

รายงานการประชุม
คณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒
วันพฤหัสบดีที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ เวลา ๐๙.๐๐ น.
ห้องประชุม ๒ กระทรวงคมนาคม

ผู้มาประชุม

| | | |
|--------------------------------|--|------------------------------|
| ๑. นายพีรพล ถาวรสุภเจริญ | รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) | ประธานคณะทำงาน |
| ๒. นายปณิธิร์ เอื้อสุดกิจ | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (แทน) ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง | ผู้ทำงาน |
| ๓. ดร.นรบดี สาละธรรม | วิศวกรโยธาปฏิบัติการ (แทน) ผู้อำนวยการสำนักงานตรวจสอบ ความปลอดภัยงานทาง กรมทางหลวงชนบท | ผู้ทำงาน |
| ๔. นายนพดล จรเจริญ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (แทน) ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ผู้ทำงาน |
| ๕. พ.ต.อ. ภูวิเทพ ปฐมวรารุณี | ผู้กำกับงานกลุ่มงานสอบสวน (แทน) รองผู้บังคับการตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวง | ผู้ทำงาน |
| ๖. นางสาวรัตนภรณ์ ตั้งชนเศรษฐ์ | ผู้แทนองค์การอนามัยโลก (WHO) | ผู้ทำงาน |
| ๗. นายปวิศรีร์ สาฉลาด | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ (แทน) ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย | ผู้ทำงาน |
| ๘. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน | ผู้ทำงาน |
| ๙. รศ.ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม | มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ | ผู้ทำงาน |
| ๑๐. นางสาววันดี ตั้งถวิลถาวร | สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย | ผู้ทำงาน |
| ๑๑. พญ.ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ | อดีตที่ปรึกษาองค์การอนามัยโลก ด้านการป้องกันการบาดเจ็บและพิการภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ | ผู้ทำงาน |
| ๑๒. นางสาวสุกัญญา หมีบั้งเกิด | ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงานและ เลขานุการร่วม |
| ๑๓. นายชีพ น้อยเคียร | ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก | ผู้ทำงานและ เลขานุการร่วม |

๑๔. นายสุขอนันท์ พานิชกุล วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ ผู้ทำงานและ
กรมการขนส่งทางบก ผู้ช่วยเลขานุการร่วม

ผู้ไม่มาประชุม

๑. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ตีตราราชการ
๒. พล.ต.ต.เอกรักษ์ ลิ้มสังกาศ ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล ๓ ตีตราราชการ
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๓. พ.ต.อ.เอกราช ลิ้มสังกาศ รองผู้บังคับการตำรวจทางหลวง ตีตราราชการ
กองบังคับการตำรวจทางหลวง
๔. นางนงนุช ตันติธรรม รองผู้อำนวยการสำนักโรคไม่ติดต่อ ตีตราราชการ
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
๕. นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ผู้จัดการแผนความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย ตีตราราชการ
กับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน
๖. ดร.เดือนใจ พุกณะ สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (ATRANS) ตีตราราชการ
๗. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก มหาวิทยาลัยนเรศวร ตีตราราชการ
๘. ดร.สุเมธ องกิตติกุล ผู้อำนวยการวิจัย ด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ ตีตราราชการ
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)
๙. รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ตีตราราชการ
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)
๑๐. นายนพดล สันติภากรณ์ กรรมการผู้จัดการ ตีตราราชการ
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายอภิชาติ จันทรทรัพย์ รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
กรมทางหลวง
๒. นายคณัย เรืองสอน รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑๖
กรมทางหลวง
๓. ว่าที่ ร.ต. หญิง นवलพร ไชยเดชกำจร หัวหน้ากลุ่มแผนงานความปลอดภัย
กรมการขนส่งทางบก
๔. นายสุรพล เจริญไพเราะ หัวหน้ากองกฎหมาย
กรมการขนส่งทางบก
๕. นางสาวภัทษวรรรณ ชะนะมา นิตกรปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางบก
๖. นางสาวศุจินทรา ปานเจริญ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางบก
๗. นายกษริน ตรินตระกูล นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๘. นางสาวระเบียบ คงนันทะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย
๙. นายวันชัย มีศิริ บริษัท ไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด
๑๐. นายจักรพันธ์ อักษรดี สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๑. นายอโณทัย สุขยศ สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๒. นางสาวชลธิชา ปิ่นเพชร สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๓. นางเจริญรัตน์ เลิศอนันท์ภร สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๔. นางสาวกานต์ทิศา ศรีอาชวนนท์ สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๕. นายธวัฒน์ อาโรรา สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๖. นายจรูญพงษ์ เตชอภิัญญา สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
๑๗. นางสาวรัฐิยา คงชาติรี สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย
๑๘. นางสาวดารารัตน์ ช่างด้วง นักวิชาการ ศูนย์ราชการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
๑๙. นางกัลยภรณ์ อึ้งสมรรถโกษา นักวิชาการ ศูนย์ราชการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
๒๐. นางสาวสร้อยพร สุคนธ์พานิช นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
เจ้าหน้าที่ธุรการ
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๒๑. นางสาวพรพรรณ สุขวัฒน์ นักจัดการงานทั่วไป
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๒๒. นางสาวปาลิตา ปัดถา

เริ่มประชุม เวลา ๐๙.๐๐ น.

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ไม่มี

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒

เลขานุการ ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ ฝ่ายเลขานุการได้จัดทำรายงานและแจ้งเวียนคณะกรรมการ
เรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือ ที่ คค ๐๒๑๐/ว๘๐๗๗ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ ทั้งนี้มีคณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

๑. ผู้มาประชุมลำดับที่ ๖ จาก “นางสาวอรธิมา กุหลาบ ผู้แทนองค์การอนามัยโลก (WHO)”
เป็น “Dr. Liyu Vedrcsco Programme Officer ผู้แทนองค์การอนามัยโลก (WHO)”

๒. ผู้เข้าร่วมประชุมลำดับที่ ๕. นางสาวระเบียบ คงนันทะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ จาก “กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย” เป็น “สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร”

๓. ผู้เข้าร่วมประชุมลำดับที่ ๗. นายจรรุญพงษ์ เตชอภิัญญา จาก “ผู้อำนวยการกลุ่มติดตามและประเมินผล กรมทางหลวงชนบท” เป็น “สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย”

ประเด็นเสนอที่ประชุม เพื่อพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒

วาระที่ ๒ เรื่องเพื่อพิจารณา

มาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์

เลขานุการ ตามที่ได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ พิจารณากำหนด มาตรการและแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ โดยที่ประชุมมีมติ ดังนี้

