัดกระทรวงยุติธรรม ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (รองประธาน)	ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาการคุมประพฤติ กรมคุมประพฤติ ¹
ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ เป็นรองประธาน	ผอ. กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ปภ.
ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน	ปลัดกระทรวงสาธารณสุข อธิบดีกรมควบคุมโรค (รองประธาน)	ผู้อำนวยการศูนย์เรนทร
ด้านความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน นักศึกษา	ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (รองประธาน)	ผอ. สำนักพัฒนากิจการนักเรียน นักศึกษา และกิจการพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ

เนื่องจากคณะกรรมการ ศปถ. เป็นองค์คณะที่มีขนาดใหญ่มาก อนุกรรมการจึงถูกคาดหวังให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ต่างๆ และได้รับการคาดหวังให้มีการประชุมกันทุกเดือนก่อนหน้าการประชุม ศปถ. เพื่อจะได้นำเสนอรายงานผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะการดำเนินงานต่างๆ ต่อที่ประชุม ศปถ. แต่ปัจจุบันอนุกรรมการชุดต่างๆ ก็มีขนาดใหญ่ประมาณ 20-30 คน

ในปี 2550 อนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมายประชุมประมาณ 4-5 ครั้ง อนุกรรมการด้านการให้ความรู้ประชุมประมาณ 4-5 ครั้งเช่นกัน แต่ค่อนข้างกระจุกตัวในช่วงเทศกาล อนุกรรมการวิศวกรรมจราจรประชุมประมาณ 2 ครั้ง อนุกรรมการประเมินผลก็ประชุมประมาณ 2 ครั้งโดยอาศัยคณะทำงานขับเคลื่อนงาน ในขณะที่อนุกรรมการด้านการแพทย์ฉุกเฉินประชุมครั้งเดียว

¹ กรมคุมประพฤติขอโอนภารกิจให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นอนุกรรมการที่มีการดำเนินงานค่อนข้างต่อเนื่องและชัดเจนที่สุดในช่วงปี 2550 ที่ปลัดกระทรวงยุติธรรมเป็นประธานและกรมคุมประพฤติเป็นเลขานุการ โดยเน้นการทบทวน ปรับปรุง แก้ไข หรือออกกฎหมายใหม่เพื่อให้ครอบคลุมพฤติกรรมของคนที่เป็นเหตุสำคัญให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน กระบวนการด้านกม. ค่อนข้างยาวนานตั้งแต่การจัดทำแผนพัฒนากม.แต่ละปี การเสนอกฎกระทรวงฯ ผ่านรมต. กรรมการกลั่นกรองของกรม. เข้ากรม. ให้กฤษฎีกาตีความกลับมาสู่การพิจารณาของกรม. เข้าสภา 3 วาระ ผ่านกรรมาธิการ และเข้าสู่สภารอบสุดท้าย กว่าจะประกาศใช้ได้ แต่อนุกรรมการด้านบังคับใช้กม.มีอายุไม่ต่อเนื่องมีการปรับเปลี่ยนเมื่อเปลี่ยนรัฐบาล ทำให้กระบวนการดังกล่าวใช้เวลายาวนานยิ่งขึ้น

อนุกรรมการวิศวกรรมจราจรประชุมบ่อยครั้ง เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนดำเนินงานแก้ไขจุดเสี่ยงด้านวิศวกรรมจราจรภายใต้แผนปฏิบัติการประจำปีตามขบประมาณกระทรวง ซึ่งสำนักแผนความปลอดภัยเป็นผู้จัดทำ และประสานแผนหน่วยงานภายในกระทรวง ไม่ได้ดำเนินการภายใต้ระบบอนุกรรมการของ ศปถ. และเมื่อมีการประชุม ศปถ. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็รายงานผลการดำเนินงานเป็นรายหน่วยงานมากกว่าจะรายงานผลภายใต้การดำเนินงานของอนุกรรมการ

อนุกรรมการด้านการแพทย์ฉุกเฉินเป็นอนุกรรมการที่มีการประชุมบ่อยที่สุด เพราะ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเป็นเรื่องที่ค่อนข้างมีความก้าวหน้ากว่ายุทธศาสตร์อื่นๆ และเป็นการดำเนินงานปกติของศูนย์นเรนทรอยู่แล้ว

ในภาพรวม การยกระดับคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ให้ปลัดกระทรวงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นประธานเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ระบบอนุกรรมการอ่อนแอลงมากขึ้น เพราะปลัดกระทรวงไม่มีเวลาประชุม ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง แม้ว่าจะรองประธานซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้าราชการระดับอธิบดีจะทำหน้าที่แทน แต่เนื่องจากมีไขประธานฯ ก็ไม่สามารถขับเคลื่อนงานได้มากนัก นอกจากนั้นการทำงานของอนุกรรมการไม่มีงบประมาณสนับสนุน ในบางกรณีอาจขอการสนับสนุนงบประมาณบางส่วนจาก ปก. ได้บ้าง เช่น การจัดสัมมนา การประชุมเชิงปฏิบัติการ

โดยสรุปอาจกล่าวได้ว่าการทำงานในระดับอนุกรรมการเข้มแข็งน้อยกว่าระดับคณะกรรมการ ทำให้ภาระในการขับเคลื่อนงานทั้งในระดับนโยบายและการปฏิบัติตกอยู่ที่คณะกรรมการ ศปถ. โดยเฉพาะอย่างยิ่งประธาน และฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ ศปถ.

(2) คณะอนุกรรมการอื่นๆ

นอกจากอนุกรรมการยุทธศาสตร์ต่างๆ แล้ว ศปถ. ยังแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมาก อาทิ

- คำสั่ง ศปถ. ที่ 16/2546 วันที่ 15 ตุลาคม 2546 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำระบบการตัดคะแนนในใบอนุญาตขับรถ และการอบรมทดสอบผู้กระทำผิดตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (รัฐมนตรีช่วยว่าการคมนาคม นายนิกร จำนง เป็นประธาน)
- คำสั่ง ศปถ. ที่ 18/2546 วันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการมาตรการด้านหมวกนิรภัย (นพ. วิทยา ชาติบัญชาชัย โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น เป็นประธาน)

(3) คณะทำงานเฉพาะกิจ

กลไกในการดำเนินงานที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งคือ คณะทำงานเฉพาะกิจ ทั้งที่เป็นคณะทำงานเฉพาะกิจที่คณะกรรมการแต่งตั้งขึ้น หรือคณะทำงานเฉพาะกิจที่คณะกรรมการ ศปถ. แต่งตั้งขึ้น ตัวอย่าง เช่น

- คำสั่ง ศปถ. ที่ 22/2546 วันที่ 24 พฤศจิกายน 2546 แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน (อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์ เป็นประธาน)
- คำสั่ง ศปถ. ที่ 23/2546 วันที่ 25 พฤศจิกายน 2546 แต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจกำหนดแนวทางการเก็บข้อมูลและติดตามประเมินผลตามมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 (รองปลัดกระทรวงมหาดไทย นายวิฑูรย์ ฤกษ์กุลละวณิชย์ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน)

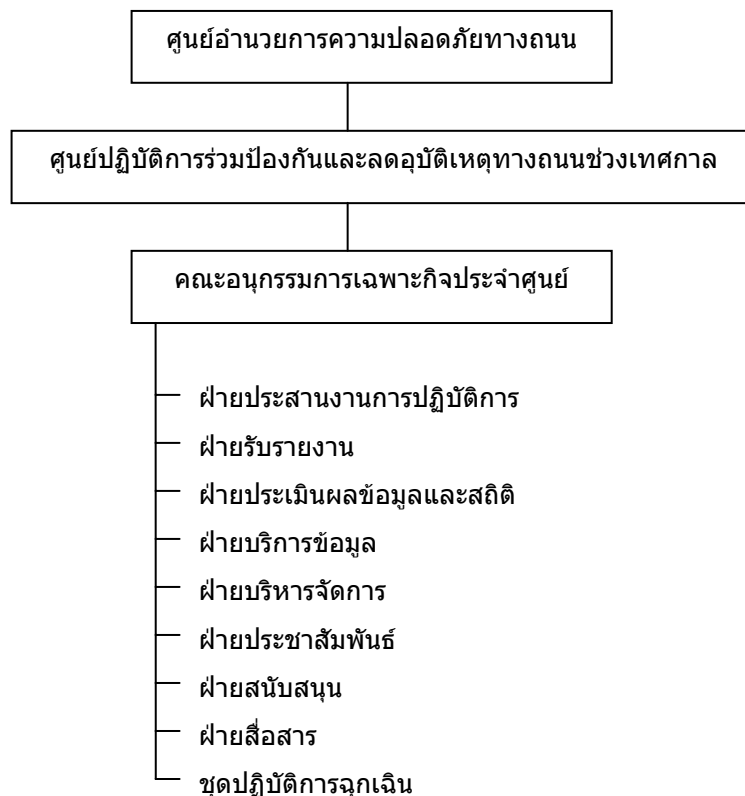
- คำสั่ง ศปถ. ที่ 28/2547 แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจในคณะกรรมการฝ่ายวิชาการด้านพัฒนาระบบข้อมูลและการศึกษาวิจัยเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน วันที่ 24 พฤษภาคม 2547 (นายสุรพล พงษ์หัตถศิริกุล รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นประธาน)
- คำสั่ง ศปถ. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำงบประมาณบูรณาการ
- คำสั่ง ศปถ. ที่ 003/2549 แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อความปลอดภัยทางถนน

(4) ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่ส่วนกลาง

ในช่วงเทศกาล ศปถ. จะจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการที่ส่วนกลาง ซึ่งเรียกกันว่า war room ที่ ปภ. มีการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการเป็นการเฉพาะ มีพิธีเปิดศูนย์แถลงข่าว และในช่วง 7-10 วันอันตรายจะมีการประชุมติดตามสถานการณ์และผลการดำเนินงานและการแถลงข่าวทุกวัน ซึ่งจะกำหนดให้ประธานและรองประธาน ศปถ. ซึ่งเป็นผู้แทนหน่วยงานต่างๆ หมุนเวียนกันแถลงข่าว ศูนย์ปฏิบัติการฯ ดังกล่าวนับเป็นรูปธรรมของการดำเนินงานระดับชาติที่ชัดเจนที่สุด

เมื่อใกล้ถึงเทศกาล ศปถ. จะมีคำสั่งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฯ แต่งตั้งคณะกรรมการประจำศูนย์ฯ ซึ่งก็ได้แก่ ผอ. ศปถ. และกรรมการ ศปถ. ทั้งชุด โดยมีอธิบดี ปภ. ในฐานะเลขาธิการ ศปถ. รับผิดชอบควบคุมเจ้าหน้าที่ของศูนย์ฯ โดยแต่งตั้งข้าราชการจากกระทรวงทบวงกรมต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ ศปถ. เป็นเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ โดยโครงสร้างของศูนย์ปฏิบัติการมีลักษณะดังต่อไปนี้

ภาพที่ 3.1 โครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการร่วมช่วงเทศกาล



3.5.3 สำนักงานเลขานุการของระบบ ศปถ.

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการ ศปถ. และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่เป็นสำนักเลขานุการ และในฐานะ “ผู้จัดการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน” การลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงถูกกำหนดเป็น KPI ในการปฏิบัติราชการของ ปก. ตั้งแต่ปี 2548²

ตั้งแต่ ปก. เริ่มมีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้มี อธิบดี ปก. ที่เป็นผู้อำนวยการ ศปถ. โดยตำแหน่งมาแล้ว 5 คน คือ

- 1) นายโกสินทร์ เกษทอง (1 ตุลาคม 2545 ถึง 30 กันยายน 2546)
- 2) นายสาโรช คัชมาตย์ (1 ตุลาคม 2546 ถึง 18 มีนาคม 2547)
- 3) นายพงศ์โพยม วาศภูติ (19 มีนาคม 2547 ถึง 30 กันยายน 2547)
- 4) นายสุนทร ริวเหลือง (1 ตุลาคม 2547 ถึง 30 กันยายน 2548)
- 5) นายอนุชา โมกขะเวส (1 ตุลาคม 2548 จนถึงปัจจุบัน)

การเปลี่ยนตัวผู้ดำรงตำแหน่งเลขานุการ ศปถ. ทุกปี เป็นอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่ง ของการดำเนินงาน³ เพราะเลขานุการเป็นจุดจัดการที่สำคัญของระบบ และแม้จะมีความต่อเนื่องอยู่บ้างใน ระดับรองอธิบดี ปก. ที่อธิบดีมอบหมาย ซึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ศปถ.

ปัจจุบันมีส่วนงานในสังกัด ปก. ที่เกี่ยวข้องกับงานของ ศปถ. ดังนี้

- 1) สำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน⁴ – ทำหน้าที่ เลขานุการคณะกรรมการ ศปถ. และอนุกรรมการด้านการประเมินผล ระบบสารสนเทศและวิชาการ
- 2) กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ - ทำหน้าที่ วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุช่วงเทศกาลที่ส่งมาจากศูนย์ปฏิบัติการร่วมจังหวัดต่างๆ และข้อมูลอุบัติเหตุช่วงปกติที่ได้รับจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานอื่นๆ
- 3) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ – ทำหน้าที่รับข้อมูลอุบัติเหตุช่วงเทศกาลจากศูนย์ ปฏิบัติการร่วมจังหวัดต่างๆ
- 4) กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ - ทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

เนื่องจากอนุกรรมการ ศปถ. ชุดต่างๆ มีหน่วยงานระดับกรมอื่นๆ ทำหน้าที่เลขานุการ จึงมีหน่วยงานที่มีบทบาทเป็นสำนักงานเลขานุการภายใต้ระบบ ศปถ. เพิ่มเติม คือ

- 5) สำนักพัฒนาการคุมประพฤติ กรมคุมประพฤติ – ทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (กำลังอยู่ระหว่างการขอโอนภารกิจกลับไปสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ)
- 6) สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายขนส่งและจราจร – ทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการด้านวิศวกรรม
- 7) ศูนย์นเรนทร – ทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน
- 8) สำนักพัฒนากิจการนักเรียน สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ – ทำหน้าที่ เลขานุการคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยในการเดินทางนักเรียน นักศึกษา

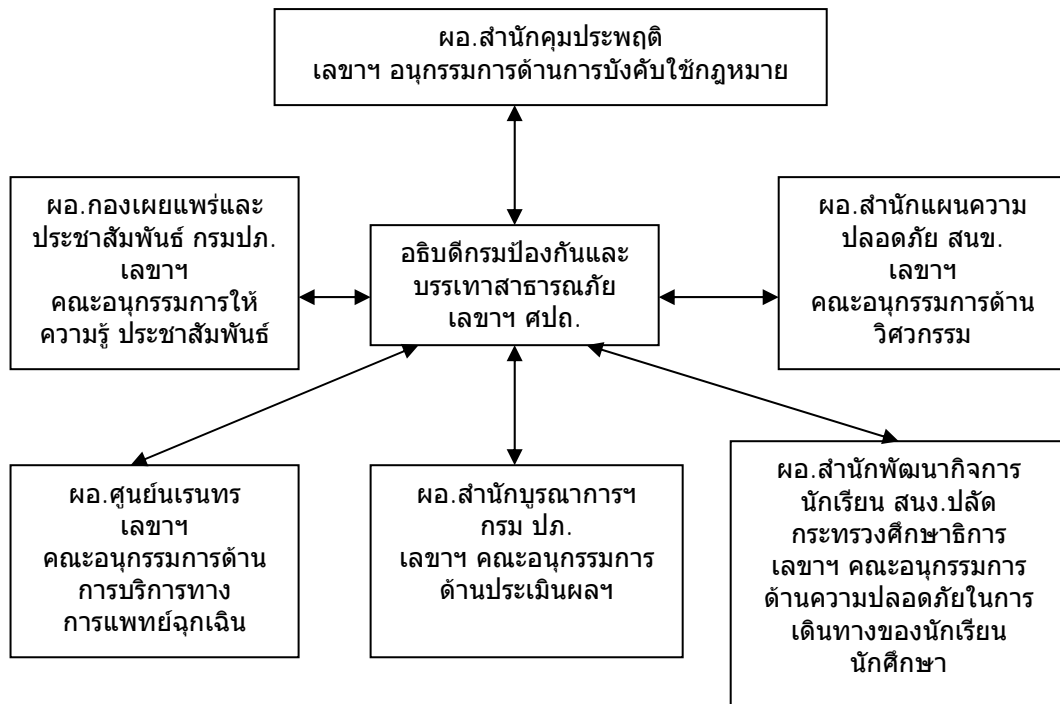
² ในปี 2551 KPI นี้มีน้ำหนักร้อยละ 2 “ร้อยละที่ลดลงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก” โดยตั้งเป้าหมายไว้ระหว่างร้อยละ 3 ได้ 1 คะแนน ถึงร้อยละ 5 ได้ 5 คะแนน

³ ปก. มีความเห็นว่าเป็นจุดแข็ง เพราะอธิบดีที่โยกย้ายไปดำรงตำแหน่งขึ้นในกระทรวงมหาดไทยสามารถมีบทบาทในการส่งเสริม สนับสนุนการดำเนินงานของ ศปถ. ในระดับนโยบาย

⁴ ในระยะแรก ส่วนงานที่รับผิดชอบงาน ศปถ. จัดตั้งเป็นฝ่ายกิจการพิเศษ มีเจ้าหน้าที่เพียง 3-4 คน ต่อมาในปี 2547 ปรับเป็นกอง งานความปลอดภัยทางถนนซึ่งมีเจ้าหน้าที่ 10 กว่าคน

การทำงานเลขานุการระบบ ศปถ. กระจายอยู่ในหน่วยงานจำนวนมากทั้งในและนอก ปภ. เป็นความท้าทายอย่างยิ่งต่อการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพของระบบ ซึ่งเรื่องนี้หน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญที่สุดในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในระบบเลขานุการของ ศปถ. ได้แก่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งรับผิดชอบ “บูรณาการในการกำกับควบคุม ดูแลและอำนวยความสะดวก และมอบหมายให้ส่วนราชการรับผิดชอบปฏิบัติในแต่ละยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน รวมทั้งแสวงหาความร่วมมือจากภาคเอกชน เครือข่าย มูลนิธิ และองค์กรต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ”⁵

ภาพที่ 3.2 ระบบเลขานุการ ศปถ.



⁵ ที่มา: เอกสาร “กรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีนาคม 2551

(1) สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงานในสังกัด ปภ. ที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในด้านการประสานงานและบริหารจัดการระบบ ศปถ. ได้แก่ **สำนักบูรณาการฯ** ซึ่งเป็นส่วนงานที่รับผิดชอบ KPI การลดอุบัติเหตุทางถนนของ ปภ.⁶

นอกจากจะรับผิดชอบงานเลขานุการของคณะกรรมการ ศปถ. แล้ว ปัจจุบันเจ้าหน้าที่สำนักบูรณาการฯ เข้าร่วมในอนุกรรมการ ศปถ. ทุกชุด เพื่อให้ ปภ. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ ศปถ. สามารถประสานงานติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานของอนุกรรมการชุดต่างๆ (เดิมไม่ได้จัดโครงสร้างลักษณะนี้) ทำให้สำนักบูรณาการฯ มีปัญหาอุปสรรคในการติดตามการดำเนินงานของอนุกรรมการชุดต่างๆ)

นอกจากนั้นสำนักบูรณาการฯ ยังทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการด้านการประเมินผล ระบบสารสนเทศและวิชาการ เพื่อสนับสนุนการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อติดตามประเมินผลงานของ ศปถ. ทั้งระบบ

สำนักบูรณาการฯ มีเจ้าหน้าที่ประมาณ 40 คน มีฝ่ายบริหารทั่วไป และ แบ่งงานเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ สำนักเลขานุการ ศปถ. กลุ่มงาน กปอ. และกลุ่มงาน กปภ.ช. งานทั้ง 3 กลุ่มมีลักษณะเดียวกัน คือเป็นงานเลขานุการคณะกรรมการ

กลุ่มงานสำนักเลขานุการ ศปถ. มีเจ้าหน้าที่ประมาณ 25 คน นับเป็นงานที่ใหญ่และมีเนื้องานชัดเจนที่สุดในสำนักบูรณาการฯ

กลุ่มงานสำนักเลขานุการ ศปถ. แบ่งเป็นฝ่ายเลขานุการ ศปถ. ฝ่ายแผนและวิชาการ ฝ่ายประสานความร่วมมือ และฝ่ายวิเคราะห์ข้อมูลและรายงานผลซึ่งทำงานร่วมกับกลุ่มงานวิจัยและพัฒนาสำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศในการสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการ ศปถ.

ปัจจุบัน สำนักบูรณาการฯ มีสถานภาพเป็นการแบ่งส่วนราชการภายใน ได้รับการจัดตั้งขึ้นเป็นการภายในเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2549 โดย ปภ. ยังไม่ได้ดำเนินการขอปรับโครงสร้าง เพราะให้ความสำคัญกับการปรับ ปภ. จังหวัดซึ่งเป็นราชการส่วนกลางให้เป็นราชการส่วนภูมิภาคก่อน ปัจจุบันการปรับโครงสร้างอย่างเป็นทางการของส่วนงานนี้จำเป็นต้องคำนึงถึงบทบาทของส่วนงานนี้ในฐานะสำนักงานเลขานุการของ กปภ.ช. ซึ่งกำลังจัดตั้งขึ้นตาม พ.ร.บ. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

การที่สำนักบูรณาการฯ ยังไม่มีฐานะเป็นสำนักอย่างเป็นทางการเป็นข้อจำกัดด้านความก้าวหน้าของข้าราชการที่ทำงานในส่วนงานนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้บริหารส่วนงานนี้ไม่สามารถเติบโตในสายงานได้ และต้องโยกย้ายไปแสวงหาความก้าวหน้าในส่วนงานอื่น ประกอบกับงานความปลอดภัยทางถนนเป็นงานที่ค่อนข้างโดดเด่น ผู้บริหารส่วนงานนี้จึงมักมีโอกาสดีที่จะได้รับโอกาสความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทำให้ตั้งแต่มีการจัดตั้งกองงานความปลอดภัยทางถนน และต่อมาเป็นสำนักบูรณาการฯ มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของส่วนงานนี้มาแล้ว 4 คน ได้แก่

นายสุริยะ ประสาทบัณฑิต (10 มิถุนายน 2547 – 6 กรกฎาคม 2549) ปัจจุบันเป็นรองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสาคร (ช่วยราชการปลัดกระทรวงมหาดไทย)

นายภานุ แยมศรี (15 พฤศจิกายน 2549 – 23 พฤษภาคม 2550) ปัจจุบันเป็นผู้ตรวจราชการกรม

นายวิศณุ สุตาพร (25 มิถุนายน 2550 – 23 มกราคม 2551) ปัจจุบันเป็นรักษาการณีสู่ศูนย์อำนวยการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 3

นายชยันต์ ศิริมาศ (24 มกราคม 2551 ถึงปัจจุบัน) ย้ายมาจากตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบราชการ

⁶ ปี 2551 KPI ปภ. ตัวหนึ่ง (น้ำหนักร้อยละ 2) คือ “ร้อยละที่ลดลงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบก” โดยตั้งเป้าหมายไว้ระหว่างร้อยละ 3 ได้ 1 คะแนน ถึงร้อยละ 5 ได้ 5 คะแนน

ทั้งนี้ไม่รวมนายบัณฑิต เทวิฑูวรักษ์ ปัจจุบันเป็นผู้อำนวยการสำนักอำนวยการบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานในฐานะเลขานุการกรมในสมัยที่ยังไม่มีการจัดตั้งกองงานความปลอดภัยทางถนน

การเปลี่ยนตัวผู้อำนวยการสำนักบูรณาการฯ บ่อยๆ เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการดำเนินงานและการพัฒนาระบบงานอย่างต่อเนื่อง เพราะตำแหน่งนี้มีบทบาทสำคัญมากในการประสานงานและบริหารระบบ ศปถ. ทั้งในระดับคณะกรรมการ อนุกรรมการ และงานเลขานุการ (ผอ. สำนักบูรณาการฯ ดำรงตำแหน่งกรรมการและเลขานุการอนุกรรมการ ด้านการประเมินผล ระบบสารสนเทศและวิชาการด้วย)

(2) กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ ปก.

ในกลุ่มงานวิจัยและพัฒนา มีเจ้าหน้าที่ทำงานเกี่ยวข้องกับข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง 3-4 คน ในช่วงปกติ กลุ่มงานวิจัยฯ จะประสานงานขอข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจาก สถช. ทางถนน มาจัดระบบ วิเคราะห์เบื้องต้นและส่งข้อมูลให้สำนักบูรณาการฯ ทุกเดือน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ ศปถ. และคณะอนุกรรมการด้านการประเมินผล ระบบสารสนเทศและวิชาการ

ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศจะทำหน้าที่รับข้อมูลจากศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดต่างๆ และส่งให้กลุ่มงานวิจัยฯ วิเคราะห์สถานการณ์รายวันเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการฯ

ในช่วงปีแรกๆ ของการดำเนินงานของ ศปถ. กลุ่มงานวิจัยฯ มีการติดต่อประสานงานและทำงานเป็นเครือข่ายกับนักวิชาการอุบัติเหตุภายนอกอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี 2548-2549 กลุ่มงานวิจัยฯ ได้ใช้ขบวนบูรณาการจางนักวิชาการให้ทำงานวิจัยประเมินผลการดำเนินงานลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

โดยสรุป กลุ่มงานวิจัยฯ เป็นส่วนงานของ ปก. ที่ทำงานวิชาการข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่ชัดเจนที่สุด แต่เนื่องจากไม่ได้มีส่วนร่วมในคณะกรรมการ ศปถ. หรือในคณะอนุกรรมการชุดใดชุดหนึ่งในฐานะเลขานุการ จึงไม่มีบทบาทในการขับเคลื่อนงาน ศปถ. มีเพียงบทบาทสนับสนุนเท่านั้น

(3) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ปก.

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศมีบทบาทคล้ายกลุ่มงานวิจัยฯ คือไม่มีส่วนร่วมในคณะกรรมการ ศปถ. หรือในคณะอนุกรรมการชุดใดชุดหนึ่งในฐานะเลขานุการ จึงไม่มีบทบาทในการขับเคลื่อนงาน ศปถ. มีเพียงบทบาทผู้สนับสนุนเท่านั้น

บทบาทของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศจะโดดเด่นที่สุดในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ตั้งแต่ปี 2547 ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ปก. ได้ใช้งบประมาณปกติออกแบบและจัดทำระบบการรับส่งข้อมูลในระบบ web-base ทำหน้าที่รับข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและการดำเนินการต่างๆ ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ผ่านอินเทอร์เน็ต

ในช่วงเวลาดังกล่าว ระบบข้อมูลดังกล่าวมีศูนย์ปฏิบัติร่วมๆ ที่อำเภอเป็นจุดป้อนข้อมูลเข้าระบบในช่วงเวลาเที่ยงคืนถึงตีสอง ศูนย์ปฏิบัติการร่วมๆ ที่จังหวัดตรวจสอบข้อมูลของอำเภอต่างๆ ในช่วงเวลาตีสองถึงตีสาม ศูนย์เขต ปก. ตรวจสอบข้อมูลตีสามถึงตีสี่ และศูนย์ปฏิบัติการร่วมๆ ที่ ปก. ส่วนกลางจะได้รับข้อมูลจากพื้นที่และสถานีตำรวจนครบาลประมาณ 100 แห่งในพื้นที่ กทม. ตั้งแต่ตีสี่และทำการรวบรวมวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สรุปข้อมูลอุบัติเหตุรายวันในช่วงเทศกาลจะเสร็จเรียบร้อยทุกเช้าตรู่ ซึ่งกองวิจัยและพัฒนาจะนำไปวิเคราะห์เพิ่มเติมเพื่อนำเสนอประเด็นการแถลงข่าวและการปรับปรุงการดำเนินงานแก่ผู้บริหาร การรับส่งข้อมูลดังกล่าวใช้ระบบโครงข่ายคอมพิวเตอร์ของ ปก. เป็นระบบหลัก และโทรสารเป็นระบบรอง หากเกิดปัญหาเกี่ยวกับระบบหลัก

(4) กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ปก.

กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ปก. ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการคณะอนุกรรมการด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม จึงมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนหนึ่งในยุทธศาสตร์ 5E

ในปีแรกๆ ของการดำเนินงาน กองเผยแพร่ฯ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. ในการจัดทำสื่อ ฯลฯ ในช่วงเทศกาล แต่ต่อมา สสส. เปลี่ยนวิธีการสนับสนุนโดย สสส. จัดทำสื่อต่างๆ และจัดส่งให้หน่วยงานต่างๆ เอง งานสำคัญของกองเผยแพร่ฯ จึงได้แก่การแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา theme เพื่อการรณรงค์ในแต่ละเทศกาล จัดทำและเผยแพร่ข้อมูลและสื่อต่างๆ ผ่านสื่อ และเครือข่ายต่างๆ โดยใช้ปกติของ ปก.

(5) สำนักพัฒนาการคุมประพฤติ กรมคุมประพฤติ

สำนักพัฒนาการคุมประพฤติ กรมคุมประพฤติทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่ปี 2550- เม.ย.2551 ช่วงก่อนหน้านั้น กรมคุมประพฤติเป็นหน่วยงานหนึ่งในคณะกรรมการ ศปถ. ที่รับผิดชอบการรณรงค์และจัดทำคู่มือดูแลการคุมประพฤติผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก่อนศาลมีคำสั่งลงโทษ แม้ว่าจะได้ดำเนินงานอย่างเข้มแข็งตลอดปี 2550 ปัจจุบันกรมคุมประพฤติได้แจ้งความจำนงที่จะขอโอนงานเลขานุการ ศปถ. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพราะพบปัญหาอุปสรรคในการทำงานด้านกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนซึ่งมีรายละเอียดมาก และต้องการผู้รู้ ผู้ชำนาญเฉพาะทาง

(6) สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักแผนความปลอดภัย สนข. ทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการด้านวิศวกรรม เป็นผู้ประสานการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2547-2551 กำลังจะจัดทำแผนระยะยาว 10 ปี 2551-2561 และให้มีลักษณะเป็น rolling plan

สนข. เป็นหน่วยงานที่มีความชำนาญด้านการจัดทำและประสานแผนระหว่างหน่วยงานต่างๆ ภายในกระทรวงคมนาคม และปัจจุบันดูแลศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ซึ่งเป็นศูนย์ข้อมูล ศูนย์บริการประชาชน และศูนย์ประสานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในกระทรวงคมนาคม

(7) ศูนย์นเรนทร

ศูนย์นเรนทรทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน โดยมีภารกิจพัฒนาระบบบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการอบรม ชุมชนอาสาสมัคร และมูลนิธิในการช่วยเหลือต่างๆ อีกทั้งกำกับดูแล และพัฒนาเครือข่ายศูนย์ประสานงานรับแจ้งเหตุและสั่งการครอบคลุมทุกพื้นที่

3.5.4 ศปถ. จังหวัด

มติ ครม. วันที่ 11 กุมภาพันธ์ และ 11 มีนาคม 2546 กำหนดให้จังหวัดจัดตั้ง ศปถ. ระดับจังหวัดในลักษณะบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้ ผวจ. อำนวยความสะดวกให้การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

ศปถ. กำหนดให้ ผวจ. มอบหมายรองผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ โดยถือว่าเจ้าภาพร่วมของ ศปถ. จังหวัดได้แก่ สำนักงานจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ขนส่งจังหวัด ปกครองจังหวัด โดยมีป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดประสานงาน

โดยโครงสร้างของ ศปถ. จังหวัดจะล้อกับโครงสร้างของ ศปถ. ประเทศ หากแต่ในแต่ละจังหวัดอาจมีความแตกต่างในเรื่องประเภทสมาชิก หรือการบริหารจัดการ อาทิ บางจังหวัดมีหน่วยงานเครือข่ายเอกชนเข้ามาร่วมมาก บางจังหวัดน้อย หรือบางจังหวัดมีโครงสร้างคณะกรรมการปฏิบัติการต่างหากเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการประสานงาน เพราะศปถ. จังหวัดมีโครงสร้างใหญ่เกินไป

ตั้งแต่ปี 2548 ศปถ. ได้ประสานงานกับสำนักงานพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) นำระบบการปฏิบัติงานแบบบูรณาการในช่วงเทศกาล ไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัดภายใต้การบริหารงานของผู้ว่า CEO ซึ่งหลายฝ่ายเชื่อว่าเป็นเงื่อนไขความสำเร็จที่สำคัญของการดำเนินงานในระดับพื้นที่

ปัจจุบัน หน่วยงานองค์กรต่างๆ มีความหวังให้จังหวัดและท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญประการหนึ่งคือการเสริมสร้างความเข้มแข็งและให้จังหวัดมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับชาติและทิศทางการพัฒนาของท้องถิ่นและชุมชน เปิดโอกาสให้จังหวัดจัดทำแผนและตั้งงบประมาณจังหวัด ซึ่งน่าจะคาดหวังได้ว่าจังหวัดที่มีปัญหาความปลอดภัยทางถนนจะจัดสรรงบประมาณส่วนหนึ่งให้กับงานนี้ และทำหน้าที่ระดมและประสานความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดด้วย

(1) การจัดทำแผน/การประชุม ศปถ. จังหวัด

ศปถ. จังหวัดรับผิดชอบงานในลักษณะการประสานงานและอำนวยการให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินงานตามภารกิจตามยุทธศาสตร์ 5E และระดมความร่วมมือจาก อปท. ภาคเอกชน และกลุ่มองค์กรต่างๆ ในจังหวัด ศปถ. มีหน้าที่ในการจัดทำแผนการดำเนินงาน รายงานผลการดำเนินงาน และสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทุกเดือน เพื่อให้เลขาธิการ ศปถ. รวบรวมนำเสนอเปรียบเทียบสถานการณ์จังหวัดต่างๆ และจะมีการประชุมอย่างต่อเนื่องในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

การดำเนินงานในช่วงปกติขึ้นกับงบประมาณหรือเงินสนับสนุนที่ได้รับ ศปถ. จังหวัดที่ ได้รับงบประมาณหน่วยงานต่างๆ หรือเงินสนับสนุนจาก สสส. จะมีการจัดทำแผน ประชุมหน่วยงานและองค์กรต่างๆ รวมทั้งมีการดำเนินงานในช่วงปกติ ในขณะที่ ศปถ. จังหวัดที่ไม่มีงบประมาณหรือเงินสนับสนุนจะมีกิจกรรมน้อยต่อเนื่องน้อย

ปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินงานของ ศปถ. จังหวัดอีกประการหนึ่งคือการได้รับการสนับสนุนจากนักวิชาการทั้งในด้านความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและด้านการจัดทำแผน และติดตามผล การสนับสนุนดังกล่าวมีความสำคัญมากเพราะ ปถ. จังหวัดซึ่งเป็นฝ่ายเลขาธิการ ศปถ. ส่วนใหญ่ยังขาดประสบการณ์ทั้งสองด้าน เป็นข้อจำกัดต่อการขับเคลื่อนการประชุม ศปถ. จังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพ

(2) ศูนย์ปฏิบัติการในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

ศูนย์ปฏิบัติการระดับจังหวัด

ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดจะได้รับการจัดตั้งขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยใช้สถานที่ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัด (POC)

ศูนย์ฯ จังหวัดจะมีรองผู้ว่าฯ ที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน มีโครงสร้างการดำเนินงาน คล้ายกับศูนย์ใหญ่จะทำหน้าที่ประสานกับศูนย์ต่างๆ ทั้งระดับบนและล่าง และประมวลข้อมูลที่ได้รับมาจากศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอ และจัดส่งให้ศูนย์ปฏิบัติการใหญ่

ศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอ/กิ่งอำเภอ

อำเภอ/กิ่งอำเภอจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยบูรณาการเจ้าหน้าที่ทุกฝ่าย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรอาสาสมัคร กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ศูนย์ปฏิบัติการอำเภอ เป็นจุดรายงานข้อมูลโดยบูรณาการข้อมูลร่วมกันของที่ทำการปกครองอำเภอ/กิ่งอำเภอ สถานีตำรวจ โรงพยาบาล โดยมีนายอำเภอหรือปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอ ผอ. ศปถ. อำเภอ/กิ่งอำเภอ เป็นผู้อำนวยการบูรณาการ ข้อมูลที่รายงานได้แก่ข้อมูลผู้ปฏิบัติหน้าที่จุดตรวจ ข้อมูลการเรียกตรวจและดำเนินคดีตามมาตรการ 3ม2ข1ร ข้อมูลอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงสถานะ ผู้บาดเจ็บ ข้อมูลอุบัติเหตุใหญ่ โดยให้มีการประชุมเจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและใช้ข้อมูลจากระบบรายงานปรับเปลี่ยนปฏิบัติการประจำวัน

3.6 งบประมาณของ ศปถ.

