



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
รายงานประชาชน
ประจำปี **2566**



FREE COPY



[E-BOOK]

คณะผู้จัดทำ รายงานประชาชน ประจำปี 2566

พิมพ์ครั้งที่ 1 จำนวน 4,500 เล่ม

ที่ปรึกษา

นายไชยวัฒน์ จุนถิระพงศ์

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

นายเอียรชัย ชুক্তติวิบูลย์

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

นางสาวชัชดาพร บุญพิระณัช

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

นายสหรัฐ วงศ์สกุลวิวัฒน์

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คณะผู้จัดทำ

นายวิทยา จันทน์เสนาะ

ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

นางสาวจุฑามาศ เดชพิทักษ์

ผู้อำนวยการส่วนข้อมูลและติดตามประเมินผล

ความปลอดภัยทางถนน

นายเกษริน ตรินตระกูล

นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ

นางสาวชนิสรา มหิทรนไพศาล

นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ

นายสุทธิพงษ์ วงศ์ทอง

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

นางสาวกาญจนา ผิวเกลี้ยง

เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีชำนาญงาน

นายชนะชล ลิบโกษา

พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

นางสาวกัญญา กุลนันโซด

พนักงานนโยบายและแผนงาน

จัดพิมพ์โดย

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

3/12 ถนนอุทงนอก แขวงดุสิต

เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300

พิมพ์ที่

ศูนย์สื่อและสิ่งพิมพ์แก้วเจ้าจอม

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

1 ถนนอุทงนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต

กรุงเทพมหานคร 10300

โทรศัพท์ 0 2160 1470

สงวนลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์

พ.ศ. 2537 ห้ามคัดลอก จัดพิมพ์

หรือทำซ้ำ ก่อนได้รับอนุญาต

จากสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน





คำนำ

“มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน” เป็นวิสัยทัศน์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ที่มุ่งเป้าลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยลงทุกปี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจึงได้บูรณาการหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ร่วมกับภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนมาอย่างต่อเนื่อง

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้รวบรวมสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนประจำปี ช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ รวมทั้งสาระน่ารู้ด้านกฎหมายที่สาธารณชนควรรู้ไว้ในหนังสือ “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566” ฉบับนี้ โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะเป็นประโยชน์ในการศึกษาและการปฏิบัติงานต่อไป และขอขอบคุณหน่วยงานและภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ที่ดำเนินการเพื่อการลดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งสนับสนุนข้อมูลอันเป็นประโยชน์มา ณ โอกาสนี้

นายไชยวัฒน์ จุนถิระพงศ์

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

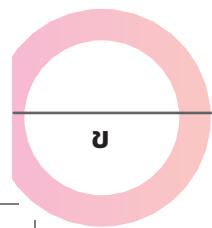
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน



สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ 1	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	1
	1.1 สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	2
	1.2 สถานการณ์จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	3
	1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ	4
	1.4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ	11
ส่วนที่ 2	นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	17
	2.1 12 เป้าหมายโลกด้านความปลอดภัยทางถนน	18
	2.2 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2565 - 2570	21
	2.3 แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน	30
ส่วนที่ 3	ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน	33
	3.1 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง)	34
	3.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร	84
	3.3 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ (จังหวัด อำเภอบาง อบจ. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	92
	3.4 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาคีเครือข่าย	107
	3.5 ตัวอย่างผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นเลิศ (Best Practice)	119
ส่วนที่ 4	สาระน่ารู้ด้านความปลอดภัยทางถนน	123
	4.1 กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สาธารณชนทั่วไปควรรู้	124
	4.2 ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และเกร็ดน่ารู้ด้านความปลอดภัยทางถนน	127
	4.3 ผลงานทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน และนวัตกรรม	136

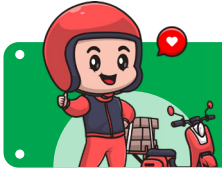


ส่วนที่ 1

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย

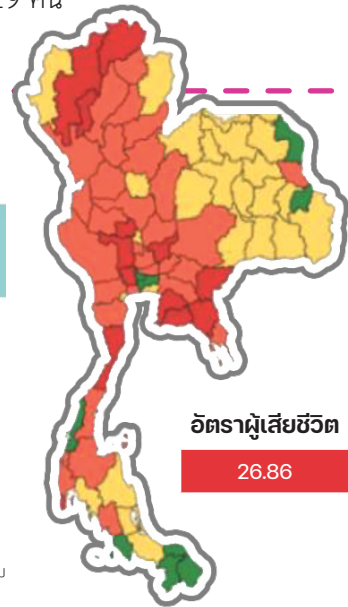
- 1.1 สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- 1.2 สถานการณ์จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
- 1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ
- 1.4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ





1.1 สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล กำหนดตัวชี้วัด “อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)” และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 กำหนดเป้าหมาย “ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร” และได้กำหนดเป้าหมายไว้เป็นรายปี โดยในปี พ.ศ. 2566 กำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต 13,821 คน หรือคิดเป็น 20.69 คนต่อแสนประชากร ซึ่งผลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน* ปรากฏว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิต 17,498 คน คิดเป็น 26.86 คนต่อแสนประชากร สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ 3,677 คน หรือคิดเป็น 6.17 คนต่อแสนประชากร หากเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2565 (17,379 คน) เพิ่มขึ้น 119 คน หรือคิดเป็น 0.21 คนต่อแสนประชากร คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.68



ที่มา : สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิตศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข)

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย 2566

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน **17,498** ราย

เฉลี่ย **วันละ 48** ราย

อัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน **26.86**

81.18% อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เยาวชน 15-24 ปี ประมาณ **3,004** ราย

เป้าหมายปี 2570 ในกรอบอุบัติเหตุทางถนน **12** คนต่อประชากรแสนคน หรือ **8,474** คน

จำนวนผู้เสียชีวิตตามค่าเป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5

ปี 2566	13,821 คน
ปี 2567	12,404 คน
ปี 2568	11,148 คน
ปี 2569	9,811 คน
ปี 2570	8,474 คน

ที่มา : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

*การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน เป็นการนำข้อมูลระดับประเทศในการกำหนดสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีการดำเนินการโดยคณะกรรมการด้านบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผล มีอธิบดีกรมควบคุมโรค เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการกองป้องกันบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค เป็นกรรมการ และเลขานุการ ด้วยการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน คือ 1) ข้อมูลจากมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย 2) ข้อมูลการประกันภัยบริษัท กลางฯ 3) ข้อมูลคดี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566



1.2 สถานการณ์จำนวนผู้บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนน

จากฐานข้อมูลระบบข้อมูล 43 แฟ้ม ของกระทรวงสาธารณสุข ที่ได้รวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนนจากโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุขทั่วประเทศ พบว่า เดือนมกราคม - กันยายน 2566 มีผู้บาดเจ็บในข้อมูลแฟ้มผู้ป่วยใน (IPD) จำนวน 154,643 คน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบ จากข้อมูลผู้บาดเจ็บ ระหว่าง ปี 2565 และ 2566 พบว่า เมื่อเฉลี่ยจำนวนผู้บาดเจ็บแล้วในปี 2565 เฉลี่ยเดือนละ 17,205 คน และในปี 2566 เฉลี่ยเดือนละ 17,182 คน

อัตราผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามยานพาหนะ

ยานพาหนะที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บสูงสุด พบว่า เดือนมกราคม - กันยายน 2566 คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็น 83.45% รองลงมาได้แก่ รถยนต์ คิดเป็น 5.08% รถจักรยาน 3.49% รถบรรทุกเล็ก/รถตู้ คิดเป็น 2.57% และคนเดินเท้า 2.52%

ตารางจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2565 - 2566

ปี/เพศ	เพศชาย (คน)	เพศหญิง (คน)	รวมจำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)
พ.ศ. 2565	139,029	67,431	206,460
พ.ศ. 2566*	52,503	102,140	154,643

*หมายเหตุ : พ.ศ. 2566 ระหว่างเดือนมกราคม - กันยายน 2566

ตารางจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามยานพาหนะ

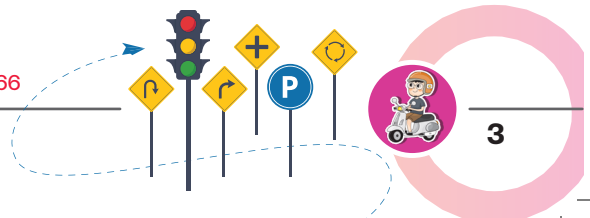
ปี/ยานพาหนะ	จำนวน	2566
รถจักรยานยนต์	129,043	83.45%
รถยนต์	7,849	5.08%
รถจักรยาน	5,394	3.49%
รถบรรทุกเล็ก/รถตู้	3,972	2.57%
คนเดินเท้า	3,894	2.52%

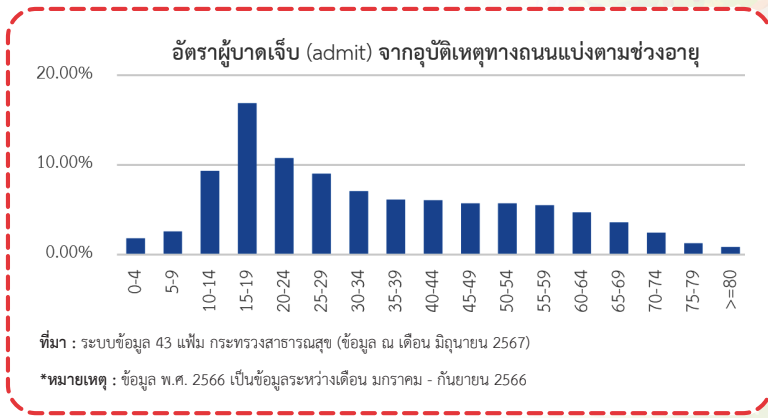
อัตราผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามช่วงอายุ

ตารางจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบ่งตามช่วงอายุ

ช่วงอายุ	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	>=80
จำนวน	1,823	2,794	8,864	19,455	14,286	12,879	11,061	10,245	10,954	11,014	11,332	11,577	9,882	8,078	5,528	3,061	1,830
%ช่วงอายุ	1.18%	1.81%	5.73%	12.58%	9.24%	8.33%	7.15%	6.63%	7.08%	7.12%	7.33%	7.49%	6.38%	5.22%	3.67%	1.98%	1.18%

ภาพรวมผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 ตามช่วงอายุ พบว่า กลุ่มเยาวชน ช่วงอายุระหว่าง 15-19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มากที่สุดถึง จำนวน 19,455 คน คิดเป็น 12.58% ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 20 - 24 ปี จำนวน 14,286 คน คิดเป็น 9.24% และช่วงอายุ 25 - 29 ปี จำนวน 12,879 คน คิดเป็น 8.33% ซึ่งเป็นกลุ่มเยาวชนและวัยทำงานมีสัดส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ากลุ่มวัยเด็กและวัยสูงอายุอย่างชัดเจน

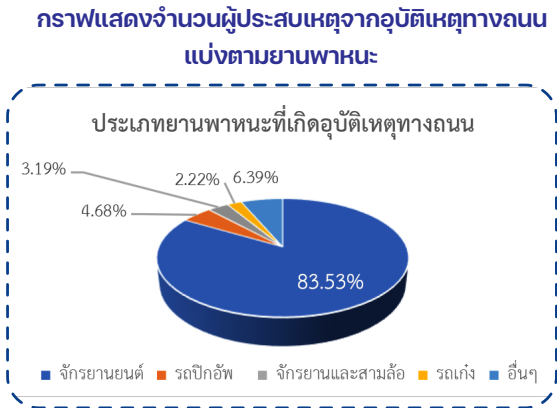




1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ

จากข้อมูลผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS Online) ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข พบว่า

จำนวนผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามยานพาหนะ



ตารางจำนวนผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามยานพาหนะ

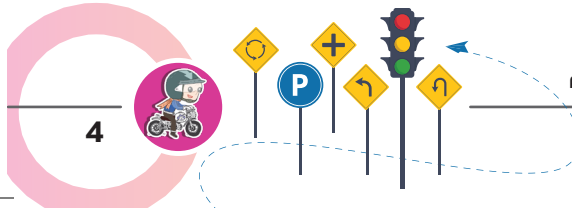
ประเภทยานพาหนะ		
รถจักรยานยนต์	83.53%	544,558 คน
รถปิกอัพ	4.68%	30,508 คน
รถจักรยานและสามล้อ	3.19%	20,780 คน
รถแท็กซี่	2.22%	14,443 คน
อื่นๆ	6.39%	28,700 คน



ตารางข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย

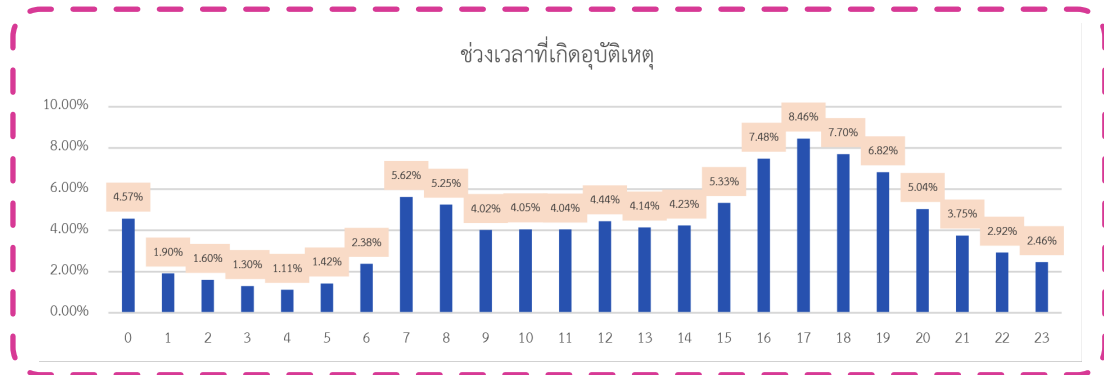
อัตราการสวมหมวกนิรภัย	15.92%
จำนวนสวมหมวกนิรภัย	70,566 คน
ไม่ใช้หมวกนิรภัย	372,816 คน
ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยที่ได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะ	40.68%

ยานพาหนะที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 544,558 คน คิดเป็น 83.53% รองลงมาได้แก่ รถปิกอัพ จำนวน 30,508 คน คิดเป็น 4.68% อย่างไรก็ตามพบว่า





มีผู้ประสบเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 372,816 คน คิดเป็น 15.92% และได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะ ถึง 40.68 %



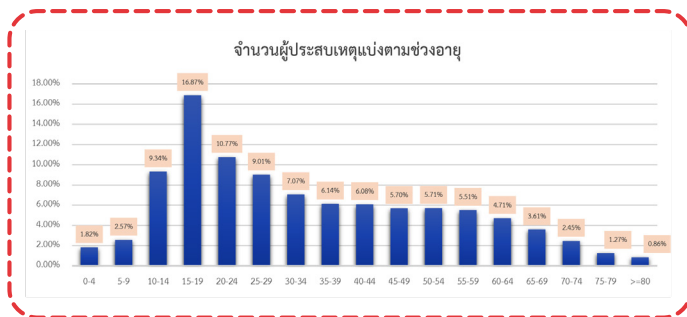
ตารางจำนวนผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

ช่วงเวลา	จำนวน	% ช่วงเวลา
กลางวัน	437,237 คน	67.06%
กลางคืน	214,732 คน	32.94%

เมื่อพิจารณาช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุจะพบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นในเวลากลางวัน (ระหว่าง 06.00 - 18.00 น.) คิดเป็น 67.06% มีจำนวนสูงกว่าเวลากลางคืน (ระหว่าง 18.00 - 06.00 น.) คิดเป็น 32.94% ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียานพาหนะใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ทั้งในช่วง 07.00 - 09.00 น. และช่วง 15.00 - 18.00 น.



จำนวนผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามช่วงอายุ



จำนวนผู้ประสบเหตุปี 2566 พบว่า กลุ่มเยาวชน ช่วงอายุระหว่าง 15 - 19 ปี เป็นช่วงอายุที่ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดถึง 110,012 คน คิดเป็น 16.87% ของผู้ประสบเหตุทั้งหมด หากรวมเยาวชนช่วงอายุ 20 - 24 ปี จำนวน 70,196 คน คิดเป็น 10.77% ทำให้ผู้ประสบเหตุที่เป็นเยาวชนสูงถึง 27.64%

ตารางจำนวนผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามช่วงอายุ

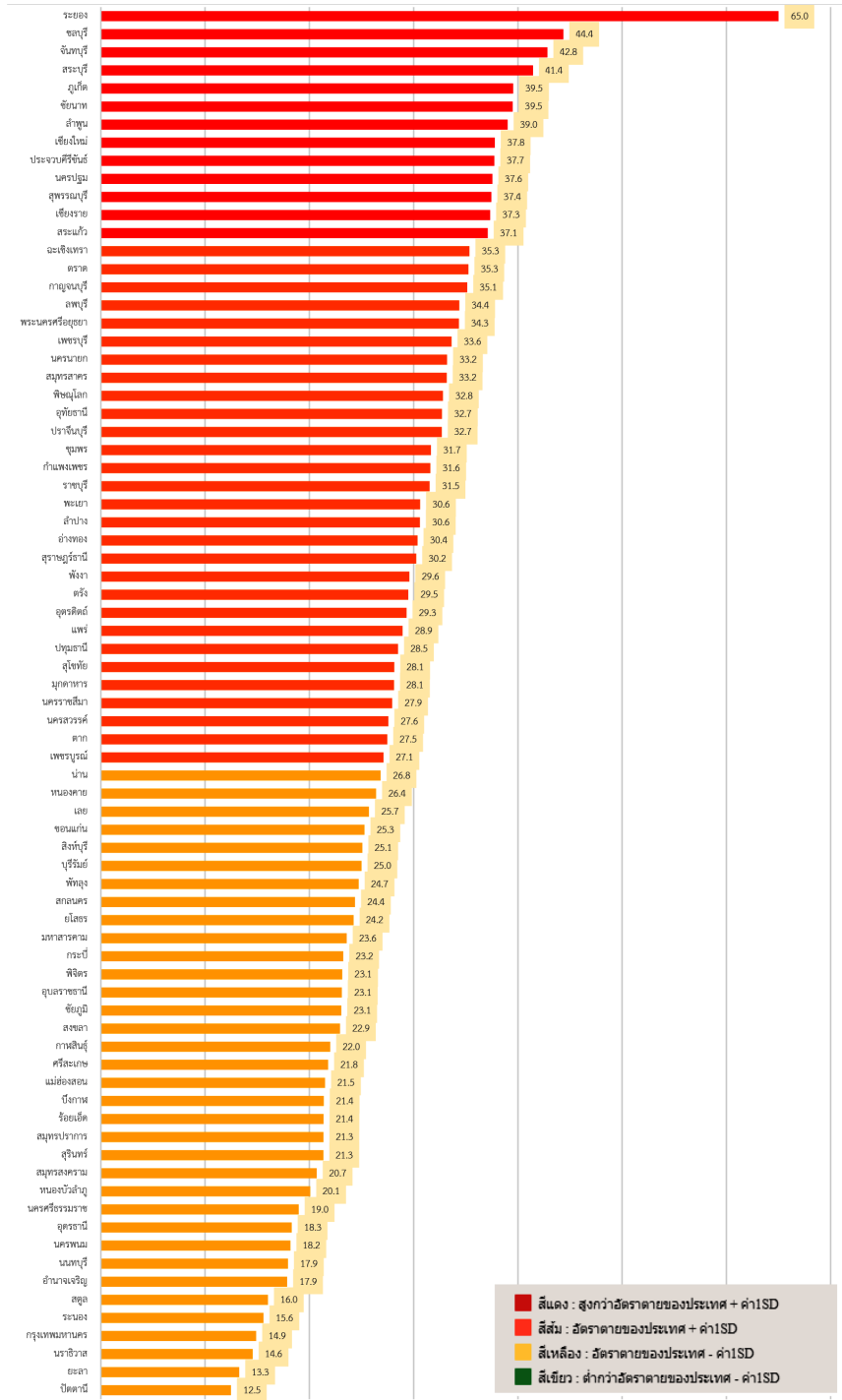
ช่วงอายุ	จำนวน (คน)	%ช่วงอายุ
0-4	11,839	1.82%
5-9	16,746	2.57%
10-14	60,862	9.34%
15-19	110,012	16.87%
20-24	70,196	10.77%
25-29	58,720	9.01%
30-34	46,111	7.07%
35-39	40,012	6.14%
40-44	39,652	6.08%
45-49	37,172	5.70%
50-54	37,250	5.71%
55-59	35,929	5.51%
60-64	30,693	4.71%
65-69	23,553	3.61%
70-74	15,997	2.45%
75-79	8,273	1.27%
>=80	5,580	0.86%





สถิติภาพรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2566

กราฟแสดงอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรรายจังหวัดจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2566



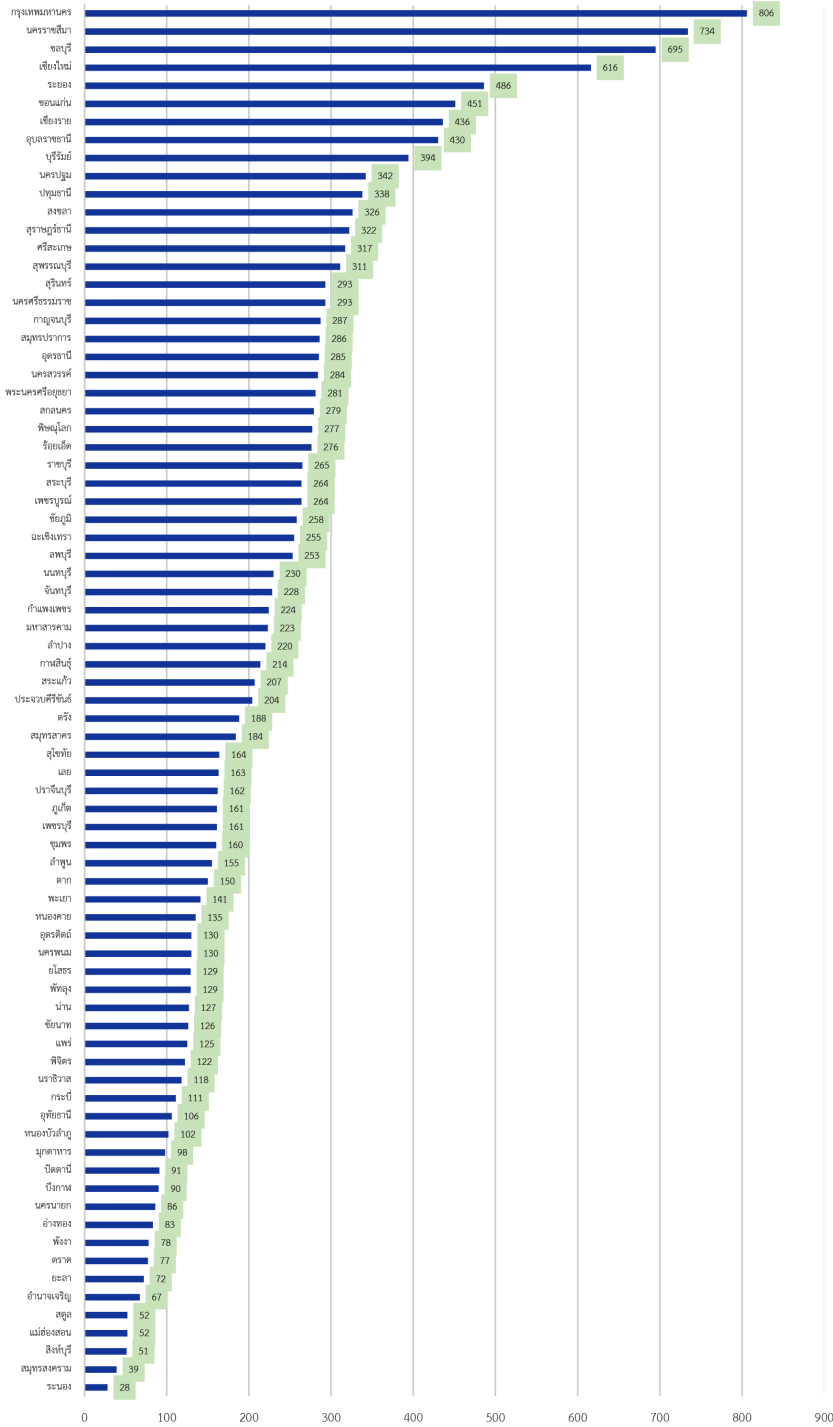
ที่มา : สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิต ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566



กราฟแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตรายจังหวัดจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2566



ที่มา : สถาบันการวิจัยชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิต ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข





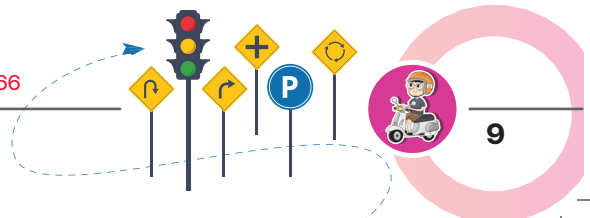
ตารางจำนวนและอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2565 - 2566

ที่	จังหวัด	จำนวนผู้เสียชีวิต		อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	
		ปี 2565	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2566
1	กระบี่	133	111	27.9	23.2
2	กรุงเทพมหานคร	848	806	15.5	14.9
3	กาญจนบุรี	229	287	28.1	35.1
4	กาฬสินธุ์	235	214	24.1	22
5	กำแพงเพชร	215	224	30.2	31.6
6	ขอนแก่น	424	451	23.7	25.3
7	จันทบุรี	239	228	44.9	42.8
8	ฉะเชิงเทรา	267	255	37.2	35.3
9	ชลบุรี	702	695	45.2	44.4
10	ชัยนาท	105	126	32.7	39.5
11	ชัยภูมิ	261	258	23.3	23.1
12	ชุมพร	175	160	34.6	31.7
13	เชียงราย	424	436	36.3	37.3
14	เชียงใหม่	595	616	36.5	37.8
15	ตรัง	148	188	23.2	29.5
16	ตราด	70	77	32	35.3
17	ตาก	138	150	25.4	27.5
18	นครนายก	78	86	30.1	33.2
19	นครปฐม	293	342	32.2	37.6
20	นครพนม	155	130	21.7	18.2
21	นครราชสีมา	757	734	28.8	27.9
22	นครศรีธรรมราช	317	293	20.5	19
23	นครสวรรค์	311	284	30	27.6
24	นนทบุรี	234	230	18.4	17.9
25	นราธิวาส	112	118	13.9	14.6
26	น่าน	111	127	23.4	26.8
27	บึงกาฬ	101	90	24	21.4
28	บุรีรัมย์	340	394	21.5	25
29	ปทุมธานี	319	338	27.2	28.5
30	ประจวบคีรีขันธ์	211	204	39.1	37.7
31	ปราจีนบุรี	177	162	35.9	32.7
32	ปัตตานี	104	91	14.3	12.5
33	พระนครศรีอยุธยา	315	281	38.5	34.3
34	พะเยา	128	141	27.6	30.6
35	พังงา	74	78	28	29.6





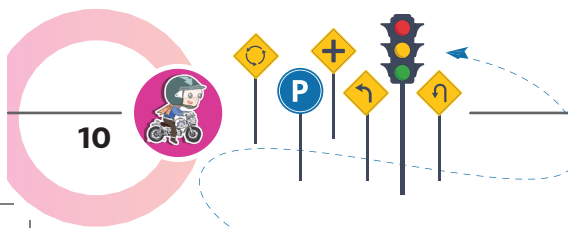
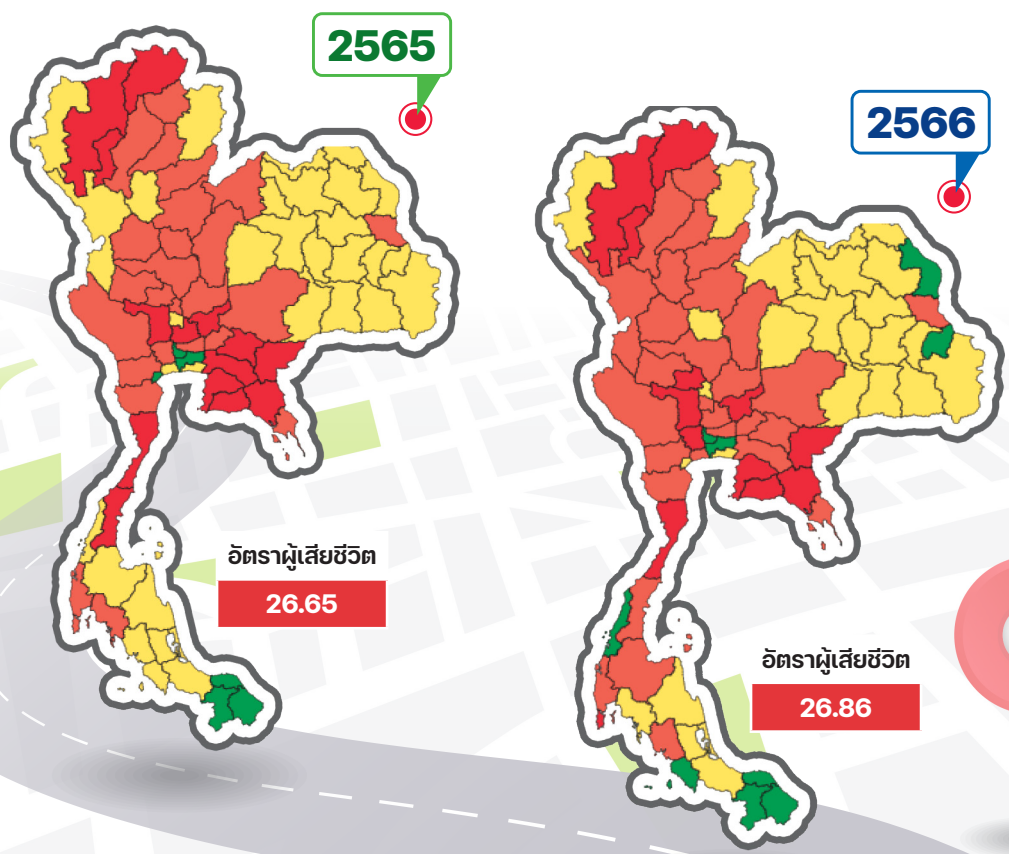
ที่	จังหวัด	จำนวนผู้เสียชีวิต		อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	
		ปี 2565	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2566
36	พัทลุง	122	129	23.4	24.7
37	พิจิตร	170	122	32.1	23.1
38	พิษณุโลก	266	277	31.4	32.8
39	เพชรบุรี	148	161	30.9	33.6
40	เพชรบูรณ์	268	264	27.4	27.1
41	แพร่	117	125	26.9	28.9
42	ภูเก็ต	123	161	30.4	39.5
43	มหาสารคาม	225	223	23.7	23.6
44	มุกดาหาร	111	98	31.9	28.1
45	แม่ฮ่องสอน	55	52	22.8	21.5
46	ยโสธร	136	129	25.5	24.2
47	ยะลา	65	72	12.1	13.3
48	ร้อยเอ็ด	296	276	22.8	21.4
49	ระนอง	45	28	25.1	15.6
50	ระยอง	483	486	65.4	65
51	ราชบุรี	268	265	31.8	31.5
52	ลพบุรี	236	253	31.9	34.4
53	ลำปาง	235	220	32.5	30.6
54	ลำพูน	144	155	36.1	39
55	เลย	178	163	28	25.7
56	ศรีสะเกษ	321	317	22	21.8
57	สกลนคร	262	279	22.9	24.4
58	สงขลา	309	326	21.8	22.9
59	สตูล	64	52	19.8	16
60	สมุทรปราการ	291	286	21.8	21.3
61	สมุทรสงคราม	31	39	16.3	20.7
62	สมุทรสาคร	137	184	24.8	33.2
63	สระแก้ว	205	207	36.8	37.1
64	สระบุรี	240	264	37.6	41.4
65	สิงห์บุรี	64	51	31.2	25.1
66	สุโขทัย	137	164	23.4	28.1
67	สุพรรณบุรี	297	311	35.6	37.4
68	สุราษฎร์ธานี	260	322	24.5	30.2
69	สุรินทร์	344	293	25	21.3
70	หนองคาย	128	135	25	26.4

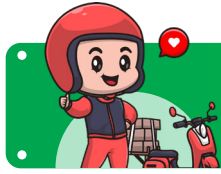




ที่	จังหวัด	จำนวนผู้เสียชีวิต		อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	
		ปี 2565	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2566
71	หนองบัวลำภู	114	102	22.4	20.1
72	อ่างทอง	70	83	25.4	30.4
73	อำนาจเจริญ	89	67	23.7	17.9
74	อุดรธานี	306	285	19.6	18.3
75	อุดรดิตถ์	126	130	28.2	29.3
76	อุทัยธานี	96	106	29.5	32.7
77	อุบลราชธานี	452	430	24.3	23.1

ที่มา : สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (ข้อมูลผู้เสียชีวิต 3 ฐาน)
ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข





1.4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสำคัญ

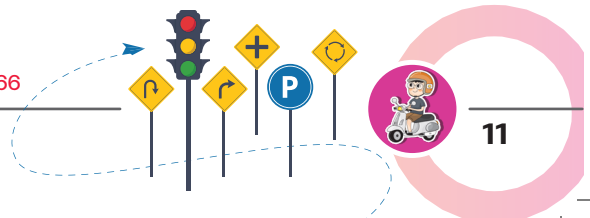
คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 มีมติรับทราบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 ตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 20 ตุลาคม 2565 เห็นชอบเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2566 โดยกำหนดชื่อการรณรงค์ “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” ซึ่งกำหนดเป้าหมายภาพรวม เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจกับชีวิตวิถีใหม่ ที่ห่างไกลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์ รวมถึงช่วงวันหยุดติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป ในปี พ.ศ. 2566 สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

1 ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน (ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566)



ผลการบูรณาการการทำงานของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน เปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง กำหนดให้ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 พบว่า สถิติในภาพรวมเป็นไปตามเป้าหมาย ดังนี้

- 1 การเกิดอุบัติเหตุ 2,440 ครั้ง ลดลงร้อยละ 22.63 ผู้บาดเจ็บ (admit) 2,437 คน ลดลงร้อยละ 23.02 ผู้เสียชีวิต 317 ราย ลดลงร้อยละ 13.39
- 2 การเกิดอุบัติเหตุใหญ่ 21 ครั้ง ลดลงร้อยละ 30.00
- 3 การเสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ 183 ราย ลดลงร้อยละ 11.02
- 4 ผู้เสียชีวิตในพฤติกรรมเสี่ยงหลักลดลง ทั้งขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ลดลงร้อยละ 34.42 ดื่มแล้วขับ ลดลงร้อยละ 40.00 ไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงร้อยละ 9.20 และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงร้อยละ 38.46 ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเป็นข้อมูลแล้ว เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566

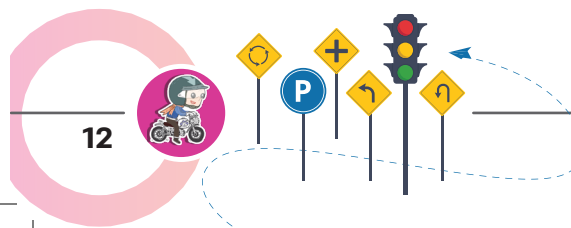
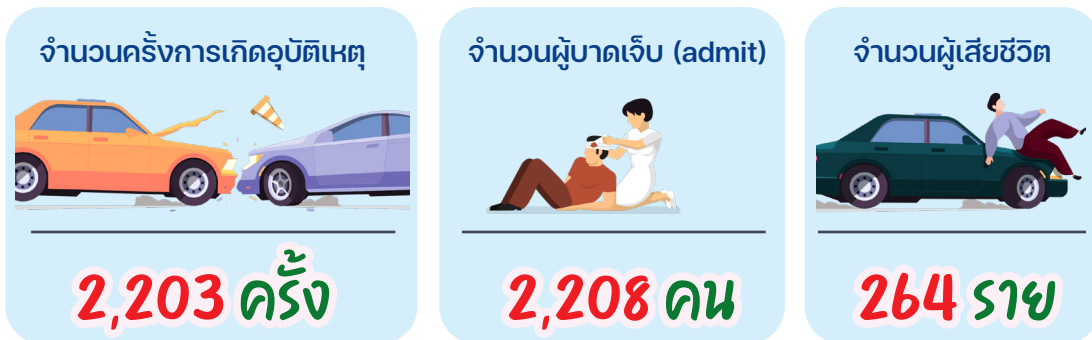




ทั้งนี้ การดำเนินงานส่วนใหญ่มีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดีขึ้น เป็นผลจากการประสานความร่วมมือของหน่วยงาน ภาคีเครือข่าย โดยเน้นการดำเนินการเชิงรุกเฝ้าระวังป้องกันปราชญ์กรรมเสี่ยง รณรงค์สร้างการรับรู้ระดับชุมชน บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะกรณีดื่มแล้วขับได้เน้นย้ำให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ (admit) หรือมีผู้เสียชีวิต และมาตรการตรวจสอบและดำเนินการทางกฎหมาย เพื่อกำกับ ควบคุม ลงโทษร้านค้าที่จำหน่ายสุราให้แก่เด็กและเยาวชน แม้ว่าสถิติในภาพรวมจะเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด แต่ปัจจัยด้านพฤติกรรม ยังเป็นความเสี่ยงหลักที่ส่งผลให้มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การตัดหน้ากระชั้นชิด รวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และเมื่อนำปัจจัยเกี่ยวกับลักษณะถนนและบริเวณจุดเกิดเหตุมาพิจารณาพร้อมด้วย พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุบนถนนทางตรง มากกว่าร้อยละ 80



2 ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน (ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2566)





ผลการบูรณาการการทำงานของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน เปรียบเทียบกับเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง (ปี พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2565 เนื่องจากเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2563 มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)) กำหนดให้ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 พบว่า สถิติในภาพรวมเป็นไปตามเป้าหมาย ดังนี้

- 1 การเกิดอุบัติเหตุ** 2,203 ครั้ง ลดลงร้อยละ 13.27 ผู้บาดเจ็บ (admit) 2,208 คน ลดลงร้อยละ 13.62 ผู้เสียชีวิต 264 ราย ลดลงร้อยละ 15.83
- 2 การเกิดอุบัติเหตุใหญ่** 18 ครั้ง ลดลงร้อยละ 28.95
- 3 การเสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ** 143 ราย ลดลงร้อยละ 14.71
- 4 ผู้เสียชีวิตในพฤติกรรมเสี่ยงหลักลดลง** ทั้งการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ลดลงร้อยละ 16.00 ต้มแล้วขับ ลดลงร้อยละ 71.20 ไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงร้อยละ 15.90 และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงร้อยละ 38.64

เมื่อพิจารณาจากสถิติอุบัติเหตุทางถนน เทียบกับเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2565 พบว่า พฤติกรรมที่ทำให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะพฤติกรรมนั่งท้ายกระบะ ตัดหน้ากระชั้นชิด หลับใน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถย้อนศร ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คือ รถเก๋ง รถปิกอัพ รถตู้สาธารณะ และรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ถนนที่เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คือ ถนนกรมทางหลวง และถนนในเขตเมือง (เทศบาล) โดยส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางแยก จุดกลับรถ สำหรับช่วงอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้น คือ **ช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี อายุ 40 - 49 ปี และอายุ 60 - 70 ปี**

เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการสร้างความปลอดภัยทางถนน และนำไปสู่เป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2566 ดังนี้

- 1** พิจารณาสับสนุนงบประมาณในการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานครอบคลุมทุกสถานีตำรวจทั่วประเทศ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)



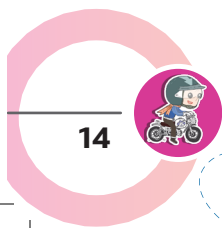


2 การใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ จัดการแผนรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้น เพื่อให้เกิดการรับรู้ความตระหนัก และจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน จูงใจให้แสดงพฤติกรรมความปลอดภัยเป็นอุปนิสัยที่ปกติในการทำงาน

3 กำหนด “ความปลอดภัยทางถนน” ในหลักสูตรการศึกษาทุกระดับ สร้างพฤติกรรมความปลอดภัย เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ยั่งยืนต่อไป

4 กำหนดตัวชี้วัดร่วมด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการปกครอง และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เพื่อให้การขับเคลื่อนในพื้นที่เกิดผลเป็นรูปธรรม

5 การพัฒนาศักยภาพศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และให้คำปรึกษาแก่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

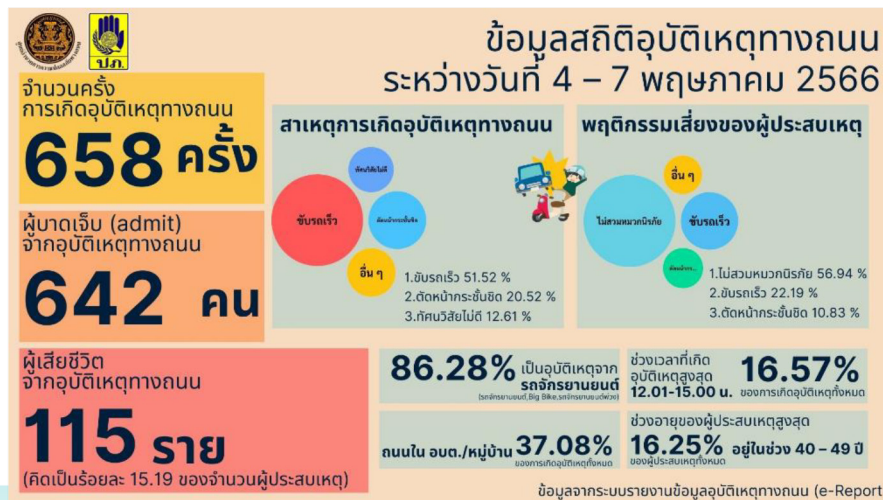




3 ช่วงวันหยุดยาวตามมติคณะรัฐมนตรี เห็นชอบกำหนด วันหยุดราชการเพิ่มเป็นกรณีพิเศษ ประจำปี 2566

3.1 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2566 เห็นชอบกำหนดให้วันศุกร์ที่ 5 พฤษภาคม 2566 เป็นวันหยุดราชการเพิ่มเป็นกรณีพิเศษ ประจำปี 2566 จึงเป็นกรณีที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นปี ระหว่างวันที่ 4 - 7 พฤษภาคม 2566

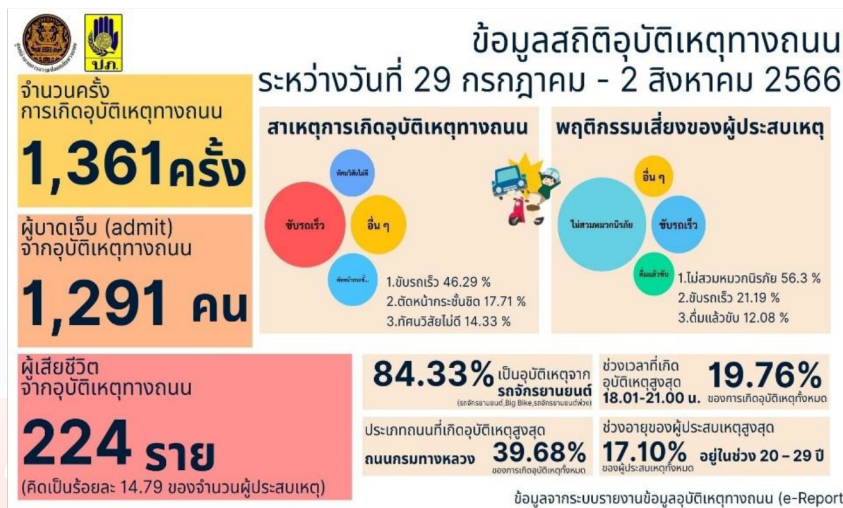
สถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 658 ครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บ (admit) จำนวน 642 คน และผู้เสียชีวิต จำนวน 115 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.19 ของจำนวนผู้ประสบเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุการขับรถเร็วสูงสุดร้อยละ 51.52 พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 56.94 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.28 (รวม Big Bike รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง) ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 37.08 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เวลา 12.01 - 15.00 น. ร้อยละ 16.57 และช่วงอายุของผู้ประสบเหตุสูงสุด อยู่ในช่วง 40 - 49 ปี ร้อยละ 16.25





3.2 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2566 เห็นชอบกำหนดให้วันจันทร์ที่ 31 กรกฎาคม 2566 เป็นวันหยุดราชการเพิ่มเป็นกรณีพิเศษ ประจำปี 2566 จึงเป็นกรณีที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นปี ระหว่างวันที่ 28 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2566 รวม 6 วัน

สถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า เกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 1,361 ครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บ (admit) จำนวน 1,291 คน และผู้เสียชีวิต จำนวน 224 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.79 ของจำนวนผู้ประสบเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุการขับรถเร็วสูงสุดร้อยละ 46.29 พฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 56.30 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 84.33 (รวม Big Bike รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง) ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนกรมทางหลวง ร้อยละ 39.68 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เวลา 18.01 - 21.00 น. ร้อยละ 19.76 และช่วงอายุของผู้ประสบเหตุสูงสุด อยู่ในช่วง 20 - 29 ปี ร้อยละ 17.10



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566

ส่วนที่ 2

นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน

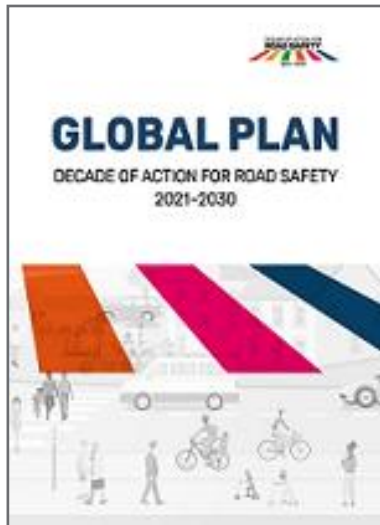
- 2.1 12 เป้าหมายโลกด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5)
พ.ศ. 2565 - 2570
- 2.3 แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน





2.1 12 เป้าหมายโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน

ภายใต้แผนโลกทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021 – 2030) จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก และคณะกรรมการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ โดยได้รับความร่วมมือจากองค์กรภาคีเครือข่ายความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ (UN Road Safety Collaboration) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้เป็นเอกสารแนวทางปฏิบัติที่สนับสนุนการดำเนินงานตามกรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action 2021 – 2030) หรือ พ.ศ. 2565 – 2573 ซึ่งข้อมติสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 74/299 ได้ประกาศให้ปี 2021 – 2030 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายใน ค.ศ. 2030 เพื่อการบรรลุเป้าหมายและเรียกร้องให้รัฐบาลและภาคีเครือข่ายทั่วโลกดำเนินการตามแนวทาง “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” (Safe System Approach) ได้แก่ การสำรวจหลายรูปแบบ การวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย การใช้ถนนปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ





องค์การอนามัยโลก **“ได้กำหนด 12 เป้าหมายโลก”** สำหรับการดำเนินงาน
ด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Target)
โดยผ่านมติเห็นชอบของรัฐบาลสมาชิกสหประชาชาติ ให้บรรลุผลภายในปี ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573)



เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2020
ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการ
พหุภาคีด้านความปลอดภัยทาง
ถนนระดับชาติที่ครอบคลุม
รอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนด
กรอบเวลา



เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2030
ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสาร
กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย
ทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติ
หนึ่งตราสารหรือมากกว่า



เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2030
ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่าน
มาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้
ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัย
ทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ
3 ดาวหรือสูงกว่า



เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2030
มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทาง
บนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่าน
มาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้
ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัย
ทางถนน



เป้าหมาย 5 ภายในปี 2030
ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่
ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยาน
พาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่าน
มาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพ
สูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญ
ที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับ
โลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ
ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า



เป้าหมาย 6 ภายในปี 2030
ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขึ้น
เนินการจำกัดความเร็วที่กำหนด
ครั้งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและ
เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขึ้น
ความเร็วลง



เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2030
เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถ
จักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้
มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียง
ร้อยละ 100



เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2030
เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และ
ผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัด
นิรภัยหรือใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
ที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียง
ร้อยละ 100



เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2030
ลดจำนวนการบาดเจ็บและ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
เนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์
ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวน
การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้อง
กับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและ
ประสาทอื่นลง



เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2030
ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติ
ที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์
เคลื่อนที่ขณะขับขี่



เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2030
ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนด
เวลาขับและระยะเวลาหยุดพัก
สำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถ
และ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับ
ระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้



เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2030
ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมาย
ระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาการ
การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการ
ให้การดูแลฉุกเฉินโดยเชี่ยวชาญ
ครั้งแรก





การดำเนินการประชุมด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

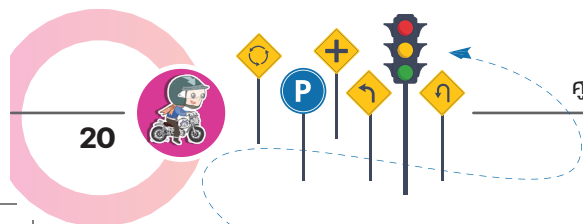


การประชุมพบปะเครือข่ายผู้นำหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก (Global Meeting of the Network of Heads of National Road Safety Agencies) ระหว่างวันที่ 28 - 29 มิถุนายน 2566 (ค.ศ. 2023) ณ กรุงสตอกโฮล์ม ราชอาณาจักรสวีเดน

การประชุมพบปะเครือข่ายผู้นำหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ระหว่างวันที่ 28 - 29 มิถุนายน 2566 (ค.ศ. 2023) ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน โดยการประชุมดังกล่าวเป็นการจัดงานคู่ขนานกับการจัดการประชุมระดับนานาชาติ International Vision Zero จัดขึ้นโดยสำนักงานรัฐบาลสวีเดน (The Government Office of Sweden) กรมขนส่งแห่งชาติสวีเดน (The Swedish Transport Administration) และหน่วยงานนวัตกรรมแห่งชาติสวีเดน (The Swedish Innovation Agency) การประชุมเครือข่ายผู้นำหน่วยงานครั้งนี้ จัดในลักษณะของเวทีสัมมนาพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อดำเนินการตามแผนระดับโลกร่วมกัน และเพื่อสร้างทศวรรษการปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระหว่างปี พ.ศ. 2564 - 2566 ให้สำเร็จ โดยมีผู้แทนจากองค์การสหประชาชาติ ภาคประชาสังคม นักวิชาการและองค์กรภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประเทศไทยมี นายณริศ ขำนุรักษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย หัวหน้าคณะผู้แทนไทย เข้าร่วมประชุมฯ พร้อมด้วยอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม) เจ้าหน้าที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วมประชุมดังกล่าว ดังนี้

1 ประเทศไทยได้มีโอกาสนำเสนอ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและตั้งใจของประเทศไทยในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกันของทุกประเทศทั่วโลก

2 นำเสนอการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในรูปแบบข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ดี (best practice) ให้ประเทศต่าง ๆ ที่สนใจนำไปประยุกต์ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ และจัดการกับข้อมูลที่ซ้ำซ้อนและข้อมูลที่ไม่น่าเชื่อถือ ซึ่งได้รับการชื่นชมจากประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วมประชุมนับเป็น best practice ของประเทศไทย





3 ได้รับทราบรูปแบบ แนวทาง และโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศต่าง ๆ ซึ่งคล้ายกับประเทศไทย โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบคณะกรรมการเช่นเดียวกับประเทศไทย

4 ได้รับทราบแนวทางการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสวีเดนที่จัดเป็น best practice ซึ่งประสบความสำเร็จในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น



2.2 แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2565 - 2570

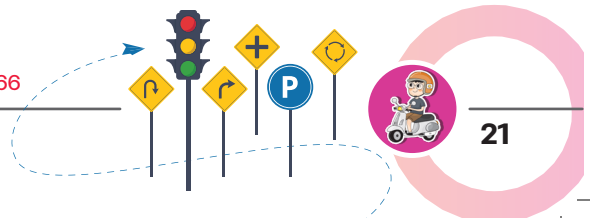
ฉบับปัจจุบันเป็นฉบับที่ 5 คือ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

โดยรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ประธานกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ลงนามในประกาศคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566 เพื่อใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ให้สามารถลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ



ทางถนน ในทุกมิติ ทั้งพฤติกรรมผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม ได้ทั้งระดับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ **“มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”** มีเป้าหมายผลลัพธ์ปี 2570 ลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือ 12 คน ต่อประชากรแสนคน และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส เหลือ 106,376 คน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน **รายงานประชาชน ประจำปี 2566**





วิสัยทัศน์และพันธกิจ

วิสัยทัศน์:

“มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

พันธกิจ:

- | | | | |
|--|---|---|---|
| <p>1. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง</p> | <p>2. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง</p> | <p>3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช่ยานยนต์</p> | <p>4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผล</p> |
|--|---|---|---|

เป้าประสงค์

เป้าประสงค์:

- | | |
|---|--|
| <p>1. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง</p> | <p>2. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท</p> |
| <p>3. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ</p> | |
| <p>4. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากล มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ</p> | |





กำหนดตัวชี้วัดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสระดับประเทศ

ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์

เป้าหมาย :

ผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570

ไม่เกิน 8,474 คน หรือ
12 คน ต่อ แสนประชากร

ผู้บาดเจ็บสาหัส
จากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570

ไม่เกิน 106,376 คน

คำนวณจากฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และรายงาน การคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553-2583 (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Center: HDC) และข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนนของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ตารางเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน

ปี พ.ศ.	อัตราผู้เสียชีวิต (คนต่อแสนประชากร)
2565	22.86
2566	20.69
2567	18.51
2568	16.34
2569	14.17
2570	12.00

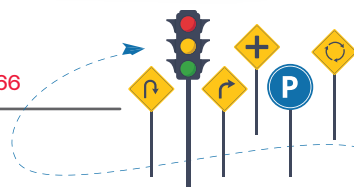
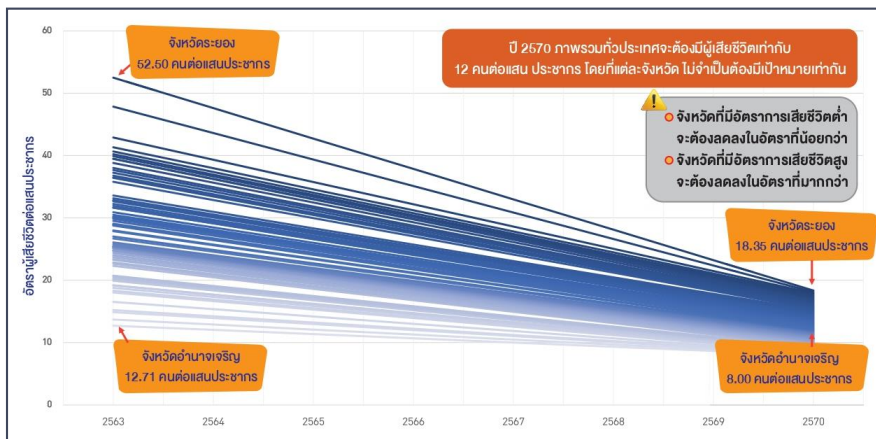


ตารางเป้าหมายการลดจำนวน ผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	201,967
2566	182,849
2567	163,731
2568	144,612
2569	125,494
2570	106,376



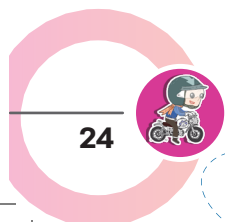
กระจายเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตลงสู่ระดับจังหวัด





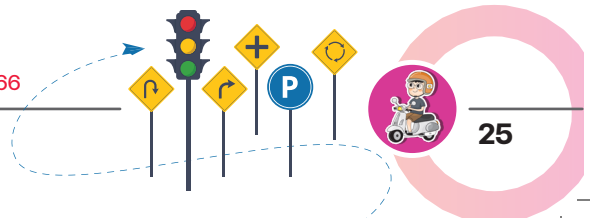
ตารางเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรระดับจังหวัด (ปี พ.ศ.)