๑. เห็นชอบการกำหนดมาตรการ จำนวน ๗ มาตรการ ประกอบด้วย

มาตรการที่ ๑ มาตรการด้านผู้ใช้ถนน

มาตรการที่ ๒ มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ

มาตรการที่ ๓ มาตรการด้านมาตรฐานยานพาหนะ

มาตรการที่ ๔ มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

มาตรการที่ ๕ มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้

มาตรการที่ ๖ มาตรการด้านประชาสัมพันธ์

มาตรการที่ ๗ มาตรการด้านการตอบสนองหลังการเกิดเหตุ

๒. แต่งตั้งคณะทำงานย่อย จำนวน ๓ คณะ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ พร้อมกำหนดแนวทาง มาตรการ เป้าหมายและตัวชี้วัด ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในด้านที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ คณะทำงานย่อยที่ ๑ ด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน รับผิดชอบมาตรการที่ ๔

๒.๒ คณะทำงานย่อยที่ ๒ ด้านยานพาหนะและใบอนุญาตขับรถ รับผิดชอบมาตรการที่

๒ และ ๓

๒.๓ คณะทำงานย่อยที่ ๓ ด้านกฎหมาย การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และการกำหนด

แนวทางการตอบสนองหลังเกิดเหตุ รับผิดชอบมาตรการที่ ๑, ๕, ๖ และ ๗

๓. คณะทำงานทั้ง ๓ คณะ ได้พิจารณาทบทวนและกำหนดแผนงาน/โครงการ พร้อมกำหนดเป้าหมาย และตัวชี้วัด เพื่อให้แผนการดำเนินงานมีประสิทธิภาพ โดยสรุปได้ดังนี้

| ลำดับที่ | มาตรการ | จำนวน แผนงาน/โครงการ |
|----------|---|-------------------------|
| ๑ | มาตรการที่ ๑ มาตรการด้านผู้ใช้ถนน | ๑๙ |
| ๒ | มาตรการที่ ๒ มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ | ๑๑ |
| ๓ | มาตรการที่ ๓ มาตรการด้านมาตรฐานยานพาหนะ | ๕ |

| ลำดับที่ | มาตรการ | จำนวน แผนงาน/โครงการ |
|----------|---|-------------------------|
| ๔ | มาตรการที่ ๔ มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน | ๕ |
| ๕ | มาตรการที่ ๕ มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้ | ๔ |
| ๖ | มาตรการที่ ๖ มาตรการด้านประชาสัมพันธ์ | ๖ |
| ๗ | มาตรการที่ ๗ มาตรการด้านการตอบสนองหลังการเกิดเหตุ | ๑๐ |
| | รวม | ๖๐ |

โดยขอให้แต่ละคณะทำงานนำเสนอรายละเอียดการดำเนินงาน เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาต่อไป

เลขานุการคณะทำงานย่อยที่ ๑ ด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน (ดร.दनัย เรืองสอน)

คณะทำงานได้มีการประชุม และสรุปแผนงาน/โครงการ ที่จะดำเนินการสำหรับมาตราที่ ๔ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๕ แผนงาน/โครงการ ดังนี้

๑. การแก้ไขปัญหาบริเวณทางร่วม/ทางแยก
๒. การแก้ไขปัญหาถนนในเมืองและชุมชน
๓. การแก้ปัญหาเฉพาะแห่ง เช่น บริเวณที่สะพานแคบ, สะพาน/อุโมงค์ทางข้ามแยก , ทางโค้ง , การปรับปรุงเขตปลอดภัยข้างทาง (Clear Zone)
๔. การจูงใจเปลี่ยนพาหนะการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น
๕. การส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับเมือง/ชุมชน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย

