

การจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย

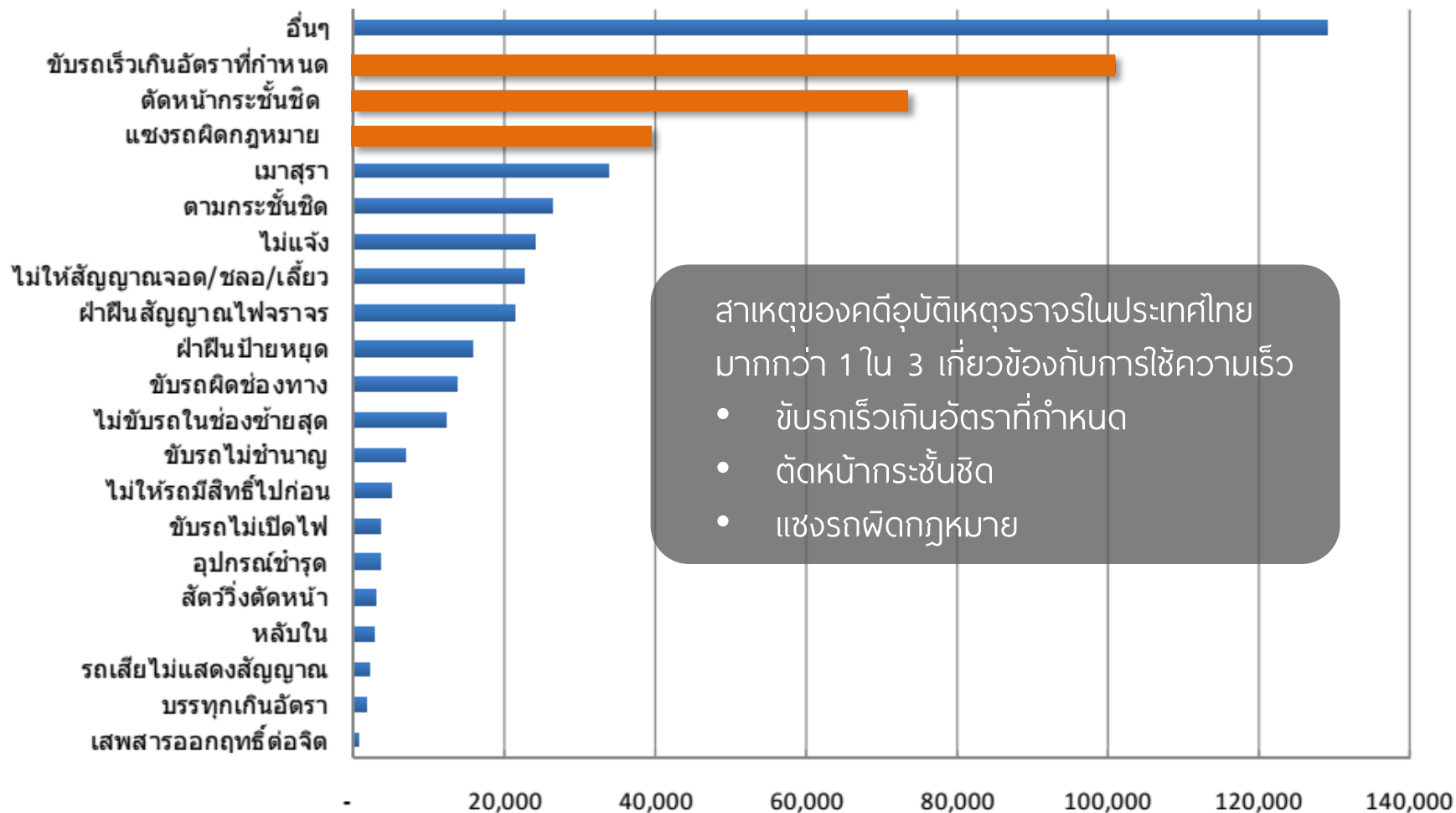
ทิศทางและความท้าทายในครึ่งทศวรรษถัดไป

มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย



ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำร่างพิมพ์เขียวแนวทางการจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Speed Management Blueprint for Road Safety)

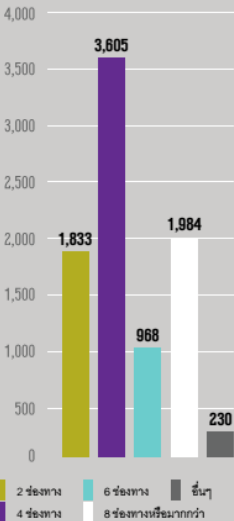
มูลเหตุสันนิษฐานของคดีอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย



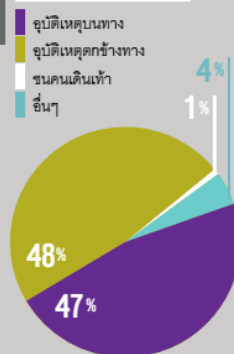
สถิติอุบัติเหตุเนื่องจากการใช้ความเร็วบนทางหลวง

อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว

จำแนกตาม
สภาพภาพของถนน

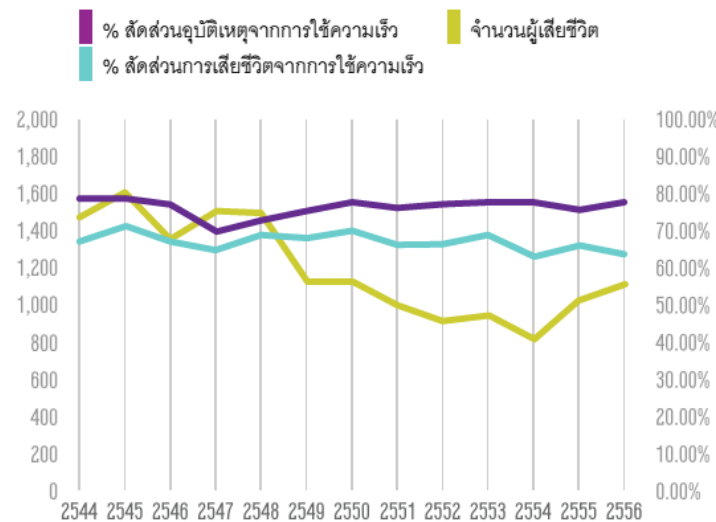


รูปแบบการชนของอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว ปี 2556

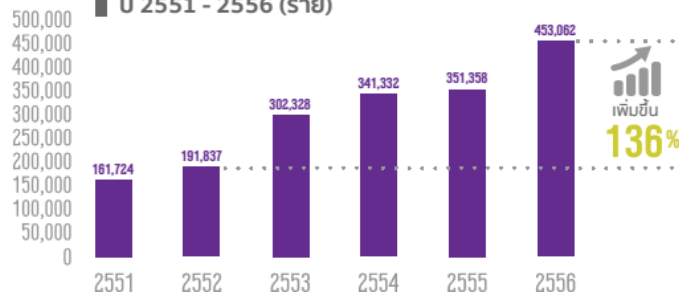


การเปรียบเทียบแนวโน้มสถานการณ์อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วบนทางหลวงกับการตรวจจับความเร็ว