ลำดับ	จังหวัด	เป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร					
		ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
1	อำนาจเจริญ	11.36	10.69	10.02	9.34	8.67	8.00
2	ยะลา	12.10	11.30	10.49	9.69	8.89	8.09
3	กรุงเทพมหานคร	12.97	12.01	11.05	10.09	9.13	8.18
4	สตูล	13.23	12.24	11.24	10.25	9.26	8.27
5	ปัตตานี	14.19	13.03	11.86	10.69	9.52	8.36
6	นราธิวาส	15.30	13.93	12.56	11.19	9.82	8.45
7	แม่ฮ่องสอน	15.52	14.13	12.73	11.33	9.94	8.54
8	สมุทรสงคราม	15.88	14.43	12.98	11.53	10.08	8.63
9	นนทบุรี	16.19	14.70	13.21	11.71	10.22	8.73
10	อุดรธานี	16.22	14.74	13.26	11.78	10.30	8.82
11	หนองบัวลำภู	16.78	15.21	13.64	12.06	10.49	8.92
12	ระนอง	17.04	15.43	13.83	12.23	10.62	9.02
13	ยโสธร	17.08	15.49	13.90	12.30	10.71	9.12
14	สมุทรปราการ	17.33	15.71	14.09	12.46	10.84	9.22
15	นครศรีธรรมราช	17.47	15.84	14.21	12.58	10.95	9.32
16	พังงา	18.63	16.79	14.94	13.10	11.26	9.42
17	บุรีรัมย์	18.90	17.03	15.15	13.27	11.40	9.52
18	น่าน	19.08	17.19	15.30	13.41	11.52	9.63
19	กาฬสินธุ์	19.41	17.48	15.54	13.60	11.67	9.73
20	ศรีสะเกษ	19.51	17.57	15.64	13.71	11.77	9.84
21	สกลนคร	19.77	17.81	15.84	13.88	11.91	9.95
22	ชัยภูมิ	20.02	18.03	16.04	14.04	12.05	10.06
23	ตาก	20.30	18.27	16.24	14.22	12.19	10.17
24	ขอนแก่น	20.54	18.49	16.44	14.38	12.33	10.28
25	หนองคาย	20.64	18.59	16.54	14.49	12.44	10.39
26	ร้อยเอ็ด	20.73	18.69	16.64	14.60	12.55	10.50
27	แพร่	20.78	18.75	16.71	14.68	12.65	10.62
28	สงขลา	21.02	18.97	16.91	14.85	12.79	10.73
29	พัทลุง	21.07	19.03	16.98	14.94	12.90	10.85
30	ตรัง	21.17	19.13	17.09	15.05	13.01	10.97
31	มหาสารคาม	21.21	19.18	17.16	15.14	13.11	11.09
32	สมุทรสาคร	21.37	19.34	17.30	15.27	13.24	11.21
33	พะเยา	21.42	19.40	17.39	15.37	13.35	11.34
34	นครพนม	21.50	19.49	17.48	15.47	13.47	11.46
35	กระบี่	21.73	19.70	17.67	15.64	13.61	11.59
36	สุรินทร์	21.97	19.92	17.87	15.82	13.76	11.71
37	สุโขทัย	22.45	20.33	18.21	16.09	13.96	11.84
38	สุราษฎร์ธานี	22.72	20.57	18.42	16.27	14.12	11.97





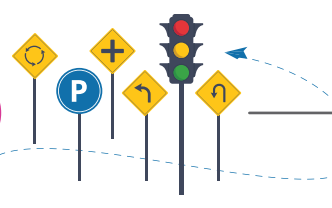
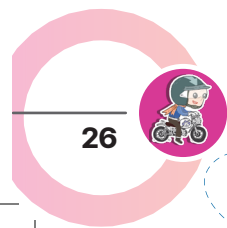
ลำดับ	จังหวัด	เป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร					
		ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
39	บึงกาฬ	23.37	21.11	18.86	16.61	14.35	12.10
40	มุกดาหาร	23.49	21.24	18.99	16.74	14.48	12.23
41	นครสวรรค์	24.09	21.74	19.40	17.06	14.71	12.37
42	ลำปาง	24.19	21.85	19.52	17.18	14.84	12.50
43	อ่างทอง	24.29	21.96	19.63	17.30	14.97	12.64
44	ปทุมธานี	24.41	22.09	19.76	17.43	15.10	12.78
45	กำแพงเพชร	24.77	22.40	20.03	17.66	15.29	12.92
46	อุทัยธานี	25.04	22.64	20.25	17.85	15.46	13.06
47	อุบลราชธานี	25.18	22.78	20.39	17.99	15.60	13.20
48	เพชรบูรณ์	25.35	22.95	20.55	18.15	15.75	13.35
49	นครราชสีมา	25.42	23.03	20.65	18.26	15.88	13.49
50	นครปฐม	25.67	23.27	20.86	18.45	16.05	13.64
51	ราชบุรี	26.02	23.57	21.13	18.68	16.24	13.79
52	สิงห์บุรี	26.58	24.05	21.53	19.00	16.47	13.94
53	พิจิตร	26.63	24.12	21.62	19.11	16.60	14.09
54	เลย	26.88	24.35	21.83	19.30	16.77	14.25
55	เพชรบุรี	27.15	24.60	22.05	19.50	16.95	14.40
56	อุดรธานี	27.49	24.90	22.32	19.73	17.15	14.56
57	กาญจนบุรี	27.65	25.06	22.48	19.89	17.31	14.72
58	ภูเก็ต	27.70	25.14	22.57	20.01	17.45	14.88
59	ชุมพร	27.98	25.39	22.80	20.22	17.63	15.05
60	เชียงใหม่	28.34	25.72	23.09	20.46	17.84	15.21
61	สระแก้ว	29.96	27.04	24.13	21.21	18.29	15.38
62	ฉะเชิงเทรา	30.46	27.48	24.49	21.51	18.53	15.55
63	พระนครศรีอยุธยา	30.55	27.59	24.62	21.65	18.68	15.72
64	ลพบุรี	30.81	27.83	24.84	21.86	18.87	15.89
65	พิษณุโลก	31.19	28.17	25.14	22.11	19.09	16.06
66	ตราด	31.55	28.48	25.42	22.36	19.30	16.24
67	เชียงราย	31.84	28.76	25.67	22.59	19.50	16.42
68	สุพรรณบุรี	32.47	29.29	26.12	22.94	19.77	16.60
69	ลำพูน	32.99	29.75	26.51	23.26	20.02	16.78
70	ประจวบคีรีขันธ์	33.05	29.83	26.61	23.40	20.18	16.96
71	สระบุรี	33.40	30.15	26.90	23.65	20.40	17.15
72	ปราจีนบุรี	33.68	30.41	27.14	23.87	20.60	17.33
73	ชัยนาท	34.05	30.75	27.44	24.13	20.83	17.52
74	ชลบุรี	34.58	31.21	27.84	24.46	21.09	17.72
75	จันทบุรี	35.76	32.19	28.62	25.05	21.48	17.91
76	นครนายก	39.35	35.10	30.85	26.60	22.36	18.11
77	ระยอง	42.74	37.86	32.98	28.11	23.23	18.35





ตารางเป้าหมายตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (ปี พ.ศ.)

ลำดับ	จังหวัด	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
1	อำนาจเจริญ	41	37	33	30	26	22
2	ยะลา	64	59	54	49	45	40
3	กรุงเทพมหานคร	805	793	781	770	758	747
4	สตูล	42	39	36	32	29	25
5	ปัตตานี	101	91	82	73	64	55
6	นราธิวาส	122	110	98	87	75	63
7	แม่ฮ่องสอน	38	34	31	28	25	21
8	สมุทรสงคราม	30	27	24	21	18	15
9	นนทบุรี	220	210	201	191	182	172
10	อุดรธานี	247	220	192	164	136	108
11	หนองบัวลำภู	85	76	67	58	50	41
12	ระนอง	34	32	31	30	29	28
13	ยโสธร	89	79	69	59	49	39
14	สมุทรปราการ	260	254	248	243	237	231
15	นครศรีธรรมราช	272	246	221	195	169	144
16	พังงา	49	44	39	33	28	23
17	บุรีรัมย์	289	253	217	181	145	109
18	น่าน	90	80	70	60	51	41
19	กาฬสินธุ์	185	163	140	118	96	74
20	ศรีสะเกษ	270	234	197	160	123	87
21	สกลนคร	220	194	168	141	115	88
22	ชัยภูมิ	221	194	168	142	116	90
23	ตาก	110	99	88	77	66	54
24	ขอนแก่น	367	328	289	251	212	174
25	หนองคาย	105	93	82	70	59	47
26	ร้อยเอ็ด	262	231	200	169	137	106
27	แพร่	89	78	68	57	47	36
28	สงขลา	310	285	261	237	213	189
29	พิจิตร	109	98	87	76	64	53
30	ตรัง	136	122	109	96	83	70
31	มหาสารคาม	197	174	151	128	105	82
32	สมุทรสาคร	136	134	133	131	130	128
33	พะเยา	97	85	73	62	50	38
34	นครพนม	148	130	113	95	77	60
35	กระบี่	102	92	82	72	62	51
36	สุรินทร์	293	258	223	187	152	117
37	สุโขทัย	134	121	108	96	83	70
38	สุราษฎร์ธานี	245	225	204	184	164	143
39	บึงกาฬ	96	86	75	64	53	42





ลำดับ	จังหวัด	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
40	มุกดาหาร	86	79	73	67	61	55
41	นครสวรรค์	248	220	192	163	135	107
42	ลำปาง	176	157	139	120	102	83
43	อ่างทอง	66	59	52	45	37	30
44	ปทุมธานี	310	298	286	275	263	251
45	กำแพงเพชร	181	165	149	133	116	100
46	อุทัยธานี	80	71	61	52	43	34
47	อุบลราชธานี	464	417	369	321	273	226
48	เพชรบูรณ์	247	221	195	169	143	117
49	นครราชสีมา	665	598	532	465	399	332
50	นครปฐม	249	235	221	207	193	179
51	ราชบุรี	219	197	176	154	133	111
52	สิงห์บุรี	54	48	42	37	31	25
53	พิจิตร	141	127	112	98	83	69
54	เลย	167	149	130	112	93	75
55	เพชรบุรี	131	120	108	96	84	73
56	อุดรดิตถ์	122	108	95	82	69	56
57	กาญจนบุรี	227	206	185	164	143	123
58	ภูเก็ต	121	116	110	105	100	94
59	ชุมพร	142	128	115	102	89	76
60	เชียงใหม่	468	428	388	348	309	269
61	สระแก้ว	175	162	148	135	122	109
62	ฉะเชิงเทรา	232	217	203	189	175	160
63	พระนครศรีอยุธยา	254	232	211	189	167	145
64	ลพบุรี	233	211	188	166	143	121
65	พิษณุโลก	271	245	219	193	168	142
66	ตราด	73	68	62	57	52	47
67	เชียงราย	371	333	295	258	220	182
68	สุพรรณบุรี	274	247	220	193	166	139
69	ลำพูน	132	118	104	91	77	64
70	ประจวบคีรีขันธ์	176	157	138	119	101	82
71	สระบุรี	220	202	185	167	150	132
72	ปราจีนบุรี	176	165	154	143	132	121
73	ชัยนาท	109	97	85	73	61	49
74	ชลบุรี	561	526	491	456	421	386
75	จันทบุรี	194	176	159	141	123	106
76	นครนายก	103	92	81	70	60	49
77	ระยอง	336	315	294	272	251	230

ที่มา : แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570





4 ยุทธศาสตร์ และ 16 กลยุทธ์ ที่ครอบคลุมทุกประเด็นสำคัญ



ประเด็นความเร็ว
1 การบริหารจัดการ
2 ถนนปลอดภัย
3 ยานพาหนะปลอดภัย
4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
6 การจัดการข้อมูลการติดตามและประเมินผล
7 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน
8 การสำรวจที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้วยความปลอดภัยของยานพาหนะ	ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบโครงสร้างการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
	3. จักรยานยนต์ปลอดภัยและให้ความรู้ 4. รถยนต์ปลอดภัยและให้ความรู้ 5. กำหนดมาตรฐานรถและ ตรวจสอบสภาพ	6. ลดความเร็วของจักรยานยนต์ 7. ใช้เทคโนโลยีและแก้ไขจุดเสี่ยง	10. ปรับปรุงกฎหมายความเร็ว
		8. ตรวจสอบและปรับปรุงถนน	11. บริหารจัดการกฎหมายและงบประมาณ 12. ปรับมาตรฐานถนน
			13. กฎหมายใบขับขี่ ระบบติดตามสื่อโซเชียลมีเดีย
	1. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจักรยานยนต์เยาวชน 2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงผู้ขับขี่ทุกกลุ่ม : เมา เหน็ด นือถือ เมา-นิรภัยเด็ก วัตถุออกฤทธิ์		14. เพิ่มความครอบคลุมลดความซ้ำซ้อนของ 15. เพิ่มประสิทธิภาพการติดตามประเมินผล
			16. ยกระดับกลไกท้องถิ่น
		9. ลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล	



รายละเอียดของ 4 ยุทธศาสตร์

ประเด็นตามเสาหลัก	เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์	แนวทางการดำเนินงาน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน	 ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทโดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ 15-24 ปี	<ul style="list-style-type: none"> บังคับใช้กฎหมายด้วยการตั้งด่าน บังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยี ให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้ ส่งเสริมมาตรฐานการองค์กรท้องถิ่น ชุมชน ภาคเอกชน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ	 ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงมาตรฐาน รถจักรยานยนต์และรถยนต์ เพิ่มการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน ให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน	 • ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่กีดกันบนถนน ของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น • จัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล • ส่งเสริมรูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน ประกอบด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การเดิน ใช้จักรยาน	<ul style="list-style-type: none"> การบังคับใช้กฎหมาย ด้วยเทคโนโลยี (ความเร็ว) การตรวจสอบถนนและแก้ไขจุดเสี่ยง การพัฒนามาตรฐานและ โครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนากระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน	 การบริหารจัดการและการตอบสนองหลังเกิดเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง กำหนดงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม เพิ่มความครอบคลุมและรวดเร็วของการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ติดตามและประเมินผลแบบเป็นนัย เพิ่มการมีส่วนร่วมและการพัฒนาศักยภาพของชุมชนและท้องถิ่น





แนวทางการดำเนินงานภายใต้การบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทฯ



การปรับปรุงสภาพถนน

ถนนใหม่ที่ปลอดภัย ถนนเดิมที่ตรวจประเมินแก้ไขจุดเสี่ยง



การปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์

ตรวจสอบมาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์ และเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถ



การบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่าน

เพิ่มจำนวนด่านตรวจหาพฤติกรรมเสี่ยง เสริมศักยภาพการบังคับใช้กฎหมาย



การบังคับใช้กฎหมายโดยการใช้เทคโนโลยี

เพิ่มกล้องในพื้นที่เสี่ยง ปรับปรุงระเบียบให้เอื้อต่อการใช้เทคโนโลยี



ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถ

เพิ่มอัตราการทำใบอนุญาตขับรถ และปรับเกณฑ์การต่ออายุใบอนุญาตขับรถ



เพิ่มประสิทธิภาพการแพทย์ฉุกเฉิน

ครอบคลุมบริการฉุกเฉินที่มีคุณภาพสู่ระดับท้องถิ่น



การสร้างความรู้ตระหนักรู้

หลักสูตรการศึกษา และการสื่อสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง



การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

มีแนวทางในการแปลงแผนดังนี้

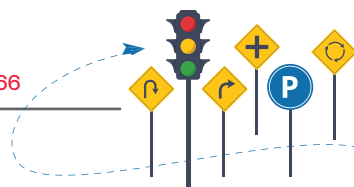
1. สามารถทำได้ในลักษณะของแผนงานโครงการ ซึ่งกำหนดให้มีความสอดคล้องกับกิจกรรมภายใต้แผนแม่บทฯ
2. เลือกแผนงานจาก "ประเด็นการขับเคลื่อน" ในแต่ละยุทธศาสตร์
3. ประกอบด้วยแนวทางแปลงแผนของระดับส่วนกลาง และระดับส่วนพื้นที่

ส่วนกลาง

1. คณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ จัดประชุมเพื่อแจ้งรายละเอียดของโครงการและการทำงานภายใต้แผนแม่บทฯ
2. หน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนกลาง (และ/หรือส่วนภูมิภาค) วางแผนเพื่อกำหนดงบประมาณ
3. ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม
4. หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการตามแผนงาน
5. ศปถ. ติดตามความก้าวหน้าและผลการดำเนินงานจาก ศปถ. จังหวัด

ส่วนพื้นที่

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักทั้งในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น กำหนดแผนการทำงานและโครงการที่สอดคล้องกับแนวทางของหน่วยงานต้นสังกัดในส่วนกลาง
2. ศปถ. จังหวัดเรียกประชุมคณะกรรมการ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการและการดำเนินงานของแผนงาน
3. หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการตามแผนงาน
4. ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ ติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ





การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน



สอดคล้องกับมาตรการในประเด็นที่ 6

การจัดการข้อมูล การติดตามประเมินผล การศึกษาวิจัย

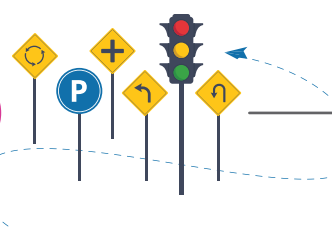
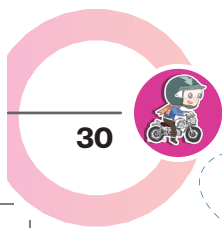
1. มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) และช่วงสิ้นสุดแผน	2. มีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสมในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term)	3. มีการรายงานความก้าวหน้าของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรี	5. มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building)	6. มีการติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน
		4. เผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ		

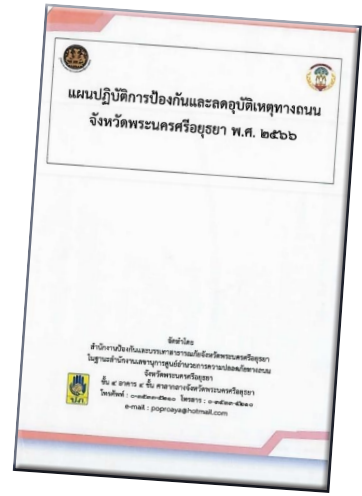
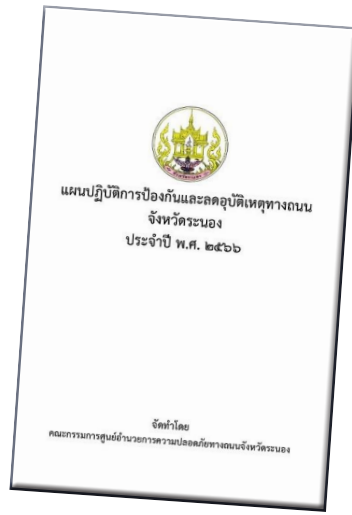


2.3 แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน

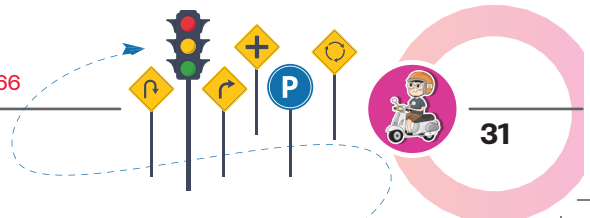


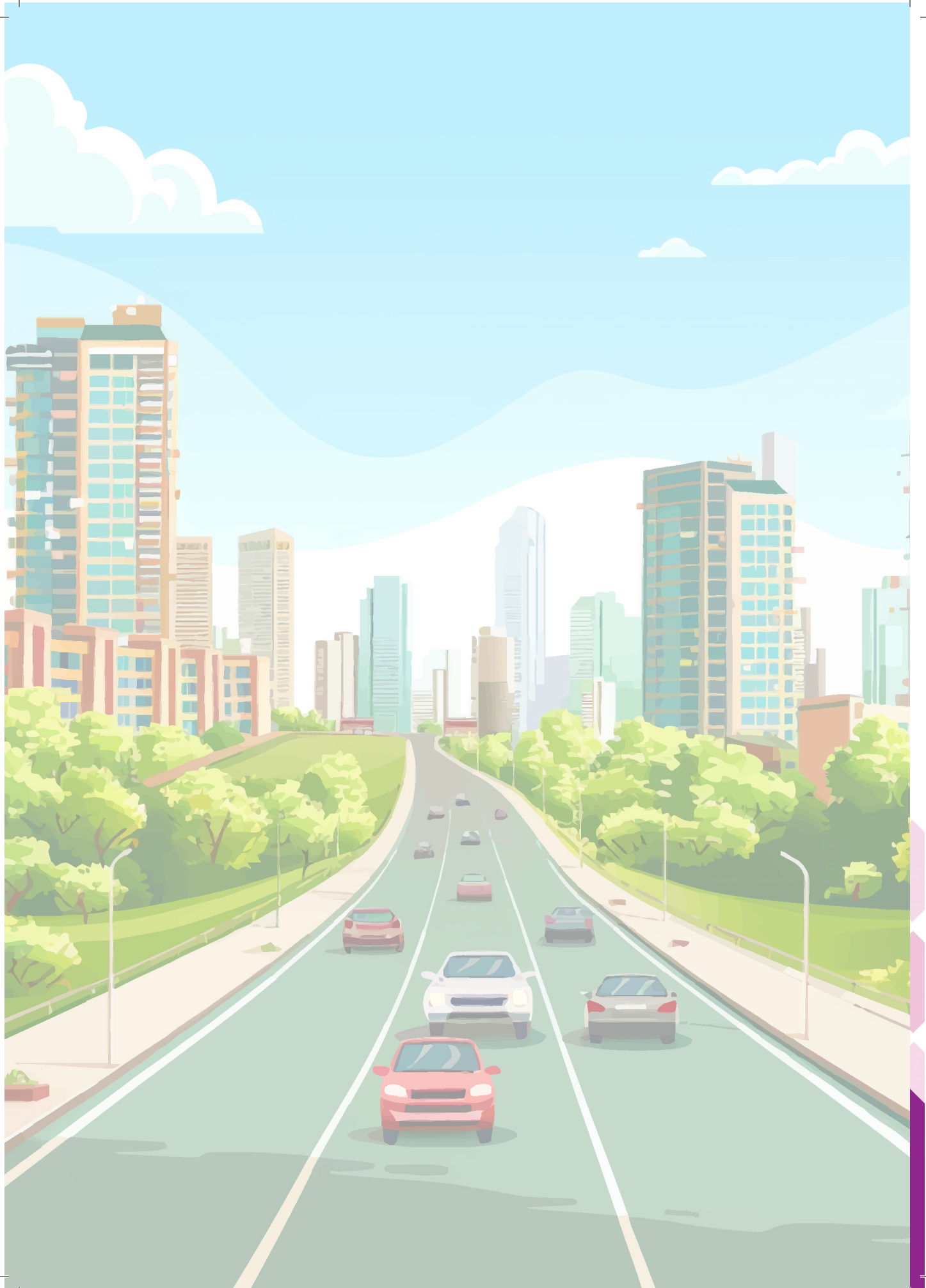
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี พ.ศ. 2566 เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 โดยจังหวัดทุกจังหวัดบรรจุเรื่องแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ไว้ในการประชุมของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เพื่อให้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกจังหวัด รับทราบสาระสำคัญของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 และใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานในการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 ของทุกภาคส่วน เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มประสิทธิภาพของการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ในระดับพื้นที่อย่างเป็นระบบ รวมทั้งสะท้อนข้อเท็จจริง ปัญหา และอุปสรรค รวมถึงจุดอ่อน จุดแข็ง และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่พบต่อการดำเนินการ การวิเคราะห์ความเสี่ยงในแต่ละพื้นที่ การกำหนดแผนงาน โครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทของแต่ละจังหวัด มีการกำหนดตัวชี้วัดที่สามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม





ภาพตัวอย่างแผนปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 จังหวัด





ส่วนที่ 3

ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

- 3.1 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง)
- 3.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร
- 3.3 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ (จังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น)
- 3.4 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาคีเครือข่าย
- 3.5 ตัวอย่างผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นเลิศ (Best Practice)





3.1 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง)



การประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการ ศปถ.