ศปถ. ไม่มีงบประมาณเฉพาะ แต่มีบทบาทในการประสานงบประมาณของหน่วยงานต่างๆ ที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ปี 2546 ได้รับอนุมัติงบกลาง 109 ล้านบาทเพื่อการดำเนินงานในเทศกาลสงกรานต์ โดยจัดสรรในมิติ function ได้แก่ หน่วยงานต่างๆ ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ศูนย์ ปถ. เขต คณะทำงานฝ่ายข้อมูล และมิติ area กล่าวคือให้จังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูง 27 จังหวัด 26.8 ล้านบาทและจังหวัดอื่นๆ อีก 21.2 ล้านบาท

แต่แผนการดำเนินงานระยะเร่งด่วนในช่วง 6 เดือนหลังของปี 2546 ไม่ได้มีการสนับสนุนงบประมาณ โดยสำนักงบประมาณขอให้หน่วยงานต่างๆ เจียดจ่ายจากเงินที่เหลือของแต่ละส่วนราชการ ส่วนราชการต่างๆ จึงเริ่มหาแหล่งทุนสนับสนุนอื่น ซึ่งบางรายก็หันมาขอการสนับสนุนจาก สสส. ซึ่ง ครม. ก็ได้มีมติเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2547 ให้ สสส. จัดสรรงบประมาณครั้งหนึ่งมาอุดหนุนงานด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2547 เห็นชอบให้จัดทำแผนงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2548 เพื่อดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะแผนงบประมาณเชิงบูรณาการ โดยมอบให้ ปถ. เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วม ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวง

คมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมคุมประพฤติ กรมควบคุมโรค และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในทางปฏิบัติได้กำหนดยุทธศาสตร์ของหน่วยงาน (Function) และมีทีมงานตามยุทธศาสตร์ (Area) ที่สามารถตอบสนองมิตินโยบายตามยุทธศาสตร์เฉพาะของรัฐบาล (Agenda) ในการดำเนินงานตามแผนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้งบประมาณแบบบูรณาการ

ในปี 2548 งบประมาณเชิงบูรณาการสำหรับป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตั้งไว้จำนวน 4,532.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.96 ของงบประมาณในเชิงบูรณาการทั้งหมด หรือคิดเป็นร้อยละ 0.38 ของงบประมาณรายจ่ายของรัฐบาล หรือคิดเป็นร้อยละ 0.06 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

สำหรับ ปี 2549 งบประมาณเชิงบูรณาการสำหรับป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตั้งไว้ 1,834.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.06 ของงบประมาณในเชิงบูรณาการทั้งหมด หรือคิดเป็นร้อยละ 0.13 ของงบประมาณรายจ่ายของรัฐบาล หรือคิดเป็นร้อยละ 0.02 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ งบประมาณในปี 2549 ลดลงจากปี 2548 ถึงร้อยละ 60

ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2550 เป็นต้นมา ไม่มีการจัดทำแผนงบประมาณเชิงบูรณาการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แต่ให้หน่วยงานต่างๆ ขอตั้งงบประมาณเพื่อการนี้ภายใต้กรอบงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน โดย ปก. ทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ และจัดทำภาพรวมของแผนงบประมาณความปลอดภัยทางถนน นอกจากนั้น ปก. ในฐานะเลขานุการ ศปถ. มีภารกิจในการเสนอแผนและงบประมาณการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีจัดสรรจากงบกลางเป็นรายเทศกาล

ตารางที่ 3.3 งบประมาณการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2548 และ 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ยุทธศาสตร์	2548*	ยุทธศาสตร์	2549*
รวมงบประมาณทั้งสิ้น	4,562.134	รวมงบประมาณทั้งสิ้น	1,838.181
1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	207.598	1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	38.619
การจัดหาวัสดุจราจร โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	24.100	อำนาจการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ทางหลวงได้รับการดูแลแก้ไขในเรื่องความปลอดภัย	38.619
การจัดหาเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	32.732		
การจัดซื้อเครื่องวัดความเร็ว โดยกองตำรวจทางหลวง กรมทางหลวง	52.500		
ระบบควบคุมติดตามการเดินรถด้วยระบบดาวเทียม โดยกองตำรวจทางหลวง กรมทางหลวง	23.300		
การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการใช้งานควบคุมประพฤติในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยกรมคุมประพฤติ	5.000		
จ้างเหมาซ่อมเครื่องตรวจสภาพรถ โดยกรมการขนส่งทางบก	2.720		
จัดตั้งอาคารตรวจสภาพรถสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า โดยกรมการขนส่งทางบก	28.880		
อำนวยความสะดวกปลอดภัยในช่วงเทศกาล โดยกองตำรวจทางหลวง กรมทางหลวง	38.366		
2. ด้านวิศวกรรมจราจร	4,199.853	2. ด้านวิศวกรรมจราจร	1,537.853
อำนาจการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ทางหลวงได้รับการดูแลแก้ไขใน	3,345.000	อำนาจการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ทางหลวงได้รับการดูแลแก้ไขในเรื่องความ	683.000

ยุทธศาสตร์	2548*	ยุทธศาสตร์	2549*
เรื่องความปลอดภัย โดยกรมทางหลวง		ปลอดภัย	
การบำรุงรักษาระบบโครงข่ายทาง โดยกรมทางหลวงชนบท	850.000	การบำรุงรักษาระบบโครงข่ายทางบนทางหลวงชนบท	850.000
ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนโดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	4.853	สัมมนาและฝึกอบรมและจ้างที่ปรึกษา (ด้านการตรวจสอบและผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน) เพื่อให้ได้นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	4.853
3. ด้านการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ และการมีส่วนร่วม	97.079	3. ด้านการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ และการมีส่วนร่วม	31.601
ด้านการให้ความรู้ โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กระทรวงศึกษาธิการ, กรมการขนส่งทางบก	63.132	โครงการบูรณาการ เพื่อให้ได้มาตรการหรือข้อเสนอเรื่องการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	20.851
ด้านการประชาสัมพันธ์โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กรมการขนส่งทางบก, กรมควบคุมโรค	27.440	รณรงค์ "เมาแล้วขับ ไม่ใช่แค่ปรับจะถูกจับคุมประพฤติ" ผู้กระทำผิดได้รับการสืบเสาะและพินิจควบคุมสอดส่อง และแก้ไขฟื้นฟู โดยกรมคุมประพฤติ	2.250
ด้านการมีส่วนร่วมโดยกรมการขนส่งทางบก, กรมควบคุมโรค	6.507	การส่งเสริมและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการขนส่งทางถนน โดยกรมการขนส่งทางบก	7.500
		อำนาจการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ทางหลวงได้รับการดูแลแก้ไขในเรื่องความปลอดภัย โดยกรมทางหลวง	1.000
		4. ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน	23.025
		ประชาชนนอกระบบหลักประกันสุขภาพได้รับบริการ โดยกระทรวงสาธารณสุข	15.000
		โครงการบูรณาการ เพื่อหามาตรการหรือข้อเสนอเรื่องการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	8.025
4. ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	57.604	5. ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	207.083
จัดตั้งศูนย์เฉพาะกิจ/ศูนย์ปฏิบัติการช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	9.367	โครงการบูรณาการเพื่อหามาตรการหรือข้อเสนอเรื่องการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	150.840
ศึกษาริวิจัยและประเมินผลโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	30.000	สัมมนาและฝึกอบรมและจ้างที่ปรึกษา (ด้านการตรวจสอบและผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน) เพื่อให้ได้นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	35.180
การเฝ้าระวัง ป้องกัน พกติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ โดยกรมควบคุมโรค	18.237	อำนาจการและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ทางหลวงได้รับการดูแลแก้ไขในเรื่องความปลอดภัย โดยกรมทางหลวง	10.000

ยุทธศาสตร์	2548*	ยุทธศาสตร์	2549*
		ศึกษา วิจัย พัฒนาและถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านอุบัติเหตุ โดยกรมการแพทย์	5.063
		ทดสอบเครื่องวัดแอลกอฮอล์ โดยกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์	6.000

* งบประมาณบูรณาการสำหรับป้องกันและแก้ไขปัญหายุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2548 รวบรวมจาก 6 กระทรวง ประจำปี 2549 รวบรวมจาก 4 กระทรวง

ที่มา: การวิเคราะห์ทางเลือกเชิงนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. ศิริวรรณ พิทยรังสฤษฎ์ .เวทินโยบายสาธารณะเรื่องทางเลือกในการกำหนดวาระแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร. มีนาคม 2549

ในภาพรวมการจัดทำแผนงบประมาณไม่ว่าจะเป็นงบบูรณาการหรืองบปกติยังมีใช้กระบวนการบูรณาการ และยังไม่ได้ถึงกับแผนแม่บทฯ ซึ่งส่วนหนึ่งอาจเป็นไม่มีการแปลงแผนแม่บทเป็นแผนปฏิบัติการที่มีเป้าหมายการดำเนินงานและรายละเอียดที่ชัดเจน กระบวนการงบประมาณจึงยังเป็นการเปิดโอกาสให้หน่วยงานหลักต่างๆ จัดทำข้อเสนองบประมาณส่งให้สำนักบูรณาการฯ รวบรวม และประสานงานให้หน่วยงานต่างๆ และสำนักงบประมาณมาพิจารณาปรับลดโครงการต่างๆ ไม่ให้เกิดการบงบวงเงินงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน และไม่ให้ซ้ำซ้อนกับงานอื่นๆ

นอกจากการใช้จ่ายจากงบประมาณที่หน่วยงานต่างๆ ได้รับจัดสรรแล้ว แหล่งทุนที่ใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญอื่นๆ ได้แก่ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) หรือกองทุนเลขสวย และกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) หน่วยงานจำนวนมากในเครือข่าย ศปถ. รวมทั้ง ปก. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากทั้งสองแหล่งนี้

กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นองค์กรมหาชนที่จัดตั้งขึ้นในปี 2544 เพื่อสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ แหล่งรายได้คือภาษีที่จัดเก็บเพิ่มเติมจากภาษีสบและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประมาณปีละ 2,000 ล้านบาท สสส. มีบทบาทในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน 3 ลักษณะสำคัญ ได้แก่

- 1) สนับสนุนทุนให้หน่วยงานองค์กรและบุคคลต่างๆ ดำเนินงาน
- 2) สื่อสารสาธารณะซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ สสส. ดำเนินการเอง
- 3) พัฒนาและประสานเครือข่ายเพื่อวางกรอบและกำหนดทิศทางการดำเนินงานร่วมกัน

ตั้งแต่ปี 2546 สสส. ได้ขยายการสนับสนุนงานลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และอนุมัติงบประมาณปีละ 200 ล้านบาทสำหรับงานด้านนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปล.)

กองทุนฯ จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546 มาตรา 10/2 มีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยจัดตั้งคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้ทรงคุณวุฒิที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนสองคน เป็นกรรมการ โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่บริหารกองทุนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน

กองทุนฯ ดำเนินงานโดยนำหมายเลขทะเบียนรถที่เป็นที่นิยมของประชาชนตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ออกมาประมูลเป็นการทั่วไป และให้นำเงินรายได้จากการประมูลทั้งหมดเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ตั้งขึ้น การใช้จ่ายเงินกองทุน ให้เป็นไปตามพันธกิจที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการฯ ดังนี้

- 1) เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก
- 2) เป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดโดยความเห็นชอบของกรรมการ
- 3) เป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- 4) เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานกอง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน เช่น ค่าใช้จ่ายในการพิมพ์เอกสาร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ติดตามคดี การดำเนินการยึดและอายัด การขายทอดตลาดทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการฟ้องไล่เบี้ยหรือเรียกเงินคืนกองทุน และค่าใช้จ่ายในการสอบบัญชีตามที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินกำหนด

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (โดยกรมการขนส่งทางบก) ได้เริ่มทำการประมูลหมายเลขทะเบียนรถซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนครั้งแรกวันที่ 11 สิงหาคม 2546 ต่อมาได้จัดให้มีการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ดังนี้

รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หน่วย: บาท

ปี	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	รวม
2547	180,997,000	121,085,833	302,082,833
2548	278,675,500	135,815,999	414,491,499
2549	363,950,000	412,319,377	776,269,377
2550	310,798,090	158,042,393	468,840,483
รวม			1,961,684,192

ที่มา: รายงานพิเศษกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ณ วันที่ 6 มิถุนายน 2550

3.7 ระบบข้อมูล

ระบบข้อมูลสำคัญมี 2 ระบบคือ ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน และระบบข้อมูลการดำเนินงาน

(1) ระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน

หน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในภาคสนามทั่วประเทศ และเผยแพร่ข้อมูลสม่ำเสมอทั้งปี ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ กระทรวงสาธารณสุข ส่วนฐานข้อมูลอื่นๆ มักเป็นฐานข้อมูลที่เก็บจากสภามและคัดลอกข้อมูลจากสถานีตำรวจในพื้นที่ เช่น ฐานข้อมูลของกรมทางหลวง ฐานข้อมูลกรมทางหลวงชนบท ฐานข้อมูลกรมขนส่งทางบก นอกจากนี้ ฐานข้อมูลที่เก็บเฉพาะที่ เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่เก็บเฉพาะบนทางพิเศษที่รับผิดชอบ

ตารางที่ 3.4 แหล่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

แหล่งข้อมูล	ข้อมูล	ข้อจำกัด
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	<p>รายการข้อมูล จำนวนคดีอุบัติเหตุ, จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ, จำนวนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ, มูลค่าทรัพย์สินที่เสียหาย</p> <p>การจัดเก็บข้อมูล สถานีตำรวจนครบาลและสถานีตำรวจภูธร รวบรวมข้อมูลเข้าสู่ระบบข้อมูลกลางที่ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p>	<p>ขาดมาตรฐานสำหรับการบันทึกและเรียบเรียงข้อมูล รวมทั้งการรายงานสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการระงับอาการ</p>
กระทรวงสาธารณสุข	<p>รายการข้อมูล จำนวนผู้เสียชีวิต(จากใบมรณบัตร) และบาดเจ็บ (จากโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด รวบรวมข้อมูลโดยกรมควบคุมโรค), เวลาและสถานที่เกิดอุบัติเหตุ, ลักษณะทางประชากรของผู้ประสบอุบัติเหตุ, อาการของผู้ประสบอุบัติเหตุ</p> <p>การจัดเก็บข้อมูล สถานีอนามัย โรงพยาบาล ในส่วนงานของห้องฉุกเฉิน ฐานข้อมูลผู้ป่วยนอก (รพ 504) ฐานข้อมูลผู้ป่วยใน (รพ 505) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รายงานการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ ซึ่งเก็บรวบรวมผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ดายทุกรายที่มาสถานพยาบาลจากอุบัติเหตุขบสงและอื่นๆ</p>	<p>จำนวนผู้บาดเจ็บประมาณ 1 ล้านคน อาจเป็นจำนวนครั้งของการไปโรงพยาบาล ซึ่งข้อมูลนี้ยังไม่ได้รับการตรวจสอบหรือยืนยันแน่ชัด</p> <p>มีปัญหาความล่าช้าในการรวบรวมและรายงานข้อมูล</p> <p>จำนวนโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บในแต่ละปีไม่เท่ากัน</p>
กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท	<p>วันที่ เวลาและสถานที่เกิดอุบัติเหตุ, ประเภทของรถและถนนที่เกิดอุบัติเหตุ, สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ, จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต และค่าเสียหายที่เกิดขึ้น</p>	<p>สำรวจเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของทางหลวง และทางหลวงชนบท ซึ่งมีข้อมูลครอบคลุมเพียง 1 ใน 4 ของระบบถนนทั่วประเทศ</p>

เมื่อมีการจัดตั้ง ศปถ. ภารกิจที่สำคัญคือการพัฒนากระบวนการพัฒนาระบบข้อมูลสถิติที่เชื่อมโยงข้อมูลคน รถ ถนน และสถิติอุบัติเหตุเข้าด้วยกันในรูปแบบที่เอื้ออำนวยต่อการวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ การพัฒนานโยบาย และมาตรการ และการติดตามประเมินผล คณะกรรมการ ศปถ. ได้มอบหมายภารกิจนี้ให้องค์กรการยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล ระบบสารสนเทศและวิชาการ ซึ่งได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2550 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาคาการบูรณาการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการปกครอง ศูนย์ IT กระทรวงคมนาคม หัวหน้าสำนักงาน ปก.จังหวัด นายอำเภอ ผู้แทนสถาบัน AIT ศ. ไพบูลย์ สร้อยวงศ์ไพศาล (โรงพยาบาลรามาริบัติ) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ นักวิชาการคณะทำงานศึกษาแนวทางการบูรณาการข้อมูลในช่วงเทศกาล และในช่วงปกติเพื่อประโยชน์ในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางวิชาการและกำหนดนโยบาย

ปัจจุบัน ศปถ. สามารถพัฒนาและบูรณาการระบบการประมวลและนำเสนอข้อมูลดังกล่าวได้เฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยในช่วงเวลาเทศกาล มีแบบรายงานพิเศษให้เจ้าพนักงานตำรวจจัดเก็บข้อมูลซึ่งแสดงการบาดเจ็บ ดาย พหุติกรรมเสี่ยง 10 ประการ ประเภทรถ ลักษณะบุคคลที่ใช้ยานพาหนะ ประเภทถนน และมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานอื่นๆ

ในช่วงเวลาปกติ ข้อมูลของแต่ละหน่วยงานยังไม่เชื่อมโยงกัน โดย ปก. ในฐานะเลขานุการ ศปถ. มีบทบาทในการขอข้อมูลจาก สตช. มาตรวจสอบและปรับปรุงเบื้องต้น ทั้งนี้ ความท้าทายประการหนึ่งคือระบบข้อมูลของแต่ละหน่วยงานเองยังมีปัญหาอยู่มากในด้านความถูกต้อง ความครอบคลุม ความทันสมัย ฯลฯ และหน่วยงานต่างๆ ยังมีความเข้าใจแตกต่างกันในรายละเอียดของข้อมูล ที่จริงการบูรณาการและเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆ สามารถทำได้ในทางเทคนิค ปัญหาสำคัญอยู่ที่การพัฒนา data model ที่จะสามารถสนับสนุนการวิเคราะห์ปัญหา การติดตามสถานการณ์ และการติดตามประเมินผลการดำเนินงานในระดับต่างๆ ได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นที่ยอมรับโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) ระบบข้อมูลการดำเนินงาน

ข้อมูลการดำเนินงานที่มีการรายงานทุกเดือน ได้แก่ การดำเนินงานตามมาตรการ 3ม2ข 1ร นอกจากนี้ข้อมูลดังกล่าว ในช่วงเทศกาลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะรายงานการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง การตั้งจุดตรวจและจุดบริการร่วม โดยเฉพาะการจัดการและประมวลผลข้อมูลที่รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลจะมีระบบการแจ้งรายงาน โดยจุดเริ่มต้นจากการที่ในแต่ละวันศูนย์อำเภอ หน่วยงานสาธารณสุข ตำรวจในจังหวัดจะแจ้งข้อมูลมาที่ศูนย์จังหวัด แล้วศูนย์จังหวัดจะทำการบูรณาการข้อมูล และส่งไปยังศูนย์เขตที่มีอยู่ 12 ศูนย์ ศูนย์เขตตรวจสอบความถูกต้องแล้วส่งต่อมาที่ศูนย์ปฏิบัติการร่วม ส่วนกลาง ซึ่งส่วนกลางจะทำการตรวจสอบแล้วสรุปผลรายวัน แล้วส่งต่อฝ่ายวิจัยเพื่อวิเคราะห์และสรุปผล ในช่วงเวลาปกติอนุกรรมการด้านประเมินผลฯจะดำเนินการพัฒนาระบบข้อมูลให้มีความแม่นยำมากขึ้น

3.8 ภาคิและการมีส่วนร่วมขององค์กรต่างๆ

นอกจากหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ที่เป็นกรรมการและอนุกรรมการของ ศปถ. ระบบนี้ได้เปิดโอกาสให้องค์กรภาคเอกชน ประชาสังคม และนักวิชาการ ฯลฯ มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและปฏิบัติการ ทั้งในระดับคณะกรรมการระดับประเทศ และระดับจังหวัด โดยองค์ประกอบของภาคีเครือข่ายมีทั้งภาคธุรกิจ มูลนิธิ และ NGO ที่ทำงานในด้านความปลอดภัยทางถนน โดยภาคีเครือข่ายจะถูกจัดให้เป็นทั้งคณะกรรมการ ศปถ. และกรรมการในอนุกรรมการชุดต่างๆ ซึ่งการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายจะมีบทบาทมากในระดับอนุกรรมการของ ศปถ. เพราะมีขอบเขตหน้าที่ของอนุกรรมการชัดเจน และมีการประชุมบ่อยกว่ากรรมการชุดใหญ่

อย่างไรก็ตามการมีส่วนร่วมในระดับจังหวัดของภาคีเครือข่ายจะมีความแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแนวนโยบายประธาน ศปถ. จังหวัดที่มีแนวความคิดการบริหารจัดการที่แตกต่างกัน สำหรับจังหวัดที่เปิดโอกาสการมีส่วนร่วมสูงภาคีเครือข่ายจะมีบทบาทอย่างต่อเนื่องแม้กระทั่งการทำงานนอกเทศกาล ซึ่งบางครั้งอาจเป็นที่มาของคณะอนุปฏิบัติการประจำจังหวัดทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ (แต่มีบทบาท) อาทิ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี หรือจังหวัดจันทบุรี เป็นต้น

สำหรับกลไกสำคัญในการสร้างการเชื่อมประสานการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆในคณะกรรมการระดับจังหวัด คงปฏิเสธไม่ได้ว่าการทำงานของ สอจร. ที่ได้รับการสนับสนุนเงินทุนจาก สสส. มีบทบาทในการสร้างการมีส่วนร่วมตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนกระทั่งปัจจุบัน ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐในจังหวัดกับภาคีเครือข่าย

3.9 สรุปจุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน

ส่วนต่อไปนี้เป็นคือการวิเคราะห์สรุปจุดแข็ง-จุดอ่อนที่สำคัญของระบบ ศปถ. โดยได้หยิบยกบางส่วน ของความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและประสบการณ์ตรงที่ได้รับการบันทึกไว้ใน รายงานการประชุม ศปถ. อนุกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์ในการศึกษาค้างนี้

ตารางที่ 3.5 จุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน ด้านบริบททางกฎหมาย

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
บริบททางกฎหมาย		การมี มติ ครม. เป็นฐานรองรับการดำเนินงาน ทำให้ ศปถ. ไม่สามารถทำงานอย่างต่อเนื่อง บางครั้งต้องหยุดชะงักเมื่อเกิดช่องว่างทางการเมือง	จำเป็นต้องมีบริบททางกฎหมายที่รองรับการดำเนินงานที่ทำให้ระบบมีความเสถียรมากขึ้น
	พรบ. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 กำหนดให้ กปภ.ช. (โดยมี ปภ. เป็นเลขานุการ) กำหนดนโยบายในการจัดทำแผนเห็นชอบแผน และบูรณาการพัฒนาระบบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ ซึ่งรวมอุบัติเหตุ และมีบทลงโทษ	ถ้าโครงสร้างการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนถูกจัดอยู่ภายใต้โครงสร้าง กปภ.ช. ซึ่งครอบคลุมภัยหลายประเภท อุบัติเหตุทางถนนอาจถูกลดความสำคัญลง	

ตารางที่ 3.6 จุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน ด้านคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และคณะทำงานของ ศปถ.

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
คณะกรรมการ ศปถ.	เป็นองค์คณะระดับ VIP ประกอบด้วยรัฐมนตรี ปลัดกระทรวง อธิบดี โดยมี รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ไม่ได้กำหนดว่าประธานต้องมาจากรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับการบริหารราชการกระทรวงใด ช่วยลดความรู้สึกว่าเป็น คณะกรรมการของกระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง	กรรมการระดับ VIP ไม่มีเวลาเข้าร่วมประชุม จึงส่งผู้แทนซึ่งไม่มีอำนาจในการตัดสินใจเข้าร่วม และหลายหน่วยงานส่งผู้แทนสลับสับเปลี่ยนกันไป ทำให้ไม่สามารถเข้าใจและติดตามประเด็นได้ต่อเนื่อง	จำเป็นต้องมีองค์คณะระดับ VIP เพราะการลดอุบัติเหตุทางถนนต้องการความร่วมมือในการเปลี่ยนแปลงอย่างจริงจัง ซึ่งต้องอาศัยการขับเคลื่อนจากระดับสูงสุดของหน่วยงาน
	ครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกือบทั้งหมด	ขนาดใหญ่เกินไป ปัจจุบันมีกรรมการ 50 คน ประกอบด้วยหน่วยงานที่มีบทบาทในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งมากและน้อยปะปนกัน ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	มีผู้แทนหน่วยงานที่ควร มีบทบาทหลักในการลดอุบัติเหตุทางถนนเข้าร่วมอย่างเข้มแข็ง องค์คณะต้องมีขนาดไม่ใหญ่เกินไป
		ผู้แทนที่มาร่วมประชุม เปลี่ยนตัวบ่อย ทำให้ขาดความต่อเนื่องด้านความเข้าใจ และการติดตามงาน	จำเป็นต้องกำหนดผู้แทนสำรองของกรรมการแต่ละท่าน โดยเฉพาะกรรมการที่เป็นผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานราชการ
	เมื่อมีประธาน (รองนายกรัฐมนตรี) ที่เอาใจใส่	ต้องอิงกับฝ่ายการเมืองมาก ถ้าประธานไม่สนใจ ไม่มี	การลดอุบัติเหตุทางถนนต้องเป็น agenda ที่มีลำดับ

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
	และมีบาร์มี จะสามารถระดมความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ได้ เพราะประธานฯ สามารถขอความร่วมมือกับรัฐมนตรีกระทรวงต่างๆ ได้	บาร์มีก็ไม่สามารถระดมความร่วมมือ และไม่สามารถขับเคลื่อนงานได้ การอิงกับฝ่ายการเมืองทำให้มีการเปลี่ยนตัวประธาน ศปถ. บ่อยๆ ทำให้ขาดความต่อเนื่องและการสะสมความรู้และประสบการณ์	ความสำคัญสูง ได้รับสนใจจากฝ่ายการเมือง และมี champion ในภาคการเมือง
คณะกรรมการ ศปถ. และ คณะทำงาน	มีการจัดตั้งอนุกรรมการตามยุทธศาสตร์ ครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	อนุกรรมการบางชุดมีขนาดใหญ่เกินไป	อนุกรรมการควรมีขนาดไม่ใหญ่มากเกินไป และควรจัดระดับการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าควรเป็นอนุกรรมการ คณะทำงาน หรือเชิญร่วมประชุมเป็นครั้งคราวเพื่อขอความร่วมมือ
		อนุกรรมการต่างๆ ต้องหมดวาระตามคณะกรรมการ ศปถ. ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง	ต้องมีบริบททางกฎหมายที่รองรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของคณะกรรมการและอนุกรรมการ
		ปลัดกระทรวงซึ่งเป็นประธานอนุกรรมการไม่มีเวลาพอที่จะประชุมและทำความเข้าใจกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน ทำให้บางอนุกรรมการไม่ค่อยมีการประชุม	จำเป็นต้องมีการตั้งกรรมการสำรองในกรณีดังกล่าว
		อนุกรรมการและคณะทำงานไม่มีงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน	จำเป็นต้องมีงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานของคณะทำงานต่างๆ

“การเชิญประชุมที่ผ่านมานั้นมีการติดต่อเชิญบุคคลจากหน่วยงาน โดยบางหน่วยงานบุคคลเข้ามา มาแล้วเจ้านายเขาไม่รู้เรื่อง แล้วเจ้านายโทรมาบ่นกับผมว่าทำไมเชิญคนๆ นี้ แล้วเขาไม่รู้เรื่องมันก็จะเป็นปัญหาภายในองค์กร ประเด็นที่สอง ผมเชิญประชุม 4 ครั้ง มีผู้มาประชุม 4 คน ไม่ช้าเลย เปลี่ยนมา 4 คน”

น.พ. ไพบูลย์ สิริยวงศ์ไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 22/2546 วันที่ 18 ธันวาคม 2546

“แต่ฝ่ายต้องรู้ว่าต้องรายงาน ไม่ใช่มาประชุมก็มาพูดหลักการกว้างๆ รายงานหลักการกว้างๆ แบบนี้ฉายหนังซ้ำเกินกว่า 6 เดือน 9 เดือนแล้ว ไม่ได้แล้ว”

จาดรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“...เราไม่พบว่ามีกรารายงานได้พบปัญหาทางวิศวกรรมจราจร เป็นจุดเสี่ยงอันตรายที่ไหนในความเคลื่อนไหวทั้งหมดเรื่อยมา จนปีใหม่เราพบรายงานแบบนี้เลยว่าได้มีการพบจุดเสี่ยงอันตรายคือสะพานทรุดทำให้คนตายไปก็ร้าย ไหล่ถนนชำรุดทำให้รถตกลงไปก็ร้าย ไม่มีรายงานประเภทนี้ รวมทั้งไม่มีการแจ้งว่าได้ดำเนินการไปอย่างไร แล้วก็ไม่มีกรารเสนอว่ามีอะไรอีกบ้างที่จะทำ และจะทำเมื่อไรอย่างไร..... ปัญหาคือมันยังไม่เกิดระบบ/กลไกที่ดูแลเรื่องนี้ที่เห็นชัดว่าจะดูแลเรื่องนี้ได้ดี แล้วให้เกิดเป็นมาตรฐานของประเทศแบบใหม่ว่าต่อไปนี้ที่ตายกันมาก เพราะวิศวกรรมจราจร??? จะดูแลได้เน้อ มาขอภาพให้ชัดเจน รวมทั้งที่ผ่านมามีอะไรไปแล้ว จะทำอะไรอีกบ้าง ไม่เงินท่านส่งตัวแทนมาก็บอกกว่า เรียบร้อยเราดูแลอยู่ เรียบร้อยเราดูแลอยู่ ...”

จาดรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“เนื่องจากในยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจรนี้ไม่มีข้อมูลเลย ทางศูนย์ฯ ไม่สามารถรายงาน คณะรัฐมนตรีได้ ทางกรมฯ ก็ออกหนังสือแจ้งไปยังผู้ว่าราชการจังหวัด โดยใช้หลักฐานของผู้ว่า CEO เป็นหลัก คือให้จังหวัดสำรวจจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนบ่อยครั้ง จุดที่เป็นอันตราย ทางโค้ง ทางแยก ทางคนข้าม ทางที่มีสิ่งกีดขวาง จุดที่มีการซ่อมแซมถนนอื่นๆ สรุปนำเสนอให้กรมฯ ภายในวันที่ 25 มกราคม 2547 นี้ เพื่อกรมจะได้รวบรวมเสนอท่านประธานเพื่อที่จะได้มีตัวหลักฐานที่จะใช้เอาไว้อ้างอิงกระทรวงคมนาคม นอกจากนั้นถ้าถนนใดเป็นขององค์กรท้องถิ่นก็ให้จังหวัด โดยผู้ว่าบูรณาการนี้ดำเนินการแก้ไข ร่วมไปเสียเลย เพื่อจะรวบรวมเสนอท่านประธานแจ้งไปยังกระทรวงคมนาคมต่อไป”

สาโรช คัชมาตย์ อธิบดี ปภ./เลขานุการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“โครงสร้างตรงนี้เปรียบเหมือนโครงสร้างจังหวัด ควรให้ผู้ว่า CEO สรุปรายงานมา โดยคนของกระทรวงคมนาคมที่อยู่ตรงไหนก็ตาม รวมทั้งตำรวจ...ให้รวบรวมรายงานเสนอผู้ว่า CEO รายงานมายังศูนย์ฯ ผมจะรวบรวมผลตรงนี้ส่งการไปยังกรมทางหลวงให้ปฏิบัติต่อไป จะได้ผลดีกว่าระบบเดิม”

นิกร จ่าง รมช. คมนาคม/รอง ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“...ขณะนี้กรมทางหลวงก็ได้รวบรวมข้อมูลแล้วว่าจุดเสี่ยงอันตรายมีทั่วประเทศอยู่หลายร้อยแห่ง หลายพันแห่ง และก็ต้องใช้เงินเป็นหลายพันล้าน...”

ผู้แทนกรมทางหลวง กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“ต้องมาสื่อสารกันให้เห็นว่าที่ว่าตายๆ เยอะๆ ตายตรงไหน ตายที่ไหน ตายด้วยเหตุทางวิศวกรรมจราจรอย่างไร และก็ลำดับความสำคัญ...เราประชุมกันอยู่ที่นี่ แต่ไม่มาจากท่านเสียที่ว่ามันเป็นปัญหาแบบนี้ฯ แล้วเงินไม่พอจะทำอย่างไร จะพูดกับรัฐบาลให้เองว่าจะต้องใช้กี่พันล้าน แต่ต้องให้ชัดเจนว่าจะทำอะไรก่อน ทำอะไรหลังด้วย...”

จาดรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“เรื่องนี้ก็คงยอมรับว่าไม่ได้รายงานไปโดยตรงที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน แต่รายงานไปที่ศูนย์ปลอดภัย กระทรวงคมนาคมกรมทางหลวงชนบทได้จัดทำเป็นเล่มว่าจุดโค้งที่เป็นอันตราย ตายกี่ศพ จุดทางตรงเท่าใด มอเตอร์ไซด์เท่าใด”

วิชาญ คุณากุลสวัสดิ์ ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“ที่นั่นมันจะอย่างไร เมื่อมาประชุมกันแล้ว ไม่สื่อสารกันได้เลย...ท่านต้องช่วยแสดงให้รัฐบาลนี้เห็นว่าคนได้ตายและเจ็บเพราะจุดเสี่ยงอันตราย วิศวกรรมจราจรมากอย่างไรและควรแก้ไขอย่างไร ไม่ใช่ท่านจะทำถนน สะพานอะไรของท่านโดย???โยงกับความตาย ความเจ็บนะ ท่านต้องมาช่วยกันคิดว่าท่านจะมาช่วยแก้ปัญหาคนตายเพราะอุบัติเหตุ บาดเจ็บเพราะอุบัติเหตุ แต่ท่านต้องโยงข้อมูลของท่านให้ได้ว่าที่ตายกันมากๆ เพราะอะไร เวลานี้เราเราสรุปให้คณะรัฐมนตรีเห็นแล้วว่า หมวกกันน็อคไม่ใส่ เม้าแล้ว ขับ เป็นสาเหตุทำให้เสียชีวิต ครม. เห็นแล้ว ครม. เชื่อแล้ว...แต่เรายังไม่สามารถทำให้คณะรัฐมนตรีเห็นได้เลยว่าจุดเสี่ยงจากวิศวกรรมจราจรได้เป็นสาเหตุให้คนตายและบาดเจ็บมากน้อยแค่ไหน อย่างไร...ท่านส่งผู้แทนมาประชุม ชักซ้อมกันให้ดี มาประชุมที่ศูนย์ฯ มีหน้าที่ต้องทำการสื่อสารสองทาง...ถ้าท่านจะกรุณามันทักให้ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบด้วย...วันนี้ได้มาหารือแล้วได้รับมอบหมายจากศูนย์อำนวยการฯ นี้ไปอย่างไร แล้วถ้าท่านจะให้ผม อธิบดีกรมป้องกันฯ ทำหนังสือจากผมไปหารัฐมนตรีอีกก็ได้”

จาดรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“เรื่อง enforcement เป็นเรื่องสำคัญ และดำเนินการได้เข้ามาเรื่อยๆ เนื่องจากมีเรื่องของกฎหมายมาก และยังมีเรื่องของการจัดตั้งศาลจราจรค้างอยู่ อธิบดีคงทำงานไม่ได้เต็มที่ ดังนั้นควรมี task force เพิ่มอีกชุดหนึ่งแยกต่างหาก...”

นิกร จ๋านง รมช. คมนาคม/รอง ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 8/2547 วันที่ 18 สิงหาคม 2547

“เรื่องอนุฯ วิชาการขอให้ประชุมเป็นประจำ ผากให้คิดว่าเราต้องการให้มีคนทำงานเรื่องการศึกษาเชิงยุทธศาสตร์ ควรทำโดยคณะอนุฯ วิชาการ เพิ่มหน้าที่ให้ชัดเจน ให้มีการทำงานทั้งด้านวิชาการและด้านพัฒนายุทธศาสตร์”

จาตุรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2548 วันที่ 19 มกราคม 2548

“อนุฯ วิชาการให้หาผู้ใหญ่ที่เป็นผู้ที่น่าเชื่อถือ ไม่ใช่ข้าราชการเมืองมาเป็นประธาน เอารองนายกรัฐมนตรี (จาตุรนต์) ไปเป็นที่ปรึกษา ...”