โดยมีรายละเอียด ตัวชี้วัด เป้าหมาย ดังตารางต่อไปนี้

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|--|--|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | | |
| ๑ | การแก้ปัญหาบริเวณทางร่วม/ ทางแยก การดำเนินงาน ๑. การแก้ปัญหาจุดอันตราย บริเวณทางร่วม/ทางแยก (Black Spot Improvement Program) | ๑. ให้ ทล., ทช. สำรวจ วิเคราะห์ ประเมิน และ กำหนดรูปแบบการปรับปรุง จุดตัดให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ | การดำเนินงาน แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๓ | ✓ | | | N/A | | | ทล., ทช. | |
| | ๒. การดำเนินมาตรการเชิงรุก (Proactive Safety Actions) เพื่อ สร้างความปลอดภัยบริเวณทางร่วม/ ทางแยก เช่น การตรวจสอบความ ปลอดภัย, การประเมินความ ปลอดภัยถนน (เช่น IRAP) เป็นต้น | ๒. ให้ ทล. จัดทำต้นแบบ โครงข่ายชุมชนที่ปลอดภัย | ต้นแบบโครงข่าย ชุมชนที่ปลอดภัย อย่างน้อย ๕ แห่ง ในปี ๒๕๖๔ | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | | ทล. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ |
|---|--|--|---------------------------|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | |
| ๓. การจัดทำมีโครงข่ายชุมชนปลอดภัย ซึ่งหมายรวมถึงการแก้ปัญหาจุดอันตรายและออกแบบถนนปลอดภัยในโครงข่ายถนนของแต่ละชุมชน | ๓. ให้ ทล., ทช., ห้องถิ่น สร้างโครงข่ายชุมชนที่ปลอดภัยตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ อย่างน้อยปีละ ๒๐ แห่ง | สร้างโครงข่ายชุมชนที่ปลอดภัยตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ อย่างน้อยปีละ ๒๐ แห่ง | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ทล., ทช., มท. | |
| ๔. การปรับปรุงทางแยกและการสร้างโครงข่ายชุมชนปลอดภัย ตามแนวคิดการแก้ปัญหาด้วยวิศวกรรมจราจรแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost Traffic Engineering Improvements) เช่น ๔.๑ ปรับปรุงทางแยกเป็นทางต่างระดับ เช่น ทางลอด สะพานช่วงสั้นข้ามแยก ๔.๒ ปรับปรุงทางแยกให้ปลอดภัยมากขึ้น เช่น เกาะปลอดภัย, สัญญาณไฟจราจร, วงเวียน | ๔. ให้ ทล., ทช., ห้องถิ่น ปรับปรุงทางแยกที่ปลอดภัยตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ อย่างน้อยปีละ ๑๐๐ แห่ง | ปรับปรุงทางแยกที่ปลอดภัยตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ อย่างน้อยปีละ ๑๐๐ แห่ง | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ทล., ทช., มท. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ |
|--|---|--|---------------------------|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | |
| ๔.๓ ปรับปรุงบริเวณอันตราย ด้วย มาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ ๔.๔ สร้างโครงข่ายชุมชนที่ปลอดภัย ๔.๕ ตรวจสอบความปลอดภัยจุดตัด ถนนที่จะก่อสร้างใหม่ | | | | | | | | | | |
| ๒ การแก้ปัญหาถนนในเมือง/ชุมชน การดำเนินงาน ๑. การลดความเร็วก่อนเข้าเขต ชุมชน | ๑. กำหนดมาตรการและ วิธีปฏิบัติในการลด ความเร็วก่อนเข้าชุมชน | ๑. มาตรการและวิธี ปฏิบัติในการลด ความเร็วก่อนเข้า ชุมชน แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ และเริ่ม ดำเนินการในปี ๒๕๖๔ | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | | ทล., ทช. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ |
|---|--|--|---------------------------|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | |
| ๒. การประเมิน/ปรับปรุง ทาง จักรยาน/จยย. เดิม | ๒. สำรวจ วิเคราะห์ ประเมิน ทางจักรยาน/ รถจักรยานยนต์ เดิม | สำรวจ วิเคราะห์ ประเมิน ทางจักรยาน/ รถจักรยานยนต์ เดิมให้แล้ว เสร็จในปี ๒๕๖๓ | ✓ | | | N/A | | | ทล., ทช. | |
| ๓. การสร้างทางจักรยาน/จยย. ใหม่ | ๓. ก่อสร้างทางจักรยาน/ รถจักรยานยนต์ ใหม่ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ อย่าง น้อย ปีละ ๒๐ ช่วง | สามารถก่อสร้างทาง จักรยาน/รถจักรยานยนต์ ใหม่ อย่างน้อย ปีละ ๒๐ ช่วง ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ | | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | ทล., ทช. | |
| ๔. การปรับปรุงเกาะสี่เป็นเกาะ จริงแบบเป็นช่วงๆ หรือการสร้าง ช่องพักรถเลี้ยวตามแบบเสริม ประสิทธิภาพ | ๔. ถนนใหม่ของ ทล. และ ทช. ต้องไม่มีเกาะสี่ ๕. ปรับถนนเดิมที่เป็น เกาะสี่เปลี่ยนเกาะจริงให้ แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๖ ๖. สร้างช่องพักรถเลี้ยวตาม แบบเสริมประสิทธิภาพ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ อย่างน้อย ปีละ ๑๐๐ แห่ง | สามารถปรับเปลี่ยนเกาะสี่ เป็นเกาะจริงได้แล้วเสร็จ ในปี ๒๕๖๖ สามารถสร้างช่องพักรถเลี้ยว ตามแบบเสริมประสิทธิภาพ อย่างน้อย ปีละ ๑๐๐ แห่ง ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ | | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | ทล., ทช. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|--|---|---|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|------------------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | | |
| | ๕. การวิเคราะห์จุดเสี่ยง | ๗. ท้องถิ่นสามารถวิเคราะห์และปรับปรุงจุดเสี่ยงเองได้อย่างน้อย ๕ แห่ง ในปี ๒๕๖๔ | ๑. หน่วยงานระดับท้องถิ่นสามารถวิเคราะห์จุดเสี่ยงเองได้ ๒. หน่วยงานท้องถิ่นปรับปรุงจุดเสี่ยงเองอย่างน้อย ๕ แห่ง ในปี ๒๕๖๔ | | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | ทล., ทช., มท. | |
| ๓ | การแก้ปัญหาเฉพาะแห่ง เช่น บริเวณที่สะพานแคบ, สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางแยก, ทางโค้ง, การปรับปรุงเขตปลอดภัยข้างทาง (Clear Zone) การดำเนินงาน ๑. ปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณสะพานข้ามลำน้ำที่แคบกว่าผิวจราจร | ๑. สำรวจบริเวณที่เป็นปัญหาให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ และเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๖๔ ปรับปรุงแก้ปัญหาสะพานแคบที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งหมดให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๗๐ | ทล. และ ทช. สำรวจและแก้ไขบริเวณที่มีปัญหาให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ และเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๖๔ | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ทล., ทช. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ |
|--|--|---|---------------------------|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | |
| ๒. การปรับปรุงทางเดินรถสำหรับ สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางแยก ให้ศึกษาเป็นกรณีไป | ๒. ต้นแบบปรับปรุง ทางเดินรถสำหรับ สะพาน/อุโมงค์ข้ามทาง แยก | ทล. และ ทช. สำรวจ และแก้ไขบริเวณที่มี ปัญหาให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ และเริ่ม ดำเนินการในปี ๒๕๖๔ สามารถปรับปรุง แก้ปัญหา ให้แล้วเสร็จ ภายในปี ๒๕๗๐ | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ทล., ทช. | |
| ๓. การปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณ ทางโค้ง เช่น การลดวัตถุอันตรายข้าง ทาง การลดความเร็ว | ๓. การปรับปรุง แก้ปัญหาทางโค้ง ตั้งแต่ ปี ๒๕๖๔ อย่างน้อย ปี ละ ๑๐๐ แห่ง | สามารถปรับปรุง แก้ปัญหาทางโค้ง อย่าง น้อย ปีละ ๑๐๐ แห่ง | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ทล., ทช. | |
| ๔. การปรับปรุงเขตปลอดภัยข้างทาง (Clear Zone) ในถนนสายเดิม ให้ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และความเร็ว ที่พาหนะใช้ | ๔. ปรับปรุงเขตปลอดภัย ข้างทางในถนนสายเดิม ๕. ดำเนินการเป็น ต้นแบบให้กับหน่วยงาน ท้องถิ่นในการขยายผล ต่อไป | สามารถปรับปรุงเขต ปลอดภัยข้างทางในถนน สายเดิมอย่างน้อย ปีละ ๕ สายทาง | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ทล., ทช., มท. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|---|--|--|---|------|------|--------------------|------|-----------------------|----------|---------------|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | | | ๒๕๖๕ |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | |
| ๔ | การจูงใจให้เปลี่ยนพาหนะการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น การดำเนินงาน ก่อสร้างจุดจอดแล้วจรสำหรับรถจักรยานยนต์ (เหตุผล เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการรถสาธารณะซึ่งปลอดภัยกว่า โดยได้รับความสะดวกเนื่องจากรถสาธารณะมีเฉพาะบนทางสายหลัก ไม่ผ่านย่านที่อยู่อาศัย) | ๑. ประสานท้องถิ่นเพื่อสำรวจบริเวณที่เหมาะสมที่จะก่อสร้างจุดจอดแล้วจรให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔ ๒. ก่อสร้างต้นแบบอย่างน้อย ๕ แห่ง ให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔ ๓. ประเมินผลและวางแผนต่อไป | ๑. สำรวจบริเวณที่จะก่อสร้างจุดจอดแล้วจรแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔ ก่อสร้างจุดจอดแล้วจรต้นแบบอย่างน้อย จำนวน ๕ แห่ง ในปี ๒๕๖๔ | | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | ทล., ทช., มท. |
| | | | | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | | |

ตารางแสดงมาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|---|--|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๔. มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงมหาดไทย) | | | | | | | | | | | |
| ๕ | การส่งเสริมให้มีการพัฒนา โครงข่ายถนนสำหรับเมือง/ชุมชน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย รายละเอียดเพิ่มเติม ๑. เพื่อการแก้ไขการพัฒนาเมือง เกาะตามแนวยาวของถนน (Ribbon Development) ซึ่งทำ ให้เกิดพฤติกรรมไม่พึงประสงค์ ต่าง ๆ เช่น การย้อนศร กลับรถใน ร่องกลางถนน เป็นต้น | ๑. ให้ ทล. ทช. และท้องถิ่น ให้ คำแนะนำ สํารวจ บริเวณ เหมาะสมที่จะก่อสร้างถนนเพื่อ เชื่อมโยงโครงข่าย แก้ไขปัญหา การย้อนศร ให้ดำเนินการ โครงการศึกษาโครงการตัวอย่าง ในปี ๒๕๖๓ และเริ่มดำเนินการ ในปี ๒๕๖๔ ๒. ก่อสร้างถนนต้นแบบ อย่างน้อย ๓ แห่ง ให้แล้วเสร็จ ภายในปี ๒๕๖๖ ๓. ประเมินผลและวางแผนต่อไป | ๑. ดำเนินการศึกษา แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ ๒. ดำเนินการ ก่อสร้างถนน ต้นแบบในปี ๒๕๖๔ | ✓ | ✓ | | N/A | N/A | | ทล. ทช. มท. | |
| | | | | | ✓ | | | N/A | | | |

เลขานุการคณะทำงานย่อยที่ ๒ (นายชีพ น้อมเศียร)

คณะทำงานย่อยที่ ๒ ด้านยานพาหนะและใบอนุญาตขับรถ นำเสนอสรุปผลการประชุม คณะทำงานย่อย เมื่อวันที่ ๑๘ และ ๒๙ ต.ค. ๒๕๖๒ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบตามข้อหารือดังต่อไปนี้

มาตรการด้านยานพาหนะ จำนวน ๕ แผนงาน/โครงการ ได้แก่

๑. แผนการออกร่างประกาศส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของ จยย. UNECE R๗๘ (ระบบเบรก + ABS)
๒. แผนการออกร่างประกาศส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของ จยย. UNECE R๕๓ (การติดตั้งโคมไฟ)
๓. ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้าย สำหรับรถบรรทุก
๔. ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์มองภาพเพื่อให้สามารถมองเห็นจุดอับสายตา สำหรับรถบรรทุก และรถโดยสาร
๕. การให้ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ประชาสัมพันธ์แนวทางการใช้งานตระกร้าน้ำรถอย่างปลอดภัย มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ ได้แก่
 ๑. แผนการจัดทำระบบ Simulator เพื่อใช้ในการฝึกหรือการทดสอบขับรถ
 ๒. พัฒนาปรับปรุงข้อสอบข้อเขียนในการขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถ
 ๓. โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับรถจักรยานยนต์และพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
 ๔. ปรับปรุง/แก้ไข/เพิ่มเติม หลักสูตรการอบรมให้ความรู้ เพื่อขอรับหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถ หรือกรณีกระทำผิดกฎจราจร (รวมรถจักรยานยนต์ Big Bike)
 ๕. แผนพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน (กลุ่มเป้าหมาย คือ พนักงานขับรถโดยสาร และรถบรรทุก)
 ๖. โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่
 ๗. โครงการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับระบบการเรียนรู้ด้วยตนเอง (E-learning) (ระยะที่ ๑ - ๓)
 ๘. โครงการจัดทำห้องอบรมอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อจัดการอบรมหลายหลักสูตร ในการขอรับใบอนุญาตขับรถได้ทุกประเภทในเวลาเดียวกัน ของ สขจ. ทั่วประเทศ (E-lecturing)
 ๙. โครงการยกระดับคุณภาพการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-performance)
๑๐. การแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

ตารางแสดงมาตรการด้านยานพาหนะ

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลาดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|--|--|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|--------------------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๓. มาตรการด้านยานพาหนะ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย) | | | | | | | | | | | |
| ๑ | แผนการออกร่างประกาศส่วนควบและเครื่อง อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของ จยย. UNECE R๗๘ (ระบบเบรก + ABS) ๑. สนก. พิจารณาร่าง (๖ เดือน) ๒. เสนอ อชบ. ลงนาม (๒ เดือน) | ประกาศ ส่วนควบและ เครื่องอุปกรณ์ ถูกบังคับใช้ | ควบคุมมาตรฐาน อุตสาหกรรมการผลิต ยานยนต์ ให้ได้ มาตรฐานสากล และ มุ่งเน้นความปลอดภัย | ✓ | | | | | | ขบ. (สนว./สนก.) | |
| ๒ | แผนการออกร่างประกาศส่วนควบและเครื่อง อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของ จยย. UNECE R๕๓ (การติดตั้งโคมไฟ) ๑. สนก. พิจารณาร่าง (๖ เดือน) ๒. เสนอ อชบ. ลงนาม (๒ เดือน) | ประกาศ ส่วนควบและ เครื่องอุปกรณ์ ถูกบังคับใช้ | ควบคุมมาตรฐาน อุตสาหกรรมการผลิต ยานยนต์ ให้ได้ มาตรฐานสากล และ มุ่งเน้นความปลอดภัย | ✓ | ✓ | | | | | ขบ. (สนว./สนก.) | |
| ๓ | ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกัน ด้านข้างและด้านท้าย สำหรับรถบรรทุก ๑. ดำเนินการจัดทำโครงการศึกษาอุปกรณ์การ ป้องกันด้านข้างและด้านท้าย (๙ เดือน) ๒. ออกประกาศบังคับใช้ | ประกาศ ส่วนควบและ เครื่องอุปกรณ์ ถูกบังคับใช้ | ส่งเสริมให้มีการติดตั้ง อุปกรณ์ป้องกัน การชนด้านข้างและ ด้านท้ายของรถบรรทุก | ✓ | | | ๔.๙ | | | ขบ. (สนว. สตส.) | |