1 การประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) จำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย

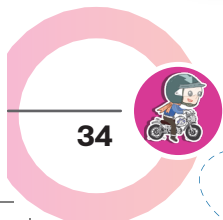


1.1 ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2565 วันพฤหัสบดีที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยรองนายกรัฐมนตรี พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ เป็นประธานการประชุม



ที่ประชุมได้พิจารณา และให้ความเห็นชอบ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 และเห็นชอบร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

▶ **แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566** กำหนดชื่อการรณรงค์ **“ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”** มีเป้าหมายภาพรวม เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจกับชีวิตวิถีใหม่ที่ห่างไกลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ประกอบด้วยเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ซึ่งกำหนดแนวทางการดำเนินการ เป็น 2 ช่วง คือ ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ และช่วงดำเนินการ ประกอบด้วย ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน และช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน





แนวทางการดำเนินการ	ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566	ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566
ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์	▶ ระหว่างวันที่ 1 - 21 ธันวาคม 2565	▶ ระหว่างวันที่ 1 มีนาคม - 3 เมษายน 2566
ช่วงดำเนินการ (7-7-7)	▶ ระหว่างวันที่ 22 ธันวาคม 2565 - 11 มกราคม 2566	▶ ระหว่างวันที่ 4 - 24 เมษายน 2566
1. ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน	▶ ระหว่างวันที่ 22 - 28 ธันวาคม 2565	▶ ระหว่างวันที่ 4 - 10 เมษายน 2566
2. ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน	▶ ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566	▶ ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2566
3. ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน	▶ ระหว่างวันที่ 5 - 11 มกราคม 2566	▶ ระหว่างวันที่ 18 - 24 เมษายน 2566

กำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงในระดับพื้นที่ (ระดับอำเภอ/เขตในกรุงเทพมหานคร) แบ่งเป็น 4 ระดับ ได้แก่

- 1) ระดับความเสี่ยงสีแดง สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตรายสูงสุด
- 2) ระดับความเสี่ยงสีส้ม สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตรายสูง
- 3) ระดับความเสี่ยงสีเหลือง สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตราย
- 4) ระดับความเสี่ยงสีเขียว สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงน้อย

และกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงานโดยค่าเป้าหมายให้ลดลงไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง แยกเป็น 3 ระดับคือ ระดับภาพรวม ระดับหน่วยงาน และระดับพื้นที่

การดำเนินการช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 มีเป้าหมายภาพรวม เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจกับชีวิตวิถีใหม่ที่ห่างไกลอุบัติเหตุในช่วงวันหยุด ทั้งนี้ นิยาม การป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงวันหยุด หมายถึง 1) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป 2) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป ตามมติคณะรัฐมนตรี

ภายใต้มาตรการการดำเนินงาน 5 มาตรการ ประกอบด้วย 1) ด้านการบริหารจัดการ 2) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม 3) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 4) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 5) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ



แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ซึ่งเป็นไปตามกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่าง พ.ศ. 2565 - 2570 และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้เห็นชอบร่างแผนแม่บทดังกล่าวแล้ว รายละเอียดตามส่วนที่ 2 หัวข้อ 2.2

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2565 - 2570

พร้อมนี้ประธานคณะกรรมการ นปถ. ได้มีข้อสั่งการเพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

1 เห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 โดยให้วิเคราะห์จุดเกิดเหตุซ้ำซาก ทั้งช่วงเทศกาล และไม่ใช่เทศกาล เพื่อนำมาวางแผนป้องกันความเสี่ยง





เชิงรุกและใช้ระบบ War Room ช่วยในการติดตามประเมินผล รวมทั้งฝึกซ้อม กวดขันการกระทำผิดวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งอาสาสมัครต่าง ๆ เตรียมความพร้อมล่วงหน้า และแจ้งให้หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องสื่อสารและส่งเสริมการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ตลอดจนให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการสร้างความตระหนัก จิตสำนึก และมีความรับผิดชอบต่องสังคม โดยเฉพาะการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด การดื่มแล้วขับ และการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเพิ่มจุดตรวจในถนนสายรอง เน้นในช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

2 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานของทุกภาคส่วน ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2565 – 2570 เพื่อนำเสนอสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณานุมัติต่อไป

3 เห็นชอบให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานในการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 ของทุกภาคส่วน เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

4 ให้ทุกหน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ให้เป็นไปตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 โดยเน้นมาตรการเชิงรุกในการจัดการและแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านคน ถนน และยานพาหนะ เร่งรัดมาตรการสวมหมวกนิรภัยหนึ่งร้อยเปอร์เซ็นต์ โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่อำเภอที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัยสูง ตลอดจนมุ่งเน้นมาตรการสร้างการรับรู้ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

1.2 การประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ ครั้งที่ 1/2566

เมื่อวันพุธที่ 13 ธันวาคม 2566 โดยมีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี
และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานการประชุม



ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

1 เห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 และมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนนำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และวันหยุด นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 กำหนดชื่อการรณรงค์ “**ขับขีปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ**” มีเป้าหมายภาพรวม เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ พ.ศ. 2567 ซึ่งกำหนดแนวทางการดำเนินการ เป็น 2 ช่วง คือ ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ และช่วงดำเนินการ ประกอบด้วย ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน และช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน **รายงานประชาชน** ประจำปี 2566





แนวทางการดำเนินการ	ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566	ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566
ช่วงรถรงค์และประชาสัมพันธ์	▶ ระหว่างวันที่ 1 - 21 ธันวาคม 2565	▶ ระหว่างวันที่ 1 มีนาคม - 3 เมษายน 2566
ช่วงดำเนินการ (7-7-7)	▶ ระหว่างวันที่ 22 ธันวาคม 2565 - 11 มกราคม 2566	▶ ระหว่างวันที่ 4 - 24 เมษายน 2566
1. ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน	▶ ระหว่างวันที่ 22 - 28 ธันวาคม 2565	▶ ระหว่างวันที่ 4 - 10 เมษายน 2566
2. ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน	▶ ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566	▶ ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2566
3. ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน	▶ ระหว่างวันที่ 5 - 11 มกราคม 2566	▶ ระหว่างวันที่ 18 - 24 เมษายน 2566

กำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงในระดับพื้นที่ (ระดับอำเภอ/เขตในกรุงเทพมหานคร) แบ่งเป็น 4 ระดับ ได้แก่

- 1) ระดับความเสี่ยงสีแดง สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตรายสูงสุด
- 2) ระดับความเสี่ยงสีส้ม สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตรายสูง
- 3) ระดับความเสี่ยงสีเหลือง สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงอันตราย
- 4) ระดับความเสี่ยงสีเขียว สถานการณ์อยู่ในภาวะเสี่ยงน้อย



และกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงานโดยค่าเป้าหมายให้ลดลงไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง แยกเป็น 3 ระดับคือ ระดับภาพรวม ระดับหน่วยงาน และระดับพื้นที่

การดำเนินการช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 กำหนดชื่อการรณรงค์ **“ขับขี่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ”** มีเป้าหมายภาพรวม เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุในช่วงวันหยุด ทั้งนี้ นิยาม การป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงวันหยุด หมายถึง 1) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป 2) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยตัวชี้วัดการดำเนินงานลดลงไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงวันหยุดของปีที่ผ่านมา

ภายใต้มาตรการการดำเนินงาน 5 มาตรการ ประกอบด้วย 1) ด้านการบริหารจัดการ 2) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม 3) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 4) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 5) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ

2 ข้อเสนอการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

เพื่อการบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนให้อยู่ที่ 12 คนต่อแสนประชากร และจำนวน 106,376 คน ตามลำดับ ภายในปี 2570 จึงควรมีการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนตามแนวทาง ดังนี้





2.1 เร่งบังคับใช้กฎหมายให้เข้มข้นและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการขับเคลื่อนในช่วงครึ่งแรกของแผนฯ ที่ควรเน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งมาตรการหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ลดการดื่มขับ และเพิ่มการใช้เข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง (รวมถึงการใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก) ผ่านการจัดสรรทรัพยากรและกำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ การดำเนินมาตรการองค์กร และการใช้นวัตกรรมต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยง

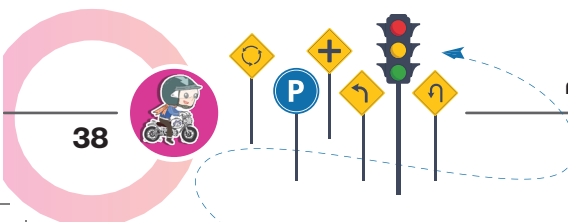
2.2 จัดการความเร็วให้ปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ควบคู่กับการพัฒนาให้เกิดถนน 3 ดาว ทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมให้สนับสนุนการเดินทางที่ปลอดภัย โดยเริ่มต้นที่ถนนภายใต้ความดูแลของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท อีกทั้งขยายผลสู่ถนนภายใต้ความดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.3 เร่งพัฒนาระบบการทำงานเพื่อสนับสนุนกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ทั้งการพัฒนาระบบตัดแต้มและระบบข้อมูลการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อสนับสนุนการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับขี่ทุกกลุ่ม รวมไปถึงควมมีการติดตามและประเมินผลของการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนปรับปรุงข้อหาความผิด (เช่น ข้อหาความเร็ว ข้อหาดื่มแล้วขับ เป็นต้น) การกำหนดคะแนน บทลงโทษ และหลักสูตรการอบรมสำหรับการขอคืนคะแนนให้สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้กระทำความผิดได้จริง

2.4 สร้างมาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยให้ผู้ใช้รถในประเทศ โดยเฉพาะยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูงอย่างรถจักรยานยนต์ ทั้งการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในไทยที่เป็นรูปธรรม (เช่น ส่งเสริมการใช้ ABS ในรถจักรยานยนต์ เป็นต้น) ความตระหนักรู้ในการเลือกใช้อยานพาหนะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย การพัฒนาศักยภาพของระบบตรวจสภาพยานยนต์ให้สามารถคัดกรองยานพาหนะที่ได้มาตรฐานบนถนนไทย

2.5 ขับเคลื่อนมาตรการเพื่อหาทางเลือกอื่นแทนการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความเสี่ยง โดยมุ่งหมายให้เกิดการเพิ่มทางเลือกและรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยและเข้าถึงได้สำหรับทุกคนในทุกจังหวัด (เช่น พัฒนาทางเท้าและทางข้ามถนนที่ปลอดภัย พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ฯลฯ) โดยควรมีการออกแบบเมืองและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อการใช้บริการดังกล่าวได้โดยไม่ต้องใช้ยานยนต์

2.6 สนับสนุนการลงทุนทางงบประมาณเพื่อดำเนินมาตรการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการลงทุนทางเทคโนโลยีที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย การลดพฤติกรรมเสี่ยง และการติดตามและประเมินผลมาตรการ (ระบบกล้องตรวจจับความเร็ว เครื่องออกไปส่งอิเล็กทรอนิกส์ การบริหารจัดการฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ) รวมไปถึงการป้องกันอุปสรรคด้านงบประมาณในการขับเคลื่อนมาตรการ ด้วยการบริหารจัดการงบประมาณแบบบูรณาการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่มีประสิทธิภาพ





✔ ที่ประชุมมีมติ ดังนี้

- 1 ขอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อเสนอของผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการตามภารกิจและอำนาจหน้าที่ และรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติทราบ
- 2 ควรมีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การบริจาคอวัยวะ ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เสียชีวิต ให้แก่ผู้ป่วยที่มีความประสงค์ต้องการและรอการบริจาคผ่านสภากาชาดไทย
- 3 ควรมีการพิจารณาให้ผู้ประกอบการรับ-ส่งสินค้า โดยให้ไรเดอร์ (Rider) ติดหมายเลขประจำตัว แก่ผู้ขับส่งสินค้า เนื่องจากพบว่าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร อาทิ ขับรถเร็ว ขับย้อนศร
- 4 ควรมีการจัดทำแอปพลิเคชันให้ประชาชน ชุมชนแจ้งข้อมูลพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ไรเดอร์ (Rider) ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง หรือกระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยนำร่องที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล หรือจังหวัดอื่นที่มีความสนใจ
- 5 ควรมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ (awareness) ให้แก่ประชาชน

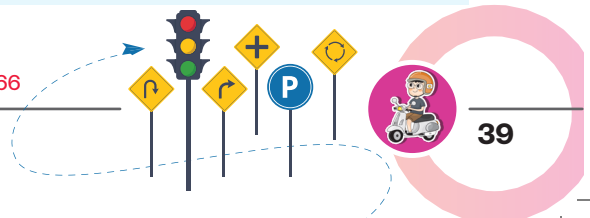


นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานการประชุม



มีข้อสั่งการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปยัง ศปถ. จังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อบรรลุเป้าหมายลดอัตราผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน 12 คน ต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 และบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ “ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลง” เกิดการสัญจรทางถนนที่ปลอดภัย นำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ของประชาชนทุกคน
- 2 ในระดับพื้นที่ให้ผู้ว่าราชการจังหวัด และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ใช้กลไกตามระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 บูรณาการทุกหน่วยงาน ในพื้นที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานเขต และประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และความต้องการ ของประชาชนอย่างแท้จริง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้งานใช้ถนนทุกกลุ่ม ทั้งผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เด็ก เยาวชน คนเดินเท้า ผู้สูงอายุ และนักท่องเที่ยว





3 ให้บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง ควบคู่กับการสร้างความตระหนัก จิตสำนึก และมีความรับผิดชอบ ต่อสังคม

4 ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามกรอบแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 อย่างเข้มข้น โดยเน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการเชิงรุกในพื้นที่ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการสัญจรให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว



2

การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) จำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย



2.1 การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ครั้งที่ 3/2565

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 29 ธันวาคม 2565 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ประชุมร่วมกับคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด 76 จังหวัด โดยมี พลเอก อุนพงษ์ เฝ้าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานการประชุม



การกำหนดประเด็นเพื่อเสนอเป็นระเบียบวาระประจำในการประชุมของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ซึ่งตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2565 - 2580) และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ได้กำหนดเป้าหมายภาพรวมการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้เหลือ 12 คน ต่อประชากรแสนคนภายในปี พ.ศ. 2570 ซึ่งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้แจ้งค่าเป้าหมายการดำเนินการไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันไปตามสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละจังหวัด

เพื่อให้การขับเคลื่อนและติดตามผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (อนุฯ 1) มีมติเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565 เห็นชอบให้มีการกำหนดประเด็นวาระประจำในการประชุมของคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด เพื่อให้จังหวัดพิจารณาดำเนินการต่อไป โดยมีประเด็น ดังนี้

1 การรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน โดยใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูล อาทิ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ





(ระบบ อบถ.ตร.) และข้อมูลจากศูนย์ความร่วมมือด้านการบาดเจ็บของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข เพื่อนำไปเทียบกับค่าเป้าหมายรายจังหวัด

2 การติดตามกำกับความเสี่ยงสำคัญตามแนวทางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 และข้อสั่งการและมติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายที่กำหนด โดยมุ่งเน้น

- ▶ จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ช้ำซาก และอำเภอเสี่ยงสูง - สูงมาก
- ▶ การจัดการและแก้ไขปัญหาเรื่องความเร็ว
- ▶ ความปลอดภัยของเด็กและเยาวชน

3 การติดตามผลการสอบสวนอุบัติเหตุเบื้องต้น และการสอบสวนเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์สาเหตุ กำหนดมาตรการ แนวทาง การดำเนินการ และประชาสัมพันธ์ รวมถึงสร้างการรับรู้ความเสี่ยงให้แก่ประชาชน



4 การติดตามผลการดำเนินการตามนโยบายหลักที่สำคัญ

- ▶ การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
- ▶ ความปลอดภัยของคนเดินเท้า และผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางข้าม
- ▶ มาตรการลดพฤติกรรม “ดื่มแล้วขับ” ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ผลการดำเนินการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

✔ **ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบ** มอบหมายให้ ปภ. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ แจ้งให้จังหวัดพิจารณา ดำเนินการต่อไป

พลเอก อุดมพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการ



มีข้อสั่งการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

1 บูรณาการการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ และดำเนินการตามมาตรการที่ได้กำหนดไว้ของแต่ละหน่วยงาน เช่น มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย การตั้งด่านชุมชน เป็นต้น และปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่

2 กำหนดพื้นที่ความเสี่ยงโดยเน้นมาตรการทั้งการบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

3 ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ทุกจังหวัด ดูแลความปลอดภัยบริเวณจุดตัดของถนน เส้นทางรถไฟ เช่น มีป้ายเตือนหรือไม่ และมีสัญญาณไฟหรือไม่ เป็นต้น ส่วนการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ต้องเป็นวาระที่ต้องมีการแก้ไขโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง





2.2 การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันจันทร์ที่ 10 เมษายน 2566 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ประชุมร่วมกับคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัด 76 จังหวัด โดยมี พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานการประชุม



ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

2.2.1 การกำหนดให้การรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่อำเภอ บรรจุเป็นระเบียบวาระประจำในการประชุมประจำเดือนกุมภาพันธ์ ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปยังระดับพื้นที่ผ่านศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (อนุฯ 1) มีมติเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2566 เสนอคณะกรรมการ ศปถ. พิจารณากำหนดให้มีการนำสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่อำเภอ บรรจุเป็นระเบียบวาระประจำในการประชุมประจำเดือนกุมภาพันธ์ ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ และให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเชิญชวนคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) และ 7 ภาคีเครือข่ายในพื้นที่อำเภอ ประกอบด้วย ภาครัฐ ภาควิชาการ ผู้นำศาสนา ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาคประชาสังคม และภาคสื่อสารมวลชน ร่วมเป็นพลังหนุนเสริมและขับเคลื่อนการดำเนินการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดความยั่งยืนในระดับพื้นที่ มีแนวทางประกอบด้วย

