

ข้อเสนอเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน
เพื่อการยกระดับคุณภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร : ประเภทรถจักรยานยนต์รับจ้าง*

นายพิสิษฐ์ วงศ์เธียรธนา
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ข้อเสนอเชิงนโยบายชิ้นนี้ ถือเป็นผลผลิตที่เกิดจากการที่ผมได้มีโอกาสไปเก็บเกี่ยวสิ่งละอันพันละน้อย ตลอดช่วงระยะเวลาที่ผมได้เข้าอบรม ผมเขียนขึ้นเพราะต้องการสะท้อนแนวคิดและมุมมองจากการนำความรู้ที่เกี่ยวข้องและประสบการณ์ที่ได้รับจากการฝึกอบรมทุนรัฐบาล (ก.พ.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ในหลักสูตรการพัฒนาสมรรถนะสำหรับข้าราชการระดับชำนาญการพิเศษ และนำมาประยุกต์ใช้กับภารกิจของส่วนราชการต้นสังกัด รวมทั้งเพื่อสนองตอบวัตถุประสงค์หลักของการฝึกอบรม คือ การพัฒนาสมรรถนะที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอันประกอบด้วย ทักษะการสื่อสาร (Communication) การประสานบูรณาการ (Collaboration) และการตัดสินใจ (Decision making) ในรูปแบบของบทความที่วิชาการที่ภาครัฐสามารถผลักดันให้เป็นรูปธรรมและนำไปใช้ประโยชน์เพื่อพัฒนาการให้บริการภาคขนส่งโดยสารแก่ประชาชนได้อย่างแท้จริง ภายใต้ชื่อโครงการ “เสื่อก๊ก รัก(คน) ซ้อน” จึงขอนำมาเผยแพร่ให้บุคลากรของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยรวมถึงผู้สนใจได้ใช้เป็นข้อมูลพิจารณานำไปประยุกต์ใช้ในงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

“เสื่อก๊ก รัก(คน)ซ้อน” ต้องการสื่อสารอะไร ? ต้องประสานกับใคร ? เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจอย่างไร ?

เรามาหาคำตอบของเรื่องนี้กันครับ !

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้เห็นชอบตามกรอบปฏิญญามอสโก (Moscow Declaration) ซึ่งถือเป็นพันธสัญญาที่ประเทศไทยได้ให้คำมั่นไว้ในเวทีโลกในคราวประชุมผู้บริหารระดับสูง เรื่อง "ความปลอดภัยทางถนน" (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for action) ณ กรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน 2552 เพื่อพิจารณาหาหนทางป้องกันปัญหาจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นปัญหาที่ทั่วโลกต่างให้ความสำคัญ เหตุเพราะในแต่ละปีทุกประเทศต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่า ตลอดถึงทรัพย์สินมูลค่ามหาศาล ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน โดยทุกประเทศที่เข้าร่วมประชุมได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก พร้อมกำหนดให้ ปี ค.ศ.2011 - 2020 (พ.ศ.2554 -2563) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นทศวรรษ

ในส่วนของประเทศไทยนั้น ได้ปฏิบัติตามปฏิญญามอสโกด้วยการกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” เช่นกัน โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีกรมป้องกันและ

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของหนังสือ “มุมมองมุมคิด 11” โดยสำนักงาน ก.พ. จัดพิมพ์ครั้งที่ 1 (มิถุนายน 2561), หน้า 35 - 48. และใช้เทคนิคการสรุปสาระภายในกระดาษหนึ่งแผ่น (one page summary) ปิดท้ายเพื่อให้เห็นภาพรวมทั้งหมด สำหรับเอกสารฉบับเต็มดาวน์โหลดที่ <http://qrcgcustomers.s3-eu-west-1.amazonaws.com/account3646493/1325826_1.pdf?0.20198367698292974>.