แหล่งข้อมูล: ระบบ HAIMS สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง และกองบังคับการตำรวจทางหลวง



สถิติจำนวนการตรวจจับความเร็วบนทางหลวง ปี 2551 - 2556 (ราย)

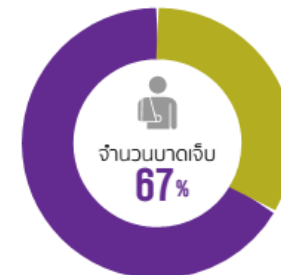
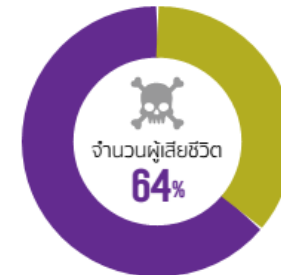
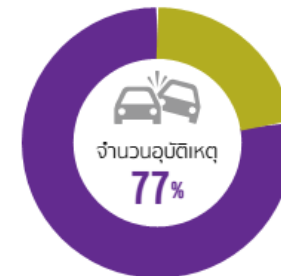


ลักษณะของอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วบนทางหลวง

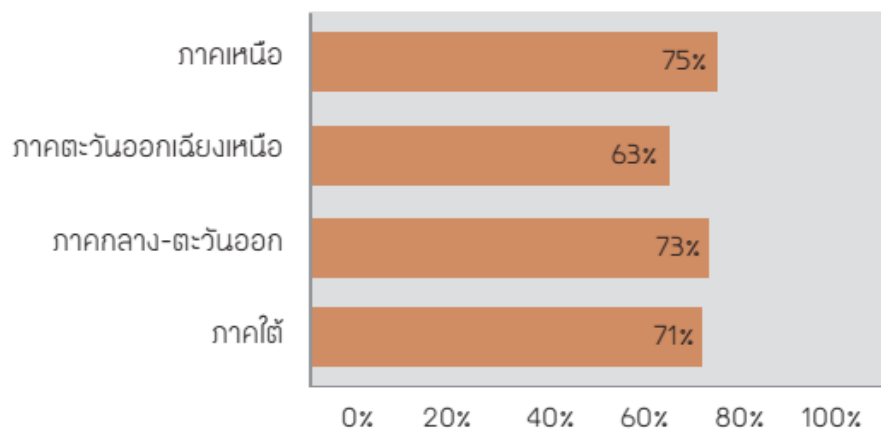
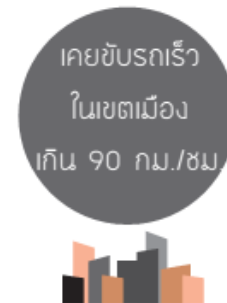
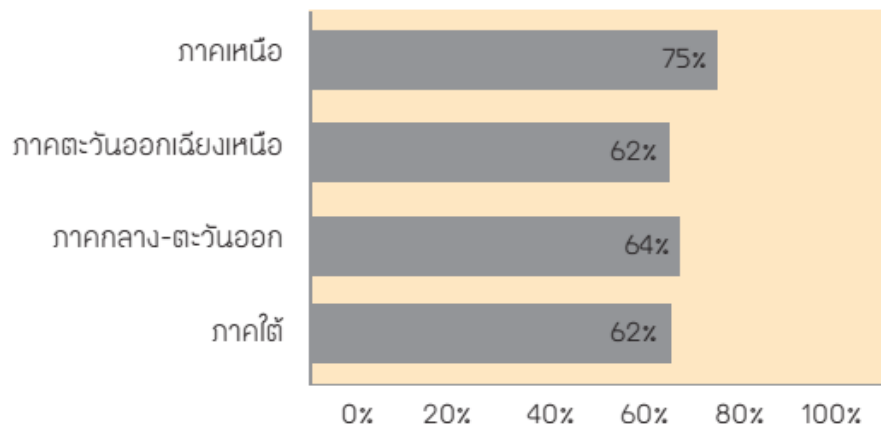
ปี 2556