- 1 การรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือนของอำเภอ เพื่อนำไปเปรียบเทียบกับผลการดำเนินการเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา
- 2 การกำกับติดตาม การแก้ไขปัญหาในพื้นที่อำเภอ โดยมุ่งเน้น
 - ▶ จุดเสี่ยงอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง/ซ้ำซาก และอำเภอเสี่ยงสูง - สูงมาก
 - ▶ การจัดการและแก้ไขปัญหาเรื่องความเร็ว
 - ▶ ความปลอดภัยของเด็กและเยาวชน
- 3 การติดตามและร่วมลงพื้นที่เพื่อสอบสวนอุบัติเหตุเบื้องต้นและร่วมสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ให้กับประชาชนในพื้นที่อำเภอ
- 4 การติดตามผลและการดำเนินการตามนโยบายหลักที่สำคัญ
 - ▶ การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
 - ▶ ความปลอดภัยของคนเดินเท้า และผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางข้าม
 - ▶ มาตรการลดพฤติกรรม “ดื่มแล้วขับ” ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ผลการดำเนินการด้านการบังคับใช้กฎหมาย





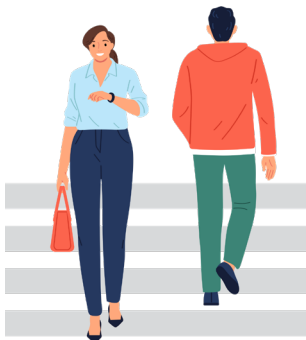
ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ได้มีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรมีการจัดทำระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว
2. ควรให้อำเภอเป็นแกนนำในการขับเคลื่อนการณรงค์สร้างกระแสความตระหนัก การสวมหมวกนิรภัย ร่วมกับหน่วยงาน 7 ภาคีเครือข่าย กรรมการหมู่บ้าน ปราชญ์ชาวบ้าน และให้สถานศึกษาเข้าร่วมในการดำเนินการในพื้นที่อำเภอ
3. ควรพิจารณาให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนบรรจุในหลักสูตรการอบรมกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผ่านโรงเรียนกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ของกรมการปกครอง
4. มอบหมายให้กรมการปกครอง ประชาสัมพันธ์แจ้งให้นายอำเภอทั่วประเทศทราบเรื่องสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่อำเภอ บรรจุเป็นระเบียบวาระประจำในการประชุมประจำเดือนกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ เพื่อเตรียมความพร้อมในเรื่องดังกล่าว
5. การขอความร่วมมือส่วนราชการ ภาคเอกชน องค์กร มูลนิธิ ร่วมดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยการกำหนดเป็นมาตรการองค์กร

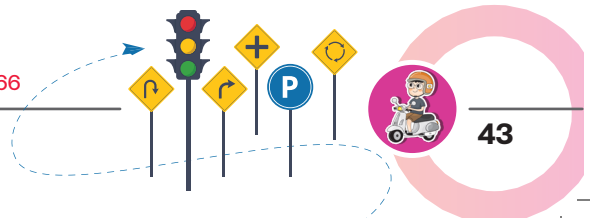
✔ **ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบ** มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการต่อไป

2.2.2 การขอความร่วมมือส่วนราชการ ภาคเอกชน องค์กร มูลนิธิ ร่วมดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดเป็นมาตรการองค์กร

เพื่อเป็นการขยายผลการดำเนินการในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ ศปถ. ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2565 ตลอดจนการปฏิบัติตามกฎจราจร อาทิ ดื่มไม่ขับ การข้ามถนนบริเวณทางข้าม หรือทางม้าลาย รวมถึงการชะลอและหยุดรถบริเวณทางข้ามหรือทางม้าลายให้แก่ประชาชนที่เดินข้าม โดยทุกภาคส่วนร่วมกันเกิดเป็นพลังทางสังคมสร้างความตระหนัก จิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน อันนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้น ข้อเสนอคณะอนุฯ 1 ต่อคณะกรรมการ ศปถ. พิจารณาให้ขอความร่วมมือส่วนราชการ ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กร มูลนิธิ ร่วมดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีรูปแบบ ดังนี้



1. จัดทำประกาศ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หลักเกณฑ์หรือการกำหนด มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ บุคลากร และผู้ปฏิบัติงานในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ดื่มไม่ขับ การข้ามถนนและชะลอ หรือหยุดรถบริเวณทางข้ามหรือทางม้าลาย เป็นต้น
2. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ บุคลากร และผู้ปฏิบัติงาน รับทราบและร่วมกันปฏิบัติตามกฎจราจร ผ่านช่องทาง และสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ของหน่วยงาน





3 การกำกับ ติดตาม โดยนำเทคโนโลยี มาเป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบ กำกับ ติดตาม การดำเนินการตามมาตรการองค์กรของหน่วยงาน

4 การแจ้งผลการดำเนินการ เพื่อรวบรวม และวิเคราะห์ กำหนดมาตรการแนวทางการแก้ไขปัญหา



✔ **ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบ** มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการต่อไป



3

การประชุมคณะกรรมการในคณะกรรมการ ศปถ. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566



3.1 การประชุมคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (อนุฯ 1)
จำนวน 3 ครั้ง ประกอบด้วย



3.1.1 การประชุมคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 4 ประเด็น ดังนี้

1 การกำหนดประเด็นวาระในการประชุมของ ศปถ.จังหวัด

ข้อเสนอในการประชุม ศปถ. เพื่อกำหนดประเด็นวาระการประชุมประจำเดือน ให้จังหวัด มีข้อมูลในการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาในพื้นที่ ดังนี้

1.1 ให้มีการรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน โดยนำข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และกรมควบคุมโรค มาวิเคราะห์และประเมินผล เพื่อกำหนดแผนการดำเนินการ





1.2 การติดตามและแก้ไขปัญหาลูกเสี่ยงหรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

1.3 เรื่องการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

1.4 การรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของ สปถ.จังหวัด ให้เปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายของจังหวัด เพื่อใช้ในการวางแผนแก้ไข ปัญหาในระดับอำเภอ

✔ **ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบ** ให้นำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เสนอ คณะกรรมการ สปถ. พิจารณากำหนดประเด็น เพื่อเสนอเป็นวาระการประชุมของ สปถ.จังหวัด

2 การกำหนดเป้าหมายเพิ่มพื้นที่จุดจอตริบริเวณไหล่ทางเพื่อลดความเสี่ยงจากการชนท้าย กรณีเหตุชนท้ายรถซึ่งจอตริบริเวณไหล่ทางทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าว จึงเสนอตัวอย่างภาพการจัดให้มีจุดจอตริแบบเว้าของประเทศอังกฤษ ซึ่งใช้พื้นที่ไม่มาก โดยจัดให้มีเป็นระยะ ๆ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น พิจารณานำไปกำหนด เป้าหมาย เพื่อเพิ่มจุดจอตริบริเวณไหล่ทางทั่วประเทศ และจะได้นำเสนอคณะกรรมการ สปถ. เพื่อพิจารณา กำหนดเป็นนโยบายต่อไป

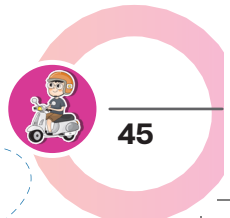
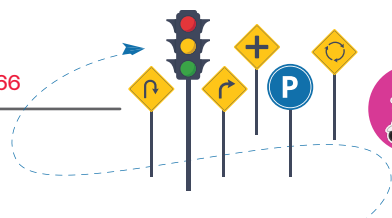
✔ **ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบ** มอบหมายการดำเนินการ ดังนี้

2.1 ให้คณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย กรมทางหลวงและ กรมทางหลวงชนบท พิจารณากำหนดออกแบบพื้นที่จอตริบริเวณไหล่ทางบนถนนที่อยู่ใน ความรับผิดชอบ โดยแยกตามประเภทของยานพาหนะ

2.2 ให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ขอความร่วมมือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พิจารณากำหนดและจัดทำพื้นที่จอตริบริเวณไหล่ทางบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น

2.3 ให้กรมทางหลวงพิจารณากำหนดจุดและพื้นที่สำหรับให้รถกู้ชีพกู้ภัยจอดเพื่อรองรับ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

2.4 ให้ประสานแจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบถนนเลียบบคลองต่าง ๆ รีมฝั่งคลองพิจารณา กำหนดมาตรการแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาลูกเสี่ยงที่เกิดจากการชนและรถหรือบุคคล พลัดตกลงในคลอง





3 ข้อเสนอเชิงนโยบายต่อกระทรวงมหาดไทย การบริหารจัดการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ด้านคน รถ ถนน และบริเวณทางม้าลาย : ให้เมืองไทย ปลอดภัยกันทุกคน

- ✔ **มติที่ประชุม**
1. ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบประเด็นข้อเสนอไปดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
 2. ให้ประสานการขับเคลื่อน การหนุนเสริม การดำเนินงานในระดับพื้นที่กับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

4 ข้อเสนอจากการสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 15 เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการเด็กและเยาวชนใน ศปถ.จังหวัด

- ✔ **มติที่ประชุม** ให้แจ้งให้ผู้ว่าราชการจังหวัด/ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน ใน ศปถ. จังหวัด

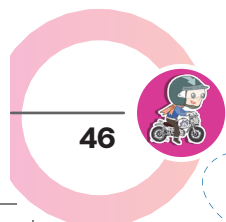


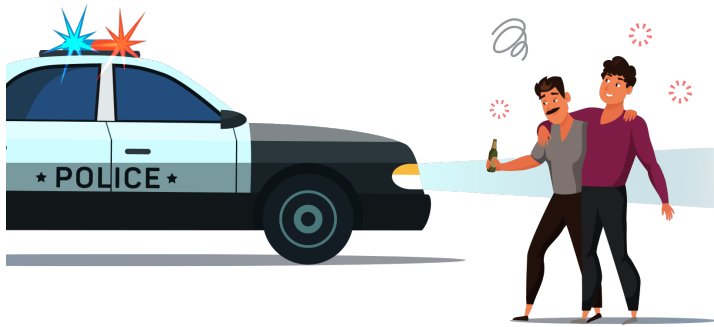
3.1.2 การประชุมคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2566 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ที่ประชุมพิจารณา ประเด็นการตรวจวัดลมหายใจเพื่อวัดแอลกอฮอล์แบบสุ่ม (Random Breath Testing: RBT) คือ การตรวจวัดแอลกอฮอล์ทางลมหายใจของผู้ขับขี่ที่สุ่มตรวจที่ด่านตรวจทุกด่าน แต่จะมีการสุ่มจุดตรวจและเวลา โดยไม่แจ้งล่วงหน้า เพื่อเป็นการป้องปรามและทำให้ประชาชนรู้ว่า มีโอกาสที่จะถูกตรวจทุกครั้ง และมีการตั้งด่านตรวจเพิ่มขึ้น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แบบ RBT มีข้อสังเกตในการปรับปรุงแก้ไขหรือเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ เช่น

- 1** เรื่องข้อกฎหมาย ควรมีการเพิ่มอำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจให้สูงขึ้น
- 2** ความรวดเร็วในการลงโทษ ต้องให้ประชาชนทราบว่าผ่านไปเจอด่านและโดนตรวจ
- 3** จำนวนอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจต้องเพียงพอและมีความถูกต้องแม่นยำ
- 4** การวิเคราะห์การตั้งด่านตรวจให้มีความครอบคลุม ซึ่งองค์การอนามัยโลกแนะนำว่า ประเทศไทย

ควรมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกคน อย่างน้อย 1 - 2 ครั้งต่อปี





สำหรับการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่เมาแล้วขับทำให้ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง ในช่วงเทศกาลปีใหม่มีการดำเนินการ ดังนี้

มาตรการต้นน้ำ ได้แก่

1 การรณรงค์ผ่านสื่อต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ออกแคมเปญเรื่องกรั้ม ๆ ก็ถึงตาย ช่วงปีใหม่กลับบ้านปลอดภัย มีประชาชนรับชมจำนวนมากกว่าล้านคน รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ จำนวน 1,000 ครั้ง

2 การตั้งด่านชุมชน เพิ่มขึ้นกว่าเดิม 6 เท่าจากปี 2565 เมื่อด่านชุมชนคัดกรองผู้ที่เมาแล้วขับแล้ว แต่อาจมีผู้ขับขี่บางส่วนผ่านมาถึงด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยในช่วงปีใหม่ 2566 มีด่านตรวจเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 มีการจับกุมคดีเมาแล้วขับ 23,236 คดี จำแนกเฉลี่ยมี 43 คนต่อจังหวัด ดังนั้น หากเพิ่มศักยภาพการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากเดิมที่เป็นแบบเลือก (Selective) คือสำรวจพฤติกรรมแล้วตรวจ ปรับเป็นแบบ RBT จะทำให้มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น

มาตรการกลางน้ำ คือ การทำงานระหว่างกระทรวงสาธารณสุขกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น การส่งข้อมูลระหว่างกัน การเบิกจ่ายงบประมาณค่าใช้จ่ายในการตรวจเลือด จำนวนการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด มีจำนวนประมาณ 1,600 ครั้ง เฉลี่ยจังหวัดละ 3 คนต่อวัน

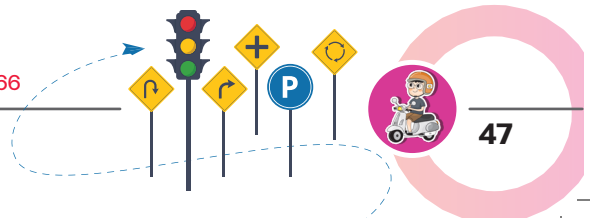
ข้อเสนอเพื่อพิจารณา ดังนี้

1 ควรมีการบูรณาการระหว่าง ศปถ.จังหวัด และคณะกรรมการเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จังหวัด เพื่อจัดการข้อมูลความเสี่ยงดื่มแล้วขับ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย และการติดตามประเมินผล

2 ให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานส่วนกลางเพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจแบบสุ่ม (RBT) ที่เหมาะสมกับบริบทการดื่มแล้วขับของคนไทยในแต่ละพื้นที่ ซึ่งไม่อาจนำวิธีการของต่างประเทศมาใช้ทั้งหมด แต่อาจจะปรับมาตรการที่มีอยู่เดิมให้เข้มงวดมากขึ้น

✓ ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบ ดังนี้

- 1** แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แบบ RBT ตามที่ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนเสนอ
- 2** ให้ ศปถ.จังหวัดพิจารณาเชิญคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จังหวัดประชุมร่วมกับ ศปถ.จังหวัด





3.1.3 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันอังคารที่ 5 กันยายน 2566 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา ดังนี้

1 (ร่าง) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** (1) **เห็นชอบ** (ร่าง) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567

(2) **ให้เพิ่มข้อเสนอแนะ** คือ การจัดทำมาตรฐานของด้านชุมชน และควรมีการมอบรางวัลให้แก่ด้านต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานตามปัจจัยที่ส่วนกลางให้ Check list จะนำคะแนนตามที่ส่วนกลางกำหนดเพื่อเป็นสิ่งจูงใจในการทำงาน และสิ่งสำคัญ คือ เน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในด้าน ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ปฏิบัติงาน นอกจากการเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนน

2 การกำหนดมาตรการ แนวทางในการลดความเร็วในการสัญจรบนถนน

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** และมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ และฝ่ายเลขานุการฯ รับข้อเสนอแนะของที่ประชุมพิจารณาดำเนินการต่อไป

3 การดำเนินการมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวง

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** มอบหมายให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรมการขนส่งทางบก ฝ่ายเลขานุการฯ รับข้อคิดเห็นข้อเสนอไปพิจารณาดำเนินการ





3.2 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (อนุฯ 2) จำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย



3.2.1 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันพุธที่ 30 พฤศจิกายน 2565 ณ กระทรวงคมนาคม และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีนายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

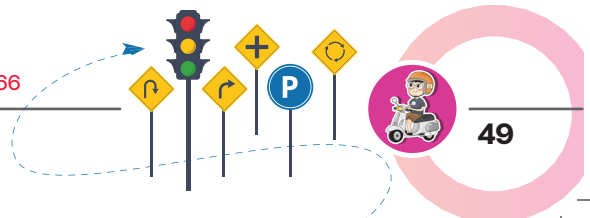
1 การเตรียมความพร้อมในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เสนอแนวทางการเตรียมความพร้อม แผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2565 ถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 โดยสรุปได้ดังนี้



แผนรองรับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

มาตรการ อำนวยความสะดวก	<ol style="list-style-type: none"> <li style="margin-bottom: 5px;">1 การอำนวยความสะดวกด้านโครงข่ายการเดินทาง บริหารจัดการจราจร การจัดการจุดวิกฤติจราจร และยกเว้นค่าผ่านทาง <li style="margin-bottom: 5px;">2 การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน บริการจุดพักรถ จุดตรวจสภาพรถ รวมถึงจุดบริการประชาชนที่เดินทางทางถนนอย่างเพียงพอ <li style="margin-bottom: 5px;">3 บริการข้อมูลข่าวสารการจราจร มีช่องทางให้ข้อมูลข่าวสารการจราจร แนะนำเส้นทางเลี่ยง รายงานสภาพการจราจร Real-Time
มาตรการอำนวยความสะดวก ปลอดภัย	<ol style="list-style-type: none"> <li style="margin-bottom: 5px;">4 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น การตรวจจับความเร็วรถ กำกับดูแลวินัยจราจรผู้ใช้งาน <li style="margin-bottom: 5px;">5 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม ปรับปรุงซ่อมแซมถนนให้อยู่ในสภาพดี เน้นจุดเสี่ยงบนสายทาง มีแผนจัดเตรียมช่องทางพิเศษทางเลี่ยงลัด และจัดทำป้ายเตือนและป้ายแนะนำ <li style="margin-bottom: 5px;">6 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ การให้บริการจุดบริการประชาชน จุดแวะพักรถทาง จุดตรวจสภาพรถแก่ประชาชน <li style="margin-bottom: 5px;">7 มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ จัดเตรียมรถลากยานพาหนะบริการในเส้นทางหลัก ประสานจัดเตรียมความพร้อมกับภาคีเครือข่ายสำหรับบริการการแพทย์ฉุกเฉิน กู้ชีพและกู้ภัย





แผนรองรับการเดินทางด้วย ขนส่งสาธารณะ

มาตรการ

อำนวยความสะดวก

- 1** จัดบริการและอำนวยความสะดวกขนส่งสาธารณะ วางแผน จัดเตรียม และเพิ่มจำนวนขนส่งสาธารณะให้เพียงพอ
- 2** การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เตรียมพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกและเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกสถานีขนส่ง/ท่าอากาศยาน/ท่าเรือ/สถานีรถไฟ และสถานีรถไฟให้มีความพร้อม
- 3** บริการข้อมูลข่าวสารการเดินทางและรับเรื่องร้องเรียน มีช่องทางบริการให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียน และจัดบริการประชาชน

มาตรการ

อำนวยความสะดวกปลอดภัย

- 4** มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ เน้นรมีสภาพดี ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย
- 5** มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางน้ำ การตรวจการณ์ ตรวจความพร้อมเรือโดยสาร อุปกรณ์ช่วยชีวิต
- 6** มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางราง เฝ้าระวังจุดอันตราย การเปิดไฟนำรถจักร การเฝ้าระวังจุดเสี่ยงร่วมกับภาคส่วนท้องถิ่น
- 7** มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางอากาศ มีระบบรักษาความปลอดภัยในเขตปฏิบัติการด้านการบินและภาคพื้น
- 8** มาตรการด้านรักษาความปลอดภัย มีระบบรักษาความปลอดภัย ปรับปรุงจุดเสี่ยงต่อความปลอดภัยผู้ใช้บริการและมาตรการ COVID-19

ภาพแสดงแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566

✔ **มตที่ประชุม เห็นชอบ** และเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในคณะกรรมการฯ บูรณาการร่วมกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566