นิกร จ๋านง รมช. คมนาคม/รอง ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2548 วันที่ 19 มกราคม 2548

“...ผมอยากให้อนุกรรมการไปศึกษายุทธศาสตร์และ Road Map ออกมาเป็นรายพื้นที่ เราจะมีติดตาม การวัดผลอย่างไร”

พล.ต.อ. ชิตชัย วรรณสถิตย์ รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 5/2549 วันที่ 9 สิงหาคม 2549

ตารางที่ 3.7 จุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน ด้านเลขานุการส่วนกลาง

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
เลขานุการส่วนกลาง	กระจายงานเลขานุการไปยังหน่วยงานหลักหลายหน่วย ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมกว้างขวาง	การกระจายงานเลขานุการไปยังหน่วยงานต่างๆ ทำให้ยากต่อประสานงานระหว่างอนุกรรมการต่างๆ	ฝ่ายเลขานุการ ศปถ. ต้องมีความสามารถในการประสานติดตามงานกับหน่วยงานที่เป็นเลขานุการอนุกรรมการทุกชุด เพื่อให้มีภาพรวมของงานทั้งหมดตลอดเวลา
		มีการเปลี่ยนเลขานุการ ศปถ. (อธิบดี ปภ.) บ่อยๆ ทำให้ขาดความต่อเนื่อง การสะสมความรู้และประสบการณ์	ควรมีความต่อเนื่องในฝ่ายเลขานุการ ศปถ. เพราะเป็นงานที่มีหลายหน้า ประสานงานกับหลายฝ่าย การโยกย้ายเปลี่ยนผู้รับผิดชอบบ่อยๆ เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน
		มีการเปลี่ยนผู้บริหารสำนักบูรณาการฯ ซึ่งทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ ศปถ. บ่อยๆ ทำให้ขาดความต่อเนื่องและการสะสมความรู้และประสบการณ์ ปัญหาประการหนึ่งอาจเกิดจากการที่สำนักบูรณาการฯ ยังเป็นการแบ่งส่วนราชการภายใน	ควรมีความต่อเนื่องในฝ่ายเลขานุการ ศปถ. เพราะเป็นงานที่มีหลายหน้า ประสานงานกับหลายฝ่าย การโยกย้ายเปลี่ยนผู้รับผิดชอบบ่อยๆ เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน
		หน่วยงานที่เป็นเลขานุการอนุกรรมการบางชุดไม่ใช่หน่วยงานที่มีภารกิจหลักในด้านนั้น อาทิ กรมคุมประพฤติเป็นเลขานุการ	หน่วยงานที่มีภารกิจหลักต้องทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
		อนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้ไม่มีความชำนาญทางเทคนิคเพียงพอ	
	เจ้าหน้าที่สำนักบูรณาการฯ และเจ้าหน้าที่ ปภ. ส่วนใหญ่ มีวัฒนธรรมการทำงานแบบ “ประสานความร่วมมือ” และ ได้พัฒนาทักษะด้านนี้ในระดับหนึ่ง	สำนักบูรณาการฯ ขาดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน และยังไม่ได้จัดทำแผนงานและงบประมาณเชิงบูรณาการ และการติดตามผลอย่างแท้จริง ปัจจุบันทำหน้าที่เลขานุการด้านการประสานงานเท่านั้น ยังไม่ได้ทำหน้าที่เลขานุการด้านวิชาการ	ฝ่ายเลขานุการต้องมีทักษะในการทำงานแบบประสานความร่วมมือ มีความชำนาญด้านการจัดทำแผนงาน และงบประมาณบูรณาการ การติดตามประเมินผล ควรสามารถทำหน้าที่เลขานุการด้านวิชาการได้ ควรมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ไม่จำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญ แต่ต้องสามารถแสวงหาการสนับสนุนทางวิชาการจากแหล่งต่างๆ ได้

“เรื่องนี้เรามีปัญหามาก วันนี้เราเป็นเรือที่อยู่ในมหาสมุทร เราไม่รู้ว่าจะไปทางไหน วนไปวนมา แล้วจมลง ประเด็นก็คือเราไม่มีธง ไม่มี navigator เรื่องนี้เคยคุยกันหลายครั้งแล้วก็สรุปว่าศูนย์เรนทร ศูนย์ตำรวจฯ ศูนย์คมนาคม สุดท้ายอยู่ที่กรมฯ เพราะว่ามีกฎหมายรองรับศูนย์ฯ น้อยที่กรมฯ นี้ เรามาทำงาน เรามาประชุมอยู่ที่กรมฯ นี้ คนที่ handle คือกรมฯ ไม่มีก็อาจต้องไปจ้าง ไปทางฯฯ ห่าอะไรมา เพราะขณะนี้เดิม ผู้ที่จะขอช่วยเหลือ คุณหมอไพฑูริย์ ไซ้ใหม่ คือการรวบรวมตรงนี้ทั้งทางในกันทั้งนั้น ในการบัญชาการไม่มีข้อมูลที่เป็นระบบ ข้อมูลจะ factoring มาก ข้อมูลกระจายไปหมดทั้งเก่าและใหม่ การรวมมาก็ไม่รู้ว่าจะไปทางไหนอย่างไร มันยังมีปัญหามาก ฉะนั้น ความเห็นผมก็อยากจะเสนอว่าควรให้อยู่ที่กรมฯ ที่นี้ และก็จะต้อง link กับใครก็ตาม หน่วยไหนส่งข้อมูลมา แต่หน่วยนี้ต้องรับผิดชอบระบบข้อมูลของศูนย์ฯ แล้วกระทรวงคมนาคมก็ต้องถามที่นี้ ตำรวจก็ต้องถามข้อมูลที่นี่ แต่ตำรวจ คมนาคมก็ต้องส่งข้อมูลเรื่องคดี เรื่องทางหลวง แล้วให้ทางนี้วิเคราะห์...”

นิกร จ่านอง รมช. คมนาคม/รอง ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“ให้เปลี่ยนรูปแบบการรายงานโดยให้เปรียบเทียบกับเดือนที่ผ่านมา และเดือนเดียวกันของปีก่อน หรือเป้าหมายที่อยากให้เกิดขึ้นในงานแต่ละด้าน โดยมองแบบเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ การรายงานจะต้องบอกให้รู้ว่าทำอะไรต่อไป เป็นไปตามเป้าหมาย มีการเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่อง เลือกเรื่องที่จะมีการส่งผลต่อเรื่องอื่น ให้ฝ่ายเลขานุการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดรูปแบบ ให้ พญ. ชไมพันธุ์ประสานกับ จรป. ในการจัดทำ benchmark เสนอที่ประชุมครั้งต่อไป”

มติการประชุม ศปถ. ครั้งที่ 7/2547 วันที่ 21 กรกฎาคม 2547

“การดำเนินการในการประชุมนี้ให้มีประสิทธิภาพ ควรมีคณะทำงานด้านวิชาการของฝ่ายเลขานุการ ที่วิเคราะห์ข้อมูลที่ไดมามีปัญหาอุปสรรคอะไร มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคอย่างไร แล้วชี้แจงให้ที่ประชุมรับทราบเพื่อพิจารณาสั่งการต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ หากจำเป็นต้องจ้างบุคคลภายนอกให้ช่วยวิเคราะห์ สสส. ยินดีให้การสนับสนุน โดยทีมงานของ สสส. จะเข้ามามีส่วนร่วมด้วย เพื่อให้ war room นี้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและบริหารเวลาในการประชุมดีขึ้น”

“ฝ่ายวิชาการมี แต่เข้าไม่ถึงข้อมูล เพราะฉะนั้นควรสร้าง Think Tank Mechanism ขึ้น เพื่อ support war room นี้”

น.พ. ไพฑูริย์ สุริยวงศ์ไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 10/2547 วันที่ 20 ตุลาคม 2547

ตารางที่ 3.8 จุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน
ด้านโครงสร้างการทำงานระดับพื้นที่

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
โครงสร้างการทำงานระดับพื้นที่	ถนนส่วนใหญ่ในประเทศไทยอยู่ภายใต้การดูแลของ อปท. ซึ่งอยู่ในการดูแลกำกับของกระทรวงมหาดไทย ปภ. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงมหาดไทยสามารถประสานงานกับกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น และระบบการสั่งการของ มท. ในการขับเคลื่อนการทำงานในระดับจังหวัด อำเภอ และ อปท. ได้สะดวก (จังหวัดเป็นจุดบริหารจัดการ อำเภอเป็นจุดปฏิบัติการ โดย อปท. ปฏิบัติการสนับสนุน)	ปภ. จังหวัดส่วนใหญ่ไม่มีความรู้และประสบการณ์ด้านการประสานแผนและการบริหารความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรต่างๆ อย่างต่อเนื่อง จึงมีข้อจำกัดในการขับเคลื่อนงาน บทบาทสำคัญคือจัดประชุมฝ่ายต่างๆ โดยเชิญ ผวจ./รอง ผวจ. เป็นประธาน แต่ ปภ. จังหวัดในฐานะเลขานุการไม่มี agenda การประชุมที่ชัดเจน จึงไม่สามารถขับเคลื่อนการประชุมอย่างมีทิศทาง	เลขานุการระดับพื้นที่ต้องมีความรู้และทักษะในการขับเคลื่อนงานผ่านการประชุมและการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งมีความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยทางถนน หรือมีแหล่งสนับสนุนทางวิชาการ (เช่น สอจร.)
	ปภ. จังหวัดได้รับการสนับสนุนจาก สอจร. ทำหน้าที่ "พี่เลี้ยง" ทางวิชาการและทางการบริหาร และเริ่มพัฒนาการทำงานระบบเครือข่าย มีพันธมิตรบ้างแล้ว	สอจร. มีจำนวนน้อย ไม่สามารถสนับสนุน ศปถ. จังหวัดต่างๆ ได้ทั่วถึง และ สอจร. ส่วนใหญ่ยังเป็น "มือใหม่" ในเรื่องอุบัติเหตุทางถนน	ปภ. และ ศปถ. จังหวัดควรมีฝ่ายวิชาการสนับสนุน
	ปัจจุบัน งานความปลอดภัยทางถนนเป็น KPI การปฏิบัติงานของ ผวจ. ทำให้เป็น agenda ที่ ผวจ. ทุกจังหวัดต้องดำเนินการ	ถ้า ผวจ./รอง ผวจ. ไม่ให้ความสนใจ จะขับเคลื่อนงานได้ยากมาก	ความสนใจของ ผวจ. และ รอง ผวจ. เป็นเงื่อนไขความสำเร็จที่สำคัญ
	การสั่งการระบบ matrix (ศปถ. ปท. สั่งการ ศปถ. จว. และหน่วยงานส่วนกลางสั่งการหน่วยงานในสังกัดในส่วนภูมิภาค) ทำให้ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่		การสั่งการระบบ matrix ยังมีความจำเป็นในระบบราชการไทย มิฉะนั้นอาจไม่สามารถขับเคลื่อนงานสู่ระดับพื้นที่ได้
	ในปี 2550 ปภ. จังหวัดปรับเป็นราชการส่วนภูมิภาค ทำให้มีสถานภาพและความคล่องตัวในการทำงานและด้านงบประมาณมากขึ้น สามารถเสนอให้งานอุบัติเหตุทางถนนได้รับงบประมาณจังหวัด		
	ปภ. มีระบบเจ้าพนักงานและอาสาสมัครซึ่งจะเป็นกำลังสำคัญในการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่		

"ที่สำคัญคือตำรวจจับ อันนี้สำคัญที่สุด คือตำรวจจับ สุดท้ายเรื่องนี้ทั้งหมด ถ้าตำรวจไม่จับ ไม่สั่งให้ตำรวจจับ โฆษณาให้ตายก็ไม่สะทกสะท้านคนไทยหรอก คนไทยชินชากับการตายกันง่ายๆ เสียแล้ว"

จาตุรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 21/2546 วันที่ 20 พฤศจิกายน 2546

“...ศูนย์ฯ แห่งนี้ต้องทำหน้าที่เป็นสมอที่จะสั่งการจังหวัดให้ทำ เพราะมอบอำนาจไปแล้ว คอยกำกับให้ด้วยกลไกที่ทรงพลัง คือ โทรศัพท”

น.พ. ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 21/2546 วันที่ 20 พฤศจิกายน 2546

“ระบบที่เราใช้จังหวัด CEO นะ work ที่สุดแล้ว เพราะว่าผม recheck คนของกระทรวงได้.... ขณะนี้ข้อมูลเรื่องถนนไม่ได้มาเลยจากกระทรวงคมนาคม และที่ได้มาก็ถูกต้องบางส่วน ตามที่ตำรวจทางหลวงดูแลรับผิดชอบ 15,000 กิโลเมตร ฉะนั้นข้อมูลก็ได้แค่ 15,000 กิโลเมตรจากถนนทั้งหมด 300,000 กว่ากิโลเมตร”

นิกร จ่านง รมช. คมนาคม/รอง ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“...เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ยังไม่เข้าใจวิธีปฏิบัติที่จะช่วยกันลดอุบัติเหตุ ซึ่งได้เตรียมการหาวิทยากรที่จะอบรมชี้แจงแนะนำพร้อมทั้งฝึกปฏิบัติให้ตรงเป้าหมายขึ้น เช่น ไม่จับความเร็ว ไม่จับหมวกนิรภัย ไม่จับเมา ในทางปฏิบัติเป็นเรื่องยุ่งยาก จึงเลือกปฏิบัติในกรณีต่างๆ และไม่ซับซ้อนเพื่อขอรับเงินรางวัล ดังนั้น ควรพยายามหาวิธีเพื่อให้ผู้ปฏิบัติเข้าใจตรงกันและให้เข้าใจถึงภัยจากอุบัติเหตุจากการจราจร รวมทั้งให้ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้ช่วยกันแก้ไขและลดปัญหาอุบัติเหตุต่อไป”

พล.ต.ท. ธวัชชัย จุลสตนธ์ ผช. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 10/2547 วันที่ 20 ตุลาคม 2547

“...ผมอยากให้เห็นในลักษณะ area approach ลงไปด้วยแล้วมันจะไปได้ การแก้ปัญหาอยู่ที่อำเภอทั้งหมด แล้วเราจะทำให้อำเภอเข้มแข็งได้อย่างไร ถ้าเราเอาจังหวัดเป็นศูนย์อำนวยการ อำเภอเป็นศูนย์ปฏิบัติ ความเข้มแข็งต้องอยู่ที่อำเภอ....”

พล.ต.อ. ชิตชัย วรรณเสถียร รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 5/2549 วันที่ 9 สิงหาคม 2549

**ตารางที่ 3.9 จุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน
ด้านกระบวนการ แผนงาน งบประมาณ และระบบข้อมูล**

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
กระบวนการ	เป็นช่องทาง fast track ในการริเริ่มนำเสนอโยบายและมาตรการต่างๆ จาก ศปถ. ไปยัง กรม.	แม้จะสามารถขับเคลื่อนให้มีมติ กรม. ได้รวดเร็ว แต่การดำเนินการตามมติพบปัญหาอุปสรรค ข้อขัดข้องมากมาย ทำให้หมุดบางเรื่องไม่มีผลในทางปฏิบัติ	
แผนงาน		ไม่มีกระบวนการทำแผนอย่างจริงจัง ปัจจุบันมียุทธศาสตร์ 5E เป็นกรอบอ้างอิง และมีการกำหนดมาตรการการดำเนินงานในรายละเอียดเป็นจำนวนมาก แต่ไม่มีแผนยุทธศาสตร์ที่ชี้ทิศและลำดับความสำคัญ ความสัมพันธ์ระหว่างยุทธศาสตร์และมาตรการต่างๆ แผนปฏิบัติการเน้นการดำเนินงานช่วงเทศกาลมากกว่าช่วงปกติ	ต้องมีการจัดทำแผนเชิงยุทธศาสตร์

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
	มีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2548-2551 ซึ่งเป็นแผนระดับชาติ	แผนแม่บทฯ กำหนดแต่เป้าหมายระดับ impact (อัตราการตายต่อประชากร) แต่ไม่ได้กำหนดเป้าหมายระดับ outcome ที่จะจัดสรรให้หน่วยงานต่างๆ รับผิดชอบ	แผนความปลอดภัยทางถนนต้องกำหนดเป้าหมายระดับ outcome ที่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบที่ชัดเจน
	หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรู้จักและยอมรับยุทธศาสตร์ 5E	ยุทธศาสตร์ 5E เป็นการรวบรวมยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ เท่านั้น ยังขาดจุดเน้นและ road map การดำเนินงานต่างๆ จึงไม่สามารถสนับสนุนให้เกิดการทำงานอย่างมียุทธศาสตร์ (road map ที่มีการจัดทำทุกปีในปัจจุบันเป็นเพียงการกำหนดแนวทางการดำเนินงานและมาตรการต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เหมือนกันเกือบทุกปี)	แผนความปลอดภัยทางถนนต้องกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรและระดมความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพ และมี road map ที่แท้จริงเพื่อสนับสนุนการทำงานอย่างมีทิศทางและยุทธศาสตร์
งบประมาณ	ปี 2548-2549 มีแผนงบประมาณบูรณาการ	ศปถ. ไม่มีอำนาจหน้าที่ด้านงบประมาณ งบประมาณการเป็นเพียงการรวมโครงการที่หน่วยงานต่างๆ เสนอ ยังขาดการกลั่นกรองและจัดลำดับที่อิงกับแผนและเป้าหมาย	งบประมาณบูรณาการที่อิงกับแผนและเป้าหมายจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการบูรณาการงานด้านต่างๆ
	งานความปลอดภัยทางถนนได้รับงบประมาณเพิ่มเติมจากเดิมที่หน่วยงานต่างๆ ไม่ได้ให้ความสำคัญในการขอขบเพื่อวัตถุประสงค์ด้านนี้ นอกจากนั้นยังมีแหล่งทุนนอกงบประมาณเพิ่มเติม ได้แก่ สสส. และ กองทุนเลขสวย	ขาดความแน่นอนด้านงบประมาณ นอกจากปี 2548-2549 ได้เฉพาะขบที่ขอจัดสรรจากขบกลางเป็นรายเทศกาล ซึ่งในบางครั้งมีเหตุปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการเสนอและอนุมัติขบ เป็นปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน การดำเนินงานในช่วงปกติหน่วยงานต่างๆ ต้องขออนุมัติภายใต้ขบปกติของหน่วยงาน ยากต่อการแยกแยะขบด้านความปลอดภัยทางถนนจากขบอื่นๆ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องทราบความแน่นอนด้านงบประมาณเพื่อจะได้วางแผนและดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ การแยกแยะงบประมาณความปลอดภัยทางถนนก็เป็นเรื่องจำเป็น จะทำให้ทราบต้นทุนและความคุ้มค่าของการดำเนินงานต่างๆ ซึ่งจะเป็นข้อมูลเพื่อการประเมินผล และใช้ประกอบการวางจุดเน้น จัดลำดับความสำคัญของแผนงานโครงการต่างๆ
ระบบข้อมูล	เป็นครั้งแรกที่มีความพยายามรวบรวมข้อมูลหลายด้านจากหน่วยงานต่างๆ	การบูรณาการข้อมูลมีความก้าวหน้าช้า	
	ปภ. มีศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้สามารถทำหน้าที่รับ-ส่งและเชื่อมโยงข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานต่างๆ ได้		ฝ่ายเลขานุการควรมีความสามารถในการดึงข้อมูลมาใช้ประโยชน์นอกเหนือจากช่วงเทศกาล
	ปภ. ไม่ใช่เจ้าของเรื่อง “คน” “รถ” หรือ “ถนน” จึงสามารถทำหน้าที่ “คนกลาง” ในการ	หน่วยงานในสังกัด ปภ. ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเลย ต้อง	

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
	ประสานงานกับฝ่ายต่างๆ ได้	อาศัยข้อมูลจากหน่วยงานอื่นทั้งหมด ปถ. ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ให้เกิดผลสำเร็จของงานสามารถควบคุมโอกาสความสำเร็จได้น้อย	

“ปี 2546 ล้มเหลวมากในการประชาสัมพันธ์ ท่านบอกว่าประชาสัมพันธ์ต้องรอใช้งบประมาณ ถ้าเราไปขอยกกลางให้ไม่ได้ก็ล้มเหลวหมด เหตุที่ขอไม่ได้เพราะแผนมาช้า เอาเข้า ครม. ไม่ทันแล้วก็เลยปีใหม่ ก็เลยไม่ได้ทำประชาสัมพันธ์ แล้วมาโทษกันว่าเพราะว่างงบประมาณไม่ได้ ทำให้ดำเนินการตามแผนประชาสัมพันธ์ไม่ได้”

นิกร จ้างง รมช. คมนาคม/รอง ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 21/46 วันที่ 20 พฤศจิกายน 2546

“ในเรื่องของการติดตามประเมินผล ประเด็นสำคัญอยู่ที่ Action อย่างจริงจังเกิดขึ้น ... ทั้งหมดขณะนี้อยู่ที่ตำรวจและอยากเสนอว่าถ้ามีแผนปฏิบัติการจากจังหวัดขึ้นมา โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมาย แล้วศูนย์ฯ นี้ทำหน้าที่วิเคราะห์แผนว่าเป็นไปตามหลักการ องค์ความรู้และข้อเท็จจริงแค่ไหน ...”

“ระบบข้อมูลในปัจจุบันถือเป็นของรักของหวงส่วนตัวของแต่ละหน่วยงาน ผมเป็นนักวิชาการกว่าจะได้ข้อมูลแต่ละเรื่องมาใช้ ยากมาก ต้องทำหนังสือไปไม่ทราบว่าจะ 3 เดือนจะได้หรือไม่ ฉะนั้นจึงขอเสนอให้มีข้อมูลกลางให้ทุกคนเปิดดูได้ตามขอบเขตความรับผิดชอบ ตำรวจจับ/ปรับ ทำงานทุกวัน ข้อมูลควรไหลมารายวันแต่ละวัน โรงพยาบาลรับผู้ป่วยอุบัติเหตุทุกคน ขนส่งมีระบบรายงานศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ควรนำมาเผยแพร่ทุกหน่วยแล้วทางศูนย์ฯ นี้ไปทดสอบว่า work หรือไม่..”

น.พ. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 21/2546 วันที่ 20 พฤศจิกายน 2546

“เรื่องของการวิเคราะห์ความต้องการใช้ข้อมูลของผู้เกี่ยวข้องแต่ละระดับ เรื่องนี้เองผมคิดว่าเป็นเรื่องรองในการทำให้ระบบสารสนเทศที่ดี การวิจัยก็ดี สำเร็จ เพราะที่ผ่านมามีจุดที่ยากที่สุดไม่ใช่ข้อมูลตรงนี้ ที่ยากที่สุดก็คือการประสานกับผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้เขามานั่งคุยกัน แล้วก็ตกลงว่านี่คือระบบที่เราจะทำงานด้วยกันใช่หรือไม่”

น.พ. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 22/2546 วันที่ 18 ธันวาคม 2546

“ควรให้มีวิธีการติดตามประเมินผลการทำงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหน้า ให้มีการสอบถามหรือให้แจ้งมาว่าผู้ว่าราชการจังหวัดได้มีการมอบหมายให้ผู้ได้รับผิดชอบดำเนินการจังหวัดได้มีการประชุมในระดับไหนบ้าง ได้ข้อสรุปสำคัญอย่างไร จังหวัดได้จัดทำแผนแล้วหรือยัง... นอกจากนั้นก็ขอทราบสถิติการจับกุมต่างๆ มิฉะนั้น ศูนย์ฯ นี้จะไม่รู้อะไร ไม่สามารถคุมสถานการณ์ได้ ในฝ่ายเลขานุการ ให้สร้างระบบการตรวจติดตามประเมินผล แจ้งผู้ตรวจสำนักนายกรัฐมนตรี ผู้ตรวจฯ กระทรวงมหาดไทยดำเนินการ...”

จาตุรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 22/2546 วันที่ 18 ธันวาคม 2546

“หัวใจสำคัญอยู่ที่การวางดัชนีชี้วัดในแต่ละยุทธศาสตร์ให้มีความชัดเจนทั้งในระดับ input, process, output outcome”

น.พ. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 22/2546 วันที่ 18 ธันวาคม 2546

“เรื่องวิศวกรรมจราจร ผมคิดว่าเรากำลังรีดเลือดเอา กับนู คือเราไม่มีกำลังที่มีความรู้ในเรื่องนี้เลย เมื่อวานผมได้สรุปกับผู้แทนของกรมส่งเสริมปกครองท้องถิ่น เรามีความเห็นตรงกันว่าเราจะผลิตบุคลากรทางด้านนี้ ตั้งแต่ระดับผู้บริหารลงไปถึงปฏิบัติ ผมคิดว่าถ้าเราไม่อุดหนุนให้ตรงนี้ อนาคตเราจะ request ยังไงก็คงจะไม่ได้”

น.พ. ไพบุลย์ สุริยวงศไพศาล กรรมการ ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2547 วันที่ 21 มกราคม 2547

“เรื่องวิศวกรรมจราจร...เรื่องที่เราควรจะทำด่วนคือ จะหาวิธีอย่างไร อาศัยใคร หรือจ้างใครสำรวจปัญหาเบื้องต้นว่าปัญหาวิศวกรรมจราจรจริงๆ มีมากขนาดไหน เพื่อสำรวจออกมาทำให้ศูนย์ฯ เข้าใจความหนักหนาสาหัสของปัญหานี้ ทำให้คมนาคมและสำนักงบประมาณเข้าใจปัญหาและจัดการเรื่องการจัดสรรงบประมาณใหม่ ซึ่งเป็นเรื่องการก่อสร้างใหม่ๆ ไม่เน้นเรื่องการซ่อมแซม ทำแล้วเสนอปัญหาให้กับรัฐบาลให้ชัดเจน หากองค์ความรู้ สถิติข้อมูล เวลาทำงานบูรณาการ หยิบเรื่องนี้มาแก้กัน รวมทั้งในปี 2548 ควรจะขอทำแล้วประสานกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทว่ามีปัญหาอะไรโยงกับอุบัติเหตุ และควรจะซ่อมมากขึ้นอย่างไร ถ้าต้องใช้งบมากขึ้น ให้ขอมา แต่การขอ ควรให้เชื่อมโยงกับเรื่องอุบัติเหตุ...”

จาตุรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2548 วันที่ 19 มกราคม 2548

“ขอให้ผู้อบรม Road Safety Audit” ช่วยสำรวจถนนที่มีสภาพเป็นปัญหา ขอให้ไปศึกษาขอข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนประกอบ ไม่ใช่ใช้ความรู้ทางวิศวกรรมศาสตร์อย่างเดียว ดูสถิติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สาธารณสุข ตาย บาดเจ็บ เสียชีวิตตรงไหน เพื่อแสดงให้เห็นความหนักหนาของปัญหาทั้งประเทศ ไม่ใช่จุดใดจุดหนึ่ง”

จาตุรนต์ ฉายแสง รองนายกรัฐมนตรี/ผอ. ศปถ.
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 1/2548 วันที่ 19 มกราคม 2548

“เมื่อ 2 ปีก่อนเราตั้งงบประมาณแบบบูรณาการสามารถกำหนดลำดับความสำคัญของการใช้จ่ายและใช้ได้ตรงกับเป้าหมาย ปีที่แล้วกรมฯ ให้แต่ละหน่วยตั้งงบประมาณเอง งบประมาณจึงถูกกลืนเข้าไปในงบปกติ พอถึงเวลาใช้งบประมาณก็ขาดแคลน”

อนุชา โมกขะเวส อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 2/2550 วันที่ 14 มกราคม 2550

“ถ้ามีแผนที่ผ่านกรมฯ มาตอนตั้งงบประมาณแต่ละหน่วยก็กระจายไปตามแผน แล้วเราก็จะมาดูว่าอยู่ในกรอบที่กรมฯ อนุมัติ บางที่เราที่ตั้งไปแล้วแต่พอถึงขั้นทบทวน หน่วยงานเห็นว่าไม่ใช่ภารกิจหลักก็จะตัดรายการพวกนี้ออก”

สิรินนท์ สกลวิทยานนท์ ผู้แทนสำนักงบประมาณ
การประชุม ศปถ. ครั้งที่ 2/2550 วันที่ 14 มกราคม 2550

**ตารางที่ 3.10 จุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบ ศปถ. ในปัจจุบัน
ด้านการมีส่วนร่วมของภาคีต่างๆ**

ประเด็น	จุดแข็ง	จุดอ่อน	CSF
การมีส่วนร่วมของภาคีต่างๆ	มีเครือข่ายที่ดำเนินงานด้านนี้มากและพร้อมให้ความร่วมมือทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ	คณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการประชุมปีละไม่กี่ครั้ง ทำให้ไม่ได้ทำงานร่วมกันอย่างเต็มที่	แผนการประชุมและแนวทางที่ชัดเจนจะทำให้เกิดพลังในความร่วมมือกันทำงานมากขึ้น
		มีเพียงบางจังหวัดเท่านั้นที่เปิดโอกาสการมีส่วนร่วมในการทำงานลดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องและทั้งปี	การผลักดันให้อุบัติเหตุเป็นวาระของจังหวัดจะเป็นจุดเริ่มต้นของการทำงานตลอดปี ซึ่งจังหวัดจะต้องทำงานกับทุกภาคส่วนและภาคีเครือข่ายเพิ่มขึ้น

บทที่ 4

ทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ในการพัฒนาทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย คณะวิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

- 1) ทบทวนประเด็นสำคัญจากการเปรียบเทียบประสบการณ์โครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนของ ประเทศต่างๆ โครงสร้างการบริหารจัดการประเด็นสำคัญอื่นๆ ในประเทศไทย และโครงสร้างการบริหาร จัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน
- 2) สืบค้นโครงสร้างระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่ใน ปัจจุบัน ในด้านภารกิจ อำนาจหน้าที่ องค์ประกอบ กลไกการดำเนินงาน และกฎหมายที่รองรับ
- 3) วิเคราะห์เงื่อนไขความสำเร็จ และกำหนดแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- 4) กำหนดทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

4.1 เปรียบเทียบประสบการณ์โครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ต่างๆ โครงสร้างการบริหารจัดการประเด็นสำคัญอื่นๆ ในประเทศไทย และโครงสร้าง การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

คณะวิจัยได้ศึกษาประสบการณ์และตัวอย่างจากต่างประเทศ ซึ่งนำเสนอไว้ในบทที่ 1 ประสบการณ์และ ตัวอย่างรูปแบบโครงสร้างต่างๆ ที่มีอยู่ในประเทศไทย ซึ่งนำเสนอไว้ในบทที่ 2 และ ประสบการณ์ของโครงสร้าง ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ระบบ ศปถ. ตามที่ได้นำเสนอ ไว้ในบทที่ 3 เพื่อพัฒนาทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ตารางที่ 4.1 นำเสนอสรุปเปรียบเทียบประเด็นสำคัญจากการศึกษาดังกล่าว

ตารางที่ 4.1 สรุปเปรียบเทียบประเด็นสำคัญจากการศึกษา 3 ประเด็น

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปถ.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
<p>1. องค์กรที่รับผิดชอบ (Organization) Lead agency Multi sectoral committee (with NRSC)</p>	<p>การจัดองค์กรมี 2 รูปแบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> องค์กรรับผิดชอบหลัก (Lead agency) เช่น สหราชอาณาจักร และสวีเดน กระทรวงคมนาคมหรือตำรวจ เป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่บริหารจัดการประสานการจัดทำแผนและดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ (Multi sectoral committee) โดยมีรัฐมนตรีหน่วยงานหลักเป็นประธาน คณะกรรมการทำหน้าที่เป็น advisory board แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (National Road Safety Council : NRSC) และจัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่เป็นองค์กรอิสระ ที่มีผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่จัดทำนโยบายและแผน ประสานการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผน เช่น ฟิลิปปินส์ 	<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (National Road Safety Council) ทำหน้าที่เป็น Advisory Body ประกอบด้วยคณะกรรมการ 47 คน รวมภาคเอกชนและ NGO 17 คน คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Council) ทำหน้าที่ executive board โดยมีรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน คณะรัฐมนตรีความปลอดภัยทางถนน (Cabinet Committee on Road Safety) นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีอำนาจคัดเลือกกรรมการ รัฐมนตรีที่ได้รับการคัดเลือกเป็นกรรมการประกอบด้วย Minister of Transport, Minister of Home Affairs, Minister of Education, Minister of Works โดยมีกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) ทำหน้าที่เลขานุการงบประมาณได้รับการจัดสรรจากกระทรวงการคลังและภาคเอกชน (Treasury and private sector) แต่ละรัฐ (State) จะมีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สปถ. มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นเลขานุการฯ คณะกรรมการ สปถ. ทำหน้าที่ executive ประกอบด้วยคณะกรรมการ 50 คน การมีกรรมการจำนวนมาก ทำให้การทำงานของคณะกรรมการไม่ได้ยึดแนวทางของแผนในการบูรณาการแผนปฏิบัติงาน และงบประมาณ จึงทำให้ไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างแท้จริง อนุกรรมการฯ 6 ชุดกระจายไปตามยุทธศาสตร์ 5E มิได้รับขีดขอบตามเป้าหมายที่กำหนดตามแผน ไม่มีอนุกรรมการประสานแผนงาน เงิน คน ที่ประสานเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนแผน ไม่มีหน่วยงานใดมีสถานภาพและอำนาจหน้าที่ในระดับ lead agency กิจกรรมส่วนใหญ่ของ สปถ. 	<ul style="list-style-type: none"> องค์กรประกอบด้วยคณะกรรมการ กชช. มีระดับรัฐมนตรี และปลัดกระทรวง จำนวน 20 คน มีอำนาจตัดสินใจเชิงนโยบาย มีการประชุมทุก 2 เดือน มีคณะอนุกรรมการ 3 คณะ ทำหน้าที่กลั่นกรองสาระด้านแผนงาน งบประมาณ การประสานแผนระดับพื้นที่ และการติดตามประเมินผล มีกลไกการดำเนินงานจากระดับชาติถึงหมู่บ้าน (คณะกรรมการ กชช. คณะกรรมการพัฒนาอำเภอ สภาตำบล กรรมการพัฒนาหมู่บ้าน) ศูนย์ประสานการพัฒนาชนบท สศช. เป็นฝ่ายเลขานุการ กชช. โดยระดมเจ้าหน้าที่จากหลายส่วนงานใน สศช. มาร่วมกันทำงาน ทั้งเชิงวิชาการและการประสานงาน สศช. ไม่ได้เป็น lead agency แต่มีบทบาทกำกับทิศทางเสนอคณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (กชช.) ที่ตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน การทำงานใช้แผนพัฒนาชนบท 5 ปี และแผนปฏิบัติการประจำปีเป็นเครื่องมือ 	<ul style="list-style-type: none"> คช.ปอ. ตั้งขึ้นภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีหน้าที่กำหนดนโยบาย แผนงาน มาตรการในการจัดการปัญหาเอดส์ มีคณะอนุกรรมการ 4 คณะ ทั้งการประสานแผน การขับเคลื่อน และวิชาการ มีกลไกการป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ระดับชาติ จังหวัด อำเภอ ส่วนในระดับตำบลใช้กลไก อบต. ศูนย์อำนวยการบริหารจัดการปัญหาเอดส์แห่งชาติ (ศบ.จอ.) กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการ คช.ปอ. แต่ไม่อยู่ในฐานะ lead agency มีการใช้แผนยุทธศาสตร์ 5 ปี กำกับทิศทางการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด มีหน้าที่กำหนดและประสานนโยบาย และมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงาน ป.ป.ส. มีบทบาทเป็นสำนักงานเลขานุการ คณะกรรมการ ป.ป.ส. แต่ไม่ได้ทำหน้าที่ lead agency เพราะคณะกรรมการ ป.ป.ส. มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดแห่งชาติ (ศอ.ปส.) เป็นองค์กรอำนาจการดำเนินงานระดับชาติ มี รตอ. เฉลิม อยู่บำรุง (แต่งตั้งโดยชื่อบุคคล) เป็นประธาน สำนักงาน ป.ป.ส. เป็นฝ่ายเลขานุการ กำลังจัดตั้งคณะอนุกรรมการ ภายใต้ ศอ.ปส. เพื่อเป็นกลไกดำเนินการเพิ่มเติม ป.ป.ส. ใช้แผนป้องกันและปราบปรามยาเสพติด 5 ปี รวมทั้งแผนปฏิบัติการประจำปี เป็นกรอบการจัดสรรงบประมาณดำเนินการ