บรรเทาสาธารณภัย (ป.ก.) ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการและเป็นเจ้าภาพหลักในการบูรณาการจัดทำแผนปฏิบัติการ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนซึ่งกำหนดเป้าหมายดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุ เป้าประสงค์ตามพันธสัญญาที่ให้ไว้ต่อประชาคมโลก คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมรรถนะของ ผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัยและตระหนักรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎระเบียบจราจรมากขึ้น เพราะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ คือ ตัวแปรสำคัญที่สุดในการที่จะเพิ่มหรือลดปัญหาการจราจร

2. สถานการณ์ปัจจุบัน

2.1 สถิติที่น่าสนใจจากงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ที่องค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ได้สำรวจพบว่า

- ➡ ตลอดหลายปีที่ผ่านมาอุบัติเหตุจราจรยังเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของคนทั่วโลก ปีละ 1 ล้านคน (เป็นสาเหตุอันดับที่ 2 รองจากการเสียชีวิตด้วยโรคมะเร็ง) โดยมีผู้รอดชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน แต่กลับต้องบาดเจ็บหรือพิการอีกกว่า 10 ล้านคน
- ➡ 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุเกิดกับวัยรุ่นอายุ ระหว่าง 15 – 24 ปี สาเหตุจากการเมาสุรา หรือ แข่งขันโดยใช้ความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องของพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม

2.2 นอกจากนี้ ยังมีสถิติที่น่าสนใจที่หน่วยงานในประเทศไทยได้ทำการสำรวจไว้ อาทิเช่น

- ➡ “จักรยานยนต์” คือ ยานพาหนะที่คนไทยใช้งานมากที่สุด จากสถิติของกระทรวงคมนาคมอยู่ที่ 20 ล้านคัน
- ➡ ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก เมื่อปี พ.ศ.2558 มีผู้มาลงทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้าง (มอเตอร์ไซด์วิน) ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งสิ้น 105,894 คน
- ➡ ผู้ใช้จักรยานยนต์ ถือเป็น กลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดถึงร้อยละ 74 และสาเหตุของการเสียชีวิตเกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็ว ถือเป็นสาเหตุอันดับ 1

ดังนั้น การสร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยให้เกิดขึ้นในบรรดาผู้ขับขี่ทุกคนจึงเป็นปราการที่สำคัญที่สุด ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงของตัวผู้ขับขี่เอง โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือคนขับมอเตอร์ไซด์ที่เรานิยมเรียกกันโดยทั่วไป

ข้อเสนอเชิงนโยบายขึ้นนี้ ต้องการที่จะช่วยลดปริมาณอุบัติเหตุทางถนนและขานรับเป้าประสงค์ของปฏิญญามอสโกที่ต้องการลดการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนน โดยมุ่งเป้าไปที่กลุ่ม “ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง” หรือ “คนขับมอเตอร์ไซด์วิน” โดยใช้ “เสื่อกัก” เป็นสัญลักษณ์สื่อความหมายและสร้างความจดจำได้ง่าย ส่วนคำว่า “รัก(คน)ซ็อน” หมายถึง การมีใจรักงานบริการ (Service Mind) ด้วยการให้บริการที่ดีแก่ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง (คนนั่งซ็อนท้าย) และให้ความสำคัญกับการขับขี่ยานพาหนะบนพื้นฐานความปลอดภัยซึ่งจะถูกนำเข้าสู่ระบบการประเมินความพึงพอใจโดยผู้ใช้บริการต่อไป

3. ความท้าทายในการดำเนินโครงการ “เลือก รัก(คน)ซัอน”

จากสถิติด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ชี้ให้เห็นว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่ คือ ตัวแปรสำคัญที่สุดในการที่จะเพิ่มหรือลดปัญหาการจราจร

ดังนั้น ความท้าทายของเรื่องนี้ คือ เราจะมีวิธีปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่เหล่านี้ได้อย่างไร (How to change Driver Behavior ?)