ตารางแสดงมาตรการด้านยานพาหนะ (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลาดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ |
|--|--|--|--|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | |
| ๓. มาตรการด้านยานพาหนะ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย) | | | | | | | | | | |
| ๔ | ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์มองภาพ เพื่อให้สามารถมองเห็นจุดอับสายตา สำหรับ รถบรรทุก และรถโดยสาร ๑. จัดทำร่างประกาศอุปกรณ์มองภาพ (๙ เดือน) ๒. ออกประกาศบังคับใช้ (๒ เดือน) | ประกาศ ส่วนควบและ เครื่องอุปกรณ์ ถูกบังคับใช้ | ส่งเสริมให้มีการเพิ่ม อุปกรณ์การมองเห็น จุดบอด (Blind Spots) ของ รถบรรทุก หรือรถ โดยสาร โดยการติด กระจกส่องด้านข้าง เพิ่มขึ้น | ✓ | | | | | | ขบ. (สนว. สรบ.) |
| ๕ | โครงการศึกษาพัฒนามาตรฐานด้านความ ปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ๑. จัดทำ TOR (๒ เดือน) ๒. จัดซื้อจัดจ้าง (๒ เดือน) ๓. ทำการศึกษาพัฒนา ฯ (๘ เดือน) ๔. รับงานการศึกษา (๒ เดือน) | รายงานผล การศึกษา | รายงานผลการศึกษา ลำดับความสำคัญของ อุปกรณ์ส่วนควบและ รายละเอียดงบประมาณ ที่ใช้ดำเนินการแต่ละ โครงการที่ต้องศึกษา เพิ่ม | ✓ | ✓ | | ๔.๙๙ | | | ขบ. (สนว. กรฐย.) |
| ๖ | ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ ประชาสัมพันธ์ แนวทางการใช้งานตระกร้าน้ำรถอย่าง ปลอดภัย | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | สมาคม อุตสาหกรรม ยานยนต์ ไทย (TAIA) |

ตารางแสดงมาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|--|---|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๒. มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก) | | | | | | | | | | | |
| ๑ | แผนการจัดทำระบบ Simulator เพื่อใช้ในการฝึกหรือการทดสอบขับรถ อธิบายเพิ่มเติม : เป็นการพัฒนาแบบทดสอบให้อยู่ในรูปแบบ Simulator ปีละ ๔ แบบ ต่อเนื่อง ๕ ปี | เครื่อง Simulator เพื่อใช้เป็นเครื่องมือรองรับระบบการฝึกหัดหรือการทดสอบขับรถจำนวน ๔,๐๐๐ เครื่อง ใน สขจ. ทุกจังหวัดทั่วประเทศ | การขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัย เพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากการขับรถและเรียนรู้การแก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการใช้รถใช้ถนนซึ่งจะช่วยให้การป้องกัน แก้ไข และลดอุบัติเหตุทางถนนสัมฤทธิ์ผลได้อย่างยั่งยืน | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ขบ. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลาดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ |
|--|--|---|---|------|------|--------------------|-------|------|-----------------------|----------|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | |
| ๒. มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก) | | | | | | | | | | |
| ๒ | พัฒนาปรับปรุงข้อสอบ ข้อเขียนในการขอรับหรือต่อ อายุใบอนุญาตขับรถ ทุกประเภท | จำนวนข้อสอบข้อเขียน ที่เพิ่มขึ้น ประมาณ ๗๐๐ ข้อ | มีการใช้ระบบจัดการ เรียนรู้เพื่อให้ผู้ขอรับ ใบอนุญาตสามารถ เรียนรู้ได้ด้วยตนเอง อย่างสะดวกและ ทั่วถึงตลอดจนมีการ นำไปใช้ในการ ทดสอบข้อเขียนผู้ ขอรับหรือต่ออายุ ใบอนุญาตขับรถใน ระบบ E-Exam | ✓ | | | N/A | | | ขบ. |
| ๓ | โครงการศึกษาความสำคัญ ของการเรียนรู้ ทักษะการ ขับขี่รถจักรยานยนต์และ พัฒนาหลักสูตรการอบรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัย | มีการใช้ระบบ อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ผู้ เข้ารับการอบรมได้รับ ความสะดวกและ สามารถจัดการอบรม ได้ทุกหลักสูตร | ผู้ที่เข้าอบรมใน หลักสูตรดังกล่าวมี ทักษะในการรับรู้ ความเสี่ยงและการ คาดการณ์อุบัติเหตุ เพิ่มมากขึ้น | ✓ | | | ๔.๓๕๑ | | | ขบ. |

ตารางแสดงมาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|--|--|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๒. มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก) | | | | | | | | | | | |
| ๔ | ปรับปรุง/แก้ไข/เพิ่มเติม หลักสูตรการอบรมให้ความรู้ เพื่อขอรับหรือต่ออายุ ใบอนุญาตขับรถ หรือกรณี กระทำผิดกฎจราจร (รวม รถจักรยานยนต์ Big Bike) | มีการอบรมด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ผู้เข้ารับ การอบรมได้รับความสะดวก และสามารถจัดระบบ การอบรมได้ทุกหลักสูตร | พัฒนาหลักสูตร การอบรมให้กับผู้ ขอหรือต่ออายุ หรือคืนแต้ม ให้กับ ผู้ขอรับใบอนุญาต ขับรถ | ✓ | ✓ | ✓ | N/A | N/A | N/A | ขบ. | |
| ๕ | แผนพัฒนาศักยภาพบุคลากร ด้านการขนส่งทางถนน (กลุ่มเป้าหมายคือพนักงาน ขับรถโดยสารและรถบรรทุก) | จำนวน ๖ รุ่น / ไม่น้อยกว่า ๖๐๐ คน | จำนวนการจัด อบรม/สัมมนา ผู้ เข้ารับการฝึกอบรม รุ่นละ ๑๐๐ คน เพื่อพัฒนา ศักยภาพของ บุคลากรและ ผู้เกี่ยวข้องด้านการ ขนส่งทางถนนให้มี ประสิทธิภาพ เพิ่มขึ้น | ✓ | ✓ | ✓ | ๐.๒๐ | ๐.๒๐ | ๐.๒๐ | ขบ. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|--|---|---|------|------|--------------------|-------------|-------------|-----------------------|----------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๒. มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก) | | | | | | | | | | | |
| ๖ | โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ อธิบายเพิ่มเติม : จัดอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อปลูกฝังให้ผู้รับการอบรมมีจิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายและนักศึกษาระดับอุดมศึกษาทั่วประเทศ | ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้และมีจิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน | สขพ.๑-๕ และ สขจ.อบรมรุ่นละ ๕๐ คน จำนวนไม่เกิน ๗ รุ่น/แห่ง หรือ จำนวนไม่น้อยกว่า ๓๕๐ คน/แห่ง และ สขข.อบรมรุ่นละ ๕๐ คน จำนวนไม่เกิน ๔ รุ่น/แห่ง หรือ จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐๐ คน/แห่ง รวมจำนวนไม่เกิน ๑,๐๒๓ รุ่น หรือ ไม่น้อยกว่า ๕๑,๑๕๐ คน | ✓ | ✓ | ✓ | ๒๖.๕๒ ๕๗ | ๒๖.๕๒ ๕๗ | ๒๖.๕๒ ๕๗ | ขบ. | |
| ๗ | โครงการพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรการขอรับใบอนุญาตขับรถสำหรับระบบการเรียนรู้ด้วยตนเอง (E-learning) (ระยะที่ ๑ - ๓) | ระบบจัดการเรียนรู้ด้วยตนเองเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ | มีระบบการจัดการเรียนรู้เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถที่ประชาชนทั่วไปสามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง | | ✓ | ✓ | | ๓๐ | ๑๒๐ | ขบ. | |

ตารางแสดงมาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|--|---|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|--|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๒. มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก) | | | | | | | | | | | |
| ๘ | <p>โครงการจัดทำห้องอบรมอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อจัดการอบรมหลายหลักสูตร ในการขอรับใบอนุญาตขับรถได้ทุกประเภทในเวลาเดียวกัน ของ สขจ.ทั่วประเทศ (E-lecturing)</p> <p>อธิบายเพิ่มเติม : พัฒนาห้องอบรมอิเล็กทรอนิกส์ ให้สามารถจัดการการอบรมได้ทุกหลักสูตรที่เกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถ</p> | <p>พัฒนาห้องอบรมอิเล็กทรอนิกส์ ให้สามารถจัดการการอบรมได้ทุกหลักสูตรที่เกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาตขับรถ</p> | <p>มีช่องทางการเรียนรู้ที่แยกเป็นสัดส่วนชัดเจนสำหรับอบรมหลักสูตรผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และสร้างมาตรฐานคุณภาพการอบรมที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้น</p> | | ✓ | | | ๒๐๐ | | ขบ. | |
| ๙ | <p>โครงการยกระดับคุณภาพการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-performance)</p> | <p>มีการใช้เครื่องทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ผู้ขอรับใบอนุญาตด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อความถูกต้องเที่ยงธรรม และลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้ทำการทดสอบ</p> | <p>พัฒนาเครื่องทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ควบคู่กับ simulator เล็กๆ)</p> | ✓ | | | ๘๒ | | ขบ. | | |

ตารางแสดงมาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (ต่อ)

| แผนปฏิบัติการ (แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม) | ตัวชี้วัด (KPI) | ค่าเป้าหมาย | กรอบระยะเวลา ดำเนินงาน | | | งบประมาณ (ล้านบาท) | | | หน่วยงาน รับผิดชอบ | หมายเหตุ | |
|--|---|---|--|------|------|--------------------|------|------|-----------------------|----------|---|
| | | | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | ๒๕๖๓ | ๒๕๖๔ | ๒๕๖๕ | | | |
| ๒. มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ (หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมการขนส่งทางบก) | | | | | | | | | | | |
| ๑๐ | การแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ อธิบายเพิ่มเติม : เป็นการจัดทำ ร่างกฎกระทรวงกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการขอและการออก ใบอนุญาตขับรถ และการขอ ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ | มีร่างกฎกระทรวงกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขการขอและการออก ใบอนุญาตขับรถ และการขอ ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ | มีกฎหมายใช้บังคับเพื่อ แบ่งประเภทของ ใบอนุญาตขับรถ จักรยานยนต์ กรณี การขอรับใบอนุญาตขับ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราวที่มีความ ประสงค์จะขับ รถจักรยานยนต์ที่มี เครื่องยนต์ตั้งแต่ ๓๕ กิโลวัตต์ขึ้นไป หรือมี ขนาดความจุกระบอก สูบรวมกันตั้งแต่ ๔๐๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร ขึ้นไป | ✓ | | | - | - | - | ขบ. | หมายถึงผู้ขับรถ ใบอนุญาตขับ รถจักรยานยนต์ ขนาดใหญ่ (Big Bike) |

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะทำงาน

ประธาน

๑. ให้กรมการขนส่งทางบก พิจารณาการกำหนดให้หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ติดมากับรถจักรยานยนต์ กรณีที่ไม่มีให้มีการจัดให้มีได้หรือไม่

๒. ให้กรมการขนส่งทางบก ไปพิจารณากำหนดหลักสูตรสำหรับ ABS และพัฒนามาตรฐานข้อสอบให้เหมาะสม โดยให้ประสานกับผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ด้วย

ผู้แทน WHO

๑. ควรมีการวิเคราะห์สภาพปัญหาของถนน และโครงสร้างพื้นฐานเข้าไปในรายงาน เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น รวมไปถึงการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่จะดำเนินการ

๒. สำหรับมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ ABS มีความเห็นด้วย เนื่องจากมีการพิสูจน์แล้วว่าสามารถช่วยลดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ได้ สำหรับในต่างประเทศที่กำหนดการติดตั้ง ABS กับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดตั้งแต่ ๑๒๕ CC ขึ้นไป เพราะในต่างประเทศไม่มีรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ดังนั้น ในแต่ละมาตรการจะต้องมีแนวทางอื่นเสริมเพื่อให้สามารถแก้ไขได้อย่างจริงจัง

๓. เรื่องใบอนุญาตขับรถเป็นเรื่องที่สำคัญ การแบ่งประเภทใบอนุญาตตามลำดับชั้น มีประเทศที่ดำเนินการแล้วประสบผลสำเร็จ ดังนั้น ควรนำแนวทางต่างประเทศมาปรับใช้กับประเทศไทย สำหรับระบบตัดแต้มของประเทศไทยมีความคล้ายคลึงกับประเทศอังกฤษในการกำหนดแต้มให้ไว้ ๑๒ แต้ม แต่รูปแบบการตัดแต้มในประเทศอังกฤษ มีการแบ่งการตัดแต้มของเยาวชน ซึ่งหากกระทำความผิดและโดนตัดแต้ม ๖ แต้ม จะถูกยึดใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ทันที ซึ่งจะเป็นแนวทางที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาเฉพาะกลุ่ม

ประธานคณะทำงานที่ ๑ (รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง)

กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีหน่วยงานที่อยู่ในระดับจังหวัด และจะนำแนวทางการดำเนินการไปประยุกต์ใช้ในระดับพื้นที่ร่วมกับคณะกรรมการอนุกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (อจร.) ของแต่ละจังหวัด เพื่อเป็นกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อไป

นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงษ์

๑. จากแผนงานโครงการตามมาตรการด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าอาจมีความซับซ้อนเนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน การที่จะทำให้ประสบผลสำเร็จอาจจะต้องมีการกำหนดพื้นที่และดำเนินการร่วมกัน รวมทั้งอาจเสนอกลไกเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลสำเร็จ ดังนั้น จึงขอให้คณะทำงานที่ ๑ ด้านถนนและโครงสร้างพื้นฐาน พิจารณากำหนดพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่นในการออกแบบโครงข่ายชุมชนปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