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปก.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
		<p>ปลอดภัยทางถนน ที่มี Senior Politician หรือ Government Official เป็นประธาน</p>	<p>กระจุกตัวในช่วงเทศกาล</p> <ul style="list-style-type: none"> มี สปก. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ปก. จังหวัดเป็นเลขานุการ เน้นการดำเนินงานเฉพาะช่วงเทศกาล ต่อมาได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ในการประสานงานจัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด 	<p>และมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดก่อนเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาใน กชช. แต่ละครั้ง</p>		
2. การวางแผนและการกำหนดเป้าหมาย (Targets)	<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาของแผน ส่วนใหญ่จะกำหนดระยะเวลาของแผนไว้ที่ 10 ปี การกำหนดเป้าหมาย จะกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ใช้ถนนเพิ่มเติมจากตัวชี้วัดการลดลงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การลดลงของการทำผิดกฎจราจรด้านความเร็ว การลดลงของความเร็วเฉลี่ย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้หมวกนิรภัย จำนวนผู้ดื่มแล้วขับ ความสนใจของสาธารณชนต่อความปลอดภัยจราจร นักการเมืองและผู้มีอำนาจตัดสินใจ สนับสนุนการดำเนินงานและการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนน กระบวนการจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนน จะใช้เวลานานหลายปีและมีผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิจารณาอย่างละเอียดจัดลำดับความสำคัญของ 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลประกาศให้ความสำคัญปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายระดับชาติ (National agenda) เพื่อมุ่งเน้นให้มีการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง จัดตั้งหน่วยงาน Road Safety Department ขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคม เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2004 ให้เป็น one-stop agency ทำหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ โดยประสานงานระหว่างภาครัฐ บริษัทเอกชน อุตสาหกรรม NGO และผู้ใช้ถนน เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์และเสนอแนะมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งติดตามและปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แผนความปลอดภัยทางถนน 2006-2010 (Road Safety Plan of Malaysia 	<ul style="list-style-type: none"> เรื่องความปลอดภัยทางถนนยังไม่เป็นนโยบายระดับชาติ มีการวางแผนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนจากส่วนกลางที่ยังไม่เชื่อมโยงประเด็นปัญหา ความต้องการและแนวทางการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนจากภูมิภาคและท้องถิ่น แผนแม่บทฯ กำหนดเป้าหมายเฉพาะลดอัตราการตาย ไม่มีการกำหนด performance indicators ไม่มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อแปลงแผนแม่บทให้เป็นแผนงาน โครงการ กิจกรรม งบประมาณ ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บท จึงเป็นการยากต่อการติดตามประเมินผล 	<ul style="list-style-type: none"> นรม. ประกาศให้การพัฒนาชนบทเป็นนโยบายชาติ มีแผนพัฒนาชนบทแห่งชาติ 5 ปี (ตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5-7 ระหว่างปี 2525-2539) กรอบนโยบายประจำปี และแผนปฏิบัติการประจำปี ระบบแผน top down โดย กชช. จะส่งผ่านกรอบนโยบายประจำปีให้คณะกรรมการพัฒนาจังหวัด พิจารณาปรับให้เหมาะสมกับบริบทของจังหวัดและส่งให้คณะกรรมการพัฒนาอำเภอ ตำบล ส่วนภาค bottom up โดยหมู่บ้านเสนอความต้องการประจำปีตามกรอบจังหวัด ระบุพื้นที่ดำเนินการ ส่งให้สภาตำบลพิจารณาจัดประชุม เสนอแผนตำบลให้อำเภอ จังหวัดพิจารณาอนุมัติ แล้วจัดส่งประสานแผนงาน/โครงการ/งบประมาณที่ศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติก่อนนำเสนออนุกรรมการแผนและโครงการ และ กชช. ต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลบางช่วงประกาศให้ปัญหาเอดส์เป็นวาระแห่งชาติ ในช่วงหลังลดความสำคัญลงในระดับกระทรวง แต่ยังมีแผนยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ ปี 2550-2554 แผนยุทธศาสตร์เอดส์จังหวัด และวาระเอดส์ประชาชน ก่อนหน้าปี 2549 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงาน/โครงการด้านเอดส์ตามกรอบยุทธศาสตร์ให้ คบ.จอ บูรณาการแผน และเสนอขอจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณ ปัจจุบันนี้ไม่มีการบูรณาการแผนงานโครงการ ในส่วนที่หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการ กรมควบคุมโรคประสานแผนงานเฉพาะส่วนที่ให้เครือข่าย NGO ดำเนินการเท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลประกาศให้ปัญหา ยาเสพติดเป็นวาระแห่งชาติ และนโยบายเร่งด่วนของรัฐ มีแผน 5 ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี โดย สำนักยุทธศาสตร์ ป.ป.ส. มีบทบาทในการบูรณาการแผนงาน/โครงการของ 40 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การจัดทำแผน หน่วยงานต่าง ยึดกรอบแผน 5 ปี และข้อมูลของหน่วยงานประกอบ และ เสนอมายัง ป.ป.ส. ให้เป็นผู้ประสานแผน

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปถ.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
	<p>ปัญหา มีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน โดยนำแนวทางการปฏิบัติไปผนวกไว้กับแผนปฏิบัติงานและแผนพัฒนาของหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการติดตามประเมินผล และมีการปรับแผนเมื่อพบว่าไม่มีการปฏิบัติตามแผน</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง 	<p>2006-2010) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอแผนความปลอดภัยทางถนนระยะ 5 ปี ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและอนุมัติเมื่อ แผนความปลอดภัยทางถนนเป็นแผนที่นำทาง (road map and direction for road safety in Malaysia) ประกอบด้วย 9 ยุทธศาสตร์ ครอบคลุม 4 E ได้แก่ Education, Enforcement, Engineering และ Environment รวมทั้งการประสานงาน งบประมาณ และกลไกในการเปลี่ยนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติตามลำดับความสำคัญ ให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ในปี 2010</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนโดย Road Safety Department 		<ul style="list-style-type: none"> มีการกำหนดเป้าหมายแผน 5 ปี แผนประจำปี และเป้าหมายแต่ละโครงการประจำปีให้สอดคล้องกัน 		
3. งบประมาณ	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลให้ความสำคัญกับการจัดหางบประมาณที่เพียงพอแก่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผน รูปแบบ Lead agency รัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณดำเนินงานตามแผนให้ทั้งหมด NRSC จะมีการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Fund) 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณได้รับการจัดสรรจากกระทรวงการคลังและภาคเอกชน (Treasury and private sector) มีการจัดตั้งหน่วยงาน Road Safety Department ขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคม เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2004 ให้เป็น one-stop agency ทำหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ โดยประสานงานระหว่างภาครัฐ บริษัทเอกชน อุตสาหกรรม NGO และ 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณส่วนใหญ่จัดสรรจากรัฐ ปี 2548-49 มีการจัดสรรงบประมาณบูรณาการ แต่ปี 2550 - ปัจจุบันไม่มีงบประมาณบูรณาการ แต่ละหน่วยงานต้องของบประมาณเอง งบบูรณาการที่จัดสรรให้ส่วนใหญ่ใช้เพื่อดำเนินงานภารกิจหลักของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของแผนความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณจัดสรรโดยภาครัฐ และเงินช่วยเหลือต่างประเทศบางส่วน ซึ่งจะมีการจัดสรรชัดเจนว่าแผนงานใด โครงการใดจะใช้งบประมาณส่วนไหนเท่าไร กำหนดอยู่ในแผนพัฒนาชนบท 5 ปี และแผนประจำปี มีการบูรณาการงบประมาณและ defend กรอบงบประมาณ 5 ปี/แต่ละปี โดยศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณจัดสรรโดยภาครัฐทั้งหมด ปัจจุบันไม่มีการบูรณาการงบประมาณเอดส์โดย ศบ.จอ. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอของงบประมาณจากสำนักงบประมาณเอง ในส่วนกระทรวงสาธารณสุขเสนอขอเฉพาะส่วนของกระทรวงและเครือข่าย NGO ทั้งนี้ งบประมาณด้านเอดส์ไม่มีการแยกแยะเฉพาะเหมือนในอดีต แต่ส่งลง สสจ. ในลักษณะงบ lumsun ที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ป.ป.ส. เป็นผู้จัดกรบวงเงินงบประมาณภาครัฐทั้งหมดตามที่หน่วยงาน 19 หน่วย ทั้งที่สามารถของงบประมาณด้วยตนเอง และส่วนหน่วยงานที่ไม่สามารถขอของงบประมาณด้านยาเสพติดได้ด้วยตนเอง เนื่องจากสำนักงบประมาณไม่ได้เปิดรหัสงบประมาณไว้ให้ สำนักงานป.ป.ส. จะเป็นผู้ประสานแผน/กำหนดกรอบงบประมาณเสนอขอจากสำนักงบประมาณให้แทน

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปก.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
	<p>ที่ระดมเงินมาจากแหล่งต่างๆ เพื่อเติมจากงบประมาณที่ได้รับจัดสรรจากภาครัฐ เช่น ภาษีเบียร์ ประกันภัยรถ ภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถ ค่าธรรมเนียมใช้ถนนในช่วงการจราจรหนาแน่น และภาษีที่จัดเก็บตามระยะทางการขับขี่ยานยนต์ กำไรจากอุตสาหกรรมยางรถ และรายได้จากการทางพิเศษ เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาล ตำรวจโรงเรียน สำนักงานเลขาฯ มีงบประมาณและบุคลากรเพียงพอในการปฏิบัติงาน 	<p>ผู้ใช้ถนน เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์และเสนอแนะมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งติดตามและปฏิบัติงานตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนในปี 2010</p>	<p>ทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีงบประมาณเฉพาะเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แต่ไม่ได้ยึดโยงกับความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน กองทุนฯ มีขนาดเล็ก และมีวัตถุประสงค์หลายด้าน มีข้อจำกัดด้านการเข้าถึง ปัจจุบันแต่ละหน่วยงานของงบประมาณเองไม่สามารถแยกได้ว่า เป็นงบเพื่อความปลอดภัยทางถนน ส่วนงานที่รับผิดชอบงานเลขานุการกลางยังไม่ได้จัดตั้งเป็นส่วนราชการตามกฎหมาย กฏกระทรวงการแบ่งส่วนราชการ 		<p>ควบคุมทุกโรค อยู่ที่มีการจัดสรรของ สสจ. แต่ละจังหวัดที่จะนำไปดำเนินการด้านเอดส์หรือไม่</p>	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงาน 19 แห่งต้อง defend งบประมาณเอง เมื่อได้รับจัดสรรแล้ว สำนักงบประมาณจะแจ้งกรอบงบประมาณที่อนุมัติด้านยาเสพติดทั้งหมดของทุกหน่วยงานให้ ป.ป.ส. ทราบเพื่อแจ้งหน่วยงาน และจัดสรรตามที่ ป.ป.ส. ประสานแผนงาน/โครงการ/งบประมาณให้ต่อไป
4. การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ	<p>การมีส่วนร่วมในการจัดทำแผน</p> <ul style="list-style-type: none"> ประเทศนิวซีแลนด์และออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน สหราชอาณาจักรจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น เพื่อนำไปสู่การจัดทำยุทธศาสตร์ระดับชาติ เช่นเดียวกับประเทศนอร์เวย์ ที่เชื่อว่ายุทธศาสตร์ระดับชาติจะต้องอาศัยแผนความ 	<ul style="list-style-type: none"> ภาคเอกชน เช่น บริษัท Shell Malaysia และบริษัทเอกชนอื่นๆ มีส่วนร่วมสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชนให้เห็นความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เคารพกฎจราจร รวมทั้งมีส่วนร่วมในการจัดงาน Road Safety EXPO เพื่อสร้างความตระหนักและเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> ภาคเอกชนมีบทบาทในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น บริษัทผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในเรื่องการฝึกอบรมการขับขี่ที่ดี สมาคมผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ บริษัทกลางฯ เจงหมวกกันน็อค อุปกรณ์แต่งด้าน สมาคมขนส่งสินค้าหยุดเดินรถบรรทุกในช่วงเทศกาล เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> กชช. มีผู้แทนหอการค้าไทย สมาคมธนาคารไทย และสภาอุตสาหกรรม เป็นกรรมการในระดับชาติ และจังหวัด ต่อมาคณะกรรมกรที่ปรับเปลี่ยนไปในระยะหลัง ตั้งแต่ ปี 2535 คือ กชช.ก. และ กนภ. มี สปท. เข้าร่วมในคณะกรรมการระดับจังหวัดเพิ่มเติม มีภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการจัดทำแผนระดับตำบล โดยการทำประชาคมหมู่บ้าน-ตำบล 	<ul style="list-style-type: none"> คช.จอ. ประสานงานภาคส่วนอื่นๆ นอกเหนือจากภาครัฐ คือ เครือข่าย NGO ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> ป.ป.ส. ไม่ใช่หน่วยปฏิบัติ ที่สามารถปฏิบัติงานได้เองทั้งหมด จึงต้องประสานงานกับผู้ปฏิบัติทุกภาคส่วนรวมทั้งหน่วยงานนอกภาครัฐ และภาคประชาชนในชุมชน ซึ่ง ป.ป.ส. ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปถ.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
<p>ปลอดภัยทางถนนที่เสนอโดยท้องถิ่น</p> <p>การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน</p> <ul style="list-style-type: none"> ภาคธุรกิจภาคเอกชนที่มีส่วนร่วม ได้แก่ บริษัทผลิตและจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยางรถ บริษัทประกันภัย การหยุดเดินรถบรรทุกในช่วงเทศกาล บริษัทเหล่านี้ได้รับประโยชน์จากเข้าร่วมกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ เสริมภาพลักษณ์ขององค์กรให้ดีขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนภายในบริษัท ได้แก่ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ การให้รางวัลแก่พนักงานที่ขับขี่ปลอดภัย การติดตามประเมินผลพนักงานขับรถ ช่วยทำให้อุบัติเหตุและต้นทุนของบริษัทลดลง ตลอดจนการให้เงินสนับสนุน การวิจัยและออกแบบยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น 						

4.2 โครงสร้างระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่ระบุเรื่องโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ แต่มีกฎหมายที่กำหนดให้มีการจัดโครงสร้างและระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนจำนวนมาก ซึ่งโครงสร้างบางรูปแบบอาจนำมาเปลี่ยนแปลงปรับปรุงให้เป็นตัวเลือกของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนได้

โครงสร้างเหล่านี้บางรูปแบบเป็นลักษณะการบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยงานเดียว บางรูปแบบเป็นลักษณะการบริหารจัดการที่หลายฝ่ายมีส่วนร่วม โดยมีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นหน่วยงานกลาง แต่ไม่มีรูปแบบใดที่เป็นลักษณะหน่วยงานอิสระ โครงสร้างและอำนาจหน้าที่ที่มีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนสรุปได้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 โครงสร้างระบบการบริหารจัดการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนรูปแบบต่างๆ (เรียงลำดับตามปี พ.ศ. ของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง)

โครงสร้างการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	กฎหมาย	หน่วยงานที่กำกับดูแล	อำนาจหน้าที่
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	กระทรวงคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดนโยบายและแผนหลัก ให้ความเห็นชอบแผนงานโครงการวงเงินลงทุน โครงการเงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชน กำหนดมาตรฐานการจัดระบบการจราจรทางบก กำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประสานการปฏิบัติ พิจารณาและปฏิบัติการเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบก
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2547	กระทรวงมหาดไทย	กำหนดและควบคุมลักษณะของรถ การบรรทุก สัญญาณและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การขับรถ การหยุดและจอดรถ ความเร็วของรถ การแสดงตัวเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การเดินเท้า ฯลฯ
คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขาธิการ) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550	กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย	กำหนดและควบคุมเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการ จำนวนรถ อัตราค่าขนส่ง ชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่ง

โครงสร้างการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	กฎหมาย	หน่วยงานที่กำกับดูแล	อำนาจหน้าที่
คณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัด (ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ)			
กรมการขนส่งทางบก	พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551	กระทรวงคมนาคม	กำหนดและควบคุมลักษณะ ขนาด กำลังเครื่องยนต์ อุปกรณ์ แผ่นป้ายทะเบียน น้ำหนักบรรทุก การจดทะเบียน เครื่องหมาย การใช้รถกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถยนต์ ใบอนุญาตขับรถ ฯลฯ
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ)	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5)	กระทรวงมหาดไทย	กำหนดนโยบายและแผนหลักประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ และติดตามประเมินผล
คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ (นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ)	มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 22 กันยายน 2541	กระทรวงคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามนโยบายและแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการคมนาคม กำหนดมาตรการและแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยการขนส่งทุกสาขา พิจารณาความเหมาะสมในการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานในแนวทางที่กำหนดร่วมกัน สนับสนุนให้ความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่ง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม
คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (รองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ)	มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 26 มกราคม 2546	กระทรวงมหาดไทย	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบ และกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงาน อำนวยการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานและประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน

โครงสร้างการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	กฎหมาย	หน่วยงานที่กำกับดูแล	อำนาจหน้าที่
			<p>เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือ คณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม • พิจารณาเสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย
คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550	กระทรวงมหาดไทย	กำหนดนโยบายและเห็นชอบการจัดทำแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (รวมอุบัติเหตุ) และบูรณาการพัฒนาระบบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระหว่างหน่วยงานของรัฐ อปท. และหน่วยงานภาคเอกชน
คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธาน เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551	กระทรวงสาธารณสุข	กำหนดนโยบาย มาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉิน ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการรับรององค์กร หลักสูตรและการฝึกอบรมการแพทย์ฉุกเฉิน ดำเนินการให้มีระบบสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อประโยชน์ในการประสานและปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายอื่นๆ อีกจำนวนมากที่กำหนดบทบาทของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ฯลฯ

โครงสร้างการบริหารจัดการต่างๆ ที่ระบุในตารางที่ 4.2 แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

- 1) โครงสร้างในระบบคณะกรรมการระดับชาติที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ
- 2) โครงสร้างในระบบคณะกรรมการระดับชาติที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือมติคณะรัฐมนตรี
- 3) การดำเนินงานของส่วนราชการใดส่วนราชการหนึ่ง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก

เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน คณะวิจัยจึงให้ความสนใจกับโครงสร้างในระบบคณะกรรมการระดับชาติ (ประเภท 1 และ 2) เท่านั้น และได้นำเสนอการสรุปเปรียบเทียบโครงสร้างการบริหารจัดการโดยจำแนกประเภทในตารางที่ 4.3 คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ และตารางที่ 4.4 คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือ มติคณะรัฐมนตรี

ตารางที่ 4.3 คณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
แต่งตั้งโดย	พ.ร.บ.คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550 มาตรา 8	พ.ร.บ. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550	พ.ร.บ. การแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551
ความมั่นคงของคณะกรรมการและสำนักงานเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย สจร. (ปี 2545 เปลี่ยนเป็น สนข.) เป็นเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย กรมการขนส่งทางบกเป็นเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เป็นเลขานุการ
อำนาจหน้าที่	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ ดังนี้ ภารกิจ เสนอนโยบายและแผนหลักการจัดระบบ การจราจร ทางบก ต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบแผนงานโครงการกำหนดมาตรฐาน และมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจราจร ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีผลต่อระบบการจราจร ให้เหมาะสม กำกับเร่งรัดและประสาน การปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบายและแผนหลักที่กำหนด	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก มีบทบาทหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้น ระยะยาว นโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่ง มาตรการและแผนพัฒนาการขนส่งทางบก มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็นโดยขออนุมัติ ครม. เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ ประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ตลอดจนประสานงานการขนส่งทางบก กับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายในการจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฯ ก่อนเสนอ ครม. บูรณาการพัฒนาระบบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระหว่างหน่วยงานของรัฐ อปท. และหน่วยงานภาคเอกชน ให้คำแนะนำ ปรีกษาและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบ EMS เสนอแนะหรือให้คำปรึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหา ครม. เชิงนโยบาย กำหนดนโยบายการบริหารงานและให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินงานและอนุมัติแผนการเงิน และควบคุมดูแลการดำเนินงานของ สพฉ. ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการรับรององค์กร และหลักสูตรการศึกษาหรือฝึกอบรมผู้ปฏิบัติการ ให้ประกาศนียบัตร เข็มเชิดชูเกียรติ จัดให้มีระบบ ICT สำหรับงาน EMS ให้มีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	<p>อำนาจหน้าที่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี 2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานโครงการวงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณากำหนดโครงการที่จะใช้ เงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุน ของภาคเอกชนของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ เกี่ยวกับการจราจรเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก 3. กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี 4. กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการนโยบาย และแผนหลักที่กำหนด 5. พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรี มอบหมาย 6. ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย 	<p>คณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก (ส่วนกลางและระดับจังหวัด) มีอำนาจหน้าที่ในการ กำหนดลักษณะการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง เส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับขนส่งประจำทางหรือโดยรถขนาดเล็ก ใน กทม. ระหว่าง จังหวัด และระหว่างประเทศ จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางใน กทม. ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ จำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอื่นในการขนส่ง ค่าบริการในการดำเนินการสถานีขนส่ง สถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้งและระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง ชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และการคุ้มครองการขนส่งทางบก ปฏิบัติการอื่นตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบกและตามมติ คณะกรมนโยบายการขนส่งทางบก</p>		<p>สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือวิสาหกิจ มีฐานะเป็นนิติบุคคล อยู่ภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนหลัก EMS จัดทำมาตรฐาน หลักเกณฑ์ วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับ EMS จัดให้มีระบบปฏิบัติการ EMS และระบบ ICT ศึกษาค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเผยแพร่ความรู้ จัดให้มีการศึกษาและฝึกอบรม ประสานงาน ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ EMS เป็นศูนย์กลางประสานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในและต่างประเทศที่ดำเนินงาน EMS</p>

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการความคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	<p>7. เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบ ต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p> <p>8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในการปฏิบัติหน้าที่ ดังกล่าวข้างต้น</p> <p>คณะกรรมการอาจมอบให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเป็น ผู้ปฏิบัติหรือเตรียมข้อเสนอมายังคณะกรรมการเพื่อพิจารณา ดำเนินการต่อไปก็ได้</p>			
องค์ประกอบ	<p>1. นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ</p> <p>2. รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรี รองประธานกรรมการ</p> <p>3. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรี</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย</p> <p>5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม</p>	<p>1. รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ</p> <p>2. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รองประธานกรรมการ</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>3. ปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>4. ปลัดกระทรวงมหาดไทย</p> <p>5. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์</p> <p>6. ปลัดกระทรวงพาณิชย์</p> <p>7. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>8. ปลัดกระทรวงการคลัง</p> <p>9. เลขาธิการคณะกรรมการ</p>	<p>1. นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย ประธานกรรมการ</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธานฯ คนที่ 1</p> <p>3. ปลัดกระทรวงมหาดไทย รองประธานฯ คนที่ 2</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>4. ปลัดกระทรวงกลาโหม</p> <p>5. ปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์</p>	<p>1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ประธาน <i>กรรมการ</i></p> <p>2. ปลัดกระทรวงการคลัง</p> <p>3. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>4. เลขาธิการสำนักงานประกันสังคม</p> <p>5. เลขาธิการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ</p> <p>6. ผู้แทนแพทยสภา 2 คน</p> <p>7. ผู้แทนสภาการพยาบาล</p> <p>8. ผู้แทนสถานพยาบาลซึ่งเลือก</p>

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการความคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	6. ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร 7. ปลัดกระทรวงมหาดไทย 8. ปลัดกระทรวงคมนาคม 9. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ 10. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 11. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการวางแผนจราจร 12. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร 13. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม 14. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ 15. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง 16. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมือง 17. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการและเลขานุการ	กฤษฎีกา 10. เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 11. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ 12. ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน กระทรวงมหาดไทย 13. อธิบดีกรมทางหลวง 14. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ด้านขนส่ง เศรษฐกิจหรือกฎหมาย) ไม่เกิน 5 คน 15. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการความคุ้มครองการขนส่งทางบก (พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522มาตรา ๘) ประกอบด้วย 1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ 2. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ <i>กรรมการ</i> 3. ปลัดกระทรวงคมนาคม 4. ปลัดกระทรวงมหาดไทย 5. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 6. ปลัดกระทรวงพาณิชย์ 7. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	6. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 7. ปลัดกระทรวงคมนาคม 8. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 9. ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร 10. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข 11. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ 12. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ 13. ผู้บัญชาการทหารสูงสุด 14. ผู้บัญชาการทหารบก 15. ผู้บัญชาการทหารเรือ 16. ผู้บัญชาการทหารอากาศ 17. เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ 18. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมืองและการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยไม่เกิน 5 คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง 19. อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรรมการและเลขานุการ 20. ข้าราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่อธิบดีฯ แต่งตั้งไม่เกิน 2 คน กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	กันเอง 2 คน (สถานพยาบาลของรัฐและเอกชนประเภทละ 1 คน) 9. ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเลือกกันเอง 2 คน 10. ผู้แทนองค์กรภาคเอกชนที่ไม่แสวงหากำไรและมีบทบาทด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงสถานพยาบาลที่เป็นนิติบุคคลซึ่งเลือกกันเอง 2 คน 11. ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งด้านการเงินและบัญชี ด้านกฎหมาย ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ ไม่เกิน 4 คน 12. เลขาธิการ กรรมการและเลขานุการ 13. พนักงานสำนักงานที่แต่งตั้งโดยเลขาธิการไม่เกิน 2 คน

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
		<p>8. ปลัดกระทรวงการคลัง</p> <p>9. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา</p> <p>10. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ</p> <p>11. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ</p> <p>12. ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย</p> <p>13. อธิบดีกรมทางหลวง</p> <p>14. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้หรือความชัดเจนในการขนส่ง การเศรษฐกิจหรือกฎหมาย</p> <p>15. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ</p> <p>คณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งจังหวัด (พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 17) ประกอบด้วย</p> <p>1. ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>2. อัยการจังหวัด</p> <p>3. ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัด</p> <p>4. ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน</p> <p>5. นายกเทศมนตรี</p>		

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
		6. ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ		
สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ	<p>มาตรา 10 ให้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ศึกษา สืบค้น วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลักเสนอแนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา 2. วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ 3. รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจรเพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วยราชการและภาคเอกชน 4. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อ 	กรรมการขนส่งทางบก (สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก/สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก) กระทรวงคมนาคม	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการความคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	<p>จัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p> <p>5. พิจารณาจัดทำโครงการศึกษาฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก</p> <p>6. ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย</p> <p>(ในปี 2545 สจร. เปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและย้ายไปสังกัดกระทรวงคมนาคม แต่ยังคงทำหน้าที่เลขานุการ คจร.)</p>			

ตารางที่ 4.4 คณะกรรมการที่แต่งตั้งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือมติคณะรัฐมนตรี

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
แต่งตั้งโดย	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5)	มติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2541	มติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2546
ความมั่นคงของคณะกรรมการและสำนักงานเลขานุการ	อำนาจหน้าที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ไม่ต้องแต่งตั้งใหม่เมื่อมีการปรับ ครม. แต่ต้องแต่งตั้งใหม่เมื่อการเปลี่ยนแปลงนายกรัฐมนตรี	อำนาจหน้าที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ต้องแต่งตั้งชุดใหม่เมื่อการปรับ ครม. มีผลกระทบต่อประธานคณะกรรมการ มติของคณะกรรมการต้องเสนอ ครม. พิจารณา	อำนาจหน้าที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ต้องแต่งตั้งชุดใหม่เมื่อการปรับ ครม. มีผลให้มีผลกระทบต่อประธานคณะกรรมการ มติของคณะกรรมการต้องเสนอ ครม. พิจารณา

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
		อนุมัติ สนข. เป็นเลขานุการ	อนุมัติ ปภ. เป็นเลขานุการ
อำนาจหน้าที่		<ol style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามนโยบายและแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการคมนาคม กำหนดมาตรการและแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยการขนส่งทุกสาขา พิจารณาความเหมาะสมในการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานในแนวทางที่กำหนดร่วมกัน สนับสนุนให้ความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่ง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม 	<p>ภารกิจของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน</p> <p>ศูนย์ฯ ทำหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ในปี 2547 ได้กำหนดให้มีการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 5 ด้าน เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นรูปธรรม ตลอดจนสนับสนุนงบประมาณ โดยนำผลการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน มาวิเคราะห์เป็นองค์ความรู้ นำไปสู่การกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่ชัดเจน และให้นำระบบการปฏิบัติงานแบบบูรณาการในช่วงเทศกาล ไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัดภายใต้การบริหารงานของผู้ว่า CEO</p>
องค์ประกอบในปัจจุบัน	<p>คณะกรรมการ กปอ. ชุดปัจจุบันมี นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ และมีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ รวมจำนวนกรรมการประมาณ 30 คน</p> <p>คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ซึ่งแต่งตั้งเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2547 ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธาน รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รองประธาน 	<ol style="list-style-type: none"> นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รองประธานกรรมการคนที่ 1 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมาย) รองประธานกรรมการคนที่ 2 <p><i>กรรมการ</i></p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร 	<ol style="list-style-type: none"> รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน/ผู้อำนวยการศูนย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 1 รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 2 รัฐมนตรีกระทรวงศึกษาธิการ รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 3 รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุข รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 4 รัฐมนตรีกระทรวงศึกษาธิการ รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 4

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
	<p>3. รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติที่ได้รับมอบหมาย รองประธาน</p> <p><i>อนุกรรมการ</i></p> <p>4. ดร. วิชิต พันธุ์อำไพ ผู้เชี่ยวชาญงานจราจร</p> <p>5. นายวงศ์ชัย เจริญสุวรรณ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก</p> <p>6. ศ. ยอดพล ธนาปริบูรณ์</p> <p>7. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์</p> <p>8. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธีรชัย เหล่าศิริ หงส์ทอง</p> <p>9. ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก</p> <p>10. ผู้แทนกรมทางหลวง</p> <p>11. ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท</p> <p>12. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>13. ผู้แทนกองบังคับการตำรวจจราจร</p> <p>14. ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง</p> <p>15. ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี</p> <p>16. ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ</p> <p>17. ผู้แทนกรมการประกันภัย</p> <p>18. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร</p> <p>19. ผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>20. ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</p> <p>21. ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย</p> <p>22. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อนุกรรมการและเลขานุการ</p> <p>23. เจ้าหน้าที่ศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม สำนักแผนความปลอดภัย สนข. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>24. เจ้าหน้าที่กองงานความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>5. ปลัดกระทรวงมหาดไทย</p> <p>6. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ</p> <p>7. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>8. ปลัดกระทรวงพาณิชย์</p> <p>9. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>10. ปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>11. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ</p> <p>12. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>13. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)</p> <p>14. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)</p> <p>15. ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>16. ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>17. ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>18. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการและเลขานุการ</p> <p>19. ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>20. ผู้อำนวยการส่วนแผนความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ</p>	<p>7. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 4</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>8. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ</p> <p>9. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา</p> <p>10. ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี</p> <p>11. ปลัดกระทรวงกลาโหม</p> <p>12. ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา</p> <p>13. ปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>14. ปลัดกระทรวงยุติธรรม</p> <p>15. ปลัดกระทรวงมหาดไทย</p> <p>16. ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม</p> <p>17. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ</p> <p>18. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>19. อัยการสูงสุด</p> <p>20. ผู้บัญชาการทหารบก</p> <p>21. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>22. อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์</p> <p>23. อธิบดีกรมสรรพสามิต</p> <p>24. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก</p> <p>25. อธิบดีกรมทางหลวง</p> <p>26. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท</p> <p>27. ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p> <p>28. อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน</p> <p>29. อธิบดีกรมการปกครอง</p> <p>30. อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น</p> <p>31. อธิบดีกรมคุมประพฤติ</p> <p>32. อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน</p> <p>33. อธิบดีกรมควบคุมโรค</p>

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวก ปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ		34. ปลัดกรุงเทพมหานคร 35. เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย 36. ผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม 37. ผู้อำนวยการสำนักงานระบบบริการ การแพทย์ฉุกเฉิน 38. ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้าง เสริมสุขภาพ 39. นายไพบุลย์ สิริยะวงศ์ไพศาล 40. ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ จำกัด 41. ร.ศ. ธีรชัย เหล่าศิริหงส์ทอง 42. ผ.ศ. สมประสงค์ สัตยมัลลี 43. ผ.ศ. กัณวีร์ กนิษฐพงษ์ 44. น.พ. แท้จริง ศิริพานิช 45. ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลด อุบัติเหตุ 46. ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความ ปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุข แห่งชาติ 47. อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรรมการและเลขานุการ 48. รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณ ภัย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ 49. ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนน ปภ. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ 50. ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และ ประชาสัมพันธ์ กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวก ปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
สำนักงาน เลขานุการ คณะกรรมการ	สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความ ปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย	สำนักแผนความปลอดภัย สนข.	สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความ ปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
อนุกรรมการ		ยังไม่ได้แต่งตั้ง เนื่องจากซ้ำซ้อนกับ ศปถ.	คณะอนุกรรมการฯ คณะกรรมการศูนย์ อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการขึ้น 6 คณะ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. คณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย 2. คณะอนุกรรมการด้านวิศวกรรม 3. คณะอนุกรรมการด้านการให้ความรู้ การ ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม 4. คณะอนุกรรมการด้านการบริการแพทย์ ฉุกเฉิน 5. คณะอนุกรรมการด้านการประเมินผลระบบ สารสนเทศและวิชาการ 6. คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยใน การเดินทางของนักเรียน
หมายเหตุ		ยังไม่มีการประชุม เนื่องจากซ้ำซ้อนกับ ศปถ.	