แหล่งข้อมูล: ระบบ HAIMS สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

สาเหตุจากการใช้ความเร็ว สาเหตุอื่น

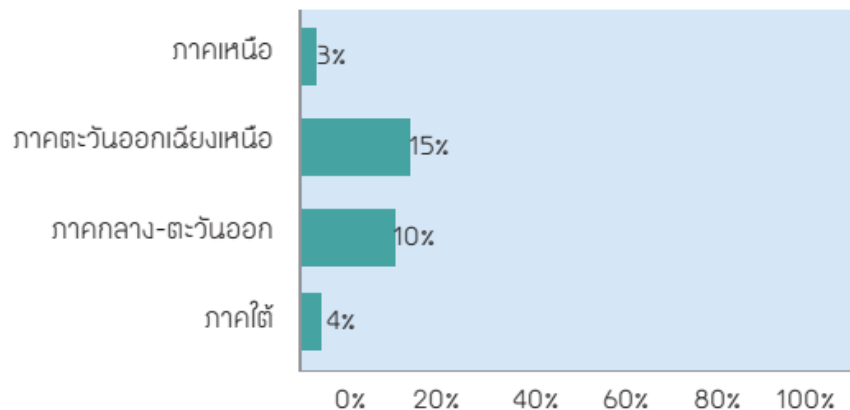


พฤติกรรมการใช้ความเร็ว



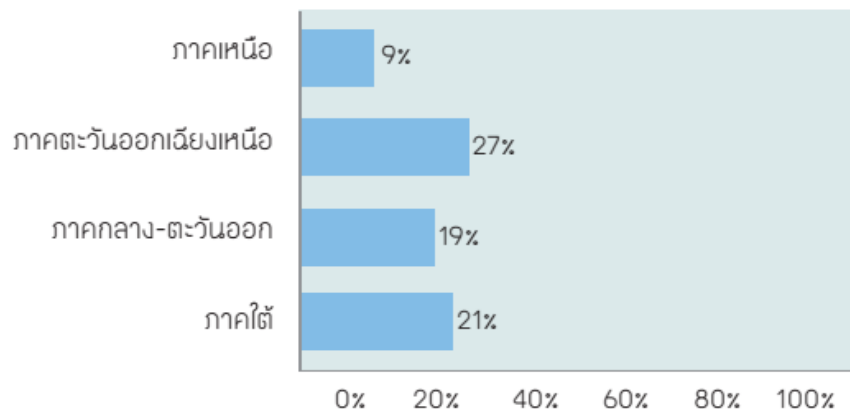
1 ใน 3 ของผู้ขับขี่รถยนต์ยอมรับว่าเคยขับเร็ว

การรับรู้ต่อความเร็วจำกัดตามกฎหมาย



ทราบความเร็วจำกัด
ในเขตเมือง

80
km/h

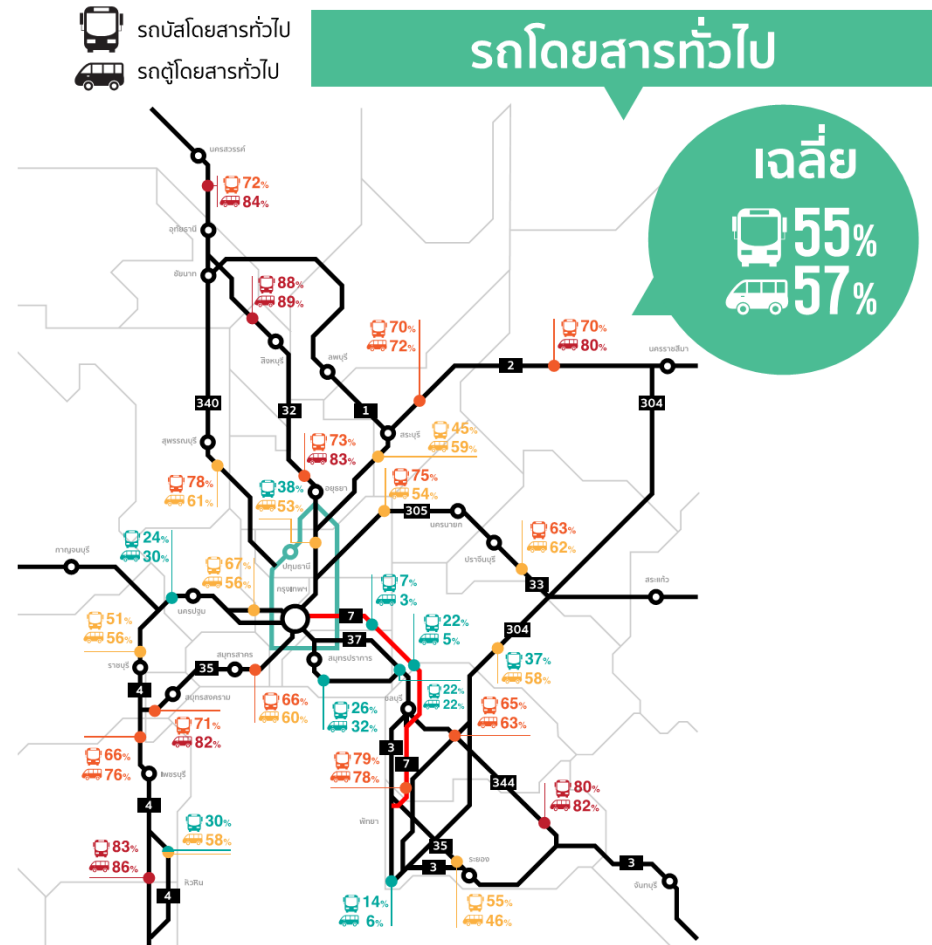


ทราบความเร็วจำกัด
นอกเมือง

90
km/h



ผู้ขับขี่รถยนต์กว่าร้อยละ 80 ขาดความรู้เกี่ยวกับอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด



ความเร็วจำกัดในเขตเมืองของประเทศไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

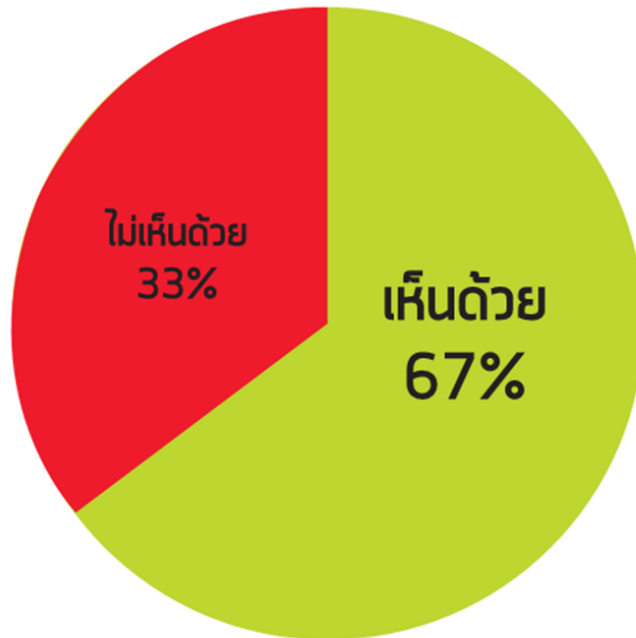
Country	ความเร็วจำกัดของรถยนต์ในเขตเมือง (กม./ชม.)							
	20	30	40	50	60	70	80	90
Thailand								
Australia								
Austria								
Canada								
Czech Republic								
Denmark								
Finland								
France								
Germany								
Greece								
Iceland								
Ireland								
Korea								
Mexico								
Netherlands								
Norway								
Poland								
Portugal								
Russia								
Slovak Republic								
Sweden								
Switzerland								
United Kingdom								