๒. ต้องมีการจัดการโครงข่ายการเดินทาง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และเสนอให้มีการแปลงบทเรียนที่กระทรวงคมนาคมดำเนินการแล้ว สร้างเป็น E - Learning ของการสร้างวิธิตัดไปสู่การปฏิบัติ

๓. ควรศึกษาผลกระทบของการเชื่อมทางนอกเมือง เพื่อเป็นข้อเสนอทางนโยบาย

๔. ในการกำหนดมาตรการ ควรมีความชัดเจนกับ Safety System

๕. การซื้อขायรถจักรยานยนต์ จะต้องกำหนดให้มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์มาแสดงเพื่อยืนยันและจะต้องมีการแจ้งให้กับผู้ปกครองทราบว่าการซื้อรถจักรยานยนต์จะเกิดผลอย่างไร

แพทย์หญิงไมพัทธ์ สันติกาญจน์

๑. ในแต่ละมาตรการควรกำหนด Concept ให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถนำไปดำเนินการต่อไป เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ได้เสนอแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงไปยังการผลิตรถจักรยานยนต์ได้ เป็นต้น

๒. รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยที่มีการใช้มากที่สุดคือประเภทรถจักรยานยนต์ครอบครัว ซึ่งวัยรุ่นจะนำรถจักรยานยนต์ประเภทนี้มาดัดแปลงเพื่อใช้ในการแข่งขันและประลองความเร็ว ดังนั้น ควรมีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ให้เท่ากับประเทศที่เป็นผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ที่มีการกำหนดขนาดวงล้อรถ ๑๐ นิ้ว ในขณะที่ประเทศไทยกำหนดไว้ที่ ๑๔ นิ้ว และ Top Speed ของประเทศญี่ปุ่น กำหนดไว้ที่ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ประเทศไทยกำหนดที่ ๑๔๘ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งทำให้เกิดการดัดแปลงรถ และเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

๓. มีการวิจัยของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ที่ระบุว่าหน้ายางของรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะล้อหน้า ควรมีขนาด ๙๐ - ๑๐๐ มม. ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ที่ ๗๐ มม.

๔. ควรมีแผนจักรยานยนต์ปลอดภัย และกรอบแนวทางที่ชัดเจน

๕. ควรจัดให้มีหมวกนิรภัยมาพร้อมกับการซื้อขายรถจักรยานยนต์

๖. ควรกำหนดให้มีกฎหมายรองรับเกี่ยวกับการมีหมวกนิรภัย โดยให้ผู้ขายและผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบร่วมกัน

๗. เสนอให้มีข้อความหมุนเวียนเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ควรมีข้อความเตือนผู้ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ปกครองอย่างต่อเนื่อง เช่น เด็กที่ต่ำกว่า ๒ ปี ไม่ควรโดยสารรถจักรยานยนต์ และอายุน้อยกว่า ๑๕ ปี ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๑. ปัจจุบันมีคณะอนุกรรมการที่ตั้งขึ้นมาภายใต้ ศปถ. จังหวัดแล้ว ซึ่งอาจมีการขยายขอบเขตการดำเนินงานเพื่อให้ครอบคลุมในส่วนของรถจักรยานยนต์มากขึ้น

๒. มีการดำเนินงานโครงการตำบลขับขี่ปลอดภัย โดยจะมีการคัดเลือกพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายในระดับตำบลและขอรับทุนสนับสนุนจาก บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน) เพื่อไปปรับปรุงพื้นที่ให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น โดยมีคณะกรรมการคัดเลือกพื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายเพื่อพิจารณาการคัดเลือกพื้นที่

ผู้แทนวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย

๑. การแยกประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตาม UNECE ไว้ ๔ ระดับ ในขณะที่ประเทศไทยเสนอเพียง ๒ ระดับ ซึ่งจากข้อมูลอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ พบว่ามีผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มที่ไม่ใช่มีอาชีพและขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับ ๔๐๐ CC ดังนั้นการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยอาจไม่ตอบโจทย์ที่แท้จริงในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

๒. ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ที่มีการมาดัดแปลงสำหรับการแข่งขันในกลุ่มวัยรุ่น ส่วนใหญ่จะใช้ล้อขนาด ๑๗ นิ้ว และมีการปรับหน้ายางให้มีขนาดเล็ก เพื่อให้รถไปได้เร็ว

เลขานุการ

๑. ด้วยการกำหนดมาตรการใด ๆ จำเป็นต้องเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการดำเนินงานเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดรายละเอียด เนื่องจากบางมาตรการหากกำหนดไปแล้วมีผลกระทบกับผู้ผลิต/ผู้ประกอบการ จะต้องรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเป็นแนวทางที่ภาครัฐจะต้องนำมาประกอบการดำเนินงาน

๒. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์จะต้องพิจารณาเป็นสำคัญ เนื่องจากจำนวนรถจักรยานยนต์และจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์มีตัวเลขที่แตกต่างกัน คือ จากปี ๒๕๖๑ พบว่ามีจำนวนรถจักรยานยนต์ประมาณ ๒๐ ล้านคัน ในขณะที่เจ้าของรถจักรยานยนต์ที่เป็นผู้ครอบครองที่มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ประมาณ ๖ ล้านคัน ทำให้เห็นว่ามีผู้ที่นำรถจักรยานยนต์ไปใช้ในการขับขี่ที่ยังไม่เข้าสู่ระบบอีกจำนวนมาก

๓. สนับสนุนเรื่องการกำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยเทียบกับประเทศญี่ปุ่นในรุ่นเดียวกัน พบว่า ประเทศไทยไม่ได้กำหนดให้เหมือนประเทศญี่ปุ่น จึงเสนอให้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวด้วยว่าจะดำเนินการอย่างไร

๔. การติดตั้งระบบเบรก ABS จะกำหนดเป็นทางเลือก โดยรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า ๑๒๕ CC สามารถเลือกได้ว่าจะติดตั้ง CBS หรือ ABS และหากรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดตั้งแต่ ๑๒๕ CC ขึ้นไปจะต้องติดตั้งระบบเบรก ABS

๕. ทักษะและความเข้าใจในการขับขี่เป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้น หากมีการติดตั้งระบบเบรก ABS แล้วจะต้องมีการให้ความรู้และฝึกทักษะให้กับผู้ขับขี่ด้วย

รศ.ดร. สายประสิทธิ์ เกิดนิยม

๑. ในประเทศไทยยังไม่มีสนามสำหรับทดสอบกลางที่เป็นที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ทางมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ จะพัฒนาสถานที่ที่มีอยู่ให้ได้มาตรฐาน เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกสามารถทดสอบรถจักรยานยนต์ได้