2 การดำเนินการในเรื่องทางข้ามม้าลาย

กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความสะดวกฯ เสนอแนวคิดรูปแบบการปรับปรุงทางข้ามรูปแบบตามภาพ

แนวคิดรูปแบบการปรับปรุงทางข้าม

รูปแบบทางข้ามตามมติที่ประชุมคณะทำงาน

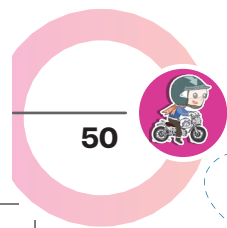
2.1 เพิ่มความกว้างและ ปรับแนวทางม้าลายให้ต่อเนื่อง

2.2 เพิ่มระยะหยุด และ ติดเส้นทึบจุดตัดหรือช่องเพิ่มระยะมองเห็นก่อนถึงทางข้าม

ข้อเสนอจากเพิ่มเติมจากที่ประชุม

- กรงวามเส้นทางข้ามจะทำให้สั้น สั้นที่สัมพันธ์ระหว่างจุดและถนนจะเบียดลง
- เส้นหยุดที่เป็นเส้นทึบจุดตัดกฎเกณฑ์ว่าเส้นทึบหมายถึงต้องหยุดก่อนทุกครั้งก็ พบ
- เส้น Hatch อาจจะต้องหลักกฎหมาย อาจจะทำเพียงวันเว้นวันสีเส้น Hatch

กลุ่มงานมาตรฐานอำนวยความสะดวก
สำนักอำนวยความสะดวก
กรมทางหลวง 147





แนวคิดรูปแบบการปรับปรุงทางข้าม

รูปแบบทางข้ามตามมิติที่ประชุมคณะทำงาน

ข้อเสนอจากทีมสัมมนาที่ประชุม

2.3 เพิ่มเป็น Optical speed bar บน Zigzag เพื่อเตือนและเป็นสัญญาณเฉพาะของทางข้าม

2.4 เพิ่มเกาะกลางสำหรับหยุดบริเวณทางข้ามจนมากกว่าเลย

- ควรยังคงมีเส้นเบี่ยงทิศทางผู้รถไปเพราะเป็น Zigzag จะทำให้ลดการสับสนเรื่องการเบี่ยง การระบุเส้นเบี่ยงเป็นเส้นประหรือเส้นทึบ

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และความปลอดภัย สำนักงานความปลอดภัย กรมทางหลวง 148

✔ **มิติที่ประชุม เห็นคว** ให้ทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเข้าใจของผู้ใช้ทางตามรูปแบบดังกล่าว เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมของผู้ใช้ทางทุกกลุ่ม ผู้ขับขี่และคนเดินเท้ามีความเข้าใจที่ตรงกัน สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย

แนวคิดรูปแบบการปรับปรุงทางข้าม

รูปแบบทางข้ามตามมิติที่ประชุมคณะทำงาน

ข้อเสนอจากทีมสัมมนาที่ประชุม

2.5 ทางข้ามทุกจุดต้องติดตั้ง Road lighting และมีแสงสว่างที่เพียงพอ

กลุ่มงานยุทธศาสตร์และความปลอดภัย สำนักงานความปลอดภัย กรมทางหลวง 149



รูปแบบการปรับปรุงทางข้าม



3.2.2 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันอังคารที่ 22 สิงหาคม 2566 ณ กระทรวงคมนาคม และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีนายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 4 ประเด็น ดังนี้

1 การพิจารณาแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้กรอบการกำกับของคณะอนุกรรมการฯ (Road Map) ให้สอดคล้องกับเป้าหมายตามปฏิญญา Stockholm

กรอบการดำเนินงานตาม Road Map เพื่อให้คณะอนุกรรมการฯ เห็นภาพรวมและมีเป้าหมายที่บรรลุผลที่ชัดเจนยิ่งขึ้น คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงร้อยละ 50 ตามแนวทางเป้าหมาย Road Safety ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ภายในปี 2573 ผ่านกระบวนการ 3E ได้แก่

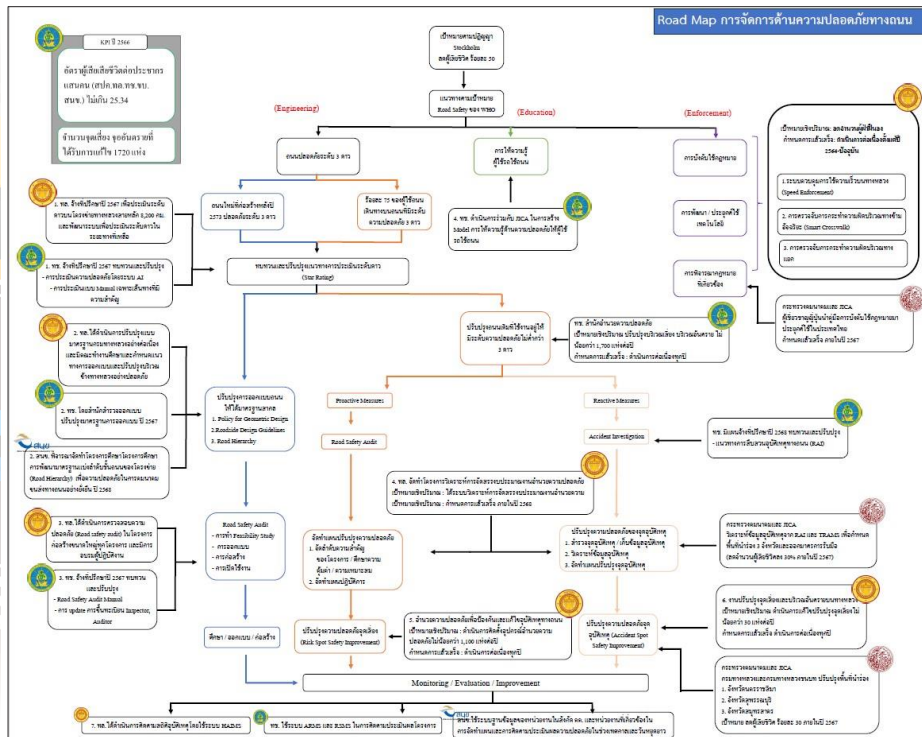
- 1 ด้านวิศวกรรม (Engineering) โดยเน้นถนนปลอดภัยระดับ 3 ดาว
- 2 ด้านการให้ความรู้ (Education) โดยการให้ความรู้ผู้ผู้ใช้รถใช้ถนน





3 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) โดยส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

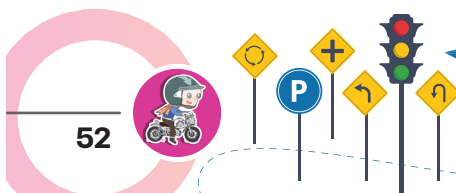
ซึ่งการจัดการทั้ง 3 ด้าน มีการกำหนดมาตรการหลัก ๆ ที่จะมุ่งเน้นพร้อมกำหนดค่าเป้าหมาย เพื่อให้สามารถติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ



ภาพ Road Map การดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของคณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ

- ▶ เห็นประโยชน์จากการใช้ Road Map สำหรับการติดตามผลการดำเนินงานและความคืบหน้าของโครงการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง และให้ดำเนินงานตามปฏิญญา Stockholm ต่อไป
- ▶ มาตรการในเรื่อง Engineering ปรับปรุงทางหลวงให้ได้ระดับ 3 ดาว ให้พิจารณาพื้นที่ต่อเนื่องจากถนนทางหลวงสู่ถนนทางหลวงชนบทและถนนท้องถิ่นเพิ่มเติม
- ▶ Road Map วางผังความคิดเชิงกลยุทธ์ที่ดี แต่ยังมีลักษณะเป็นไปตามภารกิจหน้าที่ (Functional Base) ให้นำภารกิจตามนโยบายต่าง ๆ (Agenda Base) มาพิจารณาและกำหนดระดับความสำคัญ โดยเฉพาะผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcomes) โดยเป้าหมาย และเน้นความสำคัญของการตรวจสอบความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุ





▶ พิจารณาจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำวิธีการแก้ปัญหาผ่านกระบวนการ 3E มาปรับใช้ และบูรณาการร่วมกับคณะอนุกรรมการฯ ด้านอื่น ๆ เช่น ตำรวจทางหลวง ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และกรมการขนส่งทางบก ด้านการขับขี่ปลอดภัยต่อไป

▶ ให้มีการทำงานร่วมกับท้องถิ่นเพื่อศึกษาวิธีการจัดการในการควบคุมร่วมกันในย่านชุมชน ความเร็วให้เกิดเป็นชุมชน Smart Safety และขยายผลไปร่วมกับคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อนุฯ 7)

▶ ให้ฝ่ายเลขานุการพิจารณาการดำเนินงานร่วมกันอย่างครบวงจร พร้อมทั้งจัดการฝึกอบรมด้านถนนปลอดภัย (Road Safety Audit: RSA) ให้หน่วยงานในส่วนสถานศึกษา และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

- ✔ **มติที่ประชุม** 1. ปรับปรุง Road Map ตามข้อเสนอแนะเพื่อเสนอต่อคณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมคราวต่อไป
2. มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการ และคณะทำงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

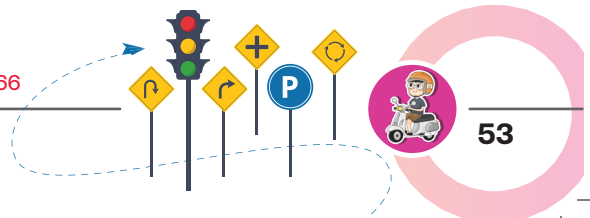
2 ข้อเสนอปรับปรุงโครงสร้างคณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

คำสั่งคณะกรรมการ ศปถ. ที่ 01/2563 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยคณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ซึ่งกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงข่ายทางถนนเป็นหลัก เป็นฝ่ายเลขานุการ แต่ในปัจจุบันกระทรวงคมนาคมมีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จึงเสนอให้มอบภารกิจฝ่ายเลขานุการให้กับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย เพื่อเชื่อมโยงการบูรณาการด้านการสัญจรปลอดภัยให้ครบทุกด้านจะทำให้การดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น

- ✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** และให้ฝ่ายเลขานุการ จัดเตรียมเอกสารเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

3 ข้อเสนอปรับปรุงโครงสร้างคณะทำงาน

เพื่อให้การปฏิบัติตามกรอบการทำงานใน Road Map มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ จึงเสนอให้มีการจัดโครงสร้างคณะทำงานใหม่ โดยให้ควรรวมคณะทำงานทั้ง 3 คณะ เหลือ 1 คณะ คือ คณะทำงานจัดทำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุของการสัญจรทางถนน ทางน้ำ ทางราง ที่ปลอดภัยและยั่งยืน คณะทำงานจัดทำแนวทางการการสัญจรทางถนน น้ำ และราง ในช่วงเทศกาล ให้มีความปลอดภัย และคณะทำงานจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพและถ่ายทอด





ความรู้ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย แต่งตั้งเป็นคณะทำงานจัดทำแผนบูรณาการ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการสัญจรอย่างปลอดภัย

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** โดยเมื่อคณะกรรมการ ศปถ. แก้ไขคำสั่งคณะอนุกรรมการฯ แล้ว ให้ประธานคณะอนุกรรมการฯ ออกคำสั่งตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

4 ข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดการด้านความเร็ว

ศปถ. ขอความร่วมมือจัดการประชุมคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการ ศปถ. เพื่อกำหนดมาตรการ แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากการใช้ความเร็ว ที่ประชุมได้พิจารณาเกี่ยวกับการจัดการด้านความเร็ว เพื่อเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยในการจัดการด้านความเร็วและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยยึดหลักการ 3E ได้แก่ Engineering Education และ Enforcement โดยคณะอนุกรรมการฯ จะเน้นการดำเนินการตาม Road Map และสนับสนุนในการจัดการความเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วเพิ่มเติมในจุดที่วิเคราะห์แล้วมีความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุการใช้ความเร็วสูงและการปฏิบัติตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 ที่ออกตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการปรับความเร็วใหม่ในเขตชุมชนเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุให้ลดลง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ

▶ ข้อเสนอแนะ 3 ด้าน (3E) ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ได้สรุปผลเหตุจากการใช้ความเร็ว ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เห็นควรนำมารวบรวมเพื่อรายงานให้ ศปถ. ทราบ

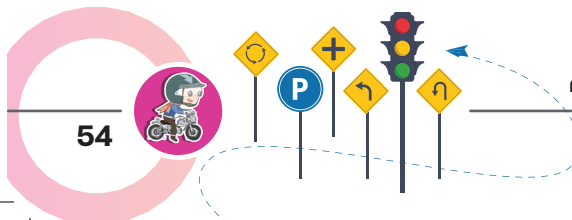
▶ ให้พิจารณาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มเติม จะทำอย่างไรให้ผู้กระทำผิดรู้สึกถึงโทษกระทำผิด

▶ ให้สำรวจพื้นที่นำร่องเพื่อวางแนวทางการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อควบคุมความเร็วผ่านย่านชุมชนหรือนำหลักวิศวกรรม เช่น การออกแบบถนนผ่านย่านชุมชน การใช้หลัก Traffic Calming มาปรับใช้

▶ ตำรวจทางหลวงได้มีการบูรณาการร่วมกันกับกรมการขนส่งทางบกในด้านการตัดแต้มผู้ขับขี่เมื่อผู้ขับขี่กระทำผิดกฎหมายจราจร และปัจจุบันพบว่ามีการชำระค่าปรับที่มากขึ้น



✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบและมอบหมาย** ให้ฝ่ายเลขานุการฯ จัดทำหนังสือแจ้งตอบ คณะกรรมการ ศปถ. ตามที่คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นและข้อเสนอแนะร่วมกัน





3.3 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย (อนุฯ 3) ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันอังคารที่ 12 กันยายน 2566 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

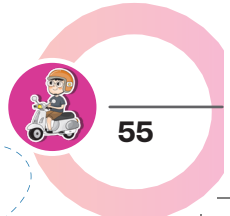


ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนการบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ (ฉบับปรับปรุง) ของรถยนต์ (M1, N1) รถจักรยานยนต์ (L3) รถบรรทุกและรถโดยสาร เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเพื่อให้งานดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสอดคล้องกับสถานการณ์และเทคโนโลยีใหม่

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** ร่างแผนการบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์



สรุปภาพรวมแผนการบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิค ภายใต้ พ.ร.บ.รถยนต์ และ พ.ร.บ.ขนส่ง @11 ก.ย. 66									
ปีที่เริ่มบังคับใช้	2565 (2022)	2566 (2023)	2567 (2024)	2568 (2025)	2569 (2026)	2570 (2027)	2571 (2028)	2572 (2029)	2573 (2030)
พ.ร.บ.รถยนต์		UNR 100 แบตเตอรี่ไฟฟ้า	UNR 13H ระบบห้ามล้อ + ABS	UNR 48 การติดตั้งไฟ	UNR 140 ESC	UNR 127 Pedestrian Safety	UNR 152 AEB (Light)		
รถยนต์ M1, N1		UNR 39.01 มาตรฐานความเร็ว	UNR 46.04 อุปกรณ์มองภาพ	UNR 94, UNR 95 ป้องกันการชนกันด้านหน้าและด้านข้าง	UNR 10 คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า	UNR 94 Prevention of fire risk	UNR 139 BAS	UNR 125 Forward Field Vision	
พ.ร.บ.รถยนต์	UNR 78.04 ระบบห้ามล้อ	UNR 136 Motorcycle EV	UNR 78.04 ABS for 125cc ↑ ABS/CBS for 125cc ↓	UNR 60 เครื่องขยาย Tell tale	UNR 10 คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า	EU 3/2014 Installation of tyres	EU 44/2014 อุปกรณ์บังคับที่พิกัดเท้า	EU 134/2014 กำลังเครื่องยนต์	
จักรยานยนต์ L3	UNR 41.04 รถที่นั่ง		UNR 53.01 การติดตั้งไฟ		EU 44/2014 การติดตั้งแม่เหล็กบริเวณ Steer/Corner/Turn Abilities	EU 44/2014 External Projection	EU 44/2014 ขาตั้ง		
พ.ร.บ.ขนส่ง	UNR 118 FMVSS302 ISO5658-2:2006 Fire Resistance of interior material	UNR 66 ความแข็งแรงของโครงสร้างหลังคา	UNR 104 แผ่นสะท้อนแสง	UNR 46.04 อุปกรณ์มองภาพ	UNR 13 ESC	UNR 48 การติดตั้งไฟ	UNR 79 ระบบบังคับเลี้ยว	UNR 28 ตราสัญลักษณ์	UNR 121 เครื่องขยาย Tell tale
รถโดยสาร M2, M3			UNR 70 ป้ายรถพ่วง	UNR 13 ABS/Endurance	UNR 34 ถังน้ำมันเชื้อเพลิง	UNR 111 ADR การทรงตัว	UNR 131 AEB (Heavy)	UNR 39 Speedometer	ISO3779/ ISO3780 WMI / VIN
N2, N3			UNR 58, UNR 73 RUPD, LPD	UNR 100 เฉพาะรถบัส	UNR 93 FUPD	UNR 36/52/107 มาตรฐานการร้าวรถโดยสาร	UNR 29 Cab Impact (N)	UNR 51 รถที่นั่ง	
O1, O2				UNR 105 ADR Tank/Vehicle			UNR 61 External Projection		
O3, O4									





3.4 การประชุมคณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

(อนุฯ 4) ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2566

ณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

โดยมี พลตำรวจโท นัยวัฒน์ ณะเด็มชิต ผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ เป็นประธานการประชุม



ที่ประชุมมีมติรับทราบและข้อเสนอ ดังนี้

1 พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 และมีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้จัดทำกฎหมายลำดับรอง จำนวน 9 ฉบับ และออกกฎหมายลำดับรองร่วมกับกรมการขนส่งทางบก จำนวน 1 ฉบับ ดังนี้

1.1 พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 142 วรรคห้า ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (7 พฤษภาคม 2565)

1.2 ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ กรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พ.ศ. 2565 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 142 วรรคหก) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (7 ตุลาคม 2565)

1.3 ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจพิสูจน์การมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในร่างกายของผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ กรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พ.ศ. 2565 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 ทวิ/1) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (7 ตุลาคม 2565)

1.4 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ขับขี่ขณะขับรถ พ.ศ. 2565 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43(9)) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (7 ตุลาคม 2565)

1.5 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการกำหนดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย และวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2566 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 123) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (16 กุมภาพันธ์ 2566)

1.6 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการยกเว้นให้คนโดยสารไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยในรถบางประเภท เมื่อได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เรื่องการบรรทุกทุกคนโดยสาร และการใช้อัตราความเร็วที่กำหนด พ.ศ. 2566 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 123/1) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (16 กุมภาพันธ์ 2566)





1.7 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กำหนดวิธีการสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินค้าตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบก ในการแจ้งเตือนหรือจัดให้มีการแจ้งเตือนคนโดยสารในรถให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยเรื่อง เข็มขัดนิรภัย พ.ศ. 2566 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 123/3) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (7 สิงหาคม 2566)

1.8 ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง แบบคำสั่งและตำแหน่งที่ติดเครื่องหมายแสดง คำสั่งตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2566 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 143/1) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (29 สิงหาคม 2566)

1.9 ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ หรือสารเสพติด หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในร่างกาย พ.ศ. 2565 (ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 43 ทวิ/1) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลใช้บังคับแล้ว (7 ตุลาคม 2565)

2 การบังคับใช้ระบบตัดคะแนนและมาตรการชะลอการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษี ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522