ความเร็วจำกัดของรถยนต์ในเขตเมือง (80 กม./ชม)

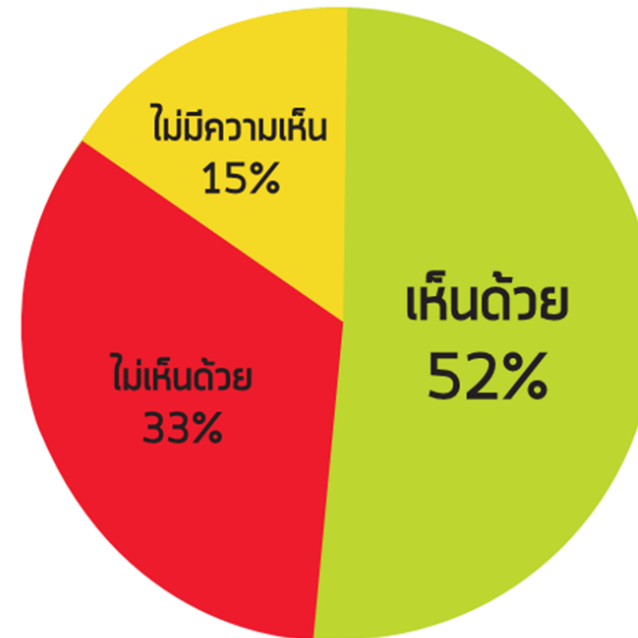
ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับแนวทางปฏิบัติในสากล

- จำแนกตามความสำคัญของถนน
(ถนนหลัก/ถนนรอง/ถนนท้องถิ่น)
- จำแนกตามลักษณะกายภาพของถนน
(จำนวนช่องจราจร เกาะกลาง
ควบคุมการเข้าออก)

ทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อการยกระดับการบังคับใช้กฎหมายความเร็ว



การตรวจจับความเร็วและ
ส่งหลักฐานภาพถ่ายไปที่บ้าน



การเพิ่มโทษปรับความเร็ว
แบบขั้นบันได

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

สำหรับการวางยุทธศาสตร์การจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

จุดแข็ง

1. นโยบายและยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน เช่น ศปถ. คมนาคม สปท. ตระหนักถึงปัญหาการใช้ความเร็วและกำหนดให้เป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไข
2. หน่วยงานหลักด้านถนนมีความพร้อมด้านบุคลากรและงบประมาณสำหรับขับเคลื่อนมาตรการทางวิศวกรรมสำหรับการจัดการความเร็ว
3. การนำเทคโนโลยีเข้ามามีใช้ในการจัดการความเร็วได้รับการยอมรับมากขึ้น เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดความเร็วพร้อมถ่ายภาพแบบกึ่งอัตโนมัติ/แบบอัตโนมัติ ระบบ GPS ระบบ RFID เป็นต้น
4. มีภาคีเครือข่ายที่มีศักยภาพในการสนับสนุนการขับเคลื่อนมาตรการจัดการความเร็วครอบคลุมทั่วประเทศ มีความเข้มแข็งและเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สอจร. สคอ.
5. เครือข่ายสื่อมวลชนให้ความสนใจเกาะติดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

จุดอ่อน

1. แนวทางการจัดการความเร็ว ยังขาดความชัดเจนในระดับแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการตลอดจนกลไกการกำกับติดตาม และการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
2. ขาดมาตรฐานและการให้ความสำคัญกับการออกแบบถนนเพื่อจัดการความเร็ว รวมถึงการยอมรับของผู้รับผิดชอบด้านงานออกแบบทาง และการติดตามประเมินผลยังมีอยู่ค่อนข้างน้อย
3. ขาดบุคลากรที่มีพื้นฐานวิศวกรรมจราจรในหน่วยงานระดับท้องถิ่น
4. ความเร็วจำกัดตามกฎหมาย ยังขาดความเหมาะสมในทางปฏิบัติ เช่น เขตเมือง รถจักรยานยนต์ การจำแนกตามประเภทถนน รว้างโทสปริบ
5. กระบวนการบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัด เช่น ประสิทธิภาพของแนวทางการตรวจจับความเร็วในปัจจุบัน การติดตามผู้กระทำผิด ข้อมูลผู้กระทำผิดซ้ำ ระบบตัดคะแนน การบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน การรับรู้ต่อความเร็วจำกัดอย่างถูกต้องของประชาชน
6. ขาดแคลนอุปกรณ์การตรวจจับความเร็วและการดูแลรักษา
7. ขาดโครงสร้างผู้รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับถนนของหน่วยงานท้องถิ่น
8. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีภารกิจต้องดำเนินการหลายด้าน เช่น ปราบปราม ยาเสพติด จราจร โดยที่งานบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้รับความสำคัญเป็นอันดับรอง
9. มีช่องว่างในเชิงโครงสร้างและการกำกับดูแลเกี่ยวกับการใช้ความเร็วของยานพาหนะในการขนส่ง เช่น รถโดยสารรับจ้างเอกชน รถบรรทุกเอกชนรายย่อย ยานพาหนะของราชการ
10. รูปแบบของการสื่อสาร ธรรมนูญ ประชาสัมพันธ์ในปัจจุบัน ยังขาดความน่าสนใจและมีอิทธิพลน้อย
11. กระบวนการให้ความรู้ เช่น การเรียนการสอนในระบบการศึกษา หลักสูตรอบรมสอบใบขับขี่ หลักสูตรโรงเรียนสอนขับรถ ยังให้ความสำคัญต่อปัญหาความเร็วค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความรุนแรงของปัญหา

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

สำหรับการวางยุทธศาสตร์การจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

โอกาส

1. แนวทางปฏิบัติที่ดี (Good Practice) ของการจัดการความเร็ว มีอยู่แพร่หลายและได้รับการยอมรับในสากล สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้
2. นวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับการบังคับใช้กฎหมายและจำกัดความเร็ว ปัจจุบันเริ่มได้รับการยอมรับและมีราคาถูกลง
3. หน่วยงานวิจัยและสถาบันการศึกษาหลายแห่ง มีความพร้อมในการสนับสนุนด้านวิชาการและบริการสังคมเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีการจัดการความเร็วมาประยุกต์ใช้
4. ภาคเอกชนเริ่มตื่นตัวในการติดตามการใช้ความเร็วของพนักงาน ด้วยเหตุผลเชิงธุรกิจ
5. พันธกิจด้าน CSR ของภาคเอกชน ทำให้เกิดการสนับสนุนด้านการสื่อสาร งบประมาณ และทรัพยากรในการจัดการความเร็ว เช่น Toyota SCG เอฟี ฮอนด้า บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฯลฯ
6. การใช้ความเร็วส่งต่อความสิ้นเปลืองพลังงานและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเรื่องที่สังคมตระหนักและให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้น
7. กระแส Social Network เป็นช่องทางเข้าถึงประชาชนได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น ส่งผลต่อการรับรู้ในวงกว้าง ผ่านการแชร์และเชื่อมโยงข้อมูลความรู้ต่างๆ