ข้อสังเกตจากการสำรวจโครงสร้างระบบการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

การสำรวจบทบาท อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนชี้ให้เห็นว่า หน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมที่อาจพิจารณาได้ว่าอยู่ในข่ายที่จะขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับชาติได้แก่หน่วยงาน 2 กลุ่ม คือ

- 1) **กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย** ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานขับเคลื่อนงานด้านอุบัติเหตุ สาธารณภัยของประเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้โดย พ.ร.บ. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 เป็นเลขานุการคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5) และเป็นเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตามมติ ครม. วันที่ 26 มกราคม 2546

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบ่งส่วนราชการ ดังนี้

1. สำนักงานเลขานุการกรม
2. สำนักนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
3. สำนักมาตรการป้องกันสาธารณภัย
4. สำนักส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย
5. ศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย
6. สำนักช่วยเหลือผู้ประสบภัย
7. กองคลัง
8. กองการเจ้าหน้าที่

และแบ่งส่วนราชการภายใน ได้แก่

9. สำนักผู้ตรวจราชการ
10. สำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน (30-40 อัตรา)
11. สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ
12. กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์
13. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
14. วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
15. กลุ่มโรงงานเครื่องจักรกล

นอกจากนั้น มีราชการส่วนภูมิภาคคือ ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 12 เขต และกำลังจัดตั้งสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด 75 จังหวัด

(ดูรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินงานของ ปก. เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในบทที่ 3)

- 2) **หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม** ซึ่งมีภารกิจเกี่ยวข้องกับการจัดระบบการขนส่ง ถนน รถ และผู้ขับขี่ (การออกใบอนุญาตขับขี่) ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมการขนส่งทางบก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 และคณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ตามมติ ครม. ปี 2541 (แต่ไม่ได้ดำเนินการเพราะซ้ำซ้อนกับ ศปถ.) และได้เคยจัดทำแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2545-2551 และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนการขนส่ง การจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่ง ประสานแผนด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่งให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่ง และการจราจร เพื่อให้นโยบายด้านการขนส่งและจราจรมีความ เป็นเอกภาพ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวง ดังต่อไปนี้

1. ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย วางแผนและประสานแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งวิเคราะห์แผนงานโครงการและงบประมาณของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล
2. ศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร และประสานแผนปฏิบัติการ รวมทั้งจัดทำนโยบายของกระทรวงเสนอต่อรัฐมนตรี
3. กำกับ เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน โครงการและงบประมาณ
4. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งและคณะกรรมการจัดระบบการจราจร เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไข หรือออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรของประเทศ หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการขนส่งและจราจรให้เหมาะสม
5. ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัย เพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจรทั้งในด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัย รวมทั้งจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร
6. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ หรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดท่าที่และมาตรการในองค์การระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แบ่งส่วนราชการดังนี้

1. สำนักงานเลขานุการกรม
2. สำนักแผนงาน
3. สำนักแผนความปลอดภัย (ประมาณ 24 อัตรา)
4. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
5. กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
6. ศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร

และแบ่งส่วนราชการภายใน ได้แก่

7. สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
8. สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล

ปัจจุบัน สนข. ได้จัดตั้ง “ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม” ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุและประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับปัญหาและอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเจ้าหน้าที่ สนข. และพนักงานบริษัทกลางประกันภัยรถยนต์ปฏิบัติงาน การดำเนินงานของ สนข. ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2541-2545 และแผนปฏิบัติการ ปี 2541/2542/2543-2545

แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

Road Safety Master Plan ปี 2541-2545 (แผน 5 ปี) เกิดขึ้นจากการที่กระทรวงคมนาคมจ้างผู้เชี่ยวชาญจัดทำ แผนการจัดทำแผนปฏิบัติการเป็น 3 ช่วง คือปี 2541/2542/2543-2545 ประกอบด้วย 9 แผนงาน ครอบคลุมครบทั้ง 5 E เรื่ององค์การรับผิดชอบ การแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การตั้งองค์กรวิจัย (TARC ตั้งได้ในปี 2545 โดยการสนับสนุนจาก GRSP) การปรับปรุงถนน การให้ความรู้ ระบบ EMS และ PR แต่เนื่องจากเป็นช่วงวิกฤติเศรษฐกิจจึงไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ จึงขอกู้เงินจากธนาคารโลก พร้อมกับจ้าง Swe Road มาศึกษาเรื่องการประสานแผนปฏิบัติการและโครงการนำร่อง มีการทบทวนงบประมาณตามแผนแม่บทใหม่ แต่ไม่ได้รับเงินกู้จากธนาคารโลก จึงทำงานตามแผนแม่บทได้บางส่วนเท่าที่มีงบประมาณเท่านั้น

11 กุมภาพันธ์ 2546 กระทรวงคมนาคม ผลักดันให้มีการดำเนินงานตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนต่อ โดยจัดสัมมนาหน่วยงานด้านความปลอดภัยการขนส่งและจราจรทั้งในและนอกกระทรวงคมนาคมให้พิจารณาทบทวนกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และจัดกลุ่มให้สอดคล้องกับ 9 แผนงานในแผนแม่บทปี 2541-2545 เพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติ โดยเจรจาของบประมาณจากสำนักงานงบประมาณ แต่ไม่ได้รับงบประมาณเพียงพอที่จะดำเนินงานได้สมบูรณ์ตามแผน

ต่อมา กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี 2547-2551 ขึ้นตามมติที่ประชุมรัฐมนตรีการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Ministers (ATM) Meeting) ครั้งที่ 4 ณ ประเทศสิงคโปร์ เมื่อเดือนกันยายน 2541 ซึ่งเห็นชอบให้บรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนไว้ใน ASEAN Successor Plan of Action in Transport 1999 – 2004 และ ASEAN ได้ขอให้ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิกจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศและระดับภูมิภาค แล้วนำเสนอในที่ประชุม ATM และที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officers Meeting: STOM) พิจารณาในเดือนตุลาคม 2547 สนข. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ภายใต้แผนงาน ADB/ASEAN Regional Workshop Programme โดยมีการประชุมหารือและสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และระดมสมอง รวมทั้งแลกเปลี่ยนประสบการณ์ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบูรณาการแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 และแผนงาน/โครงการ แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547

แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้กำหนดมาตรการ แผนงาน โครงการและกิจกรรมต่างๆ ขึ้น เพื่อให้เกิดผลด้านความปลอดภัยทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยได้จัดการปรึกษาหารือ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ ซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และผู้เชี่ยวชาญทั้งจากในประเทศและต่างประเทศมาให้คำแนะนำ โดยแบ่งออกเป็น 14 แผนงาน ซึ่งจะมี 2 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนไปใช้ให้ประสบผลสำเร็จ ได้แก่ ความร่วมมือในการควบคุมติดตาม และการจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินการตามแผน สำหรับส่วนอื่นจะเกี่ยวข้องกับมาตรการต่างๆ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุสำคัญ 5 ด้าน คือ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การขับซึ้นขณะเมาสุรา ความเร็วรถ ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดหน่วยงานหลักเพื่อรับผิดชอบการดำเนินกิจกรรมในแต่ละด้าน และมีการกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการเป็น 3 ช่วง คือ ระยะสั้น (ภายใน 6 เดือน-1 ปี) ระยะกลาง (ภายใน 2-3 ปี) และระยะยาว (ภายใน 5 ปี) ในการดำเนินการหน่วยงานที่รับผิดชอบจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนและมีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับกระทรวงและกรมต่างๆ ในการทำงานร่วมกัน รวมทั้งความร่วมมือจากภาคเอกชนในการช่วยเหลือ และสนับสนุนการแลกเปลี่ยนทรัพยากร ความรู้และประสบการณ์

กรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550 และเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแล “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” ซึ่งเป็นแหล่งทุนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ข้อควรสังเกตอีกประการหนึ่ง คือ กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานเดียวในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีราชการส่วนภูมิภาค คือ ขนส่งจังหวัดซึ่งทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดด้วย

ส่วนหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ **กองบังคับการตำรวจจราจร** กองพัฒนาการจราจรและบริการประชาชน **ตำรวจทางหลวง** **ตำรวจภูธร** มีภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นการปฏิบัติการ ยังไม่มีบทบาทสำคัญในการประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในขณะที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขมีภารกิจด้านความปลอดภัยที่เฉพาะเจาะจง และเป็นภารกิจในช่วงเวลาหลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้ว

ข้อสังเกตเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยต่างๆ ที่คณะวิจัยใช้พิจารณาในการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

4.3 ความคาดหวัง เจือปนไขความสำเร็จ และแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างฯ

ในการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน คณะวิจัยได้พิจารณาเงื่อนไขความสำเร็จที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การพัฒนาทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ประกอบกับความคาดหวังและความคิดเห็นจากหน่วยงาน องค์กร และผู้ทรงคุณวุฒิต่างๆ ที่มีบทบาทและประสบการณ์เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน สรุปเป็นแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนได้ดังนี้

บริบททางกฎหมาย:

- จำเป็นต้องเพิ่มความเสถียรให้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง มิให้การดำเนินงานชะงักงัน หรือได้รับผลกระทบมากเกินไปจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง
 - องค์กรดังกล่าวต้องมีความสามารถที่จะตัดสินใจในระดับปฏิบัติการ ในขณะที่เป็นจุดเชื่อมโยงด้านนโยบายระหว่างรัฐบาลกับหน่วยปฏิบัติ
- ⇒ *ปรับบริบททางกฎหมายจากการอ้างอิงมติ ครม. เป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือพระราชบัญญัติ ในกรณีหลังจะต้องร่าง พ.ร.บ. ความปลอดภัยทางถนนขึ้นใหม่*

องค์ประกอบของคณะกรรมการส่วนกลาง:

- จำเป็นที่จะต้องมีลักษณะเป็น multi-partite committee เพราะเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่ต้องการความร่วมมือหลายหน่วยงาน หลายภาคส่วน
 - จำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์ในระดับ VIP และต้องมีฝ่ายการเมืองที่จะทำหน้าที่เชื่อมโยงการดำเนินงานของคณะกรรมการสู่รัฐบาล
 - ไม่จำเป็นต้องแต่งตั้งทุกหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นกรรมการ เพราะจะทำให้คณะกรรมการมีขนาดใหญ่เกินไป ควรเน้นเฉพาะหน่วยงานที่มีบทบาทหลัก สำหรับหน่วยงานที่มีบทบาทน้อย ควรขอความร่วมมือเฉพาะเรื่อง และอาจแต่งตั้งบางหน่วยงานเป็นอนุกรรมการเฉพาะด้าน
- ⇒ *แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายฯ มอบหมาย เป็นประธาน กรรมการแต่งตั้งจากผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนไม่เกิน 30 คน*

บทบาทของคณะกรรมการส่วนกลาง:

การจัดกลไกขององค์กรดังกล่าวควรแยกแยะระหว่าง

- กลไกระดับนโยบายและการกำกับดูแลการดำเนินงาน ซึ่งต้องการความเข้าใจและการสนับสนุนของฝ่ายการเมืองและผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งไม่จำเป็นต้องประชุมบ่อยครั้ง แต่ต้องได้รับทราบและพิจารณาประเด็นสำคัญเชิงนโยบาย สามารถกำกับทิศทางการดำเนินงานในภาพรวมของประเทศได้
 - กลไกระดับปฏิบัติการ ซึ่งต้องการการมีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิดจากผู้บริหารระดับกลางของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงาน ตลอดจนผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน กลไกนี้ต้องทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทางที่กลไกระดับนโยบายกำหนดจากระดับชาติ การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ต้องใกล้ชิดและต่อเนื่อง โดยใช้ยุทธศาสตร์ แผน และการประเมินผลเป็นเครื่องมือสำคัญในการทำงาน กลไกนี้เป็นจุดที่องค์ความรู้ทั้งด้านความปลอดภัยทางถนน และด้านการบริหารจัดการจะมีบทบาทสำคัญมากต่อความสำเร็จของการดำเนินงาน
- ⇒ คณะกรรมการฯ มีบทบาทเป็นกรรมการระดับนโยบาย ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง โดยมีอนุกรรมการกำกับแผนงาน งบประมาณ และติดตามประเมินผล หรือ core team ที่ทำงานต่อเนื่องในลักษณะศูนย์ปฏิบัติการร่วมระหว่างหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญ ทั้งนี้ควรแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือ core team จากผู้บริหารระดับกลางที่ทำงานและมีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน

โครงสร้างและหน้าที่ของเลขานุการกลาง:

- เนื่องจากการทำงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยการใช้อำนาจทางกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติจึงควรเป็นองค์กรภาครัฐจึงจะสามารถประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐได้ดี
- ควรพิจารณาทางเลือกเฉพาะหน่วยงานที่เป็นส่วนราชการภาครัฐ เพราะองค์กรที่เป็นนิติบุคคล แต่มีใช้ส่วนราชการจะมีปัญหาอุปสรรคในการใช้อำนาจหน้าที่ในการประสานแผนงานและงบประมาณระหว่างส่วนราชการต่างๆ
- เลขานุการกลางควรเป็นหน่วยงานที่ภารกิจหลักเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อที่จะได้มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง บุคลากรมีโอกาสที่จะก้าวหน้าในสายงาน และองค์กรสามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
- สำนักงานเลขานุการไม่จำเป็นต้องเป็นหน่วยงานขนาดใหญ่ แต่ต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านการบริหารจัดการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านยุทธศาสตร์ แผน และงบประมาณ และการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ และควรมีบุคลากรที่มีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเพียงพอที่จะประสานงานกับหน่วยงาน/องค์กรที่มีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนภายในและนอกประเทศ
- ประสบการณ์ต่างประเทศชี้ว่าหน่วยงานหลักควรเป็นหน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย หรือด้านคมนาคม
- ในกรณีที่มีการดำเนินงานต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน คณะกรรมการที่มีฝ่ายเลขานุการสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ปัจจุบันคณะกรรมการหลายชุดที่เคยสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และต้องย้ายไปสังกัดหน่วยงานอื่นตั้งแต่การปรับโครงสร้างระบบราชการปี 2545 ต่างก็พบปัญหาว่าได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ น้อยลงมาก ในภาพรวมคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการควรพิจารณาทบทวนผลดีและเสียของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว หรือต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบราชการไทยให้มีระบบ lead agency ที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ
- ในกรณีที่มีการดำเนินงานต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน คณะกรรมการที่มีฝ่ายเลขานุการสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ปัจจุบันคณะกรรมการหลายชุดที่เคยสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และต้องย้ายไปสังกัดหน่วยงานอื่นตั้งแต่การปรับโครงสร้าง

ระบบราชการปี 2545 ต่างก็พบปัญหาว่าได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ น้อยลงมาก ในภาพรวมคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการควรพิจารณาบทบาทของผลดีและเสียของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว หรือให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบราชการไทยให้มีระบบ lead agency ที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

⇒ **ภายใต้ระบบราชการปัจจุบัน องค์การความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีทางเลือกระหว่าง 1) การให้ ปก. เป็นเลขานุการต่อไป โดยจะต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับบุคลากรของ ปก. ด้านการจัดทำและบริหารแผน และด้านวิชาการความปลอดภัยทางถนน หรือ 2) เปลี่ยนเลขานุการองค์การด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักสอดคล้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากกว่า ปก. หรือ 3) จัดตั้งหน่วยงานใหม่โดยระดมบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่างๆ**

สำหรับทางเลือกที่ 2) นั้น องค์การที่มีภารกิจและมีบทบาทสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) แต่ สตช. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลายด้าน ประสบการณ์ที่ผ่านมาชี้ว่า สตช. จะไม่สามารถให้ความสนใจกับการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้มากนัก หรืออาจให้ความสนใจได้เป็นบางช่วงเวลา ไม่สามารถทำหน้าที่หน่วยงานหลักที่ขับเคลื่อนงานด้านนี้ได้อย่างต่อเนื่อง

จากการศึกษาและการปรึกษาหารือผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานต่างๆ คณะวิจัยเห็นว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งมีบุคลากรที่มีทักษะด้านการจัดทำแผน และด้านคมนาคม มีสำนักแผนความปลอดภัยซึ่งทำงานด้านนี้รวมทั้งดำเนินงานศูนย์ปลอดภัยคมนาคมอยู่แล้ว รวมทั้งทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกซึ่งอำนาจหน้าที่ตาม พ.ร.บ. รวมเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้วย

ปัจจุบัน สนข. ให้ความสำคัญของงานความปลอดภัยทางถนน แต่ความท้าทายที่สำคัญคือ สนข. จะต้องผลักดันให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้รับความสำคัญจากกระทรวงคมนาคม หน่วยงานต้นสังกัด ถ้ากระทรวงคมนาคมมีบทบาทเป็นกระทรวงหลักด้านความปลอดภัยทางถนนเช่นเดียวกับประเทศส่วนใหญ่แล้ว ก็จะสามารถขับเคลื่อนงานนี้ผ่านหน่วยงานในสังกัด (สนข. กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก ซึ่งดูแล ถนน ผู้ขับขี่ และยานยนต์) รวมทั้งบูรณาการความปลอดภัยทางถนนกับกับการวางแผนการขนส่งและจราจร และภารกิจหลักอื่นๆ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนได้มาก และถ้าสามารถประสานความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก็จะมีโอกาสที่นำไปสู่ระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ทางเลือกที่ 3) เป็นทางเลือกที่มีโอกาสความเป็นไปได้น้อยที่สุด แต่อาจพิจารณาเป็นทางเลือกในระยะยาวซึ่งพัฒนาจากทางเลือกที่ 1) หรือ 2)

โครงสร้างระดับพื้นที่

- ในขณะที่ยังทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติควรเน้นงานเชิงความรู้ นโยบาย การบูรณาการและจัดลำดับความสำคัญของแผน ยุทธศาสตร์ งบประมาณด้านต่างๆ ตลอดจนการจัดอุปสรรคเชิงโครงสร้าง เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานต่างๆ สามารถทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลมากขึ้น รวมทั้งการประเมินผลเพื่อปรับทิศทางการดำเนินงาน การสังเคราะห์ความรู้และประสบการณ์จากพื้นที่ต่างๆ และสนับสนุนให้ภาคส่วนและพื้นที่ต่างๆ มีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดควรเน้นการนำความรู้ นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และงบประมาณมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติ และการถอดบทเรียนจากการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความรู้ใหม่ๆ ป้อนกลับเพื่อปรับการทำงานในระดับพื้นที่ และเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับพื้นที่อื่นๆ รวมทั้งการให้การสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ในระยะแรกเลขาธิการ ระดับจังหวัดอาจไม่สามารถดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างเข้มแข็ง ก็ต้องอาศัยการสนับสนุนจากองค์กรอื่นในลักษณะที่ สจร. เคยให้การสนับสนุน ปก. จังหวัด

ต่างๆ โดยหน่วยงานที่เป็นเลขานุการฯ ระดับจังหวัดควรมีศักยภาพที่จะพัฒนาสมรรถนะด้านนี้ ได้ภายในระยะเวลาสามปี

- เลขานุการองค์การความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดต้องมีความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัด สามารถขับเคลื่อนการจัดทำ และประสานงานการดำเนินงาน และติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระดับจังหวัด
- เลขานุการองค์การความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดควรเป็นหน่วยงานที่มีความใกล้ชิดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อจะได้ทำหน้าที่ให้การสนับสนุน อปท. ได้ดี
- เลขานุการระดับจังหวัดต้องสามารถนำเสนอประเด็นความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อให้เป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจและความสำคัญและการดำเนินการในระดับจังหวัดอย่างต่อเนื่อง
- เลขานุการองค์การความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดควรอยู่ในโครงสร้างการบังคับบัญชาเดียวกับหน่วยงานที่เป็นเลขานุการส่วนกลาง เพื่อหนุนเสริมการขับเคลื่อนงานระหว่างระดับชาติกับระดับพื้นที่

⇒ ปัจจุบัน หน่วยงานในพื้นที่เกือบทุกหน่วยงานมีข้อจำกัดในด้านความรู้ในการจัดทำ และบริหารแผน และความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานที่มีข้อจำกัดนี้ น้อยที่สุด ได้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมีภารกิจหลักด้านการเฝ้าระวังลดผลกระทบหลังเกิดเหตุ ไม่ใช่หน่วยงานที่มีภารกิจหลักด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จึงไม่ควรเป็นเลขานุการองค์การด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

ถ้า ปก. เป็นเลขานุการองค์การความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง ก็ควรให้ ปก. จังหวัด ซึ่งทำงานใกล้ชิดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และได้พัฒนาความสามารถในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาระดับหนึ่งแล้ว เป็นเลขานุการองค์การความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด แต่ต้องจัดกลไกสนับสนุนทางวิชาการเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง

ถ้าเปลี่ยนเลขานุการส่วนกลางจาก ปก. เป็น สนข. จะมีปัญหาว่าหน่วยงานใดควรเป็นเลขานุการระดับจังหวัด เพราะ สนข. ไม่มีเครือข่ายการทำงานในพื้นที่ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เป็นราชการส่วนภูมิภาคได้แก่ ขนส่งจังหวัด ซึ่งมีภารกิจเกี่ยวข้องกับรถ (การจดทะเบียนและต่อทะเบียนยานยนต์ และการดูแลควบคุมให้ยานยนต์มีสภาพตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกฎหมาย) และผู้ขับขี่ (การให้และต่อใบอนุญาตใบขับขี่) ซึ่งมีโอกาสจะนำการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนไปสอดแทรกในงานประจำได้มาก เช่น กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องมารับการฝึกอบรมเพิ่มเติมเมื่อมาต่อใบอนุญาตขับขี่ ฯลฯ แต่ปัจจุบันขนส่งจังหวัดให้ความสำคัญกับงานบริการมากกว่างานด้านการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้ไม่มีบทบาทในด้านความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร

โดยทั่วไป ขนส่งจังหวัดเป็นเลขานุการคณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัด และทำงานกับผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีทักษะในการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ดีพอควร แต่ยังคงต้องการการพัฒนาและการสนับสนุนทางวิชาการเพิ่มเติมด้านการจัดทำและบริหารจัดการแผน และด้านความปลอดภัยทางถนน ในปี 2551 ตำแหน่งขนส่งจังหวัด 25 จังหวัดได้รับการยกระดับเป็น C9 ซึ่งน่าจะช่วยส่งเสริมศักยภาพในการขับเคลื่อนประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดได้ดียิ่งขึ้น

หน่วยงานอื่นๆ ในระดับจังหวัดที่อาจพิจารณาเป็นทางเลือก ได้แก่ สำนักงานจังหวัด ซึ่งจะสามารถประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ได้ดี แต่สำนักงานจังหวัดมีภารกิจหลายด้าน อาจไม่สามารถขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างต่อเนื่อง ส่วนตำรวจทางหลวง/ตำรวจภูธร น่าจะมีข้อจำกัดด้านการประสานงาน เพราะทั้งสองหน่วยงานที่เน้นงานปฏิบัติการมากกว่าการวางแผน-ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ

ยุทธศาสตร์และแผน

- ต้องมีการจัดทำแผนเชิงยุทธศาสตร์ที่ชี้ทิศและลำดับความสำคัญ ความสัมพันธ์ระหว่างยุทธศาสตร์และมาตรการต่างๆ และต้องให้ความสำคัญกับกระบวนการจัดทำแผนที่มีฐานความรู้ และการมีส่วนร่วมของหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบการดำเนินงานตามแผน แผนดังกล่าวควรมีระยะเวลา 5 ปี และต้องกำหนดเป้าหมายในทุกระดับโดยมีหน่วยงานรับผิดชอบเป้าหมายต่างๆ และมีกรอบงบประมาณสนับสนุนอย่างชัดเจน
- ต้องมีการแปลงแผนเชิงยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการประจำปี ซึ่งมีเป้าหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบชัดเจน

⇒ **เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยยุทธศาสตร์หลายด้าน การจัดทำระดับความสำคัญของยุทธศาสตร์ และความเข้าใจพลวัตรระหว่างยุทธศาสตร์ต่างๆ จึงมีความสำคัญมาก นอกจากนั้นความสำเร็จของงานความปลอดภัยทางถนน ขึ้นกับการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องของหน่วยงานต่างๆ จำนวนมาก ทุกฝ่ายต้องใช้แผนเชิงยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกลไกความร่วมมือและกรอบการดำเนินงาน เพื่อให้เห็นขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่ความสำเร็จร่วมกัน การขับเคลื่อนจะได้มีทิศทางและมีพลัง หน่วยงานที่เป็นเลขานุการส่วนกลางจึงต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการจัดทำแผนและบริหารแผน การประเมินผล และมีทักษะในการประสานงานกับหน่วยงานและองค์กรทั้งในและนอกภาครัฐ**

จุดเน้นของการทำงานระดับชาติและจังหวัดควรแตกต่างกัน โดยระดับชาติเน้นการทำงานเชิงกฎหมาย นโยบาย องค์กรความรู้ แผนงาน งบประมาณ การประเมินผล เพื่อขจัดอุปสรรคและส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานในระดับพื้นที่ และชี้ทิศทางการดำเนินงานที่เหมาะสม โดยเปิดโอกาสให้หน่วยงานระดับจังหวัดกำหนดแผนและมาตรการที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ภายใต้กรอบเป้าหมายและยุทธศาสตร์ใหญ่เดียวกัน เช่น เป้าหมายลดการใช้ความเร็วในการขับขี่ ซึ่งแต่ละจังหวัดสามารถกำหนดมาตรการได้เองให้เหมาะสมกับลักษณะปัญหา ทั้งนี้ แต่ละจังหวัดต้องมีความสามารถในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา และวิธีการแก้ไข

ความรู้

- แม้ว่าการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนจะสามารถนำความรู้และประสบการณ์ต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ได้ในระดับหนึ่ง แต่การประเมินผลสำเร็จแต่ละขั้นตอนเพื่อทบทวนทิศทางการดำเนินงานต้องการความเข้าใจประสบการณ์ที่เกิดขึ้นในบริบทของสังคมไทย และบริบทของพื้นที่ต่างๆ ซึ่งแตกต่างกัน
- การจัดทำยุทธศาสตร์และแผน และการกำหนดมาตรการต่างๆ ต้องตั้งอยู่บนฐานความรู้ที่เกิดขึ้นใหม่และเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา
- ควรแยกงานประเมินผลออกจากหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงาน โดยองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติและระดับจังหวัดต้องใช้การประเมินผลเป็นเครื่องมือสำคัญในการทบทวนยุทธศาสตร์และการดำเนินงาน
- ⇒ **เป็นการยากที่จะคาดหวังให้หน่วยงานเลขานุการทั้งระดับชาติและระดับจังหวัดมีความรู้ ความเชี่ยวชาญทุกด้าน การ outsource งานด้านความรู้และการประเมินผล จึงน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมกว่าที่จะพัฒนาให้เป็นโครงสร้างในระบบราชการ ทั้งนี้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติควรมีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะบริหารจัดการการ outsource งานความรู้และประเมินผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ**

ระบบข้อมูล

- ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นข้อมูลสำคัญที่ต้องจัดเก็บตลอดปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

- ดำรงความเป็นต้นทางของข้อมูลอุบัติเหตุที่สำคัญ ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบข้อมูลส่วนนี้ให้มากขึ้น
 - ต้องสร้างความเชื่อมโยงระหว่างข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญกับผลการดำเนินงานในระดับ outcome (ปัจจุบันให้ความสำคัญแต่กับข้อมูลระดับ output) และให้ความสำคัญกับการจัดเก็บข้อมูลกลุ่มนี้ ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญที่จะใช้ในการประเมินผล
- ⇒ ข้อมูลความปลอดภัยทางถนนส่วนใหญ่เป็นข้อมูลจากทะเบียน จัดเก็บโดยหน่วยงานภาครัฐซึ่งรับผิดชอบภารกิจที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นการยากที่จะคาดหวังให้หน่วยงานนอกภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าว แต่หน่วยงานอื่นๆ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ หรือหน่วยงานนอกภาครัฐสามารถมีบทบาทในการจัดเก็บข้อมูลด้วยการสำรวจ เช่น ข้อมูลการขับขี่เร็ว การสวมหมวกนิรภัย การจัดเก็บข้อมูลด้วยการสำรวจเพื่อการประเมินผลอย่างสม่ำเสมอจะช่วยให้การติดตามสถานการณ์และความก้าวหน้าในการดำเนินงาน

การบูรณาการข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่สำคัญจะทำให้เกิดการเชื่อมโยง ตรวจสอบซึ่งกันและกัน ซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้จุดเน้นการทำงานด้านข้อมูลในระยะแรกควรเป็นข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

งบประมาณ

- งบประมาณบูรณาการที่อิงกับเป้าหมายและแผนเป็นเครื่องมือสำคัญในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ
 - งบประมาณที่เพียงพอและแน่นอนเป็นเงื่อนไขสำคัญของการวางแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพ
 - ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่ต้องการการดำเนินงานระยะยาว ต้องแสวงหาแหล่งเงินทุนที่มีความเสถียรภาพเพิ่มเติมจากงบประมาณแผ่นดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งเงินทุนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการใช้รถใช้ถนน เช่น ค่าเบี้ยประกันรถ ภาษีน้ำมัน ภาษีรถ ค่าธรรมเนียม ซึ่งมีตัวอย่างในหลายประเทศ
- ⇒ *องค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับชาติต้องมีความมุ่งมั่นและศักยภาพที่จะยกระดับความสำคัญของงานความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ฝ่ายการเมืองและสาธารณชนเห็นความสำคัญและให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ เลขาธิการองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับชาติต้องมีความสามารถในการประสานงานจัดทำแผนงบประมาณบูรณาการที่อิงกับเป้าหมายและแผน*

ในระยะยาวต้องผลักดันการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อขยายฐานงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน ความท้าทายที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการผลักดันให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้รับการสนับสนุนงบประมาณในระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพราะงบประมาณส่วนกลางจะลดลงในขณะที่งบประมาณที่กระจายไปสู่จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะเพิ่มขึ้น ฉะนั้นเลขาธิการขององค์กรความปลอดภัยทางถนนต้องมีความสามารถในการประสานงานและแสวงหาความร่วมมือในระดับจังหวัดและท้องถิ่น

การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ

- การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนต้องการความร่วมมือจากหลายภาคส่วน
- ⇒ *โครงสร้างองค์กรความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับชาติ และระดับจังหวัดต้องเปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่างๆ มีส่วนร่วมมากขึ้นทั้งในการวางแผน ดำเนินงาน และประเมินผล เลขาธิการฯ จึงต้องมีทักษะในการแสวงหาความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาคส่วนต่างๆ*

4.4 ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

คณะวิจัยได้พิจารณาประเด็นสำคัญเพื่อเป็นกรอบในการปรับปรุงและพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ประกอบการพิจารณากำหนดทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้าน บริบททางกฎหมาย องค์กรประกอบ/ บทบาทของคณะกรรมการ ส่วนกลาง เลขานุการกลาง โครงสร้างและหน้าที่ของเลขานุการกลาง โครงสร้างระดับจังหวัด ยุทธศาสตร์ และแผน สถาบันวิจัย ระบบข้อมูล งบประมาณ การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ และเงื่อนไขความสำเร็จ

ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 3 ทางเลือก ได้แก่

ทางเลือก A : ปรับเล็ก ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. และให้ ปภ. เป็นเลขานุการและออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการใหม่ให้สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนนเป็นสำนักอย่างเป็นทางการ

ทางเลือก B : ปรับกลาง ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. เปลี่ยนเลขานุการ ศปถ. ใหม่เป็นสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร โดยมี สนข. เป็นเลขานุการฯ หรือปรับการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เป็นการดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ซึ่งมี สนข. เป็นเลขานุการฯ

ทางเลือก C : ปรับใหญ่ ออกพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน กำหนดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการที่มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และจัดตั้งสำนักงานความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนราชการขึ้นใหม่ หรือยกระดับจากส่วนราชการที่มีอยู่เดิมในกระทรวงหลักด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นสำนักงานเลขานุการฯ

ทั้งนี้ควรพิจารณาว่าทางเลือก C เป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา และควรพิจารณาเป็นทางเลือกระยะยาวซึ่งพัฒนาไปจากทางเลือก A หรือ B

อนึ่ง การปรับโครงสร้างไม่เพียงพอที่จะสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเงื่อนไขความสำเร็จอื่นๆ เช่น ด้านกระบวนการงาน ด้านงบประมาณ และทรัพยากรสนับสนุนด้วย ข้อเสนอการปรับโครงสร้างนี้ค้ำประกันว่าโครงสร้างรูปแบบใดจะสอดคล้องและเกื้อหนุนต่อการปรับเปลี่ยนในมิติอื่นๆ ด้วย

(ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
1. บริบททางกฎหมาย (การแต่งตั้งคณะกรรมการ)	สร้างความเสถียรให้ระบบด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการ สปถ.	สร้างความเสถียรให้ระบบด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการ สปถ.	ออกพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนนใหม่ กำหนดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน พ.ร.บ. จะรองรับการปฏิบัติการกิจขององค์กรและเจ้าหน้าที่ขององค์กร รวมทั้งกำหนดให้มีกองทุน และสถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ
2.1 องค์ประกอบ/บทบาทของคณะกรรมการส่วนกลาง	<p>ปรับลดจำนวนคณะกรรมการลงให้เหลือไม่เกิน 30 คน โดยให้นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานเพื่อเชื่อมโยงกับฝ่ายการเมือง</p> <p>ปรับบทบาทให้เป็นคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน แผนงาน โครงการ งบประมาณ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานตามแผน ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผน เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p>	<p>(เหมือน A) ปรับลดจำนวนคณะกรรมการลงให้เหลือไม่เกิน 30 คน โดยให้นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานเพื่อเชื่อมโยงกับฝ่ายการเมือง</p> <p>(เหมือน A) ปรับบทบาทให้เป็นคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน แผนงาน โครงการ งบประมาณ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานตามแผน ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผน เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p>	<p>กำหนดให้มีคณะกรรมการไม่เกิน 30 คน</p> <p>(เหมือน A) มีบทบาทเป็นคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน แผนงาน โครงการ งบประมาณ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานตามแผน ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผน เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p>

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก		ทางเลือก B: ปปรับกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
<p>2.1 การขับเคลื่อนงานของคณะกรรมการส่วนกลาง</p>	<p>ระบบกระจายงาน - ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนไปยังอนุกรรมการต่างๆ โดยใช้แผนและงบประมาณเป็นเครื่องมือบูรณาการที่สำคัญ</p> <p>ตั้งอนุกรรมการกำกับแผนงานงบประมาณ และติดตามผล ขนาดไม่เกิน 20 คน ให้เป็น super subcommittee ทำหน้าที่ขับเคลื่อนงานโดยเป็นกลไกสำคัญในการบูรณาการเชื่อมโยงและกลั่นกรองงานจากอนุกรรมการชุดต่างๆ สู่คณะกรรมการนโยบาย</p>	<p>ระบบ core team - ให้ผู้แทนหน่วยงานหลักทำงานร่วมกันในการขับเคลื่อนงานตามแผน โดยใช้อนุกรรมการเป็นเวทีของการปรึกษาหารือประสานงาน และขอความร่วมมือหน่วยงานต่างๆ ในการดำเนินงาน</p> <p>ตั้งศูนย์ประสานงานความปลอดภัยทางถนนให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานทั้งระดับนโยบายและปฏิบัติการในลักษณะ core team โดยมีรองอธิบดี ปภ. ที่อธิบดี ปภ. มอบหมายเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ</p> <p>ศูนย์ฯ ทำงานต่อเนื่องในลักษณะ working sessions ทุกสัปดาห์ ผู้ร่วมทำงานคือผู้แทนจากหน่วยงานสำคัญไม่เกิน 10 หน่วยงานที่รับผิดชอบ ยุทธศาสตร์และแผนงานที่เป็นจุดเน้น</p>	<p>พิจารณาว่าจะใช้ระบบกระจายงาน หรือระบบ core team</p>	<p>กระจายงานในระดับอนุกรรมการ แต่รวมงานในระดับเลขานุการ</p> <p>เนื่องจากสำนักงานต้องอาศัยการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ในการขับเคลื่อนงาน จึงต้องแต่งตั้งอนุกรรมการซึ่งมีผู้บริหารหน่วยงานอื่นเป็นประธาน มีหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นอนุกรรมการ และสำนักงานทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการทุกชุด เพื่อจะได้สามารถผลักดันและยึดโยงการดำเนินงานของอนุกรรมการชุดต่างๆ ได้ นอกจากนี้ อนุกรรมการชุดต่างๆ มีแผนและงบประมาณเป็นกรอบในการดำเนินงาน</p> <p>สำนักงานต้องบรรจุบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหลายด้าน เปรียบเสมือน core team แต่เป็น core team ที่สังกัดสำนักงานเดียวกัน เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงาน</p>

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก		ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
		การดำเนินงานในแต่ละช่วงเวลา		
2.2 อนุกรรมการด้านต่างๆ	แต่งตั้งอนุกรรมการรับผิดชอบการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน โดยให้หน่วยงานหลักของแต่ละแผนงานเป็นเลขานุการ	แต่งตั้งอนุกรรมการรับผิดชอบการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน โดยให้หน่วยงานหลักของแต่ละแผนงานเป็นเลขานุการ เลขานุการอนุกรรมการชุดต่างๆ ต้องเข้าร่วมใน core team	แต่งตั้งอนุกรรมการรับผิดชอบการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน โดยให้หน่วยงานหลักของแต่ละแผนงานเป็นเลขานุการ	
3. เลขานุการกลาง	ปก. ทำหน้าที่เลขานุการ โดยมีสำนักบูรณาการฯ เป็นสำนักงานเลขานุการ ปก. เป็นเลขานุการคณะกรรมการนโยบายฯ และสำนักบูรณาการฯ เป็นเลขานุการอนุกรรมการกำกับแผนงาน งบประมาณ และติดตามผล	ปก. ทำหน้าที่เลขานุการ โดยมีสำนักบูรณาการฯ เป็นสำนักงานเลขานุการ ปก. เป็นเลขานุการคณะกรรมการนโยบายฯ และสำนักบูรณาการฯ เป็นเลขานุการศูนย์ประสานงานฯ	สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง ทำหน้าที่เลขานุการ โดยมีสำนักแผนความปลอดภัย เป็นสำนักงานเลขานุการ	สำนักงานความปลอดภัยทางถนน จัดตั้งขึ้นเป็นส่วนราชการใหม่ สังกัดกระทรวงหลักเป็นสำนักงานเลขานุการ (ลักษณะเดียวกับพ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก)
โครงสร้างและหน้าที่ของเลขานุการกลาง	ปก. เป็นเลขานุการ โดยสำนักบูรณาการฯ ทำหน้าที่สำนักเลขานุการ รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการใหม่ มีหน้าที่จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการความ		สนช. เป็นเลขานุการ โดยสำนักแผนความปลอดภัย รับผิดชอบประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ปัจจุบัน รับผิดชอบงานความปลอดภัยทั้งทางบก น้ำ และอากาศ แต่เน้นทางบกเป็นส่วนใหญ่) มีหน้าที่จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการความ	สำนักงานความปลอดภัยทางถนนมีหน้าที่จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนเสนอต่อคณะกรรมการฯ เป็นศูนย์กลางประสานแผนงาน แผนเงิน แผนคน

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
	<p>ปลอดภัยทางถนน และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนเสนอด้านการดำเนินงาน กบประมาณ และ คณะกรรมการนโยบายฯ</p> <p>เป็นศูนย์กลางประสานแผนงาน แผนเงิน แผนคน ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ปลอดภัยทางถนน ติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผน</p> <p>เป็นศูนย์กลางประสานแผนงาน แผนเงิน แผนคน ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และติดตามประเมินผล</p>	<p>ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และติดตามประเมินผล</p>
4. โครงสร้างระดับจังหวัด	<p>ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และ ปก. จังหวัดเป็นเลขานุการ โดยมี ขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธร+ตำรวจทางหลวงจังหวัด และ สาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>พัฒนา ปก. จังหวัดให้สามารถทำหน้าที่เลขานุการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>สนับสนุนให้จังหวัดได้รับการสนับสนุนทางวิชาการและประเมินผลจากทีมวิชาการ เช่น สอจร. หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่</p>	<p>(เหมือน A) ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และขนส่งจังหวัดเป็นเลขานุการ โดยมี ปก. จังหวัด ตำรวจภูธร+ตำรวจทางหลวง และสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>พัฒนาขนส่งจังหวัดให้สามารถทำหน้าที่เลขานุการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>สนับสนุนให้จังหวัดได้รับการสนับสนุนทางวิชาการและประเมินผลจากทีมวิชาการ เช่น สอจร. หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่</p>	<p>(เหมือน A) ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และ ปก. จังหวัด (ในกรณีที่พัฒนาจาก A) หรือขนส่งจังหวัด (ในกรณีที่พัฒนาจาก B) เป็นเลขานุการ (โดยมีหน่วยงานหลักอื่นๆ เป็นผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>พัฒนาหน่วยงานที่ทำหน้าที่เลขานุการให้สามารถทำหน้าที่เลขานุการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>สนับสนุนให้จังหวัดได้รับการสนับสนุนทางวิชาการและประเมินผลจากทีมวิชาการ เช่น สอจร. หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่</p>
5. ยุทธศาสตร์และแผน	<p>ปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนให้ครบวงจร</p> <p>ทบทวนยุทธศาสตร์ 5E เพื่อกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานแต่ละช่วงเวลา เช่นในระยะแรกอาจเน้นยุทธศาสตร์ 3E (ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย และวิศวกรรมจราจร) เพื่อเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วน EMS เป็นการลดความสูญเสีย ซึ่งมี พ.ร.บ. แผนและกระบวนการเฉพาะ อาจไม่ต้องเชื่อมโยงกับ E อื่นๆ มากนัก</p> <p>จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจนทั้งในระดับ impact และ outcome และ road map การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์</p>	<p>(เหมือน A) ปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนให้ครบวงจร</p> <p>ทบทวนยุทธศาสตร์ 5E เพื่อกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานแต่ละช่วงเวลาเช่นในระยะแรกอาจเน้นยุทธศาสตร์ 3E (ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย และวิศวกรรมจราจร) เพื่อเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วน EMS เป็นการลดความสูญเสีย ซึ่งมี พ.ร.บ. แผนและกระบวนการเฉพาะ อาจไม่ต้องเชื่อมโยงกับ E อื่นๆ มากนัก</p> <p>จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจนทั้งในระดับ impact และ outcome และ road map การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p>	<p>(เหมือน A) ปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนให้ครบวงจร</p> <p>ทบทวนยุทธศาสตร์ 5E เพื่อกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานแต่ละช่วงเวลาเช่นในระยะแรกอาจเน้นยุทธศาสตร์ 3E (ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย และวิศวกรรมจราจร) เพื่อเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วน EMS เป็นการลดความสูญเสีย ซึ่งมี พ.ร.บ. แผนและกระบวนการเฉพาะ อาจไม่ต้องเชื่อมโยงกับ E อื่นๆ มากนัก</p> <p>จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจนทั้งในระดับ impact และ outcome และ road map การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ หน่วยงานที่</p>