ผู้เขียนได้ตั้งสมการทางความคิดเพื่อนำไปสู่การเสนอคำตอบในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ไว้ 2 สมการ ดังนี้

➡ จะทำอย่างไรให้ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง = ผู้ให้บริการขนส่ง 2 ล้อที่มีคุณภาพ + ปลอดภัย

➡ การให้บริการที่ดีของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง = ช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน + คนซัอนพึงพอใจ
ทั้งนี้ สมการความคิดทั้ง 2 ข้อ จำเป็นต้องถูกนำมาออกแบบเป็นมาตรการที่แสดงหรือบ่งชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จเมื่อต้องแปลงสู่การปฏิบัติ ได้แก่

- ✓ เป็นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้สูง (Possible) + สะดวก (Facilitate) + มีประสิทธิภาพ (Effectiveness) + ได้ผลลัพธ์ที่ดี (Good Impact)
- ✓ ช่วยให้ผู้บริหารตัดสินใจเห็นชอบโครงการได้ง่ายภายใต้หลักการเหตุผล และข้อมูลสนับสนุนที่เพียงพอ
- ✓ ต้องเป็นข้อเสนอที่สามารถขับเคลื่อนสู่แผนปฏิบัติการ และตอบสนองวัตถุประสงค์ของนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม

4. มาตรการที่นำมาใช้เพื่อสนับสนุนแผนปฏิบัติการ

มาตรการที่ 1 : สื่อสาร (Communication) เรื่องความปลอดภัยและผลกระทบจากอุบัติเหตุ และให้ความรู้ด้านการบริการแบบมีอาชีพแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย โดยแปลงสู่แผนปฏิบัติการ ดังนี้

1.1 จัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้และทบทวนกฎจราจร ในรูปแบบกิจกรรมเสริมแรงเชิงบวกเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้วยการให้เจ้าหน้าที่ของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนทำหน้าที่เป็นผู้ให้ความรู้ (โค้ช) ตรวจสอบไปตามวินรถมอเตอร์รับจ้าง เพื่อให้ข้อมูลและกระตุ้นเตือนในประเด็นสำคัญด้านความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่

- ➡ การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วที่เหมาะสมตามที่กฎหมายกำหนด
- ➡ การสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- ➡ ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่รถจักรยานยนต์
- ➡ ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณหรือป้ายจราจร เช่น ไม่ขับฝ่าไฟแดง ไม่จอดรถทับทางม้าลาย ไม่ขับย้อนศร
- ➡ บอกกล่าวปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตรายที่ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่
- ➡ ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยการตรวจสอบสภาพให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ
- ➡ การกำหนดราคาในการให้บริการที่เป็นธรรม และตรวจสอบได้

1.2 จัดให้มีการติดตามผลการให้ความรู้ ผ่านกิจกรรม “ห้องเรียนเคลื่อนที่เพื่อพี่มอเตอร์ไซด์วินคนดี” เพื่อให้ทราบว่าได้มีการนำความรู้ไปใช้ในการให้บริการมากน้อยเพียงใด โดยอาจจัดให้มีการทำแบบสอบถามหรือแบบทดสอบทัศนคติง่าย ๆ โดยให้กลุ่มเป้าหมายเลือกข้อที่เห็นว่าถูกต้อง ตัวอย่างคำถามเช่น

ถาม : เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ท่านควรปฏิบัติอย่างไร ก.บิตคันเร่งให้สุดก่อนสัญญาณไฟแดงจะขึ้น หรือ ข.ชะลอความเร็วเพื่อรอสัญญาณไฟเขียว (การวัดผลทางทัศนคติ คือ ถ้าเลือก ก. แสดงว่ายังไม่มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม แต่ถ้าเลือก ข. แสดงว่าเริ่มตระหนักในความปลอดภัย เป็นต้น)

มาตรการที่ 2 : ประสาน (Collaboration) ขอความร่วมมือผู้โดยสารที่ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นผู้สะท้อนความคิดเห็นและประเมินความพึงพอใจจากการใช้บริการ เพื่อสร้างมาตรฐานและยกระดับในการขับขี่เพื่อความปลอดภัยใส่ใจผู้ให้บริการ โดยแปลงสู่แผนปฏิบัติการ ดังนี้