อุปสรรคหรือภัยคุกคาม

1. การใช้ความเร็ว เป็นเรื่องที่เคยชินในสังคมทุกภาคส่วน และได้รับอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว เช่น โทรศัพท์ สื่อโฆษณา ภาพยนตร์ เกมส์
2. การขยายตัวของเศรษฐกิจและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุของปัญหาจราจรติดขัดส่งผลให้การดำรงชีวิตประจำวันมีความเร่งรีบและการใช้ความเร็วไปสู่จุดหมาย
3. สังคมยังให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงขยายความกว้างถนน เพื่อให้การจราจรคล่องตัวและสะดวกสบาย (Mobility) มากกว่าความปลอดภัย (Safety)
4. ประชาชนมักมีทัศนคติไม่ยอมรับมาตรการจัดการความเร็ว ทั้งรูปแบบ Police enforcing และ Self-enforcing รวมถึงมองว่าความเร็วจำกัดในปัจจุบันกำหนดไว้ต่ำเกินไป
5. การจำกัดความเร็วของยานพาหนะ มีผลกระทบด้านลบในแง่ความสูญเสียโอกาสและเวลาการเดินทาง
6. มิติโครงสร้างของประชากรไทยมีความหลากหลาย ทำให้การรับรู้หรือถ่ายทอดความรู้เรื่องการจัดการความเร็ว อาจไม่ทั่วถึงและเกิดผลกระทบต่อกระแสในวงกว้าง
7. แนวโน้มของรถยนต์ที่จำหน่ายในท้องตลาด มีสมรรถนะด้านกำลังเครื่องยนต์ที่สูงขึ้น
8. ผู้ประกอบการเอกชน อาจไม่เห็นด้วยกับภาระค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์เทคโนโลยีการจัดการความเร็วของยานพาหนะ
9. นวัตกรรมและเทคโนโลยีการจัดการความเร็ว เช่น ITS, Intelligence Speed Adaptation, Average Speed Control เป็นต้น จำเป็นต้องลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้งบประมาณสูง เพื่อสนับสนุนการใช้งานระบบดังกล่าว
10. การใช้ Social Network กระจ่ายข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการหลีกเลี่ยงและช่องว่างของขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ตำแหน่งการตรวจจับความเร็ว การละเว้นไม่ชำระค่าปรับ การเชื่อมโยงข้อมูลผู้กระทำความผิดกับขนส่ง การจำหน่ายอุปกรณ์ตรวจจับ/ต่อต้านสัญญาณจากอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วของเจ้าหน้าที่

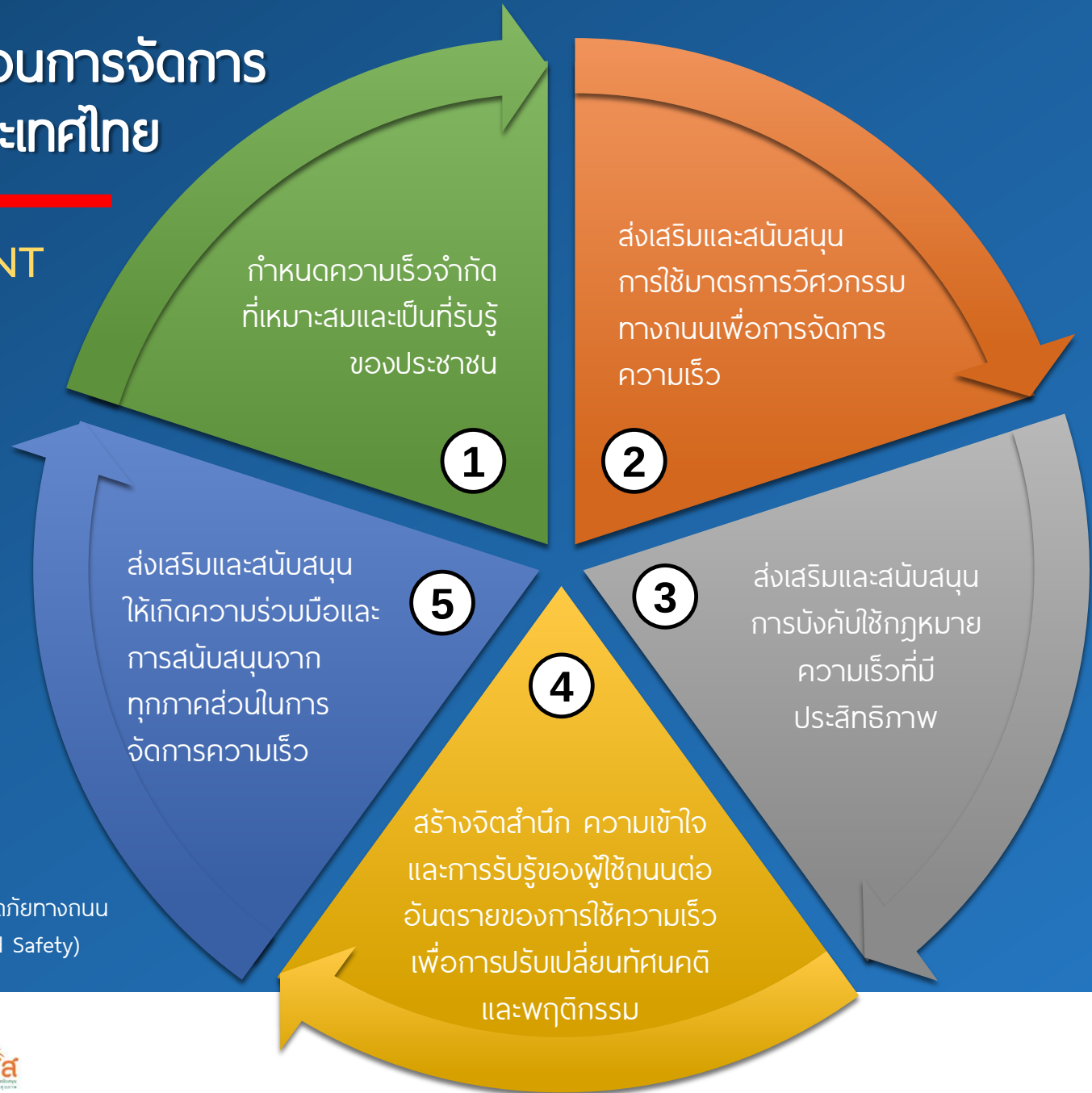


การจัดการความเร็ว (SPEED MANAGEMENT)