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
	<p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>แปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดแผนงาน โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>กระบวนการจัดทำแผนจะต้องเป็นกระบวนการที่หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง</p> <p>ใช้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกรอบในการขับเคลื่อนงานเชิงบูรณาการ ติดตามงาน และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>แปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดแผนงาน โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>กระบวนการจัดทำแผนจะต้องเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของหน่วยงานหลักที่มีองค์ความรู้ มีข้อมูล อย่างจริงจัง</p> <p>ใช้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกรอบในการขับเคลื่อนงานเชิงบูรณาการ ติดตามงาน และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>รับผิดชอบ</p> <p>แปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดแผนงาน โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>กระบวนการจัดทำแผนจะต้องเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของหน่วยงานหลักที่มีองค์ความรู้ มีข้อมูล อย่างจริงจัง</p> <p>ใช้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกรอบในการขับเคลื่อนงานเชิงบูรณาการ ติดตามงาน และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง</p>
6. การพัฒนางานวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน	<p>Outsource งานวิชาการและประเมินผลให้ศูนย์วิชาการนอกระบบราชการ และสนับสนุนให้มีการพัฒนาศูนย์วิจัยนโยบายและประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนขึ้นนอกระบบราชการ เพื่อประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในและต่างประเทศ</p>	<p>Outsource งานวิชาการและประเมินผลให้ศูนย์วิชาการนอกระบบราชการ และเนื่องจาก สนข. มีบุคลากรที่มีศักยภาพจะพัฒนาให้ความเชี่ยวชาญด้านการศึกษาวิจัยนโยบายความปลอดภัยทางถนน จึงอาจทำงานวิจัยบางส่วนเอง อย่างไรก็ตาม ยังควร outsource งานวิชาการส่วนใหญ่และงานประเมินผลให้ศูนย์วิชาการนอกระบบราชการ และสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>จัดตั้งสถาบันวิจัยเป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการ¹ ให้ทำหน้าที่ศึกษาวิจัยประเด็นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในและต่างประเทศ และยังคงควร outsource งานวิชาการบางส่วนและงานประเมินผลให้ศูนย์วิชาการอื่นๆ และสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>
7. ระบบข้อมูล	<p>สนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีคุณภาพ โดยประสาน สนับสนุน และพัฒนาหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล ให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน อาทิ สตช. สาธารณสุข</p>	<p>(เหมือน A) สนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีคุณภาพ โดยประสาน สนับสนุน และพัฒนาหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล ให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน อาทิ สตช. สาธารณสุข</p>	<p>(เหมือน A) สนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีคุณภาพ โดยประสาน สนับสนุน และพัฒนาหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล ให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน อาทิ สตช. สาธารณสุข</p>
8. งบประมาณ	<p>ใช้ระบบแผนงบประมาณแบบบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>ในระยะแรก ใช้งบประมาณแผ่นดิน กองทุนเพื่อ</p>	<p>(เหมือน A) ใช้ระบบแผนงบประมาณแบบบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>ในระยะแรก ใช้งบประมาณแผ่นดิน กองทุนเพื่อความ</p>	<p>ใช้ระบบแผนงบประมาณแบบบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>พ.ร.บ. จะต้องจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางถนน</p>

¹ สถาบันเหล่านี้จะไม่มีสภาพเป็นนิติบุคคล จะต้องจัดตั้งมูลนิธิขึ้นมารับการดำเนินงานด้านการเงินและการทำนิติกรรมต่างๆ โดยมีคณะกรรมการกำหนดนโยบาย ควบคุม ดูและ ติดตาม และประเมินผล สถาบันจะกำหนดกฎระเบียบที่ใช้ในการบริหารงานบุคคล การบริหารงบประมาณ และพัสดุ แตกต่างไปจากกฎระเบียบของทางราชการ และรัฐวิสาหกิจ งบประมาณที่ใช้จ่ายในการดำเนินงานมาจากรายได้ในการดำเนินงาน และงบประมาณแผ่นดินที่รัฐบาลจัดสรรให้เป็นรายปี ตัวอย่างเช่น สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง สถาบันส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
	ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เป็นแหล่งทุน ในระยะต่อมา ควรผลักดันให้ออกกฎหมายกำหนดให้ส่วนหนึ่งของค่าปรับจากการทำผิดกฎจราจร กองทุนเพื่อความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถ เบี้ยประกันภัย ฯลฯ เป็นแหล่งทุนในการดำเนินงานด้วย	ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เป็นแหล่งทุน ในระยะต่อมา ควรผลักดันให้ออกกฎหมายกำหนดให้ส่วนหนึ่งของค่าปรับจากการทำผิดกฎจราจร กองทุนเพื่อความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถ เบี้ยประกันภัย ฯลฯ เป็นแหล่งทุนในการดำเนินงานด้วย	(Road safety fund) ซึ่งมีแหล่งที่มาของเงินจากงบประมาณของรัฐ และรายได้จากแหล่งอื่นๆ เช่น ส่วนหนึ่งของค่าปรับการกระทำผิดกฎจราจร กองทุนเพื่อความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถ เบี้ยประกันภัย เป็นต้น
9. การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ	ขยายการมีส่วนร่วมในระดับคณะกรรมการนโยบายฯ แต่จุดเน้นของการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ควรเป็นระดับคณะอนุกรรมการ หรือ core team	(เหมือน A) ขยายการมีส่วนร่วมในระดับคณะกรรมการนโยบายฯ แต่จุดเน้นของการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ควรเป็นระดับคณะอนุกรรมการ หรือ core team	(เหมือน A) ขยายการมีส่วนร่วมในระดับคณะกรรมการนโยบายฯ แต่จุดเน้นของการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ควรเป็นระดับคณะอนุกรรมการ
เงื่อนไข	ปลก. ปรับให้สำนักบูรณาการฯ ให้เป็นสำนักย่อยเป็นทางการเพื่อลดการโยกย้ายข้าราชการไปดำรงตำแหน่งที่สูงกว่าที่ส่วนงานอื่น	สนช. ต้องปรับปรุงกรอบภารกิจ งบประมาณ และบุคลากรของสำนักความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับการเป็นจุดประสานการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน	ต้องผลักดันการออก พ.ร.บ. ให้สำเร็จ

หมายเหตุ ในกรณีทางเลือก B ที่ สนช. จะทำหน้าที่เลขานุการส่วนกลางนั้น มีทางเลือกย่อยๆ ดังนี้

1. จัดตั้ง ศปถ. โดยให้ สนช. เป็นเลขานุการกลาง (ดังแสดงในตาราง)
2. ใช้ระบบคณะกรรมการด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติแทน ศปถ. แต่เนื่องจากคณะกรรมการฯ ชุดนี้จัดตั้งโดยอิง มติ ครม. ซึ่งจะพบปัญหาขาดความเสถียร เช่นเดียวกับ ศปถ. จึงควรจัดทำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีรองรับ นอกจากนั้นควรปรับอำนาจหน้าที่ให้เน้นเฉพาะการขนส่งทางบก และปรับองค์ประกอบคณะกรรมการฯ ให้สอดคล้องกัน และให้หน่วยงานนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม องค์กรเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิมีบทบาทมากขึ้น
3. ใช้ระบบคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกแทน ศปถ. โดยมี พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ซึ่งอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนรองรับ ถ้าเลือกแนวทางนี้ ควรแก้ไข พ.ร.บ. ให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนมีน้ำหนักมากขึ้น และให้โครงสร้างคณะกรรมการฯ เปิดกว้างขึ้น (ปัจจุบัน พ.ร.บ. กำหนดคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินหกคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้อำนาจการดำเนินงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือการผังเมือง)

4.5 สรุป

ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนนำเสนอทางเลือก 3 ข้อ ซึ่งต้องการการปรับเปลี่ยนเล็กน้อยแตกต่างกัน

ทางเลือก A ซึ่งเป็นทางเลือกแบบ “ปรับเล็ก” ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด สามารถทำได้ง่ายกว่าทางเลือกอื่นๆ มีความเสี่ยงน้อยเพราะเป็นการปรับปรุงจากการวิเคราะห์โครงสร้างและการดำเนินงานจากอดีตถึงปัจจุบัน แต่เป็นทางเลือกที่ยังมีข้อจำกัดเชิงระบบในระยะยาวอยู่ค่อนข้างมาก

ทางเลือก B เป็นทางเลือกแบบ “ปรับกลาง” ซึ่งต้องการการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น และมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหากปราศจากแรงผลักดันเชิงนโยบาย และการตัดสินใจทางการเมืองในระดับสูง นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงสูงกว่าทางเลือก A เพราะอาจมีปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ การปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการย่อมมีปัญหามากมายในในระยะแรก อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากปัจจัยและเงื่อนไขต่างๆ รวมทั้งประสบการณ์ของต่างประเทศและประเทศไทย ในระยะยาวทางเลือกนี้น่าจะมีข้อจำกัดเชิงระบบน้อยกว่าทางเลือก A

ทางเลือก C เป็นทางเลือกแบบ “ปรับใหญ่” ซึ่งยาก และไม่เหมาะสมที่จะผลักดันให้เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพราะการพัฒนาโครงสร้างใหม่ต้องใช้ทรัพยากรมาก มีปัจจัยเสี่ยงหลายด้าน และการผลักดันกฎหมายก็ต้องใช้เวลานานด้วยเช่นกัน

ทางเลือก C จึงควรได้รับการพิจารณาว่าเป็นทางเลือกในระยะยาวที่พัฒนาต่อจากทางเลือก A หรือ B ซึ่งถ้าทางเลือก A หรือ B สามารถนำไปสู่การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพเพียงพอแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องผลักดันทางเลือก C

อย่างไรก็ดี องค์ประกอบของทางเลือก C มีความสำคัญที่จะต้องเริ่มผลักดันให้บรรลุผล ได้แก่ กองทุนความปลอดภัยทางถนนซึ่งมีทรัพยากรเพียงพอและเชื่อมโยงกับความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน และจะเป็นแหล่งทุนสำคัญสำหรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และเชื่อมโยงการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง แต่รูปแบบของกองทุนฯ จะเป็นแบบไหน ใดๆ ย่อมขึ้นกับโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (A หรือ B หรือ C)

บทที่ 4

ทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ในการพัฒนาทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย คณะวิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

- 1) ทบทวนประเด็นสำคัญจากการเปรียบเทียบประสบการณ์โครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนของ ประเทศต่างๆ โครงสร้างการบริหารจัดการประเด็นสำคัญอื่นๆ ในประเทศไทย และโครงสร้างการบริหาร จัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน
- 2) สืบค้นโครงสร้างระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่ใน ปัจจุบัน ในด้านภารกิจ อำนาจหน้าที่ องค์ประกอบ กลไกการดำเนินงาน และกฎหมายที่รองรับ
- 3) วิเคราะห์เงื่อนไขความสำเร็จ และกำหนดแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- 4) กำหนดทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

4.1 เปรียบเทียบประสบการณ์โครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ต่างๆ โครงสร้างการบริหารจัดการประเด็นสำคัญอื่นๆ ในประเทศไทย และโครงสร้าง การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

คณะวิจัยได้ศึกษาประสบการณ์และตัวอย่างจากต่างประเทศ ซึ่งนำเสนอไว้ในบทที่ 1 ประสบการณ์และ ตัวอย่างรูปแบบโครงสร้างต่างๆ ที่มีอยู่ในประเทศไทย ซึ่งนำเสนอไว้ในบทที่ 2 และ ประสบการณ์ของโครงสร้าง ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ระบบ ศปถ. ตามที่ได้นำเสนอ ไว้ในบทที่ 3 เพื่อพัฒนาทางเลือกโครงสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ตารางที่ 4.1 นำเสนอสรุปเปรียบเทียบประเด็นสำคัญจากการศึกษาดังกล่าว

ตารางที่ 4.1 สรุปเปรียบเทียบประเด็นสำคัญจากการศึกษา 3 ประเด็น

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปถ.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
<p>1. องค์กรที่รับผิดชอบ (Organization) Lead agency Multi sectoral committee (with NRSC)</p>	<p>การจัดองค์กรมี 2 รูปแบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> องค์กรรับผิดชอบหลัก (Lead agency) เช่น สหราชอาณาจักร และ สวีเดน กระทรวงคมนาคม หรือตำรวจ เป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่บริหารจัดการ ประสานการจัดทำแผนและ ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีการตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ (Multi sectoral committee) โดยมีรัฐมนตรีหน่วยงานหลัก เป็นประธาน คณะกรรมการทำหน้าที่เป็น advisory board แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (National Road Safety Council : NRSC) และ จัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่เป็น องค์กรอิสระ ที่มีผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ดำเนินงาน ภายใต้การกำกับดูแลของ กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่จัดทำนโยบายและ แผน ประสานการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ใน แผน เช่น พีจี 	<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (National Road Safety Council) ทำหน้าที่เป็น Advisory Body ประกอบด้วยคณะกรรมการ 47 คน รวมภาคเอกชนและ NGO 17 คน คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Council) ทำหน้าที่ executive board โดยมี รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน คณะรัฐมนตรีความปลอดภัยทางถนน (Cabinet Committee on Road Safety) นายกรัฐมนตรีเป็น ประธาน และมีอำนาจ คัดเลือกกรรมการ รัฐมนตรี ที่ได้รับการคัดเลือกเป็น กรรมการประกอบด้วย Minister of Transport, Minister of Home Affairs, Minister of Education, Minister of Works โดยมี กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) ทำหน้าที่เลขานุการ งบประมาณได้รับการจัดสรร จากกระทรวงการคลังและ ภาคเอกชน (Treasury and private sector) แต่ละรัฐ (State) จะมี คณะกรรมการความ 	<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สปถ. มีรอง นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็น เลขานุการฯ คณะกรรมการ สปถ. ทำหน้าที่ executive ประกอบด้วยคณะกรรมการ 50 คน การมีกรรมการ จำนวนมาก ทำให้การทำงานของคณะกรรมการ ไม่ได้ยึดแนวทางของแผน ในการบูรณาการแผนปฏิบัติงาน และงบประมาณ จึงทำให้ไม่สามารถบริหารจัดการ ได้อย่างแท้จริง อนุกรรมการฯ 6 ชุด กระจายไปตามยุทธศาสตร์ 5E มิได้รับผิดชอบตาม เป้าหมายที่กำหนดตามแผน ไม่มีอนุกรรมการประสาน แผน งาน เงิน คน ที่ ประสานเชื่อมโยงระหว่าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น เพื่อเป็นกลไก ในการขับเคลื่อนแผน ไม่มีหน่วยงานใดมี สถานภาพและอำนาจหน้าที่ ในระดับ lead agency กิจกรรมส่วนใหญ่ของ สปถ. 	<ul style="list-style-type: none"> องค์ประกอบคณะกรรมการ กชช. มีระดับรัฐมนตรี และ ปลัดกระทรวง จำนวน 20 คน มีอำนาจตัดสินใจเชิงนโยบาย มีการประชุมทุก 2 เดือน มี คณะอนุกรรมการ 3 คณะ ทำหน้าที่กลั่นกรองสาระด้าน แผนงาน งบประมาณ การ ประสานแผนระดับพื้นที่ และ การติดตามประเมินผล มีกลไกการดำเนินงานจาก ระดับชาติถึงหมู่บ้าน (คณะกรรมการ กชช. คณะกรรมการพัฒนาจังหวัด คณะกรรมการพัฒนาอำเภอ สภาตำบล กรรมการพัฒนา หมู่บ้าน) ศูนย์ประสานการพัฒนา ชนบท สศช. เป็นฝ่าย เลขานุการ กชช. โดยระดม เจ้าหน้าที่จากหลายส่วนงาน ใน สศช. มาร่วมกันทำงาน ทั้งเชิงวิชาการและการ ประสานงาน สศช. ไม่ได้เป็น lead agency แต่มีบทบาทกำกับทิศทาง เสนอคณะกรรมการพัฒนา ชนบทแห่งชาติ (กชช.) ที่ตั้ง ขึ้นตามระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรี มี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน การทำงานใช้แผนพัฒนา ชนบท 5 ปี และแผนปฏิบัติการ การประจำปีเป็นเครื่องมือ 	<ul style="list-style-type: none"> คช.ปอ. ตั้งขึ้นภายใต้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มีนายกรัฐมนตรีนเป็นประธาน มีหน้าที่กำหนดนโยบาย แผนงาน มาตรการในการ จัดการปัญหาเอดส์ มีคณะอนุกรรมการ 4 คณะ ทั้งการประสานแผน การ ขับเคลื่อน และวิชาการ มีกลไกการป้องกันและ แก้ไขปัญหาเอดส์ระดับชาติ จังหวัด อำเภอ ส่วนในระดับ ตำบล ใช้กลไก อบต. ศูนย์อำนวยการบริหาร จัดการปัญหาเอดส์แห่งชาติ (ศบ.จอ.) กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการ คช. ปอ. แต่ไม่อยู่ในฐานะ lead agency มีการใช้แผนยุทธศาสตร์ 5 ปี กำกับทิศทางการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด มีหน้าที่ กำหนดและประสานนโยบาย และมาตรการป้องกันและ ปราบปรามยาเสพติด สำนักงาน ป.ป.ส. มีบทบาท เป็นสำนักงานเลขานุการ คณะกรรมการ ป.ป.ส. แต่ไม่ได้ ทำหน้าที่ lead agency เพราะ คณะกรรมการ ป.ป.ส. มี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกัน และปราบปรามยาเสพติด แห่งชาติ (ศอ.ปส.) เป็นองค์กร อำนวยการดำเนินงาน ระดับชาติ มี รตอ. เฉลิม อยู่ บำรุง (แต่งตั้งโดยชื่อบุคคล) เป็นประธาน สำนักงาน ป.ป.ส. เป็นฝ่ายเลขานุการ กำลังจัดตั้งคณะอนุกรรมการ ภายใต้อ.ปส. เพื่อเป็นกลไก ดำเนินการเพิ่มเติม ป.ป.ส. ใช้แผนป้องกันและ ปราบปรามยาเสพติด 5 ปี รวมทั้งแผนปฏิบัติการประจำปี เป็นกรอบการจัดสรร งบประมาณดำเนินการ

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปก.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
		<p>ปลอดภัยทางถนน ที่มี Senior Politician หรือ Government Official เป็นประธาน</p>	<p>กระจุกตัวในช่วงเทศกาล</p> <ul style="list-style-type: none"> มี สปก. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ปก. จังหวัดเป็นเลขานุการ เน้นการดำเนินงานเฉพาะช่วงเทศกาล ต่อมาได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ในการประสานงานจัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด 	<p>และมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดก่อนเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาใน กชช. แต่ละครั้ง</p>		
2. การวางแผนและการกำหนดเป้าหมาย (Targets)	<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาของแผน ส่วนใหญ่จะกำหนดระยะเวลาของแผนไว้ที่ 10 ปี การกำหนดเป้าหมาย จะกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ใช้ถนนเพิ่มเติมจากตัวชี้วัดการลดลงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การลดลงของการทำผิดกฎจราจรด้านความเร็ว การลดลงของความเร็วเฉลี่ย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้หมวกนิรภัย จำนวนผู้ดื่มแล้วขับ ความสนใจของสาธารณชนต่อความปลอดภัยจราจร นักการเมืองและผู้มีอำนาจตัดสินใจ สนับสนุนการดำเนินงานและการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนน กระบวนการจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนน จะใช้เวลานานหลายปีและมีผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิจารณาอย่างละเอียด จัดลำดับความสำคัญของ 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลประกาศให้ความสำคัญปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายระดับชาติ (National agenda) เพื่อมุ่งเน้นให้มีการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง จัดตั้งหน่วยงาน Road Safety Department ขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคม เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2004 ให้เป็น one-stop agency ทำหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ โดยประสานงานระหว่างภาครัฐ บริษัทเอกชน อุตสาหกรรมรถ NGO และผู้ใช้ถนน เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์และเสนอแนะมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งติดตามและปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แผนความปลอดภัยทางถนน 2006-2010 (Road Safety Plan of Malaysia 	<ul style="list-style-type: none"> เรื่องความปลอดภัยทางถนนยังไม่เป็นนโยบายระดับชาติ มีการวางแผนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนจากส่วนกลางที่ยังไม่เชื่อมโยงประเด็นปัญหา ความต้องการและแนวทางการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนจากภูมิภาคและท้องถิ่น แผนแม่บทฯ กำหนดเป้าหมายเฉพาะลดอัตราการตาย ไม่มีการกำหนด performance indicators ไม่มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อแปลงแผนแม่บทให้เป็นแผนงาน โครงการ กิจกรรม งบประมาณ ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บท จึงเป็นการยากต่อการติดตามประเมินผล 	<ul style="list-style-type: none"> นรม. ประกาศให้การพัฒนาชนบทเป็นนโยบายชาติ มีแผนพัฒนาชนบทแห่งชาติ 5 ปี (ตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5-7 ระหว่างปี 2525-2539) กรอบนโยบายประจำปี และแผนปฏิบัติการประจำปี ระบบแผน top down โดย กชช. จะส่งผ่านกรอบนโยบายประจำปีให้คณะกรรมการพัฒนาจังหวัด พิจารณาปรับให้เหมาะสมกับบริบทของจังหวัดและส่งให้คณะกรรมการพัฒนาอำเภอ ตำบล ส่วนภาค bottom up โดยหมู่บ้านเสนอความต้องการประจำปีตามกรอบจังหวัด ระบุพื้นที่ดำเนินการ ส่งให้สภาตำบลพิจารณาจัดประชุม เสนอแผนตำบลให้อำเภอ จังหวัดพิจารณาอนุมัติ แล้วจัดส่งประสานแผนงาน/โครงการ/งบประมาณที่ศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติก่อนนำเสนออนุกรรมการแผนและโครงการ และ กชช. ต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลบางช่วงประกาศให้ปัญหาเอดส์เป็นวาระแห่งชาติ ในช่วงหลังลดความสำคัญลงในระดับกระทรวง แต่ยังมีแผนยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาเอดส์ ปี 2550-2554 แผนยุทธศาสตร์เอดส์จังหวัด และวาระเอดส์ประชาชน ก่อนหน้าปี 2549 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงาน/โครงการด้านเอดส์ตามกรอบยุทธศาสตร์ให้ คบ.จอ บูรณาการแผน และเสนอขอจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณ ปัจจุบันนี้ไม่มีการบูรณาการแผนงานโครงการ ในส่วนที่หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการ กรมควบคุมโรคประสานแผนงานเฉพาะส่วนที่ให้เครือข่าย NGO ดำเนินการเท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลประกาศให้ปัญหา ยาเสพติดเป็นวาระแห่งชาติ และนโยบายเร่งด่วนของรัฐ มีแผน 5 ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี โดย สำนักยุทธศาสตร์ ป.ป.ส. มีบทบาทในการบูรณาการแผนงาน/โครงการของ 40 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การจัดทำแผน หน่วยงานต่าง ยึดกรอบแผน 5 ปี และข้อมูล เสนอมายัง ป.ป.ส. ให้เป็นผู้ประสานแผน

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปถ.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
	<p>ปัญหา มีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน โดยนำแนวทางการปฏิบัติไปผนวกไว้กับแผนปฏิบัติงานและแผนพัฒนาของหน่วยงานปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการติดตามประเมินผล และมีการปรับแผนเมื่อพบว่าไม่มีการปฏิบัติตามแผน</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง 	<p>2006-2010) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอแผนความปลอดภัยทางถนนระยะ 5 ปี ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและอนุมัติเมื่อ แผนความปลอดภัยทางถนนเป็นแผนที่นำทาง (road map and direction for road safety in Malaysia) ประกอบด้วย 9 ยุทธศาสตร์ ครอบคลุม 4 E ได้แก่ Education, Enforcement, Engineering และ Environment รวมทั้งการประสานงาน งบประมาณ และกลไกในการเปลี่ยนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติตามลำดับความสำคัญ ให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ในปี 2010</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนโดย Road Safety Department 		<ul style="list-style-type: none"> มีการกำหนดเป้าหมายแผน 5 ปี แผนประจำปี และเป้าหมายแต่ละโครงการประจำปีให้สอดคล้องกัน 		
3. งบประมาณ	<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลให้ความสำคัญกับการจัดหางบประมาณที่เพียงพอแก่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผน รูปแบบ Lead agency รัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณดำเนินงานตามแผนให้ทั้งหมด NRSC จะมีการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Fund) 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณได้รับการจัดสรรจากกระทรวงการคลังและภาคเอกชน (Treasury and private sector) มีการจัดตั้งหน่วยงาน Road Safety Department ขึ้นภายใต้กระทรวงคมนาคม เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2004 ให้เป็น one-stop agency ทำหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ โดยประสานงานระหว่างภาครัฐ บริษัทเอกชน อุตสาหกรรม NGO และ 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณส่วนใหญ่จัดสรรจากรัฐ ปี 2548-49 มีการจัดสรรงบประมาณบูรณาการ แต่ปี 2550 - ปัจจุบันไม่มีงบประมาณบูรณาการ แต่ละหน่วยงานต้องของบประมาณเอง งบบูรณาการที่จัดสรรให้ส่วนใหญ่ใช้เพื่อดำเนินงานภารกิจหลักของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของแผนความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณจัดสรรโดยภาครัฐ และเงินช่วยเหลือต่างประเทศบางส่วน ซึ่งจะมีการจัดสรรชัดเจนว่าแผนงานใด โครงการใดจะใช้งบประมาณส่วนไหนเท่าไร กำหนดอยู่ในแผนพัฒนาชนบท 5 ปี และแผนประจำปี มีการบูรณาการงบประมาณและ defend ครอบคลุมงบประมาณ 5 ปี/แต่ละปี โดยศูนย์ประสานการพัฒนาชนบทแห่งชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณจัดสรรโดยภาครัฐทั้งหมด ปัจจุบันไม่มีการบูรณาการงบประมาณเอดส์โดย ศบ.จอ. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอของงบประมาณจากสำนักงบประมาณเอง ในส่วนกระทรวงสาธารณสุขเสนอขอเฉพาะส่วนของกระทรวง และเครือข่าย NGO ทั้งนี้ งบประมาณด้านเอดส์ไม่มีการแยกแยะเฉพาะเหมือนในอดีต แต่ส่งลง สสจ. ในลักษณะงบ lumsun ที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ป.ป.ส. เป็นผู้จัดการวงเงินงบประมาณภาครัฐทั้งหมดตามที่หน่วยงาน 19 หน่วย ทั้งที่สามารถขอของงบประมาณด้วยตนเอง และส่วนหน่วยงานที่ไม่สามารถขอของงบประมาณเอง ในส่วนกระทรวงสาธารณสุขเสนอขอเฉพาะส่วนของกระทรวง และเครือข่าย NGO ทั้งนี้ งบประมาณด้านเอดส์ไม่มีการแยกแยะเฉพาะเหมือนในอดีต แต่ส่งลง สสจ. ในลักษณะงบ lumsun ที่

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปก.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
	<p>ที่ระดมเงินมาจากแหล่งต่างๆ เพื่อเติมจากงบประมาณที่ได้รับจัดสรรจากภาครัฐ เช่น ภาษีเบียร์ ประกันภัยรถ ภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถ ค่าธรรมเนียมใช้ถนนในช่วงการจราจรหนาแน่น และภาษีที่จัดเก็บตามระยะทางการขับขี่ยานยนต์ กำไรจากอุตสาหกรรมยางรถ และรายได้จากการทางพิเศษ เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาล ตำรวจ โรงเรียน สำนักงานเลขาฯ มีงบประมาณและบุคลากรเพียงพอในการปฏิบัติงาน 	<p>ผู้ใช้ถนน เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์และเสนอแนะมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งติดตามและปฏิบัติงานตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนในปี 2010</p>	<p>ทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีงบประมาณเฉพาะเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แต่ไม่ได้ยึดโยงกับความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน กองทุนฯ มีขนาดเล็ก และมีวัตถุประสงค์หลายด้าน มีข้อจำกัดด้านการเข้าถึง ปัจจุบันแต่ละหน่วยงานของงบประมาณเองไม่สามารถแยกได้ว่า เป็นงบเพื่อความปลอดภัยทางถนน ส่วนงานที่รับผิดชอบงานเลขานุการกลางยังไม่ได้จัดตั้งเป็นส่วนราชการตามกฎหมาย กฎกระทรวงการแบ่งส่วนราชการ 		<p>ควบคุมทุกโรค อยู่ที่มีการจัดสรรของ สสจ. แต่ละจังหวัดที่จะนำไปดำเนินการด้านเอดส์หรือไม่</p>	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงาน 19 แห่งต้อง defend งบประมาณเอง เมื่อได้รับจัดสรรแล้ว สำนักงานงบประมาณจะแจ้งกรอบงบประมาณที่อนุมัติด้านยาเสพติดทั้งหมดของทุกหน่วยงานให้ ป.ป.ส. ทราบเพื่อแจ้งหน่วยงาน และจัดสรรตามที่ ป.ป.ส. ประสานแผนงาน/โครงการ/งบประมาณให้ต่อไป
4. การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ	<p>การมีส่วนร่วมในการจัดทำแผน</p> <ul style="list-style-type: none"> ประเทศนิวซีแลนด์และออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน สหราชอาณาจักรจัดทำแผนเพื่อความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น เพื่อนำไปสู่การจัดทำยุทธศาสตร์ระดับชาติ เช่นเดียวกับประเทศนอร์เวย์ ที่เชื่อว่ายุทธศาสตร์ระดับชาติจะต้องอาศัยแผนความ 	<ul style="list-style-type: none"> ภาคเอกชน เช่น บริษัท Shell Malaysia และบริษัทเอกชนอื่นๆ มีส่วนร่วมสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชนให้เห็นความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนและมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เคารพกฎจราจร รวมทั้งมีส่วนร่วมในการจัดงาน Road Safety EXPO เพื่อสร้างความตระหนักและเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> ภาคเอกชนมีบทบาทในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น บริษัทผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในเรื่องการฝึกอบรมการขับขี่ที่ดี สมาคมผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ บริษัทกลางฯ แจงหมวกกันน็อค อุปกรณ์ตั้งด้าน สมาคมขนส่งสินค้าหยุดเดินรถบรรทุกในช่วงเทศกาล เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> กชช. มีผู้แทนหอการค้าไทย สมาคมธนาคารไทย และสภาอุตสาหกรรม เป็นกรรมการในระดับชาติ และจังหวัด ต่อมาคณะกรรมการที่ปรับเปลี่ยนไปในระยะหลัง ตั้งแต่ ปี 2535 คือ กชช.ก. และ กนภ. มี สปท. เข้าร่วมในคณะกรรมการระดับจังหวัดเพิ่มเติม มีภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการจัดทำแผนระดับตำบล โดยการทำประชาคมหมู่บ้าน-ตำบล 	<ul style="list-style-type: none"> คช.จอ. ประสานงานภาคส่วนอื่นๆ นอกเหนือจากภาครัฐ คือ เครือข่าย NGO ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> ป.ป.ส. ไม่ใช่หน่วยปฏิบัติ ที่สามารถปฏิบัติงานได้เองทั้งหมด จึงต้องประสานงานกับผู้ปฏิบัติทุกภาคส่วน รวมทั้งหน่วยงานนอกภาครัฐ และภาคประชาชนในชุมชน ซึ่ง ป.ป.ส. ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

Road safety management	การจัดการความปลอดภัยทางถนน			การจัดการโดยคณะกรรมการด้านอื่นๆ ของประเทศไทย		
	ต่างประเทศ	ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย (สปถ.)	พัฒนาชนบท (กชช.)	เอดส์ชาติ (คช.ปอ.)	ยาเสพติด (ป.ป.ส.)
<p>ปลอดภัยทางถนนที่เสนอโดยท้องถิ่น</p> <p>การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน</p> <ul style="list-style-type: none"> ภาคธุรกิจภาคเอกชนที่มีส่วนร่วม ได้แก่ บริษัทผลิตและจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยางรถ บริษัทประกันภัย การหยุดเดินรถบรรทุกในช่วงเทศกาล บริษัทเหล่านี้ได้รับประโยชน์จากเข้าร่วมกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ เสริมภาพลักษณ์ขององค์กรให้ดีขึ้น นอกจากนี้ การลงทุนภายในบริษัท ได้แก่ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ การให้รางวัลแก่พนักงานที่ขับขี่ปลอดภัย การติดตามประเมินผลพนักงานขับรถ ช่วยทำให้อุบัติเหตุและต้นทุนของบริษัทลดลง ตลอดจนการให้เงินสนับสนุน การวิจัยและออกแบบยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น 						

4.2 โครงสร้างระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่ระบุเรื่องโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ แต่มีกฎหมายที่กำหนดให้มีการจัดโครงสร้างและระบบการบริหารจัดการเรื่องต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนจำนวนมาก ซึ่งโครงสร้างบางรูปแบบอาจนำมาเปลี่ยนแปลงปรับปรุงให้เป็นตัวเลือกของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนได้

โครงสร้างเหล่านี้บางรูปแบบเป็นลักษณะการบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยงานเดียว บางรูปแบบเป็นลักษณะการบริหารจัดการที่หลายฝ่ายมีส่วนร่วม โดยมีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นหน่วยงานกลาง แต่ไม่มีรูปแบบใดที่เป็นลักษณะหน่วยงานอิสระ โครงสร้างและอำนาจหน้าที่ที่มีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนสรุปได้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 โครงสร้างระบบการบริหารจัดการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนรูปแบบต่างๆ (เรียงลำดับตามปี พ.ศ. ของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง)

โครงสร้างการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	กฎหมาย	หน่วยงานที่กำกับดูแล	อำนาจหน้าที่
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	กระทรวงคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดนโยบายและแผนหลัก ให้ความเห็นชอบแผนงานโครงการวงเงินลงทุน โครงการเงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชน กำหนดมาตรฐานการจัดระบบการจราจรทางบก กำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประสานการปฏิบัติ พิจารณาและปฏิบัติการเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบก
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2547	กระทรวงมหาดไทย	กำหนดและควบคุมลักษณะของรถ การบรรทุก สัญญาณและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การขับรถ การหยุดและจอดรถ ความเร็วของรถ การแสดงตัวเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การเดินเท้า ฯลฯ
คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขาธิการ) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550	กระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทย	กำหนดและควบคุมเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการ จำนวนรถ อัตราค่าขนส่ง ชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่ง

โครงสร้างการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	กฎหมาย	หน่วยงานที่กำกับดูแล	อำนาจหน้าที่
คณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัด (ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ)			
กรมการขนส่งทางบก	พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551	กระทรวงคมนาคม	กำหนดและควบคุมลักษณะ ขนาด กำลังเครื่องยนต์ อุปกรณ์ แผ่นป้ายทะเบียน น้ำหนักบรรทุก การจดทะเบียน เครื่องหมาย การใช้รถกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถยนต์ ใบอนุญาตขับรถ ฯลฯ
คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ)	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5)	กระทรวงมหาดไทย	กำหนดนโยบายและแผนหลักประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ และติดตามประเมินผล
คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ (นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นกรรมการและเลขานุการ)	มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 22 กันยายน 2541	กระทรวงคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามนโยบายและแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการคมนาคม กำหนดมาตรการและแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยการขนส่งทุกสาขา พิจารณาความเหมาะสมในการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานในแนวทางที่กำหนดร่วมกัน สนับสนุนให้ความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่ง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม
คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (รองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ)	มติคณะรัฐมนตรีวันที่ 26 มกราคม 2546	กระทรวงมหาดไทย	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบ และกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงาน อำนวยการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานและประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน

โครงสร้างการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	กฎหมาย	หน่วยงานที่กำกับดูแล	อำนาจหน้าที่
			<p>เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือ คณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม • พิจารณาเสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย
คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550	กระทรวงมหาดไทย	กำหนดนโยบายและเห็นชอบการจัดทำแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (รวมอุบัติเหตุ) และบูรณาการพัฒนาระบบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระหว่างหน่วยงานของรัฐ อปท. และหน่วยงานภาคเอกชน
คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธาน เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขาธิการ)	พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551	กระทรวงสาธารณสุข	กำหนดนโยบาย มาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉิน ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการรับรององค์กร หลักสูตรและการฝึกอบรมการแพทย์ฉุกเฉิน ดำเนินการให้มีระบบสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อประโยชน์ในการประสานและปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายอื่นๆ อีกจำนวนมากที่กำหนดบทบาทของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ฯลฯ

โครงสร้างการบริหารจัดการต่างๆ ที่ระบุในตารางที่ 4.2 แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

- 1) โครงสร้างในระบบคณะกรรมการระดับชาติที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ
- 2) โครงสร้างในระบบคณะกรรมการระดับชาติที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือมติคณะรัฐมนตรี
- 3) การดำเนินงานของส่วนราชการใดส่วนราชการหนึ่ง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก

เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน คณะวิจัยจึงให้ความสนใจกับโครงสร้างในระบบคณะกรรมการระดับชาติ (ประเภท 1 และ 2) เท่านั้น และได้นำเสนอการสรุปเปรียบเทียบโครงสร้างการบริหารจัดการโดยจำแนกประเภทในตารางที่ 4.3 คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ และตารางที่ 4.4 คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือ มติคณะรัฐมนตรี

ตารางที่ 4.3 คณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
แต่งตั้งโดย	พ.ร.บ.คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535	พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550 มาตรา 8	พ.ร.บ. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550	พ.ร.บ. การแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551
ความมั่นคงของคณะกรรมการและสำนักงานเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย สจร. (ปี 2545 เปลี่ยนเป็น สนข.) เป็นเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย กรมการขนส่งทางบกเป็นเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นเลขานุการ	มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด กรรมการอยู่ตามวาระที่กำหนดในกฎหมาย สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เป็นเลขานุการ
อำนาจหน้าที่	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ ดังนี้ ภารกิจ เสนอนโยบายและแผนหลักการจัดระบบ การจราจร ทางบก ต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบแผนงานโครงการกำหนดมาตรฐานและมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจราจร ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีผลต่อระบบการจราจรให้เหมาะสม กำกับเร่งรัดและประสาน การปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการนโยบายและแผนหลักที่กำหนด	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก มีบทบาทหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้น ระยะยาว นโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่ง มาตรการและแผนพัฒนาการขนส่งทางบก มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็นโดยขออนุมัติ กรม. เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ ประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ตลอดจนประสานงานการขนส่งทางบก กับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายในการจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนฯ ก่อนเสนอ กรม. บูรณาการพัฒนาระบบการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระหว่างหน่วยงานของรัฐ อปท. และหน่วยงานภาคเอกชน ให้คำแนะนำ ปรีกษาและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบ EMS เสนอแนะหรือให้คำปรึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหาคกรม. เขิงนโยบาย กำหนดนโยบายการบริหารงานและให้ความเห็นชอบแผนการดำเนินงานและอนุมัติแผนการเงิน และควบคุมดูแลการดำเนินงานของ สพฉ. ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการรับรององค์กรและหลักสูตรการศึกษาหรือฝึกอบรมผู้ปฏิบัติการ ให้ประกาศนียบัตร เข้มเขิดชูเกียรติ จัดให้มีระบบ ICT สำหรับงาน EMS ให้มีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปภ. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	<p>อำนาจหน้าที่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี 2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานโครงการวงเงินลงทุนรวมทั้งพิจารณากำหนดโครงการที่จะใช้ เงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุน ของภาคเอกชนของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก 3. กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี 4. กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบกตลอดจนกำกับดูแล เรงรัดการปฏิบัติงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการนโยบายและแผนหลักที่กำหนด 5. พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรี มอบหมาย 6. ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย 	<p>คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (ส่วนกลางและระดับจังหวัด) มีอำนาจหน้าที่ในการ กำหนดลักษณะการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง เส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับขนส่งประจำทางหรือโดยรถขนาดเล็ก ใน กทม. ระหว่าง จังหวัด และระหว่างประเทศ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางใน กทม. ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ จำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอื่นในการขนส่ง ค่าบริการในการดำเนินการสถานีขนส่ง สถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้งและระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง ชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมการขนส่งทางบก ปฏิบัติการอื่นตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบกและตามมติ คณะกรรมนโยบายการขนส่งทางบก</p>		<p>สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือวิสาหกิจ มีฐานะเป็นนิติบุคคล อยู่ภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนหลัก EMS จัดทำมาตรฐาน หลักเกณฑ์ วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับ EMS จัดให้มีระบบปฏิบัติการ EMS และระบบ ICT ศึกษาค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเผยแพร่ความรู้ จัดให้มีการศึกษาและฝึกอบรม ประสานงาน ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ EMS เป็นศูนย์กลางประสานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในและต่างประเทศที่ดำเนินงาน EMS</p>

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการความคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	<p>7. เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบ ต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p> <p>8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในการปฏิบัติหน้าที่ ดังกล่าวข้างต้น</p> <p>คณะกรรมการอาจมอบให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเป็น ผู้ปฏิบัติหรือเตรียมข้อเสนอมายังคณะกรรมการเพื่อพิจารณา ดำเนินการต่อไปก็ได้</p>			
องค์ประกอบ	<p>1. นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการ</p> <p>2. รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรี รองประธานกรรมการ</p> <p>3. รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรี</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>4. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย</p> <p>5. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม</p>	<p>1. รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ</p> <p>2. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รองประธานกรรมการ</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>3. ปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>4. ปลัดกระทรวงมหาดไทย</p> <p>5. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์</p> <p>6. ปลัดกระทรวงพาณิชย์</p> <p>7. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>8. ปลัดกระทรวงการคลัง</p> <p>9. เลขาธิการคณะกรรมการ</p>	<p>1. นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย ประธานกรรมการ</p> <p>2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธานฯ คนที่ 1</p> <p>3. ปลัดกระทรวงมหาดไทย รองประธานฯ คนที่ 2</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>4. ปลัดกระทรวงกลาโหม</p> <p>5. ปลัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์</p>	<p>1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ประธาน <i>กรรมการ</i></p> <p>2. ปลัดกระทรวงการคลัง</p> <p>3. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>4. เลขาธิการสำนักงานประกันสังคม</p> <p>5. เลขาธิการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ</p> <p>6. ผู้แทนแพทยสภา 2 คน</p> <p>7. ผู้แทนสภาการพยาบาล</p> <p>8. ผู้แทนสถานพยาบาลซึ่งเลือก</p>

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	6. ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร 7. ปลัดกระทรวงมหาดไทย 8. ปลัดกระทรวงคมนาคม 9. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ 10. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 11. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการวางแผนจราจร 12. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร 13. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม 14. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ 15. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง 16. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมือง 17. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการและเลขานุการ	กฤษฎีกา 10. เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 11. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ 12. ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน กระทรวงมหาดไทย 13. อธิบดีกรมทางหลวง 14. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ด้านขนส่ง เศรษฐกิจหรือกฎหมาย) ไม่เกิน 5 คน 15. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก (พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522มาตรา ๘) ประกอบด้วย 1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ 2. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ <i>กรรมการ</i> 3. ปลัดกระทรวงคมนาคม 4. ปลัดกระทรวงมหาดไทย 5. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 6. ปลัดกระทรวงพาณิชย์ 7. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	6. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 7. ปลัดกระทรวงคมนาคม 8. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 9. ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร 10. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข 11. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ 12. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ 13. ผู้บัญชาการทหารสูงสุด 14. ผู้บัญชาการทหารบก 15. ผู้บัญชาการทหารเรือ 16. ผู้บัญชาการทหารอากาศ 17. เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ 18. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมืองและการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยไม่เกิน 5 คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง 19. อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรรมการและเลขานุการ 20. ข้าราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่อธิบดีฯ แต่งตั้งไม่เกิน 2 คน กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	กันเอง 2 คน (สถานพยาบาลของรัฐและเอกชนประเภทละ 1 คน) 9. ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเลือกกันเอง 2 คน 10. ผู้แทนองค์กรภาคเอกชนที่ไม่แสวงหากำไรและมีบทบาทด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงสถานพยาบาลที่เป็นนิติบุคคลซึ่งเลือกกันเอง 2 คน 11. ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งด้านการเงินและบัญชี ด้านกฎหมาย ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านอื่นที่เป็นประโยชน์ ไม่เกิน 4 คน 12. เลขาธิการ กรรมการและเลขานุการ 13. พนักงานสำนักงานที่แต่งตั้งโดยเลขาธิการไม่เกิน 2 คน

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
		<p>8. ปลัดกระทรวงการคลัง</p> <p>9. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา</p> <p>10. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ</p> <p>11. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ</p> <p>12. ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย</p> <p>13. อธิบดีกรมทางหลวง</p> <p>14. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้หรือความชัดเจนในการขนส่งการเศรษฐกิจหรือกฎหมาย</p> <p>15. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ</p> <p>คณะกรรมการคุ้มครองการขนส่งจังหวัด (พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 17) ประกอบด้วย</p> <p>1. ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>2. อัยการจังหวัด</p> <p>3. ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัด</p> <p>4. ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน</p> <p>5. นายกเทศมนตรี</p>		

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
		6. ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ		
สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ	<p>มาตรา 10 ให้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ศึกษา สืบค้น วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลักเสนอแนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา 2. วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ 3. รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจรเพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วยราชการและภาคเอกชน 4. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อ 	กรมการขนส่งทางบก (สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก/สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก) กระทรวงคมนาคม	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)	คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการความคุ้มครองการขนส่งทางบก	คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (กปช. ช.)	คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน (กพฉ.)
	<p>จัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p> <p>5. พิจารณาจัดทำโครงการศึกษาฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก</p> <p>6. ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย</p> <p>(ในปี 2545 สจร. เปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและย้ายไปสังกัดกระทรวงคมนาคม แต่ยังคงทำหน้าที่เลขานุการ คจร.)</p>			

ตารางที่ 4.4 คณะกรรมการที่แต่งตั้งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือมติคณะรัฐมนตรี

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
แต่งตั้งโดย	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5)	มติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2541	มติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2546
ความมั่นคงของคณะกรรมการและสำนักงานเลขานุการ	อำนาจหน้าที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ไม่ต้องแต่งตั้งใหม่เมื่อมีการปรับ ครม. แต่ต้องแต่งตั้งใหม่เมื่อการเปลี่ยนแปลงนายกรัฐมนตรี	อำนาจหน้าที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ต้องแต่งตั้งชุดใหม่เมื่อการปรับ ครม. มีผลกระทบต่อประธานคณะกรรมการ มติของคณะกรรมการต้องเสนอ ครม. พิจารณา	อำนาจหน้าที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ต้องแต่งตั้งชุดใหม่เมื่อการปรับ ครม. มีผลให้มีผลกระทบต่อประธานคณะกรรมการ มติของคณะกรรมการต้องเสนอ ครม. พิจารณา

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
		อนุมัติ สนข. เป็นเลขานุการ	อนุมัติ ปภ. เป็นเลขานุการ
อำนาจหน้าที่		<ol style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามนโยบายและแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการคมนาคม กำหนดมาตรการและแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยการขนส่งทุกสาขา พิจารณาความเหมาะสมในการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานในแนวทางที่กำหนดร่วมกัน สนับสนุนให้ความร่วมมือระหว่างรัฐ เอกชน และองค์กรระหว่างประเทศ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยการขนส่ง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม 	ภารกิจของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์ฯ ทำหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ในปี 2547 ได้กำหนดให้มีการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 5 ด้าน เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นรูปธรรม ตลอดจนสนับสนุนงบประมาณ โดยนำผลการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน มาวิเคราะห์เป็นองค์ความรู้ นำไปสู่การกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่ชัดเจน และให้นำระบบการปฏิบัติงานแบบบูรณาการในช่วงเทศกาล ไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัดภายใต้การบริหารงานของผู้ว่า CEO
องค์ประกอบในปัจจุบัน	คณะกรรมการ กปอ. ชุดปัจจุบันมี นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ และมีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ รวมจำนวนกรรมการประมาณ 30 คน คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งแต่งตั้งเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2547 ประกอบด้วย <ol style="list-style-type: none"> ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธาน รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รองประธาน 	<ol style="list-style-type: none"> นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รองประธานกรรมการคนที่ 1 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมาย) รองประธานกรรมการคนที่ 2 <p><i>กรรมการ</i></p> <ol style="list-style-type: none"> ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร 	<ol style="list-style-type: none"> รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน/ผู้อำนวยการศูนย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 1 รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 2 รัฐมนตรีกระทรวงศึกษาธิการ รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 3 รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุข รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 4 รัฐมนตรีกระทรวงศึกษาธิการ รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 4

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
	<p>3. รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติที่ได้รับมอบหมาย รองประธาน</p> <p><i>อนุกรรมการ</i></p> <p>4. ดร. วิชิต พันธุ์อำไพ ผู้เชี่ยวชาญงานจราจร</p> <p>5. นายวงศ์ชัย เจริญสวรรค์ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก</p> <p>6. ศ. ยอดพล ธนาปริบูรณ์</p> <p>7. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์</p> <p>8. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธีรชัย เหล่าศิริ หงส์ทอง</p> <p>9. ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก</p> <p>10. ผู้แทนกรมทางหลวง</p> <p>11. ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท</p> <p>12. ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>13. ผู้แทนกองบังคับการตำรวจจราจร</p> <p>14. ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง</p> <p>15. ผู้แทนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี</p> <p>16. ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ</p> <p>17. ผู้แทนกรมการประกันภัย</p> <p>18. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร</p> <p>19. ผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>20. ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย</p> <p>21. ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย</p> <p>22. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อนุกรรมการและเลขานุการ</p> <p>23. เจ้าหน้าที่ศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม สำนักแผนความปลอดภัย สนข. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>24. เจ้าหน้าที่กองงานความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>5. ปลัดกระทรวงมหาดไทย</p> <p>6. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ</p> <p>7. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>8. ปลัดกระทรวงพาณิชย์</p> <p>9. ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม</p> <p>10. ปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>11. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ</p> <p>12. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>13. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)</p> <p>14. รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง)</p> <p>15. ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>16. ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>17. ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>18. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการและเลขานุการ</p> <p>19. ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>20. ผู้อำนวยการส่วนแผนความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ</p>	<p>7. รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย รองประธาน/รอง ผอ. ศูนย์ฯ คนที่ 4</p> <p><i>กรรมการ</i></p> <p>8. ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ</p> <p>9. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา</p> <p>10. ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี</p> <p>11. ปลัดกระทรวงกลาโหม</p> <p>12. ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา</p> <p>13. ปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>14. ปลัดกระทรวงยุติธรรม</p> <p>15. ปลัดกระทรวงมหาดไทย</p> <p>16. ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม</p> <p>17. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ</p> <p>18. ปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p> <p>19. อัยการสูงสุด</p> <p>20. ผู้บัญชาการทหารบก</p> <p>21. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ</p> <p>22. อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์</p> <p>23. อธิบดีกรมสรรพสามิต</p> <p>24. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก</p> <p>25. อธิบดีกรมทางหลวง</p> <p>26. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท</p> <p>27. ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p> <p>28. อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน</p> <p>29. อธิบดีกรมการปกครอง</p> <p>30. อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น</p> <p>31. อธิบดีกรมคุมประพฤติ</p> <p>32. อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน</p> <p>33. อธิบดีกรมควบคุมโรค</p>

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวก ปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ		34. ปลัดกรุงเทพมหานคร 35. เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย 36. ผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม 37. ผู้อำนวยการสำนักงานระบบบริการ การแพทย์ฉุกเฉิน 38. ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้าง เสริมสุขภาพ 39. นายไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล 40. ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ จำกัด 41. ร.ศ. ธีรชัย เหล่าศิริหงส์ทอง 42. ผ.ศ. สมประสงค์ สัตยมัลลี 43. ผ.ศ. กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ 44. น.พ. แท้จริง ศิริพานิช 45. ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลด อุบัติเหตุ 46. ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความ ปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุข แห่งชาติ 47. อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรรมการและเลขานุการ 48. รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณ ภัย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ 49. ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนน ปภ. กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ 50. ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และ ประชาสัมพันธ์ กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

	คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การขนส่งแห่งชาติ	คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวก ปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
สำนักงาน เลขานุการ คณะกรรมการ	สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความ ปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย	สำนักแผนความปลอดภัย สนข.	สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความ ปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
อนุกรรมการ		ยังไม่ได้แต่งตั้ง เนื่องจากซ้ำซ้อนกับ ศปถ.	คณะอนุกรรมการฯ คณะกรรมการศูนย์ อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการขึ้น 6 คณะ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. คณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย 2. คณะอนุกรรมการด้านวิศวกรรม 3. คณะอนุกรรมการด้านการให้ความรู้ การ ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม 4. คณะอนุกรรมการด้านการบริการแพทย์ ฉุกเฉิน 5. คณะอนุกรรมการด้านการประเมินผลระบบ สารสนเทศและวิชาการ 6. คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยใน การเดินทางของนักเรียน
หมายเหตุ		ยังไม่มีการประชุม เนื่องจากซ้ำซ้อนกับ ศปถ.	

ข้อสังเกตจากการสำรวจโครงสร้างระบบการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

การสำรวจบทบาท อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนชี้ให้เห็นว่า หน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมที่อาจพิจารณาได้ว่าอยู่ในชายที่จะขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับชาติได้แก่หน่วยงาน 2 กลุ่ม คือ

- 1) **กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย** ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานขับเคลื่อนงานด้านอุบัติเหตุ สาธารณภัยของประเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 เป็นเลขานุการคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ พ.ศ. 2526 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 5) และเป็นเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตามมติ ครม. วันที่ 26 มกราคม 2546

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบ่งส่วนราชการ ดังนี้

1. สำนักงานเลขานุการกรม
2. สำนักนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
3. สำนักมาตรการป้องกันสาธารณภัย
4. สำนักส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย
5. ศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย
6. สำนักช่วยเหลือผู้ประสบภัย
7. กองคลัง
8. กองการเจ้าหน้าที่

และแบ่งส่วนราชการภายใน ได้แก่

9. สำนักผู้ตรวจราชการ
10. สำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน (30-40 อัตรา)
11. สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ
12. กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์
13. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
14. วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
15. กลุ่มโรงงานเครื่องจักรกล

นอกจากนั้น มีราชการส่วนภูมิภาคคือ ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 12 เขต และกำลังจัดตั้งสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด 75 จังหวัด

(ดูรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินงานของ ปก. เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในบทที่ 3)

- 2) **หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม** ซึ่งมีภารกิจเกี่ยวข้องกับการจัดระบบการขนส่ง ถนน รถ และผู้ขับขี่ (การออกใบอนุญาตขับขี่) ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมการขนส่งทางบก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 และคณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ตามมติ ครม. ปี 2541 (แต่ไม่ได้ดำเนินการ เพราะซ้ำซ้อนกับ ศปถ.) และได้เคยจัดทำแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2545-2551 และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนการขนส่ง การจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่ง ประสานแผนด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่งให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่ง และการจราจร เพื่อให้นโยบายด้านการขนส่งและจราจรมีความ เป็นเอกภาพ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวง ดังต่อไปนี้

1. ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย วางแผนและประสานแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งวิเคราะห์แผนงานโครงการและงบประมาณของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล
2. ศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร และประสานแผนปฏิบัติการ รวมทั้งจัดทำนโยบายของกระทรวงเสนอต่อรัฐมนตรี
3. กำกับ เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงาน โครงการและงบประมาณ
4. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งและคณะกรรมการจัดระบบการจราจร เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไข หรือออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรของประเทศ หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการขนส่งและจราจรให้เหมาะสม
5. ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัย เพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจรทั้งในด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัย รวมทั้งจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร
6. ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ หรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดท่าทีและมาตรการในองค์การระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แบ่งส่วนราชการดังนี้

1. สำนักงานเลขานุการกรม
2. สำนักแผนงาน
3. สำนักแผนความปลอดภัย (ประมาณ 24 อัตรา)
4. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
5. กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
6. ศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร

และแบ่งส่วนราชการภายใน ได้แก่

7. สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
8. สำนักพัฒนาระบบบริหารและติดตามประเมินผล

ปัจจุบัน สนข. ได้จัดตั้ง “ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม” ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุและประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับปัญหาและอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเจ้าหน้าที่ สนข. และพนักงานบริษัทกลางประกันภัยรถยนต์ปฏิบัติงาน การดำเนินงานของ สนข. ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2541-2545 และแผนปฏิบัติการ ปี 2541/2542/2543-2545

แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

Road Safety Master Plan ปี 2541-2545 (แผน 5 ปี) เกิดขึ้นจากการที่กระทรวงคมนาคมจ้างผู้เชี่ยวชาญจัดทำ แผนการจัดทำแผนปฏิบัติการเป็น 3 ช่วง คือปี 2541/2542/2543-2545 ประกอบด้วย 9 แผนงาน ครอบคลุมครบทั้ง 5 E เรื่ององค์การรับผิดชอบ การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ การตั้งองค์กรวิจัย (TARC ตั้งได้ในปี 2545 โดยการสนับสนุนจาก GRSP) การปรับปรุงถนน การให้ความรู้ ระบบ EMS และ PR แต่เนื่องจากเป็นช่วงวิกฤติเศรษฐกิจจึงไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณ จึงขอกู้เงินจากธนาคารโลก พร้อมกับจ้าง Swe Road มาศึกษาเรื่องการประสานแผนปฏิบัติการและโครงการนำร่อง มีการทบทวนงบประมาณตามแผนแม่บทใหม่ แต่ไม่ได้รับเงินกู้จากธนาคารโลก จึงทำงานตามแผนแม่บทได้บางส่วนเท่าที่มีงบประมาณเท่านั้น

11 กุมภาพันธ์ 2546 กระทรวงคมนาคม ผลักดันให้มีการดำเนินงานตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนต่อ โดยจัดสัมมนาหน่วยงานด้านความปลอดภัยการขนส่งและจราจรทั้งในและนอกกระทรวงคมนาคมให้พิจารณาทบทวนกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และจัดกลุ่มให้สอดคล้องกับ 9 แผนงานในแผนแม่บทปี 2541-2545 เพื่อแปลงไปสู่การปฏิบัติ โดยเจรจาของบประมาณจากสำนักงานงบประมาณ แต่ไม่ได้รับงบประมาณเพียงพอที่จะดำเนินงานได้สมบูรณ์ตามแผน

ต่อมา กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี 2547-2551 ขึ้นตามมติที่ประชุมรัฐมนตรีการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Ministers (ATM) Meeting) ครั้งที่ 4 ณ ประเทศสิงคโปร์ เมื่อเดือนกันยายน 2541 ซึ่งเห็นชอบให้บรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนไว้ใน ASEAN Successor Plan of Action in Transport 1999 – 2004 และ ASEAN ได้ขอให้ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิกจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศและระดับภูมิภาค แล้วนำเสนอในที่ประชุม ATM และที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officers Meeting: STOM) พิจารณาในเดือนตุลาคม 2547 สนข. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ภายใต้แผนงาน ADB/ASEAN Regional Workshop Programme โดยมีการประชุมหารือและสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ และระดมสมอง รวมทั้งแลกเปลี่ยนประสบการณ์ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบูรณาการแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 และแผนงาน/โครงการ แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ทั้งนี้ หน่วยงานเกี่ยวข้องได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการฯ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547

แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้กำหนดมาตรการ แผนงาน โครงการและกิจกรรมต่างๆ ขึ้น เพื่อให้เกิดผลด้านความปลอดภัยทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยได้จัดการปรึกษาหารือ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ ซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และผู้เชี่ยวชาญทั้งจากในประเทศและต่างประเทศมาให้คำแนะนำ โดยแบ่งออกเป็น 14 แผนงาน ซึ่งจะมี 2 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนไปใช้ให้ประสบผลสำเร็จ ได้แก่ ความร่วมมือในการควบคุมติดตาม และการจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินการตามแผน สำหรับส่วนอื่นจะเกี่ยวข้องกับมาตรการต่างๆ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุสำคัญ 5 ด้าน คือ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การขับขี่ขณะเมาสุรา ความเร็วรถ ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดหน่วยงานหลักเพื่อรับผิดชอบการดำเนินกิจกรรมในแต่ละด้าน และมีการกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการเป็น 3 ช่วง คือ ระยะสั้น (ภายใน 6 เดือน-1 ปี) ระยะกลาง (ภายใน 2-3 ปี) และระยะยาว (ภายใน 5 ปี) ในการดำเนินการหน่วยงานที่รับผิดชอบจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนและมีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับกระทรวงและกรมต่างๆ ในการทำงานร่วมกัน รวมทั้งความร่วมมือจากภาคเอกชนในการช่วยเหลือ และสนับสนุนการแลกเปลี่ยนทรัพยากร ความรู้และประสบการณ์

กรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก ตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2550 และเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแล “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” ซึ่งเป็นแหล่งทุนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ข้อควรสังเกตอีกประการหนึ่ง คือ กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานเดียวในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีราชการส่วนภูมิภาค คือ ขนส่งจังหวัดซึ่งทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดด้วย

ส่วนหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ **กองบังคับการตำรวจจราจร** กองพัฒนาการจราจรและบริการประชาชน **ตำรวจทางหลวง** **ตำรวจภูธร** มีภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นการปฏิบัติการ ยังไม่มีบทบาทสำคัญในการประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในขณะที่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขมีภารกิจด้านความปลอดภัยที่เฉพาะเจาะจง และเป็นภารกิจในช่วงเวลาหลังจากเกิดอุบัติเหตุแล้ว

ข้อสังเกตเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยต่างๆ ที่คณะวิจัยใช้พิจารณาในการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

4.3 ความคาดหวัง เงื่อนไขความสำเร็จ และแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างฯ

ในการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน คณะวิจัยได้พิจารณาเงื่อนไขความสำเร็จที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การพัฒนาทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ประกอบกับความคาดหวังและความคิดเห็นจากหน่วยงาน องค์กร และผู้ทรงคุณวุฒิต่างๆ ที่มีบทบาทและประสบการณ์เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน สรุปเป็นแนวทางการพัฒนาทางเลือกของโครงสร้างการบริหารจัดการการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนได้ดังนี้

บริบททางกฎหมาย:

- จำเป็นต้องเพิ่มความเสถียรให้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง มิให้การดำเนินงานชะงักงัน หรือได้รับผลกระทบมากเกินไปจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง
 - องค์กรดังกล่าวต้องมีความสามารถที่จะตัดสินใจในระดับปฏิบัติการ ในขณะที่เป็นจุดเชื่อมโยงด้านนโยบายระหว่างรัฐบาลกับหน่วยปฏิบัติ
- ⇒ *ปรับบริบททางกฎหมายจากการอ้างอิงมติ ครม. เป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือพระราชบัญญัติ ในกรณีหลังจะต้องร่าง พ.ร.บ. ความปลอดภัยทางถนนขึ้นใหม่*

องค์ประกอบของคณะกรรมการส่วนกลาง:

- จำเป็นที่จะต้องมีลักษณะเป็น multi-partite committee เพราะเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่ต้องการความร่วมมือหลายหน่วยงาน หลายภาคส่วน
 - จำเป็นที่จะต้องมียกย่องในระดับ VIP และต้องมีฝ่ายการเมืองที่จะทำหน้าที่เชื่อมโยงการดำเนินงานของคณะกรรมการสู่รัฐบาล
 - ไม่จำเป็นต้องแต่งตั้งทุกหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นกรรมการ เพราะจะทำให้คณะกรรมการมีขนาดใหญ่เกินไป ควรเน้นเฉพาะหน่วยงานที่มีบทบาทหลัก สำหรับหน่วยงานที่มีบทบาทน้อย ควรขอความร่วมมือเฉพาะเรื่อง และอาจแต่งตั้งบางหน่วยงานเป็นอนุกรรมการเฉพาะด้าน
- ⇒ *แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายฯ มอบหมาย เป็นประธาน กรรมการแต่งตั้งจากผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนไม่เกิน 30 คน*

บทบาทของคณะกรรมการส่วนกลาง:

การจัดกลไกขององค์กรดังกล่าวควรแยกแยะระหว่าง

- กลไกระดับนโยบายและการกำกับดูแลการดำเนินงาน ซึ่งต้องการความเข้าใจและการสนับสนุนของฝ่ายการเมืองและผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งไม่จำเป็นต้องประชุมบ่อยครั้ง แต่ต้องได้รับทราบและพิจารณาประเด็นสำคัญเชิงนโยบาย สามารถกำกับทิศทางการดำเนินงานในภาพรวมของประเทศได้
 - กลไกระดับปฏิบัติการ ซึ่งต้องการการมีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิดจากผู้บริหารระดับกลางของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงาน ตลอดจนผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน กลไกนี้ต้องทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทางที่กลไกระดับนโยบายกำหนดจากระดับชาติ การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ต้องใกล้ชิดและต่อเนื่อง โดยใช้ยุทธศาสตร์ แผน และการประเมินผลเป็นเครื่องมือสำคัญในการทำงาน กลไกนี้เป็นจุดที่องค์ความรู้ทั้งด้านความปลอดภัยทางถนน และด้านการบริหารจัดการจะมีบทบาทสำคัญมากต่อความสำเร็จของการดำเนินงาน
- ⇒ คณะกรรมการฯ มีบทบาทเป็นกรรมการระดับนโยบาย ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง โดยมีอนุกรรมการกำกับแผนงาน งบประมาณ และติดตามประเมินผล หรือ core team ที่ทำงานต่อเนื่องในลักษณะศูนย์ปฏิบัติการร่วมระหว่างหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญ ทั้งนี้ควรแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือ core team จากผู้บริหารระดับกลางที่ทำงานและมีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน

โครงสร้างและหน้าที่ของเลขานุการกลาง:

- เนื่องจากการทำงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยการใช้อำนาจทางกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐหลายแห่ง องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติจึงควรเป็นองค์กรภาครัฐจึงจะสามารถประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐได้ดี
- ควรพิจารณาทางเลือกเฉพาะหน่วยงานที่เป็นส่วนราชการภาครัฐ เพราะองค์กรที่เป็นนิติบุคคล แต่มีใช้ส่วนราชการจะมีปัญหาอุปสรรคในการใช้อำนาจหน้าที่ในการประสานแผนงานและงบประมาณระหว่างส่วนราชการต่างๆ
- เลขานุการกลางควรเป็นหน่วยงานที่ภารกิจหลักเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อที่จะได้มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง บุคลากรมีโอกาสที่จะก้าวหน้าในสายงาน และองค์กรสามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
- สำนักงานเลขานุการไม่จำเป็นต้องเป็นหน่วยงานขนาดใหญ่ แต่ต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านการบริหารจัดการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านยุทธศาสตร์ แผน และงบประมาณ และการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ และควรมีบุคลากรที่มีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเพียงพอที่จะประสานงานกับหน่วยงาน/องค์กรที่มีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนภายในและนอกประเทศ
- ประสบการณ์ต่างประเทศชี้ว่าหน่วยงานหลักควรเป็นหน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย หรือด้านคมนาคม
- ในกรณีที่มีการดำเนินงานต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน คณะกรรมการที่มีฝ่ายเลขานุการสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ปัจจุบันคณะกรรมการหลายชุดที่เคยสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และต้องย้ายไปสังกัดหน่วยงานอื่นตั้งแต่การปรับโครงสร้างระบบราชการปี 2545 ต่างก็พบปัญหาว่าได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ น้อยลงมาก ในภาพรวมคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการควรพิจารณาทบทวนผลดีและเสียของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว หรือต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบราชการไทยให้มีระบบ lead agency ที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ
- ในกรณีที่มีการดำเนินงานต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน คณะกรรมการที่มีฝ่ายเลขานุการสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ปัจจุบันคณะกรรมการหลายชุดที่เคยสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และต้องย้ายไปสังกัดหน่วยงานอื่นตั้งแต่การปรับโครงสร้าง

ระบบราชการปี 2545 ต่างก็พบปัญหาว่าได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ น้อยลงมาก ในภาพรวมคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการควรพิจารณาบทบาทของผลดีและเสียของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว หรือให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบราชการไทยให้มีระบบ lead agency ที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

⇒ **ภายใต้ระบบราชการปัจจุบัน องค์การความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมีทางเลือกระหว่าง 1) การให้ ปก. เป็นเลขานุการต่อไป โดยจะต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับบุคลากรของ ปก. ด้านการจัดทำและบริหารแผน และด้านวิชาการความปลอดภัยทางถนน หรือ 2) เปลี่ยนเลขานุการองค์การด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักสอดคล้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากกว่า ปก. หรือ 3) จัดตั้งหน่วยงานใหม่โดยระดมบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่างๆ**

สำหรับทางเลือกที่ 2) นั้น องค์การที่มีภารกิจและมีบทบาทสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) แต่ สตช. เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลายด้าน ประสบการณ์ที่ผ่านมาชี้ว่า สตช. จะไม่สามารถให้ความสนใจกับการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้มากนัก หรืออาจให้ความสนใจได้เป็นบางช่วงเวลา ไม่สามารถทำหน้าที่หน่วยงานหลักที่ขับเคลื่อนงานด้านนี้ได้อย่างต่อเนื่อง

จากการศึกษาและการปรึกษาหารือผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานต่างๆ คณะวิจัยเห็นว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งมีบุคลากรที่มีทักษะด้านการจัดทำแผน และด้านคมนาคม มีสำนักแผนความปลอดภัยซึ่งทำงานด้านนี้รวมทั้งดำเนินงานศูนย์ปลอดภัยคมนาคมอยู่แล้ว รวมทั้งทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกซึ่งอำนาจหน้าที่ตาม พ.ร.บ. รวมเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้วย

ปัจจุบัน สนข. ให้ความสำคัญของงานความปลอดภัยทางถนน แต่ความท้าทายที่สำคัญคือ สนข. จะต้องผลักดันให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้รับความสำคัญจากกระทรวงคมนาคม หน่วยงานต้นสังกัด ถ้ากระทรวงคมนาคมมีบทบาทเป็นกระทรวงหลักด้านความปลอดภัยทางถนนเช่นเดียวกับประเทศส่วนใหญ่แล้ว ก็จะสามารถขับเคลื่อนงานนี้ผ่านหน่วยงานในสังกัด (สนข. กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมการขนส่งทางบก ซึ่งดูแล ถนน ผู้ขับขี่ และยานยนต์) รวมทั้งบูรณาการความปลอดภัยทางถนนกับกับการวางแผนการขนส่งและจราจร และภารกิจหลักอื่นๆ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนได้มาก และถ้าสามารถประสานความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก็จะมีโอกาสที่นำไปสู่ระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ทางเลือกที่ 3) เป็นทางเลือกที่มีโอกาสความเป็นไปได้น้อยที่สุด แต่อาจพิจารณาเป็นทางเลือกในระยะยาวซึ่งพัฒนาจากทางเลือกที่ 1) หรือ 2)

โครงสร้างระดับพื้นที่

- ในขณะที่การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติควรเน้นงานเชิงความรู้ นโยบาย การบูรณาการและจัดลำดับความสำคัญของแผน ยุทธศาสตร์ งบประมาณด้านต่างๆ ตลอดจนการจัดอุปสรรคเชิงโครงสร้าง เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานต่างๆ สามารถทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลมากขึ้น รวมทั้งการประเมินผลเพื่อปรับทิศทางการดำเนินงาน การสังเคราะห์ความรู้และประสบการณ์จากพื้นที่ต่างๆ และสนับสนุนให้ภาคส่วนและพื้นที่ต่างๆ มีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดควรเน้นการนำความรู้ นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และงบประมาณมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติ และการถอดบทเรียนจากการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความรู้ใหม่ๆ ป้อนกลับเพื่อปรับการทำงานในระดับพื้นที่ และเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับพื้นที่อื่นๆ รวมทั้งการให้การสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ในระยะแรกเลขานุการฯ ระดับจังหวัดอาจไม่สามารถดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างเข้มแข็ง ก็ต้องอาศัยการสนับสนุนจากองค์กรอื่นในลักษณะที่ สอจร. เคยให้การสนับสนุน ปก. จังหวัด

ต่างๆ โดยหน่วยงานที่เป็นเลขานุการฯ ระดับจังหวัดควรมีศักยภาพที่จะพัฒนาสมรรถนะด้านนี้ ได้ภายในระยะเวลาสามปี

- เลขานุการองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดต้องมีความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัด สามารถขับเคลื่อนการจัดทำ และประสานงานการดำเนินงาน และติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระดับจังหวัด
- เลขานุการองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดควรเป็นหน่วยงานที่มีความใกล้ชิดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อจะได้ทำหน้าที่ให้การสนับสนุน อปท. ได้ดี
- เลขานุการระดับจังหวัดต้องสามารถนำเสนอประเด็นความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อให้เป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจและความสำคัญและการดำเนินการในระดับจังหวัดอย่างต่อเนื่อง
- เลขานุการองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดควรอยู่ในโครงสร้างการบังคับบัญชาเดียวกับหน่วยงานที่เป็นเลขานุการส่วนกลาง เพื่อหนุนเสริมการขับเคลื่อนงานระหว่างระดับชาติกับระดับพื้นที่

⇒ ปัจจุบัน หน่วยงานในพื้นที่เกือบทุกหน่วยงานมีข้อจำกัดในด้านความรู้ในการจัดทำ และบริหารแผน และความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานที่มีข้อจำกัดนี้ น้อยที่สุด ได้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมีภารกิจหลักด้านการเฝ้าระวังลดผลกระทบหลังเกิดเหตุ ไม่ใช่หน่วยงานที่มีภารกิจหลักด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุ จึงไม่ควรเป็นเลขานุการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

ถ้า ปภ. เป็นเลขานุการองค์กรความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง ก็ควรให้ ปภ. จังหวัด ซึ่งทำงานใกล้ชิดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และได้พัฒนาความสามารถในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาระดับหนึ่งแล้ว เป็นเลขานุการองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด แต่ต้องจัดกลไกสนับสนุนทางวิชาการเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง

ถ้าเปลี่ยนเลขานุการส่วนกลางจาก ปภ. เป็น สนข. จะมีปัญหาว่าหน่วยงานใดควรเป็นเลขานุการระดับจังหวัด เพราะ สนข. ไม่มีเครือข่ายการทำงานในพื้นที่ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เป็นราชการส่วนภูมิภาคได้แก่ ขนส่งจังหวัด ซึ่งมีภารกิจเกี่ยวข้องกับรถ (การจดทะเบียนและต่อทะเบียนยานยนต์ และการดูแลควบคุมให้ยานยนต์มีสภาพตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกฎหมาย) และผู้ขับขี่ (การให้และต่อใบอนุญาตใบขับขี่) ซึ่งมีโอกาสจะนำการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนไปสอดแทรกในงานประจำได้มาก เช่น กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องมารับการฝึกอบรมเพิ่มเติมเมื่อมาต่อใบอนุญาตขับขี่ ฯลฯ แต่ปัจจุบันขนส่งจังหวัดให้ความสำคัญกับงานบริการมากกว่างานด้านการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้ไม่มีบทบาทในด้านความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร

โดยทั่วไป ขนส่งจังหวัดเป็นเลขานุการคณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัด และทำงานกับผู้ว่าราชการจังหวัดและหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีทักษะในการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ดีพอควร แต่ยังคงต้องการการพัฒนาและการสนับสนุนทางวิชาการเพิ่มเติมด้านการจัดทำและบริหารจัดการแผน และด้านความปลอดภัยทางถนน ในปี 2551 ตำแหน่งขนส่งจังหวัด 25 จังหวัดได้รับการยกระดับเป็น C9 ซึ่งน่าจะช่วยส่งเสริมศักยภาพในการขับเคลื่อนประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดได้ดียิ่งขึ้น

หน่วยงานอื่นๆ ในระดับจังหวัดที่อาจพิจารณาเป็นทางเลือก ได้แก่ สำนักงานจังหวัด ซึ่งจะสามารถประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ได้ดี แต่สำนักงานจังหวัดมีภารกิจหลายด้าน อาจไม่สามารถขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างต่อเนื่อง ส่วนตำรวจทางหลวง/ตำรวจภูธร น่าจะมีข้อจำกัดด้านการประสานงาน เพราะทั้งสองหน่วยงานที่เน้นงานปฏิบัติการมากกว่าการวางแผน-ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ

ยุทธศาสตร์และแผน

- ต้องมีการจัดทำแผนเชิงยุทธศาสตร์ที่ชี้ทิศและลำดับความสำคัญ ความสัมพันธ์ระหว่างยุทธศาสตร์และมาตรการต่างๆ และต้องให้ความสำคัญกับกระบวนการจัดทำแผนที่มีฐานความรู้ และการมีส่วนร่วมของหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบการดำเนินงานตามแผน แผนดังกล่าวควรมีระยะเวลา 5 ปี และต้องกำหนดเป้าหมายในทุกระดับโดยมีหน่วยงานรับผิดชอบเป้าหมายต่างๆ และมีกรอบงบประมาณสนับสนุนอย่างชัดเจน
- ต้องมีการแปลงแผนเชิงยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการประจำปี ซึ่งมีเป้าหมายและหน่วยงานที่รับผิดชอบชัดเจน

⇒ **เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยยุทธศาสตร์หลายด้าน การจัดทำระดับความสำคัญของยุทธศาสตร์ และความเข้าใจพลวัตรระหว่างยุทธศาสตร์ต่างๆ จึงมีความสำคัญมาก นอกจากนั้นความสำเร็จของงานความปลอดภัยทางถนน ขึ้นกับการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องของหน่วยงานต่างๆ จำนวนมาก ทุกฝ่ายต้องใช้แผนเชิงยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกลไกความร่วมมือและกรอบการดำเนินงาน เพื่อให้เห็นขั้นตอนการดำเนินงานไปสู่ความสำเร็จร่วมกัน การขับเคลื่อนจะได้มีทิศทางและมีพลัง หน่วยงานที่เป็นเลขานุการส่วนกลางจึงต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการจัดทำแผนและบริหารแผน การประเมินผล และมีทักษะในการประสานงานกับหน่วยงานและองค์กรทั้งในและนอกภาครัฐ**

จุดเน้นของการทำงานระดับชาติและจังหวัดควรแตกต่างกัน โดยระดับชาติเน้นการทำงานเชิงกฎหมาย นโยบาย องค์กรความรู้ แผนงาน งบประมาณ การประเมินผล เพื่อจัดอุปสรรคและส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานในระดับพื้นที่ และชี้ทิศทางการดำเนินงานที่เหมาะสม โดยเปิดโอกาสให้หน่วยงานระดับจังหวัดกำหนดแผนและมาตรการที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ภายใต้กรอบเป้าหมายและยุทธศาสตร์ใหญ่เดียวกัน เช่น เป้าหมายลดการใช้ความเร็วในการขับขี่ ซึ่งแต่ละจังหวัดสามารถกำหนดมาตรการได้เองให้เหมาะสมกับลักษณะปัญหา ทั้งนี้ แต่ละจังหวัดต้องมีความสามารถในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา และวิธีการแก้ไข

ความรู้

- แม้ว่าการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนจะสามารถนำความรู้และประสบการณ์ต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ได้ในระดับหนึ่ง แต่การประเมินผลสำเร็จแต่ละขั้นตอนเพื่อทบทวนทิศทางการดำเนินงานต้องการความเข้าใจประสบการณ์ที่เกิดขึ้นในบริบทของสังคมไทย และบริบทของพื้นที่ต่างๆ ซึ่งแตกต่างกัน
- การจัดทำยุทธศาสตร์และแผน และการกำหนดมาตรการต่างๆ ต้องตั้งอยู่บนฐานความรู้ที่เกิดขึ้นใหม่และเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา
- ควรแยกงานประเมินผลออกจากหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงาน โดยองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติและระดับจังหวัดต้องใช้การประเมินผลเป็นเครื่องมือสำคัญในการทบทวนยุทธศาสตร์และการดำเนินงาน
- ⇒ **เป็นการยากที่จะคาดหวังให้หน่วยงานเลขานุการทั้งระดับชาติและระดับจังหวัดมีความรู้ ความเชี่ยวชาญทุกด้าน การ outsource งานด้านความรู้และการประเมินผล จึงน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมกว่าที่จะพัฒนาให้เป็นโครงสร้างในระบบราชการ ทั้งนี้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติควรมีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะบริหารจัดการการ outsource งานความรู้และประเมินผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ**

ระบบข้อมูล

- ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นข้อมูลสำคัญที่ต้องจัดเก็บตลอดปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

- ดำรงความเป็นต้นทางของข้อมูลอุบัติเหตุที่สำคัญ ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบข้อมูลส่วนนี้ให้มากขึ้น
 - ต้องสร้างความเชื่อมโยงระหว่างข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญกับผลการดำเนินงานในระดับ outcome (ปัจจุบันให้ความสำคัญแต่กับข้อมูลระดับ output) และให้ความสำคัญกับการจัดเก็บข้อมูลกลุ่มนี้ ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญที่จะใช้ในการประเมินผล
- ⇒ **ข้อมูลความปลอดภัยทางถนนส่วนใหญ่เป็นข้อมูลจากทะเบียน จัดเก็บโดยหน่วยงานภาครัฐซึ่งรับผิดชอบภารกิจที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นการยากที่จะคาดหวังให้หน่วยงานนอกภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าว แต่หน่วยงานอื่นๆ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ หรือหน่วยงานนอกภาครัฐสามารถมีบทบาทในการจัดเก็บข้อมูลด้วยการสำรวจ เช่น ข้อมูลการขับขี่รถเร็ว การสวมหมวกนิรภัย การจัดเก็บข้อมูลด้วยการสำรวจเพื่อการประเมินผลอย่างสม่ำเสมอจะช่วยให้การติดตามสถานการณ์และความก้าวหน้าในการดำเนินงาน**
- การบูรณาการข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่สำคัญจะทำให้เกิดการเชื่อมโยง ตรวจสอบซึ่งกันและกัน ซึ่งจะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้จุดเน้นการทำงานด้านข้อมูลในระยะแรกควรเป็นข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ*

งบประมาณ

- งบประมาณบูรณาการที่อิงกับเป้าหมายและแผนเป็นเครื่องมือสำคัญในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ
 - งบประมาณที่เพียงพอและแน่นอนเป็นเงื่อนไขสำคัญของการวางแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพ
 - ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่ต้องการการดำเนินงานระยะยาว ต้องแสวงหาแหล่งเงินทุนที่มีความเสถียรภาพเพิ่มเติมจากงบประมาณแผ่นดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งเงินทุนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการใช้รถใช้ถนน เช่น ค่าเบี้ยประกันรถ ภาษีน้ำมัน ภาษีรถ ค่าธรรมเนียม ซึ่งมีตัวอย่างในหลายประเทศ
- ⇒ **องค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับชาติต้องมีความมุ่งมั่นและศักยภาพที่จะยกระดับความสำคัญของงานความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ฝ่ายการเมืองและสาธารณชนเห็นความสำคัญและให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ เลขาธิการองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับชาติต้องมีความสามารถในการประสานงานจัดทำแผนงบประมาณบูรณาการที่อิงกับเป้าหมายและแผน**

ในระยะยาวต้องผลักดันการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อขยายฐานงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน ความท้าทายที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการผลักดันให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนได้รับการสนับสนุนงบประมาณในระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพราะงบประมาณส่วนกลางจะลดลงในขณะที่งบประมาณที่กระจายไปสู่จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะเพิ่มขึ้น ฉะนั้นเลขาธิการขององค์กรความปลอดภัยทางถนนต้องมีความสามารถในการประสานงานและแสวงหาความร่วมมือในระดับจังหวัดและท้องถิ่น

การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ

- การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนต้องการความร่วมมือจากหลายภาคส่วน
- ⇒ **โครงสร้างองค์กรความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับชาติ และระดับจังหวัดต้องเปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่างๆ มีส่วนร่วมมากขึ้นทั้งในการวางแผน ดำเนินงาน และประเมินผล เลขาธิการฯ จึงต้องมีทักษะในการแสวงหาความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาคส่วนต่างๆ**

4.4 ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

คณะวิจัยได้พิจารณาประเด็นสำคัญเพื่อเป็นกรอบในการปรับปรุงและพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ประกอบการพิจารณากำหนดทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้าน บริบททางกฎหมาย องค์กรประกอบ/ บทบาทของคณะกรรมการ ส่วนกลาง เลขานุการกลาง โครงสร้างและหน้าที่ของเลขานุการกลาง โครงสร้างระดับจังหวัด ยุทธศาสตร์ และแผน สถาบันวิจัย ระบบข้อมูล งบประมาณ การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ และเงื่อนไขความสำเร็จ

ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 3 ทางเลือก ได้แก่

ทางเลือก A : ปรับเล็ก ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. และให้ ปภ. เป็นเลขานุการและออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการใหม่ให้สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนนเป็นสำนักอย่างเป็นทางการ

ทางเลือก B : ปรับกลาง ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง ศปถ. เปลี่ยนเลขานุการ ศปถ. ใหม่เป็นสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร โดยมี สนข. เป็นเลขานุการฯ หรือปรับการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เป็นการดำเนินการภายใต้ พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ซึ่งมี สนข. เป็นเลขานุการฯ

ทางเลือก C : ปรับใหญ่ ออกพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนน กำหนดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการที่มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และจัดตั้งสำนักงานความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนราชการขึ้นใหม่ หรือยกระดับจากส่วนราชการที่มีอยู่เดิมในกระทรวงหลักด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นสำนักงานเลขานุการฯ

ทั้งนี้ควรพิจารณาว่าทางเลือก C เป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา และควรพิจารณาเป็นทางเลือกระยะยาวซึ่งพัฒนาไปจากทางเลือก A หรือ B

อนึ่ง การปรับโครงสร้างไม่เพียงพอที่จะสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเงื่อนไขความสำเร็จอื่นๆ เช่น ด้านกระบวนการงาน ด้านงบประมาณ และทรัพยากรสนับสนุนด้วย ข้อเสนอการปรับโครงสร้างนี้ค้ำประกันว่าโครงสร้างรูปแบบใดจะสอดคล้องและเกื้อหนุนต่อการปรับเปลี่ยนในมิติอื่นๆ ด้วย

(ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ทางเลือกโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
1. บริบททางกฎหมาย (การแต่งตั้งคณะกรรมการ)	สร้างความเสถียรให้ระบบด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการ สปถ.	สร้างความเสถียรให้ระบบด้วยการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการ สปถ.	ออกพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางถนนใหม่ กำหนดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน พ.ร.บ. จะรองรับการปฏิบัติการกิจขององค์กรและเจ้าหน้าที่ขององค์กร รวมทั้งกำหนดให้มีกองทุน และสถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ
2.1 องค์ประกอบ/บทบาทของคณะกรรมการส่วนกลาง	<p>ปรับลดจำนวนคณะกรรมการลงให้เหลือไม่เกิน 30 คน โดยให้นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานเพื่อเชื่อมโยงกับฝ่ายการเมือง</p> <p>ปรับบทบาทให้เป็นคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน แผนงาน โครงการ งบประมาณ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานตามแผน ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผน เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p>	<p>(เหมือน A) ปรับลดจำนวนคณะกรรมการลงให้เหลือไม่เกิน 30 คน โดยให้นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานเพื่อเชื่อมโยงกับฝ่ายการเมือง</p> <p>(เหมือน A) ปรับบทบาทให้เป็นคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน ประชุมไม่เกินปีละ 4 ครั้ง พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน แผนงาน โครงการ งบประมาณ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานตามแผน ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผน เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p>	<p>กำหนดให้มีคณะกรรมการไม่เกิน 30 คน</p> <p>(เหมือน A) มีบทบาทเป็นคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน พิจารณาประเด็นนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผน แผนงาน โครงการ งบประมาณ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานตามแผน ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผน เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p>

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก		ทางเลือก B: ปปรับกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
<p>2.1 การขับเคลื่อนงานของคณะกรรมการส่วนกลาง</p>	<p>ระบบกระจายงาน - ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนไปยังอนุกรรมการต่างๆ โดยใช้แผนและงบประมาณเป็นเครื่องมือบูรณาการที่สำคัญ</p> <p>ตั้งอนุกรรมการกำกับแผนงานงบประมาณ และติดตามผล ขนาดไม่เกิน 20 คน ให้เป็น super subcommittee ทำหน้าที่ขับเคลื่อนงานโดยเป็นกลไกสำคัญในการบูรณาการเชื่อมโยงและกลั่นกรองงานจากอนุกรรมการชุดต่างๆ สู่คณะกรรมการนโยบาย</p>	<p>ระบบ core team - ให้ผู้แทนหน่วยงานหลักทำงานร่วมกันในการขับเคลื่อนงานตามแผน โดยใช้อนุกรรมการเป็นเวทีของการปรึกษาหารือประสานงาน และขอความร่วมมือหน่วยงานต่างๆ ในการดำเนินงาน</p> <p>ตั้งศูนย์ประสานงานความปลอดภัยทางถนนให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานทั้งระดับนโยบายและปฏิบัติการในลักษณะ core team โดยมีรองอธิบดี ปภ. ที่อธิบดี ปภ. มอบหมายเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ</p> <p>ศูนย์ฯ ทำงานต่อเนื่องในลักษณะ working sessions ทุกสัปดาห์ ผู้ร่วมทำงานคือผู้แทนจากหน่วยงานสำคัญไม่เกิน 10 หน่วยงานที่รับผิดชอบ ยุทธศาสตร์และแผนงานที่เป็นจุดเน้น</p>	<p>พิจารณาว่าจะใช้ระบบกระจายงาน หรือระบบ core team</p>	<p>กระจายงานในระดับอนุกรรมการ แต่รวมงานในระดับเลขานุการ</p> <p>เนื่องจากสำนักงานต้องอาศัยการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ในการขับเคลื่อนงาน จึงต้องแต่งตั้งอนุกรรมการซึ่งมีผู้บริหารหน่วยงานอื่นเป็นประธาน มีหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นอนุกรรมการ และสำนักงานทำหน้าที่เลขานุการอนุกรรมการทุกชุด เพื่อจะได้สามารถผลักดันและยึดโยงการดำเนินงานของอนุกรรมการชุดต่างๆ ได้ นอกจากนั้น อนุกรรมการชุดต่างๆ มีแผนและงบประมาณเป็นกรอบในการดำเนินงาน</p> <p>สำนักงานต้องบรรจุบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหลายด้าน เปรียบเสมือน core team แต่เป็น core team ที่สังกัดสำนักงานเดียวกัน เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงาน</p>

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก		ทางเลือก B: ปรับกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
		การดำเนินงานในแต่ละช่วงเวลา		
2.2 อนุกรรมการด้านต่างๆ	แต่งตั้งอนุกรรมการรับผิดชอบการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน โดยให้หน่วยงานหลักของแต่ละแผนงานเป็นเลขานุการ	แต่งตั้งอนุกรรมการรับผิดชอบการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน โดยให้หน่วยงานหลักของแต่ละแผนงานเป็นเลขานุการ เลขานุการอนุกรรมการชุดต่างๆ ต้องเข้าร่วมใน core team	แต่งตั้งอนุกรรมการรับผิดชอบการดำเนินงานในแต่ละแผนงาน โดยให้หน่วยงานหลักของแต่ละแผนงานเป็นเลขานุการ	
3. เลขานุการกลาง	ปก. ทำหน้าที่เลขานุการ โดยมีสำนักบูรณาการฯ เป็นสำนักงานเลขานุการ ปก. เป็นเลขานุการคณะกรรมการนโยบายฯ และสำนักบูรณาการฯ เป็นเลขานุการอนุกรรมการกำกับแผนงาน งบประมาณ และติดตามผล	ปก. ทำหน้าที่เลขานุการ โดยมีสำนักบูรณาการฯ เป็นสำนักงานเลขานุการ ปก. เป็นเลขานุการคณะกรรมการนโยบายฯ และสำนักบูรณาการฯ เป็นเลขานุการศูนย์ประสานงานฯ	สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง ทำหน้าที่เลขานุการ โดยมีสำนักแผนความปลอดภัย เป็นสำนักงานเลขานุการ	สำนักงานความปลอดภัยทางถนน จัดตั้งขึ้นเป็นส่วนราชการใหม่ สังกัดกระทรวงหลักเป็นสำนักงานเลขานุการ (ลักษณะเดียวกับพ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก)
โครงสร้างและหน้าที่ของเลขานุการกลาง	ปก. เป็นเลขานุการ โดยสำนักบูรณาการฯ ทำหน้าที่สำนักเลขานุการ รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยออกกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการใหม่ มีหน้าที่จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการความ		สนช. เป็นเลขานุการ โดยสำนักแผนความปลอดภัย รับผิดชอบประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ปัจจุบัน รับผิดชอบงานความปลอดภัยทั้งทางบก น้ำ และอากาศ แต่เน้นทางบกเป็นส่วนใหญ่) มีหน้าที่จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการความ	สำนักงานความปลอดภัยทางถนนมีหน้าที่จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนเสนอต่อคณะกรรมการฯ เป็นศูนย์กลางประสานแผนงาน แผนเงิน แผนคน

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
	<p>ปลอดภัยทางถนน และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนเสนอด้านการดำเนินงานตามแผนงาน งบประมาณ และ คณะกรรมการนโยบายฯ</p> <p>เป็นศูนย์กลางประสานแผนงาน แผนเงิน แผนคน ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ปลอดภัยทางถนน ติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผน</p> <p>เป็นศูนย์กลางประสานแผนงาน แผนเงิน แผนคน ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และติดตามประเมินผล</p>	<p>ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และติดตามประเมินผล</p>
4. โครงสร้างระดับจังหวัด	<p>ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และ ปก. จังหวัดเป็นเลขานุการ โดยมี ขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธร+ตำรวจทางหลวงจังหวัด และ สาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>พัฒนา ปก. จังหวัดให้สามารถทำหน้าที่เลขานุการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>สนับสนุนให้จังหวัดได้รับการสนับสนุนทางวิชาการและประเมินผลจากทีมวิชาการ เช่น สอจร. หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่</p>	<p>(เหมือน A) ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และขนส่งจังหวัดเป็นเลขานุการ โดยมี ปก. จังหวัด ตำรวจภูธร+ตำรวจทางหลวง และสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>พัฒนาขนส่งจังหวัดให้สามารถทำหน้าที่เลขานุการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>สนับสนุนให้จังหวัดได้รับการสนับสนุนทางวิชาการและประเมินผลจากทีมวิชาการ เช่น สอจร. หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่</p>	<p>(เหมือน A) ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และ ปก. จังหวัด (ในกรณีที่พัฒนาจาก A) หรือขนส่งจังหวัด (ในกรณีที่พัฒนาจาก B) เป็นเลขานุการ (โดยมีหน่วยงานหลักอื่นๆ เป็นผู้ช่วยเลขานุการ</p> <p>พัฒนาหน่วยงานที่ทำหน้าที่เลขานุการให้สามารถทำหน้าที่เลขานุการได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>สนับสนุนให้จังหวัดได้รับการสนับสนุนทางวิชาการและประเมินผลจากทีมวิชาการ เช่น สอจร. หรือสถาบันการศึกษาในพื้นที่</p>
5. ยุทธศาสตร์และแผน	<p>ปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนให้ครบวงจร</p> <p>ทบทวนยุทธศาสตร์ 5E เพื่อกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานแต่ละช่วงเวลา เช่นในระยะแรกอาจเน้นยุทธศาสตร์ 3E (ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย และวิศวกรรมจราจร) เพื่อเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วน EMS เป็นการลดความสูญเสีย ซึ่งมี พ.ร.บ. แผนและกระบวนการเฉพาะ อาจไม่ต้องเชื่อมโยงกับ E อื่นๆ มากนัก</p> <p>จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจนทั้งในระดับ impact และ outcome และ road map การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์</p>	<p>(เหมือน A) ปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนให้ครบวงจร</p> <p>ทบทวนยุทธศาสตร์ 5E เพื่อกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานแต่ละช่วงเวลาเช่นในระยะแรกอาจเน้นยุทธศาสตร์ 3E (ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย และวิศวกรรมจราจร) เพื่อเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วน EMS เป็นการลดความสูญเสีย ซึ่งมี พ.ร.บ. แผนและกระบวนการเฉพาะ อาจไม่ต้องเชื่อมโยงกับ E อื่นๆ มากนัก</p> <p>จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจนทั้งในระดับ impact และ outcome และ road map การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p>	<p>(เหมือน A) ปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนให้ครบวงจร</p> <p>ทบทวนยุทธศาสตร์ 5E เพื่อกำหนดจุดเน้นในการดำเนินงานแต่ละช่วงเวลาเช่นในระยะแรกอาจเน้นยุทธศาสตร์ 3E (ให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย และวิศวกรรมจราจร) เพื่อเน้นการป้องกันอุบัติเหตุ ส่วน EMS เป็นการลดความสูญเสีย ซึ่งมี พ.ร.บ. แผนและกระบวนการเฉพาะ อาจไม่ต้องเชื่อมโยงกับ E อื่นๆ มากนัก</p> <p>จัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดเป้าหมายให้ชัดเจนทั้งในระดับ impact และ outcome และ road map การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ หน่วยงานที่</p>

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
	<p>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>แปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดแผนงาน โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>กระบวนการจัดทำแผนจะต้องเป็นกระบวนการที่หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง</p> <p>ใช้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกรอบในการขับเคลื่อนงานเชิงบูรณาการ ติดตามงาน และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>แปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดแผนงาน โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>กระบวนการจัดทำแผนจะต้องเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของหน่วยงานหลักที่มีองค์ความรู้ มีข้อมูล อย่างจริงจัง</p> <p>ใช้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกรอบในการขับเคลื่อนงานเชิงบูรณาการ ติดตามงาน และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>รับผิดชอบ</p> <p>แปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการที่กำหนดแผนงาน โครงการ งบประมาณ หน่วยงานที่รับผิดชอบ</p> <p>กระบวนการจัดทำแผนจะต้องเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของหน่วยงานหลักที่มีองค์ความรู้ มีข้อมูล อย่างจริงจัง</p> <p>ใช้แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเป็นกรอบในการขับเคลื่อนงานเชิงบูรณาการ ติดตามงาน และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง</p>
6. การพัฒนางานวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน	<p>Outsource งานวิชาการและประเมินผลให้ศูนย์วิชาการนอกระบบราชการ และสนับสนุนให้มีการพัฒนาศูนย์วิจัยนโยบายและประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนขึ้นนอกระบบราชการ เพื่อประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในและต่างประเทศ</p>	<p>Outsource งานวิชาการและประเมินผลให้ศูนย์วิชาการนอกระบบราชการ และเนื่องจาก สนข. มีบุคลากรที่มีศักยภาพจะพัฒนาให้ความเชี่ยวชาญด้านการศึกษาวิจัยนโยบายความปลอดภัยทางถนน จึงอาจทำงานวิจัยบางส่วนเอง อย่างไรก็ตาม ยังควร outsource งานวิชาการส่วนใหญ่และงานประเมินผลให้ศูนย์วิชาการนอกระบบราชการ และสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>จัดตั้งสถาบันวิจัยเป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการ¹ ให้ทำหน้าที่ศึกษาวิจัยประเด็นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในและต่างประเทศ และยังคงควร outsource งานวิชาการบางส่วนและงานประเมินผลให้ศูนย์วิชาการอื่นๆ และสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน</p>
7. ระบบข้อมูล	<p>สนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีคุณภาพ โดยประสาน สนับสนุน และพัฒนาหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล ให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน อาทิ สตช. สาธารณสุข</p>	<p>(เหมือน A) สนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีคุณภาพ โดยประสาน สนับสนุน และพัฒนาหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล ให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน อาทิ สตช. สาธารณสุข</p>	<p>(เหมือน A) สนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการจัดเก็บและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีคุณภาพ โดยประสาน สนับสนุน และพัฒนาหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูล ให้ถูกต้อง สอดคล้องกัน อาทิ สตช. สาธารณสุข</p>
8. งบประมาณ	<p>ใช้ระบบแผนงบประมาณแบบบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>ในระยะแรก ใช้งบประมาณแผ่นดิน กองทุนเพื่อ</p>	<p>(เหมือน A) ใช้ระบบแผนงบประมาณแบบบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>ในระยะแรก ใช้งบประมาณแผ่นดิน กองทุนเพื่อความ</p>	<p>ใช้ระบบแผนงบประมาณแบบบูรณาการอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>พ.ร.บ. จะต้องจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางถนน</p>

¹ สถาบันเหล่านี้จะไม่มีสภาพเป็นนิติบุคคล จะต้องจัดตั้งมูลนิธิขึ้นมารับการดำเนินงานด้านการเงินและการทำนิติกรรมต่างๆ โดยมีคณะกรรมการกำหนดนโยบาย ควบคุม ดูและ ติดตาม และประเมินผล สถาบันจะกำหนดกฎระเบียบที่ใช้ในการบริหารงานบุคคล การบริหารงบประมาณ และพัสดุ แตกต่างไปจากกฎระเบียบของทางราชการ และรัฐวิสาหกิจ งบประมาณที่ใช้จ่ายในการดำเนินงานมาจากรายได้ในการดำเนินงาน และงบประมาณแผ่นดินที่รัฐบาลจัดสรรให้เป็นรายปี ตัวอย่างเช่น สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง สถาบันส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ประเด็น	ทางเลือก A: ปรับเล็ก	ทางเลือก B: ปริมกลาง	ทางเลือก C: ปรับใหญ่
	ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เป็นแหล่งทุน ในระยะต่อมา ควรผลักดันให้ออกกฎหมายกำหนดให้ส่วนหนึ่งของค่าปรับจากการทำผิดกฎจราจร กองทุนเพื่อความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถ เบี้ยประกันภัย ฯลฯ เป็นแหล่งทุนในการดำเนินงานด้วย	ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เป็นแหล่งทุน ในระยะต่อมา ควรผลักดันให้ออกกฎหมายกำหนดให้ส่วนหนึ่งของค่าปรับจากการทำผิดกฎจราจร กองทุนเพื่อความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถ เบี้ยประกันภัย ฯลฯ เป็นแหล่งทุนในการดำเนินงานด้วย	(Road safety fund) ซึ่งมีแหล่งที่มาของเงินจากงบประมาณของรัฐ และรายได้จากแหล่งอื่นๆ เช่น ส่วนหนึ่งของค่าปรับการกระทำผิดกฎจราจร กองทุนเพื่อความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน ภาษีรถ เบี้ยประกันภัย เป็นต้น
9. การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ	ขยายการมีส่วนร่วมในระดับคณะกรรมการนโยบายฯ แต่จุดเน้นของการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ควรเป็นระดับคณะอนุกรรมการ หรือ core team	(เหมือน A) ขยายการมีส่วนร่วมในระดับคณะกรรมการนโยบายฯ แต่จุดเน้นของการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ควรเป็นระดับคณะอนุกรรมการ หรือ core team	(เหมือน A) ขยายการมีส่วนร่วมในระดับคณะกรรมการนโยบายฯ แต่จุดเน้นของการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ ควรเป็นระดับคณะอนุกรรมการ
เงื่อนไข	ปล. ปรับให้สำนักบูรณาการฯ ให้เป็นสำนักย่อย เป็นทางการเพื่อลดการโยกย้ายข้าราชการไปดำรงตำแหน่งที่สูงกว่าที่ส่วนงานอื่น	สนช. ต้องปรับปรุงกรอบภารกิจ งบประมาณ และบุคลากรของสำนักความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับการเป็นจุดประสานการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน	ต้องผลักดันการออก พ.ร.บ. ให้สำเร็จ

หมายเหตุ ในกรณีทางเลือก B ที่ สนช. จะทำหน้าที่เลขานุการส่วนกลางนั้น มีทางเลือกย่อยๆ ดังนี้

1. จัดตั้ง ศปถ. โดยให้ สนช. เป็นเลขานุการกลาง (ดังแสดงในตาราง)
2. ใช้ระบบคณะกรรมการด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติแทน ศปถ. แต่เนื่องจากคณะกรรมการฯ ชุดนี้จัดตั้งโดยอิง มติ ครม. ซึ่งจะพบปัญหาขาดความเสถียร เช่นเดียวกับ ศปถ. จึงควรจัดทำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีรองรับ นอกจากนั้นควรปรับอำนาจหน้าที่ให้เน้นเฉพาะการขนส่งทางบก และปรับองค์ประกอบคณะกรรมการฯ ให้สอดคล้องกัน และให้หน่วยงานนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม องค์กรเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิมีบทบาทมากขึ้น
3. ใช้ระบบคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกแทน ศปถ. โดยมี พ.ร.บ. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ซึ่งอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนรองรับ ถ้าเลือกแนวทางนี้ ควรแก้ไข พ.ร.บ. ให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนมีน้ำหนักมากขึ้น และให้โครงสร้างคณะกรรมการฯ เปิดกว้างขึ้น (ปัจจุบัน พ.ร.บ. กำหนดคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินหกคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้อำนาจการดำเนินงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือการผังเมือง)

4.5 สรุป

ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนนำเสนอทางเลือก 3 ข้อ ซึ่งต้องการการปรับเปลี่ยนเล็กน้อยแตกต่างกัน

ทางเลือก A ซึ่งเป็นทางเลือกแบบ “ปรับเล็ก” ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด สามารถทำได้ง่ายกว่าทางเลือกอื่นๆ มีความเสี่ยงน้อยเพราะเป็นการปรับปรุงจากการวิเคราะห์โครงสร้างและการดำเนินงานจากอดีตถึงปัจจุบัน แต่เป็นทางเลือกที่ยังมีข้อจำกัดเชิงระบบในระยะยาวอยู่ค่อนข้างมาก

ทางเลือก B เป็นทางเลือกแบบ “ปรับกลาง” ซึ่งต้องการการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น และมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหากปราศจากแรงผลักดันเชิงนโยบาย และการตัดสินใจทางการเมืองในระดับสูง นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงสูงกว่าทางเลือก A เพราะอาจมีปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ การปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการย่อมมีปัญหามากมายในระยะเวลาแรก อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากปัจจัยและเงื่อนไขต่างๆ รวมทั้งประสบการณ์ของต่างประเทศและประเทศไทย ในระยะยาวทางเลือกนี้น่าจะมีข้อจำกัดเชิงระบบน้อยกว่าทางเลือก A

ทางเลือก C เป็นทางเลือกแบบ “ปรับใหญ่” ซึ่งยาก และไม่เหมาะสมที่จะผลักดันให้เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพราะการพัฒนาโครงสร้างใหม่ต้องใช้ทรัพยากรมาก มีปัจจัยเสี่ยงหลายด้าน และการผลักดันกฎหมายก็ต้องใช้เวลานานด้วยเช่นกัน

ทางเลือก C จึงควรได้รับการพิจารณาว่าเป็นทางเลือกในระยะยาวที่พัฒนาต่อจากทางเลือก A หรือ B ซึ่งถ้าทางเลือก A หรือ B สามารถนำไปสู่การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพเพียงพอแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องผลักดันทางเลือก C

อย่างไรก็ดี องค์ประกอบของทางเลือก C มีความสำคัญที่จะต้องเริ่มผลักดันให้บรรลุผล ได้แก่ กองทุนความปลอดภัยทางถนนซึ่งมีทรัพยากรเพียงพอและเชื่อมโยงกับความเสียหายในการใช้รถใช้ถนน และจะเป็นแหล่งทุนสำคัญสำหรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และเชื่อมโยงการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับความเสียหายที่เกี่ยวข้อง แต่รูปแบบของกองทุนฯ จะเป็นแบบไหน ใดๆ ย่อมขึ้นกับโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (A หรือ B หรือ C)

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงคมนาคม. (2547). **แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547–2551)**. กรุงเทพมหานคร.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2549). **ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน: รายงานประชาชน ผลงานปี 2548-2549**. บริษัท 10 & L. กรุงเทพมหานคร.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (ม.ป.ป.). **รายงาน 1 ขวบปี: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทำอะไรให้ประชาชน**. บริษัท เดอะ สยาม เฮอริเทจ จำกัด กรุงเทพมหานคร.

ชาติชาย ณ เชียงใหม่. **การบริหารการพัฒนาชนบทเพื่อสร้างความเข้มแข็งของชุมชน**. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. 2543

ปาริชาติ ศิวะรักษ์ และคณะ. (2550) "รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาทบทวนการดำเนินงานการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย พ.ศ. 2540-2550 และบทบาท สสส." เสนอต่อ คณะกรรมการประเมินผล กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **แผนพัฒนาชนบทยากจนในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529)**.

รายงานการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และ รายงานคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนชุดต่างๆ

เว็บไซต์หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ภาษาอังกฤษ

Review of road safety management practice, Final report, Transport Research Laboratory: TRL Limited with Ross Silcock, Baktie Group Ltd., By A Aeron-Tomas, AJ Downing, GD Jacobs, JP Fletcher, T Selby and DT Silcock, 2002

Road Safety Plan of Malaysia 2006-2010

ADB-ASEAN Regional Road Safety Program: Country report : Road Safety in Malaysia

<http://www.nzta.govt.nz/about/index.html>

<http://www.roadsafetyfiji.com/about.htm>

<http://www.miros.gov.my/aboutus.php>