2.1 จัดทำ Application “เสือกัก รัก(คน)ซ้อน” ให้ผู้ใช้บริการดาวน์โหลดลงในโทรศัพท์มือถือ (Smart phone) โดยให้พัฒนาเป็นโปรแกรมจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประเภทจักรยานยนต์รับจ้างทุกคนในเขตกรุงเทพมหานครที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งต้องมีข้อมูล

- ➡ ประวัติส่วนบุคคล ได้แก่ ชื่อ-สกุล เลขประจำตัวประชาชน 13 หลัก อายุ ที่อยู่ปัจจุบัน หมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อกลับได้
- ➡ ข้อมูลยานพาหนะที่ให้บริการ ได้แก่ เลขทะเบียนรถ และสังกัดวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- ➡ กำหนด QR Code (Quick Response) เป็นสัญลักษณ์แสดงตัวผู้ขับขี่ ติดไว้ที่เสือกักบริเวณป้ายชื่อด้านหลังผู้ขับเพื่อให้ผู้ใช้บริการตรวจสอบข้อมูลก่อนหรือขณะใช้บริการ เพื่อสร้างหลักประกันความปลอดภัยและมีความมั่นใจในการเดินทางไปกับผู้ให้บริการรายนั้น
- ➡ มีระบบการประเมินผลความพึงพอใจภายหลังการบริการ โดยออกแบบระบบให้มีการส่งแบบประเมินภายหลังจากที่ได้ใช้บริการเสร็จเรียบร้อยแล้วประมาณ 5-10 นาที ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและแสดงความพึงพอใจตามความเป็นจริง (กดปุ่มให้คะแนน พอใจมากกด 5/ พอใจกต 4/ เฉยๆ กด 3/ ควรปรับปรุงกด 2/ ไม่พอใจกด 1)

2.2 ในอนาคตอาจพัฒนา Application “เสือกัก รัก(คน)ซ้อน” ไปสู่การสื่อสารแบบ 2 ทาง (TWO WAYS COMMUNICATION) โดยเพิ่มช่องทางติดต่อสื่อสารผ่านระบบเพื่อเรียกใช้บริการจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผู้โดยสารมีความพึงพอใจที่จะเลือกใช้บริการแบบเฉพาะเจาะจงได้ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพการให้บริการได้อย่างเสรี

มาตรการที่ 3 : ตัดสินใจ (Decision Making) โดยภาครัฐเห็นชอบผลักดันให้เกิดการสร้างแรงจูงใจสนับสนุนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้วยการยกระดับคุณภาพการบริการและให้รางวัลแก่ผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 2 ล้อที่ได้รับการประเมินคุณภาพการให้บริการที่อยู่ในเกณฑ์ดีเด่น (คะแนน 4 = Good) และยอดเยี่ยม (คะแนน 5 = Excellent) อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยแปลงสู่แผนปฏิบัติการ ดังนี้

3.1 จัดพิธีมอบเกียรติบัตรชมเชยผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประเภทรถ 2 ล้อ ดีเด่นและยอดเยี่ยม โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องร่วมสนับสนุนการมอบรางวัลเพื่อเป็นขวัญกำลังใจในการยกระดับคุณภาพการให้บริการและเป็นตัวอย่างที่ดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ เช่น เสือกักชมเชย 1 ตัว หมวกนิรภัยคุณภาพสูงจำนวน 2 ใบ และอุปกรณ์นิรภัยที่จำเป็นในการขับขี่ในเวลากลางคืน เป็นต้น

3.2 ให้การสนับสนุนด้านการตรวจเช็คสภาพรถแบบให้เปล่าและเปลี่ยนอะไหล่ต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง โดยไม่คิดค่าบริการแก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับการประเมินผลการให้บริการดีเด่นและยอดเยี่ยมประจำปี โดยอาจให้เป็นบัตรกำนัลตรวจเช็คสภาพรถทุก 3 เดือนในรอบปีนั้นๆ