- เป็นกลยุทธ์ที่ใช้จัดการปัญหาการใช้ความเร็วที่เป็นความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน โดยอาจเป็นบริเวณทางแยก เขตชุมชน ช่วงถนน หรือภาพรวมทั้งโครงข่ายถนน
- คำนึงถึงปัจจัยทั้งหมดที่มีอิทธิพลต่อการใช้ความเร็ว เช่น ทักษะของผู้ขับขี่ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ การออกแบบถนน สภาพแวดล้อมข้างทาง สภาพการจราจร ยานพาหนะ กฎหมายความเร็วและการบังคับใช้
- ครอบคลุมมาตรการต่าง ๆ ทั้งด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) และด้านการให้ความรู้ (Education)

ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

SPEED MANAGEMENT STRATEGIES FOR THAILAND



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำร่างพิมพ์เขียว
แนวทางการจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(Speed Management Blueprint for Road Safety)

ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

1 กำหนดความเร็วจำกัดที่เหมาะสม และเป็นที่รับรู้ของประชาชน

1.1 กำหนดความเร็วจำกัดสำหรับ
สภาพแวดล้อมและถนนทุกประเภทที่
เหมาะสมและเป็นมาตรฐานทั่วประเทศ

1.2 สื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ของ
ผู้ใช้ถนนเกี่ยวกับความเร็วของ
จำกัดตามกฎหมายหรือ
ความเร็วที่เหมาะสมในการขับขี่



ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

1 กำหนดความเร็วจำกัดที่เหมาะสม และเป็นที่รับรู้ของประชาชน

1.1 กำหนดความเร็วจำกัดสำหรับ
สภาพแวดล้อมและถนนทุกประเภทที่
เหมาะสมและเป็นมาตรฐานทั่วประเทศ

1.2 สื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ของ
ผู้ใช้ถนนเกี่ยวกับความเร็วของ
จำกัดตามกฎหมายหรือ
ความเร็วที่เหมาะสมในการขับขี่

แนวทางการขับเคลื่อน

- ศึกษาทบทวนความเร็วจำกัดที่มีอยู่ในปัจจุบัน
ว่ามีความสอดคล้องและเหมาะสมกับลำดับชั้นและ
ลักษณะทางกายภาพของถนนหรือไม่/อย่างไร
- กำหนดลำดับชั้นของโครงข่ายถนนให้เหมาะสมและ
ชัดเจน
- พัฒนาคู่มือแนวทางการกำหนดความเร็วจำกัด
ที่เหมาะสมของแต่ละพื้นที่

- วางแผนและจัดสรรงบประมาณเพื่อติดตั้งป้ายบังคับ
ความเร็วจำกัดบนถนนสายหลักและเขตพื้นที่ชุมชน
ให้เป็นมาตรฐานและมีความต่อเนื่อง
- ส่งเสริมการใช้ป้ายและเครื่องหมายจราจรเตือนผู้ขับขี่
ให้ลดความเร็วในบริเวณหรือสถานการณ์ที่มีความ
เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เช่น การใช้เครื่องหมายจราจรบน
ผิวทาง การใช้ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS)

ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

2 สนับสนุนการใช้มาตรการวิศวกรรม ทางถนนเพื่อการจัดการความเร็ว

2.1 ส่งเสริมการออกแบบและปรับปรุง
ถนนที่ควบคุมการใช้ความเร็วของ
ผู้ขับขี่ให้เป็นไปอย่างปลอดภัย

2.2 พลักดันให้การดำเนินมาตรการ
วิศวกรรมทางถนนเพื่อการ
จัดการความเร็วเป็นที่ยอมรับ
และเป็นภารกิจประจำของ
หน่วยงานถนน



ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

2 สนับสนุนการใช้มาตรการวิศวกรรม ทางถนนเพื่อการจัดการความเร็ว

2.1 ส่งเสริมการออกแบบและปรับปรุง
ถนนที่ควบคุมการใช้ความเร็วของ
ผู้ขับขี่ให้เป็นไปอย่างปลอดภัย

2.2 พลักดันให้การดำเนินมาตรการ
วิศวกรรมทางถนนเพื่อการ
จัดการความเร็วเป็นที่ยอมรับ
และเป็นการกิจประจำของ
หน่วยงานถนน

แนวทางการขับเคลื่อน

- ศึกษาวิจัยและสังเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับปัจจัยทางกายภาพที่มีอิทธิพลต่อการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ เพื่อใช้ประโยชน์ในการขั้นตอนการออกแบบ
- การใช้มาตรการ Traffic Calming เพื่อจัดการความเร็วบนถนนในเขตชุมชน
- พัฒนาแนวทางการจัดการความเร็วบนถนนสายหลักผ่านเขตเมืองหรือบริเวณอื่นที่ไม่สามารถใช้มาตรการ Traffic Calming
- พัฒนาแนวทางและรูปแบบการจัดการความเร็วบริเวณเขตก่อสร้าง (Work Zone) และจุดเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางถนน (Safe Transition)

- การพัฒนาคู่มือและแนวทางการจัดการความเร็วสำหรับการออกแบบถนนใหม่และการปรับปรุงถนนเดิม
- ส่งเสริมให้การออกแบบถนนเพื่อการจัดการความเร็ว เป็นเนื้อหาการเรียนการสอนในระดับอาชีวศึกษาและระดับปริญญา
- พัฒนาและจัดให้มีการฝึกอบรมเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงานถนน ทั้งภาครัฐและเอกชน
- เผยแพร่ความรู้และสร้างความเข้าใจแก่ผู้บริหารของหน่วยงานถนน และหน่วยงานกำหนดนโยบาย
- ส่งเสริมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในอดีต

ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

3 สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ความเร็วที่มีประสิทธิภาพ

3.1 ปรับปรุงกฎหมายความเร็วจำกัดและ
บทลงโทษให้เหมาะสมกับบริบทและ
สถานการณ์ของปัญหา

3.2 ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ
ของการปฏิบัติงานบังคับใช้
กฎหมายความเร็ว

3.3 ปรับปรุงการระบบบริหาร
จัดการให้เกิดประสิทธิภาพ



ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

3 สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ความเร็วที่มีประสิทธิภาพ

3.1 ปรับปรุงกฎหมายความเร็วจำกัด
และบทลงโทษให้เหมาะสมกับบริบท
และสถานการณ์ของปัญหา

3.2 ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพ
ของการปฏิบัติงานบังคับใช้
กฎหมายความเร็ว

3.3 ปรับปรุงการระบบบริหาร
จัดการให้เกิดประสิทธิภาพ

แนวทางการขับเคลื่อน

- เพิ่มเติมหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วจำกัดจำแนกกับพื้นที่และประเภทยานพาหนะที่ครบถ้วนและเหมาะสมยิ่งขึ้น
- ทบทวนความเหมาะสมของการกำหนดความเร็วขั้นต่ำบนทางด่วนหรือมอเตอร์เวย์
- ปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าปรับและบทลงโทษที่มากขึ้นตามความรุนแรงของการฝ่าฝืนกฎหมาย

- ยกกระดับการบังคับใช้กฎหมายความเร็วให้เป็นภารกิจหลักในการกวดขันวินัยจราจร
- พัฒนาแนวทางและคู่มือการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการจัดการความเร็ว
- พัฒนาวิธีการและนวัตกรรมในการจัดการทรัพยากร (อุปกรณ์และกำลังคน) ในการบังคับใช้กฎหมายความเร็ว
- จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นให้เพียงพอ พร้อมทั้งพัฒนาแนวทางการกำหนดมาตรฐานและสอบเทียบเครื่องมือและอุปกรณ์ให้มีความถูกต้องและเป็นที่ยอมรับ
- การลงทุนนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ เช่น กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ โดยภาครัฐดำเนินการเองหรือส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงาน
- ติดตามและประเมินผล

- ทบทวนและกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบและกำกับดูแลให้ครบถ้วนและมีความชัดเจน
- ปรับปรุงการเชื่อมโยงระบบข้อมูลทะเบียนรถและการติดตามผู้กระทำผิด โดยการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน
- พัฒนาระบบการสืบค้นและตรวจสอบการกระทำผิดซ้ำที่มีประสิทธิภาพอย่างเป็นระบบ

ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

4 สร้างจิตสำนึก ความเข้าใจ และการรับรู้ของผู้ใช้ถนน เพื่อการ ปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม

- 4.1 ส่งเสริมให้ประชาชนทั่วไปเกิดจิตสำนึก
ความเข้าใจ และรับรู้ถึงความเสี่ยงและผลที่
ตามมาของการใช้ความเร็วเกินที่กฎหมาย
กำหนดหรือการใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมกับ
สภาพแวดล้อม
- 4.2 มุ่งเน้นสร้างการรับรู้เกี่ยวกับอันตรายของการใช้
ความเร็ว สำหรับกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มผู้เริ่มขับขีรถยนต์
และกลุ่มผู้ขับขีรถโดยสาร
- 4.3 ลดการสื่อสารสาธารณะที่อาจเป็นแรงกระตุ้น
ให้เกิดพฤติกรรมการใช้ความเร็ว



ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

4 สร้างจิตสำนึก ความเข้าใจ และการรับรู้ของผู้ใช้ถนน เพื่อการ ปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม

- 4.1 ส่งเสริมให้ประชาชนทั่วไปเกิดจิตสำนึก
ความเข้าใจ และรับรู้ถึงความเสี่ยงและผลที่
ตามมาของการใช้ความเร็วเกินที่กฎหมาย
กำหนดหรือการใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมกับ
สภาพแวดล้อม
- 4.2 มุ่งเน้นสร้างการรับรู้เกี่ยวกับอันตรายของ
การใช้ความเร็ว สำหรับกลุ่มวัยรุ่น
กลุ่มผู้เริ่มขับขีรถยนต์ และกลุ่มผู้ขับขีรถโดยสาร
- 4.3 ลดการสื่อสารสาธารณะที่อาจเป็นแรงกระตุ้น
ให้เกิดพฤติกรรมการใช้ความเร็ว

แนวทางการขับเคลื่อน

- ติดตามสถานการณ์สถิติอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว ทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่
- ศึกษาวิจัยและสังเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับปัจจัยบุคคลที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้ความเร็ว
- ศึกษาวิจัยและสังเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงความสูญเสียทางเศรษฐศาสตร์จากการใช้ความเร็ว
- สำรวจและติดตามทัศนคติ ความเข้าใจ การรับรู้ และพฤติกรรม เกี่ยวกับการใช้ความเร็ว
- พัฒนารูปแบบวิธีการและดำเนินการรณรงค์ให้ความรู้ต่อสาธารณะ โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายและกลุ่มเสี่ยงเฉพาะ เพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม พร้อมทั้งติดตามและประเมินผลลัพธ์

- พัฒนาและปรับปรุงเนื้อหาของการอบรมให้ความรู้ในกระบวนการสอบใบอนุญาตขับขี่
- ส่งเสริมให้สถานศึกษาในระดับต่างๆ ริเริ่มพัฒนาและดำเนินกิจกรรมการให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถปลอดภัยและความเสี่ยงของการใช้ความเร็ว