๒. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ได้ทำการทดสอบรถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งระบบเบรก ABS ตามมาตรฐาน R๗๘ โดยการเบรก ๓ รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ ๑ การทดสอบทางตรงถนนแห้ง รูปแบบที่ ๒ การทดสอบทางตรงถนนเปียก และรูปแบบที่ ๓ การทดสอบแบบหลบหลีกสิ่งกีดขวาง ซึ่งผลปรากฏว่าในรูปแบบที่ ๓ พบว่ารถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งระบบเบรก ABS สามารถหลบหลีกสิ่งกีดขวางได้อีกทั้งมหาวิทยาลัยฯ ได้ทำการจำลองสถานการณ์ ผ่านเครื่องจำลอง พบว่าระบบเบรก ABS จะช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถหลบหลีกสิ่งกีดขวางได้เช่นกัน

สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย

๑. สมาคมได้มีการสอบเด็กนักเรียน โดยเน้นเรื่องความปลอดภัย และไม่มีให้นำรถจักรยานยนต์ไปสอนในโรงเรียน

๒. การกำหนดมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ ตาม Regulation ของ UNSCR นั้น ทางสมาคมฯ ได้มีแผนในการ impliment แล้ว หากประเทศไทยจำเป็นต้องมีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่ไม่ได้อยู่ใน Regulation ของ UNSCR และมีความชัดเจนว่าจะต้องดำเนินการ อาจจะต้องมีการศึกษาและวิจัยในประเด็นที่ต้องการ เพื่อหาแนวทางร่วมกันว่าจะทำอย่างไร

สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์

๑. ผู้ประกอบการยินดีที่จะมีการติดตั้งระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ และมีงานวิจัยต่าง ๆ มาสนับสนุนให้มีการติดตั้ง แต่พบว่ายังขาดข้อมูลบางส่วนที่ไม่มีการเผยแพร่ถึงข้อจำกัดของระบบเบรก ABS ซึ่งไม่เหมาะกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ จะทำงานได้ดีในขณะที่ขับขี่ทางตรง หากใช้งานในขณะที่เข้าโค้ง หรือเบรกกระทันหันเมื่อพบเจอสิ่งกีดขวาง ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่ได้รับอันตรายหรืออาจเสียชีวิตได้ (อ้างอิงจากสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ญี่ปุ่น) ดังนั้น ควรให้มีการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งระบบเบรก ABS และฝึกการขับขี่ที่ถูกต้องให้กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งระบบเบรก ABS

๒. ให้พิจารณาการติดตั้งระบบเบรก ABS อย่างรอบคอบ ไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอที่จะติดตั้งระบบเบรก ABS กับรถจักรยานยนต์ทุกคัน เนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะยังไม่มีทักษะในการควบคุม เสนอให้ติดตั้งระบบเบรก ABS เฉพาะรุ่น TOP ของทุกโมเดล เพื่อเป็นทางเลือกของผู้บริโภค และทำการศึกษาควบคุมไปด้วยว่ารถจักรยานยนต์ที่ติดตั้งระบบเบรก ABS เกิดอุบัติเหตุบ่อยลงหรือเพิ่มขึ้นอย่างไร

๓. การบังคับใช้มาตรฐาน Technical Regulator จะต้องจัดให้มีสนามทดสอบ และใช้เครื่องมือที่มีมาตรฐานในการทดสอบ เพื่อให้ผู้ผลิตและผู้นำเข้ารถจักรยานยนต์ทั้งรายใหญ่และรายย่อย สามารถนำไปทดสอบ ก่อนนำมารับรองกับกรมการขนส่งทางบก

๔. เสนอให้มีวิธีการจัดการกับร้านแต่งรถจักรยานยนต์ที่แต่งให้กับเด็กและเยาวชน

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก

๑. ปัจจุบันมีการแบ่งประเภทของใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ โดยอายุ ๑๕ ปีบริบูรณ์สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ประเภทชั่วคราว และไม่เกิน ๑๑๐ CC สำหรับอายุ ๑๘ ปีบริบูรณ์สามารถขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ไม่จำกัด CC ทั้งนี้อยู่ระหว่างดำเนินการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ๔๐๐ CC เนื่องจากเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่

๒. กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงหลักสูตรสำหรับการอบรมสำหรับผู้ที่จะประสงค์จะขับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ และมุ่งเน้นการปรับปรุงข้อสอบให้สอดคล้องกับหลักสูตร

๓. สำหรับการกำหนดให้หมวดนิรภัย มีมาตรฐาน มอก. กำหนด และการบังคับใช้ มีตำรวจเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

มติที่ประชุม ที่ประชุมพิจารณาและมีมติ ดังนี้

๑. ให้คณะทำงานย่อยนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะทำงานเฉพาะกิจฯ ไปประกอบการพิจารณา กำหนดแผนงานโครงการและมาตรการ

๒. มาตรการที่ยังไม่ได้นำเสนอให้นำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป

เลิกประชุม ๑๒.๓๐ น.

ปัทมา

(นางสาวปัทมา ปัตถา)

นักจัดการงานทั่วไป

ผู้จัดรายงานการประชุม

ศรณ

(นางสาวสรลพร สุคนธ์พานิช)

นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ

ผู้จัดรายงานการประชุม

สุกัญญา

(นางสาวสุกัญญา หมีบังเกิด)

ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

ผู้ทำงานและเลขานุการร่วม

ผู้ตรวจรายงานการประชุม



แบบรับรองรายงานการประชุม
 คณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาคับตึกเหตุจากรถจักรยานยนต์ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒
 เมื่อวันอังคารที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๒
 ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม

ชื่อคณะกรรมการ/หน่วยงาน

- ข้อพิจารณา รับรองรายงานการประชุม โดยไม่มีข้อแก้ไข
 รับรองรายงานการประชุม โดยขอแก้ไขรายงานการประชุม (ระบุเลขหน้า และ
 รายละเอียดที่ขอแก้ไข)
 ไม่รับรองรายงานการประชุม

| ลำดับที่ | เลขหน้า | รายละเอียดที่ขอแก้ไข |
|----------|---------|----------------------|
| ๑ | | |
| ๒ | | |
| ๓ | | |
| ๔ | | |
| ๕ | | |
| ๖ | | |
| ๗ | | |
| ๘ | | |
| ๙ | | |

ลงชื่อ

(.....)

ตำแหน่ง

...../...../.....

E-Mail :

หมายเหตุ : กรุณาส่งแบบรับรองรายงานการประชุมให้ฝ่ายเลขานุการที่ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ict.policy@mot.go.th
 ภายในวันศุกร์ที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