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถนำมาใช้เป็นแผนปฏิบัติการซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มคนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันได้เป็นอย่างดี ทั้งยังช่วยให้เกิดการบูรณาการและประสานพลังประชารัฐ โดยช่วยกันยกระดับคุณภาพการให้บริการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้ดียิ่งขึ้นสอดคล้องกับหลักการของปฏิญญามอสโกเรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่เพื่อลดปัญหาด้านการจราจรอย่างเป็นรูปธรรม

.....

บทสรุปผู้บริหาร : โครงการ “เลือกก็รัก(คน)ซ้อน”

1. ที่มาและความสำคัญ

- ✓ มติคณะรัฐมนตรี (ไทย) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้เห็นชอบตามกรอบปฏิญญามอสโกกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)”
- ✓ มอบศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กระทรวงมหาดไทย เป็นเจ้าภาพหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนซึ่งกำหนดเป้าหมายดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน
- ✓ เป้าประสงค์ตามพันธสัญญาที่ให้ไว้ต่อประชาคมโลก คือ การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัยและตระหนักรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎระเบียบจราจรมากขึ้น

2. สถานการณ์

- สถิติที่น่าสนใจจากงานวิจัยด้าน Road Safety ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization) พบว่า
- ➡ อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของคนบนโลกใบนี้ ปีละ 1,000,000 คน (รองจากมะเร็ง)
 - ➡ 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุเกิดกับวัยรุ่น อายุ ระหว่าง 15 – 24 ปี สาเหตุจากความเร็วและความมั่นใจ
 - ➡ จักรยานยนต์ คือ ยานพาหนะที่คนไทยใช้งานมากที่สุด จากสถิติของกระทรวงคมนาคมอยู่ที่ 20 ล้านคัน
 - ➡ ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก ปี 2558 มีผู้มาลงทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้างในเขต กทม. 105,894 คน

3. ความท้าทาย

- จะทำอย่างไรให้ จักรยานยนต์รับจ้าง = ผู้ให้บริการขนส่ง 2 ล้อที่มีคุณภาพ + ปลอดภัย
- การให้บริการที่ดีของจักรยานยนต์รับจ้าง = ช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน + คนซ้อนพึงพอใจ

4. มาตรการ

สื่อสารเรื่องความปลอดภัยและผลกระทบจากอุบัติเหตุ + ให้ความรู้ด้านการบริการ จยย.แบบมืออาชีพ

ประสานความร่วมมือผู้ใช้บริการ (คนซ้อนท้าย) เพื่อยกระดับการให้บริการด้านขนส่ง จยย. WIN

ภาครัฐตัดสินใจในการสร้างแรงจูงใจสนับสนุนผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 2 ล้อที่มีคุณภาพ อย่างต่อเนื่อง

5.แผนปฏิบัติการ

<p>- จัดโครงการฝึกอบรมตามวิน จยย. เช่น โครงการโค้ชเดินเท้ามุ่งสู่วิน ห้องเรียนเคลื่อนที่เพื่อพิวินคนดี) โดยสอดแทรกนโยบายด้านความ ปลอดภัยต่างๆ ของรัฐบาลควบคู่กัน</p>	<p>- Application ที่ส่งเสริมให้การ ปรับเปลี่ยนไปสู่พฤติกรรม ให้บริการที่ประทับใจ เรียกใช้ง่าย - มีระบบการประเมินผลภายหลัง การให้บริการ (กตคะแนน 1 - 5)</p>	<p>- จัดหาเครื่องมือ/อุปกรณ์นิรภัย ในการขับขี่ที่จำเป็นแบบให้เปล่า สำหรับผู้ให้บริการที่ได้รับการ ประเมินผลจากผู้ใช้บริการในระดับ</p>
--	--	---