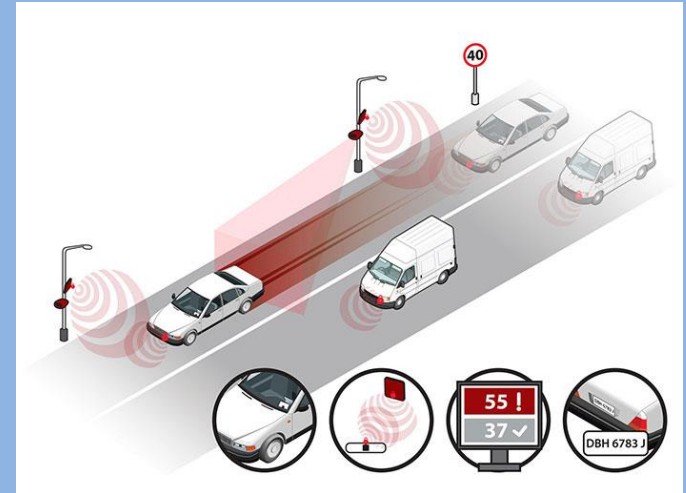
- สร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนผู้จำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ลดการใช้เนื้อหาเกี่ยวกับความเร็วและผลกำลังของเครื่องยนต์เป็นจุดเน้นในการโฆษณาส่งเสริมการขาย

ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

5 ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและ การสนับสนุนจากทุกภาคส่วน ในการจัดการความเร็ว

5.1 ส่งเสริมบทบาทขององค์กรและ
มาตรการเสริมอื่นๆ ในการจัดการ
ความเร็ว

5.2 ส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือ
ของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาค
ประชาสังคม เพื่อการจัดการความเร็ว



ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนการจัดการ ความเร็วสำหรับประเทศไทย

5 ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและ การสนับสนุนจากทุกภาคส่วน ในการจัดการความเร็ว

5.1 ส่งเสริมบทบาทขององค์กรและ
มาตรการเสริมอื่นๆ ในการจัดการ
ความเร็ว

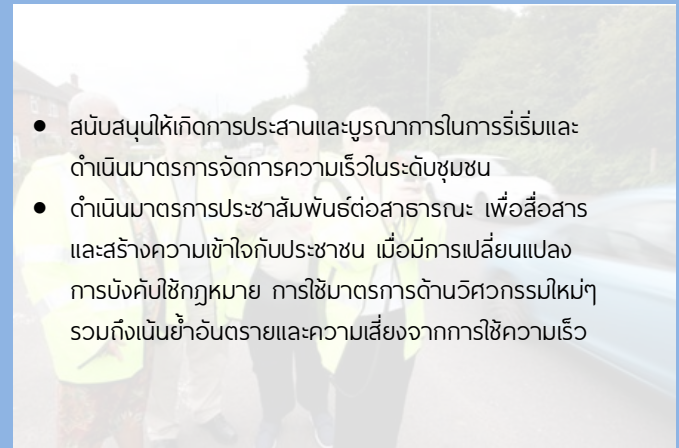
5.2 ส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือ
ของภาครัฐ ภาคเอกชน และ
ภาคประชาสังคม เพื่อการจัดการ
ความเร็ว

แนวทางการขับเคลื่อน

- สนับสนุนการใช้มาตรการองค์กรในหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน และสถานศึกษา
- สร้างแรงจูงใจและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีติดตามและควบคุมความเร็วของรถโดยสารและขนส่งสินค้า
- ส่งเสริมการใช้มาตรการด้านประกันภัยเพื่อจูงใจผู้บริโภครให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย



- สนับสนุนให้เกิดการประสานและบูรณาการในการริเริ่มและดำเนินการจัดการความเร็วในระดับชุมชน
- ดำเนินมาตรการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณะ เพื่อสื่อสารและสร้างความเข้าใจกับประชาชน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้กฎหมาย การใช้มาตรการด้านวิศวกรรมใหม่ๆ รวมถึงเน้นย้ำอันตรายและความเสี่ยงจากการใช้ความเร็ว



10 ความท้าทายในครึ่งทศวรรษถัดไป

การจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย

1. การใช้ความเร็ว เป็นเรื่องที่เคยชินในสังคมทุกภาคส่วน และได้รับอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว เช่น โทรทัศน์ สื่อโฆษณา ภาพยนตร์ เกมส์
2. การขยายตัวของเศรษฐกิจและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุของปัญหาจราจรติดขัด ส่งผลให้การดำรงชีวิตประจำวันมีความเร่งรีบและการใช้ความเร็วไปสู่จุดหมาย
3. สังคมยังให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงขยายความกว้างถนน เพื่อให้การจราจรคล่องตัว และสะดวกสบาย (Mobility) มากกว่าความปลอดภัย (Safety)
4. ประชาชนมักมีทัศนคติไม่ยอมรับมาตรการจัดการความเร็ว ทั้งรูปแบบ Police enforcing และ Self-enforcing รวมถึงมองว่าความเร็วจำกัดในปัจจุบันกำหนดไว้ต่ำเกินไป
5. การจำกัดความเร็วของยานพาหนะ มีผลกระทบด้านลบในแง่ความสูญเสียโอกาสและเวลาการเดินทาง

10 ความท้าทายในครึ่งทศวรรษถัดไป

การจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทย

6. มิติโครงสร้างของประชากรไทยมีความหลากหลาย ทำให้การรับรู้หรือถ่ายทอดความรู้เรื่องการจัดการความเร็ว อาจไม่ทั่วถึงและเกิดผลกระทบต่อกระแสในวงกว้าง
7. แนวโน้มของรถยนต์ที่จำหน่ายในท้องตลาด มีสมรรถนะด้านกำลังเครื่องยนต์ที่สูงขึ้น
8. ผู้ประกอบการเอกชน อาจไม่เห็นด้วยกับภาระค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์เทคโนโลยีการจัดการความเร็วของยานพาหนะ
9. นวัตกรรมและเทคโนโลยีการจัดการความเร็ว เช่น ITS, Intelligence Speed Adaptation, Automatic Speed Camera, Average Speed Control เป็นต้น จำเป็นต้องลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้งบประมาณสูง เพื่อสนับสนุนการใช้งานระบบดังกล่าว
10. การใช้ Social Network กระจายข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการหลีกเลี่ยงและช่องว่างของขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ตำแหน่งการตรวจจับความเร็ว การละเว้นไม่ชำระค่าปรับ การเชื่อมโยงข้อมูลผู้กระทำความผิดกับขนส่ง การจำหน่ายอุปกรณ์ตรวจจับ/ต่อต้านสัญญาณจากอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วของเจ้าหน้าที่



thaiROADS
ThaiRoads Foundation

<http://www.thairoads.org>