✓ ข้อเสนอ

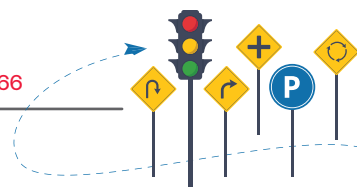
1. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์สถิติใบสั่งค้างในแต่ละเดือน เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้หากไม่ชำระแล้วเมื่อมาเสียภาษีประจำปีจะต้องเสียค่าปรับ
2. กรมการขนส่งทางบกควรประชาสัมพันธ์เผยแพร่สถิติในแต่ละเดือน ให้ประชาชนรับรู้
3. การออกใบเตือน กรณีโดนใบสั่งจราจร ควรต้องมีระยะเวลาที่เหมาะสม ที่ผู้โดนใบสั่งจะมาเสียภาษีและชำระค่าปรับ และกรณีที่ประชาชนไม่เสียภาษีข้ามปี อาจทำให้ใบสั่งนั้นหายไปจากระบบ เนื่องจากกรณีคนที่โดนใบสั่งไม่เสียภาษี



3 การขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนผ่านกลไกระดับพื้นที่ โดย ศปถ.จังหวัด และศปถ. อำเภอ

✓ **ข้อเสนอในการดำเนินงาน** เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ตระหนักรู้ และมีความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงในการทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตควบคู่ไปกับการ บังคับใช้กฎหมาย โดยอาศัยกลไกของ ศปถ. ในระดับต่าง ๆ ดังนี้

1. การจัดทำแผนการบังคับใช้กฎหมายและการนำไปสู่การปฏิบัติแบบขั้นบันไดจากเบา ไปหาหนัก มุ่งเน้นพื้นที่ที่มีผู้กระทำความผิดซ้ำจุดเสี่ยงสำคัญในพื้นที่อย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง





2. การนำเทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วผ่าน CCTV ที่มีอยู่ในพื้นที่ หน่วยงานในพื้นที่ นำมาหาหรือผ่านคณะทำงานหรือคณะอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยการประสาน การออกแบบเชื่อมโยงข้อมูลผู้กระทำความผิด

3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรเพิ่มช่องทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบังคับใช้ กฎหมายในด้านการรายงานกรณีพบเห็นผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

4. การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ความเร็วในรถจักรยานยนต์

5. การเผยแพร่ข้อมูลผู้กระทำความผิดเป็นปัจจุบันและเจ้าพนักงานจราจรสามารถตรวจสอบ ได้ว่าประชาชนมีการกระทำความผิดซ้ำหรือไม่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรให้ประชาชนเข้าถึง ข้อมูลการกระทำความผิดของตนได้ เพื่อให้ประชาชนตรวจสอบการกระทำความผิดของตน

6. แนวทางการดำเนินการตาม พร.บ.ปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

การมีผลบังคับใช้

▶ โทษทางอาญาปรับสถานเดียวเปลี่ยนเป็นปรับทางพินัย มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2566

▶ โทษทางปกครองที่เป็นโทษปรับเปลี่ยนเป็นปรับทางพินัย มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2566

พร.บ.ปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ใช้ในกรณีเมื่อผู้กระทำความผิดไม่มีเงินชำระค่าปรับและผู้กระทำความผิดจะไม่มีประวัติอาชญากร สามารถดำเนินการ ดังนี้

1. ขอฟ่อนชำระ อยู่ในดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจปรับ

2. จ่ายค่าปรับต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือทำงานเพื่อประโยชน์สาธารณะ ยื่นคำร้องเป็น คนยากจนขั้นแค้นแสนสาหัสยื่นต่อศาล และอยู่ในดุลยพินิจของศาลในการให้อนุญาต ทั้งนี้ สามารถดำเนินการทางออนไลน์ได้

✓ ข้อเสนอ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่ได้อยู่ในอำนาจจะไม่สามารถจับกุม เมื่อพบผู้กระทำความผิดได้ สามารถทำได้เพียงแจ้งเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจ

2. หลักเกณฑ์การดำเนินงานยังไม่ชัดเจนในกรณีผู้ที่กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับ และกรณีการยึดทรัพย์สินแทนค่าปรับ





3.5 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (อนุฯ 5) จำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย

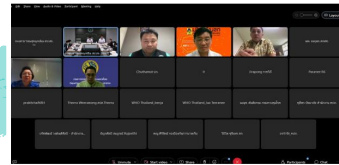


3.5.1 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2566 ณ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข และผ่านระบบประชุมทางไกล WebEx Meeting โดยมี นายแพทย์ณรงค์ อภิกุลวณิช รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

1 การพัฒนาบุคลากร ด้าน pre hospital care ด้วย PHTLS ซึ่งเป็นหลักสูตรจากประเทศสหรัฐอเมริกา โดยตรง เพื่อดูแลผู้ป่วยก่อนถึงโรงพยาบาลโดยรถ EMS มีดังนี้

- Physiology of life and death
- Patient assessment
- Breathing, ventilation and oxygenation
- Patient simulation
- Scene assessment
- Airway
- Circulation, hemorrhage and shock



หลักสูตรดังกล่าวมีการอบรมในโรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า คณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉินเข้าร่วมอบรมที่ประเทศสิงคโปร์ และหลักสูตรนี้จะทำให้การดูแลผู้ป่วยนอกโรงพยาบาล (ระหว่างนำส่ง) ได้ดีขึ้น แต่เนื่องจากหลักสูตรนี้เป็นหลักสูตรของอเมริกา national association of emergency medical technical ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการเรียนในระดับเขตสุขภาพ พัฒนาครู ก. ระดับเขต 13 เขต ค่าใช้จ่ายโดยประมาณ 1.3 ล้านบาท และพัฒนาเจ้าหน้าที่ในระดับจังหวัด จังหวัดละ 10 คน ค่าใช้จ่ายโดยประมาณ 8 ล้านบาท

2 การยกระดับการให้บริการ tele-consult ระหว่างโรงพยาบาลแม่ข่าย ไปยังห้องฉุกเฉินในเครือข่ายโดยใช้ระบบ virtual ER เพื่อลดระยะเวลาจากจุดเกิดเหตุถึงผู้เชี่ยวชาญเนื่องจากการบริการด้วย tele-consult เพื่อให้โรงพยาบาลชุมชนสามารถดูแลผู้ป่วยได้เหมือนโรงพยาบาลศูนย์ เพราะมีแพทย์ที่อยู่โรงพยาบาลศูนย์คอยดูแลผู้ป่วยผ่านระบบฯ เพื่อลดระยะเวลาในการพบผู้เชี่ยวชาญ ค่าใช้จ่ายการติดตั้งกล้อง CCTV ชุดละ 5 หมื่นบาท ในเขตสุขภาพ 12 เขต 16 โรงพยาบาล ค่าใช้จ่าย 8 แสนบาท หากติดตั้งระบบได้เพิ่มขึ้นจะช่วยลดระยะเวลาตอบสนองได้ดียิ่งขึ้น





✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** ในหลักการทั้ง 2 เรื่อง

1. พัฒนาระบบ ในเรื่อง virtual ER เพื่อ consult ที่ห้องฉุกเฉินโรงพยาบาลชุมชน และในรพพยาบาล ใช้งบประมาณของกระทรวงสาธารณสุขไปพลางก่อน
2. การพัฒนาคนตามหลักสูตร PHTLS เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากมีแหล่งงบประมาณที่ชัดเจนจะทำให้สามารถขับเคลื่อนได้เร็วขึ้น หากทางกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีงบประมาณที่สนับสนุน ในส่วนของการพัฒนาบุคลากรที่มาจากสังกัดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



3.5.2 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ครั้งที่ 2/2566
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 7 กันยายน 2566 ณ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข และ
ผ่านระบบประชุมทางไกล WebEx Meeting โดยมี นายแพทย์ณสวดี อภิกุลวณิช
รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกับพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

1 ตัวชี้วัดตอบสนองเป้าหมายที่ 12 โดย นายแพทย์สิโรตม์ ศรีมหาธาตุ โรงพยาบาลราชบุรี ที่ปรึกษาของสาธารณสุขฉุกเฉิน

ตัวชี้วัดในข้อที่ 3 ร้อยละของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน 10 นาที ในระยะ 10 กิโลเมตร

ในปัจจุบันผลลัพธ์อยู่ที่ ร้อยละ 92.35 มีการวางเป้าไปถึงปี พ.ศ. 2573 ขอให้พิจารณาปรับลดเวลาการเข้าถึง จาก 10 นาที เป็น 8 นาที ตามมาตรฐานของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ.) ที่ได้เก็บข้อมูลอยู่แล้ว เพื่อให้เป็นเป้าหมายที่ท้าทายมากยิ่งขึ้น และวางเป้าหมายในการพัฒนาต่อไป

✔ **มติที่ประชุม รับทราบและเห็นชอบ** ให้ดำเนินการดังนี้

1. ขอให้ใช้ตัวชี้วัดในระยะเวลา 10 นาทีตามตัวชี้วัดเดิม และขอให้ใช้ข้อมูลผลลัพธ์ค่าเป้าหมายที่ใช้ในการดำเนินงานปี พ.ศ. 2565 ในการประสานกับพื้นที่ ตัวชี้วัด อีกครั้ง
2. ขอให้ฝ่ายเลขที่ตั้งค่าเป้าหมายตัวชี้วัดที่สอดคล้องตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในปี พ.ศ. 2570 และบรรลุเป้าหมาย Global Target ปี พ.ศ. 2573 และทำเครื่องหมาย (Remark) จากเรื่องการขยายพื้นที่ดำเนินการและหน่วยปฏิบัติการระดับ A
3. ตัวชี้วัดให้ยื่นตัวชี้วัดเดิม แต่ให้แบ่งค่าเป้าหมายในแต่ละปี Remark การดำเนินงานขับเคลื่อน คือการขยายพื้นที่ดำเนินการ โดยเฉพาะพื้นที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงผู้ประสบเหตุได้ภายใน 10 นาที ร่วมกับข้อมูลพื้นที่เสี่ยงเป็นข้อมูลในการขับเคลื่อน และขับเคลื่อนโดยใช้โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ





4. ให้กองสาธารณสุขฉุกเฉินประสานกองบริหารการสาธารณสุข เรื่องห้องฉุกเฉินจนถึงการดูแลฟื้นฟูผู้ป่วย และค้นหาปัจจัยที่เป็นช่องว่างและเติมเต็มการดำเนินการและเชื่อมโยงการฟื้นฟูจนถึงการดูแลที่บ้าน กำหนดแผนปฏิบัติการและขับเคลื่อนการดำเนินงานและแจ้งเวียนอนุกรรมการให้ความเห็น และนำเสนอปลัดกระทรวงสาธารณสุขและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขไว้เป็นนโยบายของรัฐบาลของการดูแลผู้ป่วยฉุกเฉินต่อไป

2 แผนการดำเนินงานคณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

การประชุมจากเดิมประชุมปีละครั้งปรับเป็นปีละ 2 ครั้ง โดยปี พ.ศ. 2567 จะมีการประชุมครั้งที่ 1 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 พิจารณาส่งสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อและติดตามตัวชี้วัด การประชุมครั้งที่ 2 ในเดือนสิงหาคม 2567 เพื่อสรุปผลการดำเนินงาน วางแผนการดำเนินการปี พ.ศ. 2568



3.6 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (อนุฯ 6) จำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย



3.6.1 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 ณ กรมควบคุมโรค หรือผ่านระบบประชุมทางไกล (Video Conference) โดยมีนายแพทย์วิเรศ ภิรักษ์วิวัฒน์ อธิบดีกรมควบคุมโรค เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 5 ประเด็น ดังนี้

1 การพิจารณาให้ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิก The Asia-Pacific Road Safety Observatory (APRSO) เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในเครือข่ายการพัฒนาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในการประสานร่วมมือระหว่างประเทศด้านข้อมูล มีประเด็นเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบคือ 1) ให้ประเทศไทยตอบรับเข้าร่วมเป็นสมาชิก APRSO 2) เสนอต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพิจารณามอบหมายให้กรมควบคุมโรคในฐานะประธานและเลขานุการคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผลดำเนินการ





✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** ให้นำเรื่องการตอบรับเข้าร่วมเป็นสมาชิก APRSO เข้าคณะกรรมการ ศปถ. มอบหมายให้ 1) ศึกษากลไกการเข้าร่วมเป็นสมาชิก 2) กลไกการผูกพันกับประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ตลอดจนการนำเข้าสู่ประชุมคณะรัฐมนตรี

2 สถานการณ์และความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุทางถนน จากข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน เดือนมกราคม - กันยายน 2565 ข้อมูลรายงานระบบสุขภาพ 43 แห่ง เดือนมกราคม - สิงหาคม 2565 และความเสี่ยงและปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS) เดือนมกราคม - ธันวาคม 2565

✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** และมีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงข้อมูลและจัดการข้อมูลรายจังหวัด ให้มีการประมวลผลข้อมูลแบบทันที (real-time) และมีการปรับแผนการดำเนินงานโดยใช้กลไกจังหวัดผ่านการประชุม ศปถ.จังหวัด เป็นประจำทุกเดือน

3 ความก้าวหน้าการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลให้หน่วยงานระดับอำเภอ จังหวัดสามารถวิเคราะห์และใช้ประโยชน์ในการวางแผนแก้ไขในระดับพื้นที่ได้อย่างทันทั่วถึงที่ทดลองนำร่องในจังหวัดนครศรีธรรมราช และกรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเดือนมกราคม - ตุลาคม 2565 ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และข้อมูลรายงานระบบสุขภาพ 43 แห่ง ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และได้จัดประชุมผู้รับผิดชอบข้อมูลแต่ละฐานเพื่อหารือถึงแนวทางในการบูรณาการ ในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2565 ผลการประชุมพิจารณาเลือกตัวแปรจากแต่ละฐานเพื่อเป็น Primary Key ในการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด มีการนำเสนอการใช้ API เข้ามาช่วยในการเปิดให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สามารถติดต่อเรียกใช้งาน ลดภาระและขั้นตอนการส่งข้อมูลให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และมอบหมายให้ผู้ดูแลระบบ (programmer) นำข้อมูลที่ได้จากแต่ละฐานไปจัดการตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ของตัวแปรและตรวจสอบความซ้ำซ้อนของข้อมูลภายในฐาน ในส่วนของโรงพยาบาลให้บูรณาการข้อมูลรายงานระบบสุขภาพ 43 แห่ง กับข้อมูลระบบรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) เป็นฐานเดียวกันก่อนนำไปบูรณาการกับฐานข้อมูลของตำรวจและบริษัท กลางฯ

✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** มอบหมายทีมพัฒนาข้อมูลในการพัฒนาเครื่องมือสำหรับการใช้ข้อมูลในระดับจังหวัด และนำเสนอแนวทางเข้าสู่คณะกรรมการ ศปถ. ให้รับทราบต่อไป





4 ข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก เนื่องจากสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ได้กำหนดแนวทางในการสอบสวนหาสาเหตุเชิงลึกของการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนที่เกิดการเสียชีวิตทุกเหตุการณ์ในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งดำเนินการมาแล้วประมาณ 10 ปี จึงมีข้อมูลเชิงลึกที่สำคัญเกี่ยวข้องการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน ในมิติของคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม และได้นำเสนอฐานข้อมูลของศูนย์ศึกษาอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกแห่งประเทศไทยในการศึกษาที่ผ่านมาได้ทำการวิจัยและเลือกข้อมูลการตรวจสถานที่เกิดเหตุ จากรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุระหว่างปี 2560 – 2563

✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** มอบหมายฝ่ายเลขานุการ ดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการพัฒนาการตรวจสอบข้อเท็จจริงเบื้องต้น (Basic investigation) เพื่อให้พื้นที่สามารถดำเนินการได้ และทบทวนเกณฑ์ เครื่องมือและศึกษาช่องทางในการจัดทำรูปแบบการสอบสวนเพื่อพัฒนาแนวทางการสอบสวนให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพต่อไป

5 รายงานความก้าวหน้า Global Status Report on Road Safety โดยที่ผ่านมามีการประชุมเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี 2564 วันที่ 18 สิงหาคม 2565 และประชุมสรุปผลการจัดทำสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2565 รวมทั้งหมด 2 ครั้ง ซึ่งได้ดำเนินการบันทึกข้อมูลที่ได้รับการเห็นชอบ เข้าสู่ระบบบันทึกข้อมูลขององค์การอนามัยโลกเป็นที่เรียบร้อย

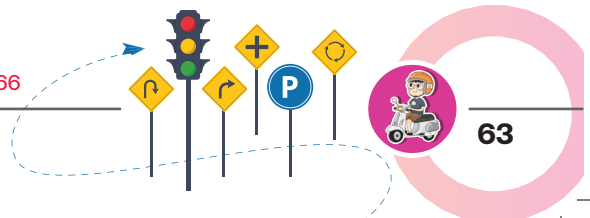
✔ **มติที่ประชุม รับทราบ**



3.6.2 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันพุธที่ 5 กรกฎาคม 2566 ณ กรมควบคุมโรค หรือผ่านระบบทางไกล (Video Conference) โดยมีนายแพทย์รศ. กฤษณีย์รวิวงศ์ อธิบดีกรมควบคุมโรค เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 5 ประเด็น ดังนี้

1 การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาแนวทางการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจาก ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก ในนามของมหาวิทยาลัยนเรศวร ได้รับทุนวิจัย โครงการ “การบูรณาการ ระบบข้อมูลนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน เพื่อยกระดับความเชื่อมั่นของอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวไทย” เนื่องจากหน่วยงานที่รวบรวมข้อมูลส่วนใหญ่อยู่ภายใต้คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ขาดหน่วยงาน





ที่มีข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ ได้แก่ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เพื่อให้เกิดการจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดกับนักท่องเที่ยวต่างชาติและนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ หากได้แนวทางจะเสนอให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา นำไปพัฒนาเป็นระบบฐานข้อมูลที่ใช้ในระยะยาวต่อไป



✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** ให้จัดตั้งคณะทำงาน และมอบหมายฝ่ายเลขานุการร่วมกับ ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก ร่วมกันหาแนวทางขับเคลื่อนงานร่วมกับภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว รวมถึงแหล่งงบประมาณที่จะสนับสนุนการดำเนินงาน

2 ผลการบูรณาการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน เดือนมกราคม - มีนาคม 2566 มีจำนวน 4,555 คน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2565 สูงกว่า 74 คน คิดเป็นร้อยละ 1.65 มีตัวเลขเฉลี่ยผู้เสียชีวิตประมาณเดือนละ 1,500 คน และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 80 เป็นชายร้อยละ 77 กลุ่มอายุที่สูงที่สุดคือ 15 - 19 ปี และ 20 - 24 ปี ปัจจุบันมีผู้เสียชีวิต 4,555 คน คิดเป็น 6.99 คนต่อแสนประชากร ซึ่งเกินร้อยละ 25 และคาดว่าทั้งปี อัตราการเสียชีวิตอาจสูงถึง 28.00 คนต่อแสนประชากร

✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** และมีข้อเสนอแนะจากคณะอนุกรรมการในการนำเสนอข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐานสู่สาธารณะ และสื่อสารผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการรับรู้สถานการณ์และร่วมกันผลักดันให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5

3 ความก้าวหน้าการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด จังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการบูรณาการข้อมูลเดือนพฤศจิกายน 2565 - กุมภาพันธ์ 2566 พบว่า ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีจำนวน 14,919 ราย ซึ่งทางจังหวัดมีแนวทางด้านการส่งข้อมูล การตรวจสอบ การนำเข้าข้อมูล การตรวจสอบข้อมูลหลังประมวลผล การเข้าถึงข้อมูล การให้สิทธิ์การคืนข้อมูล การเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานอื่น รวมถึงการแสดงผลข้อมูลผ่านกระดานแสดงผลข้อมูล (Dashboard) และการออกแบบกระดานแสดงผลข้อมูล (Dashboard) ที่สามารถตอบสนองการใช้งานของพื้นที่ได้ รวมทั้งฝึกอบรมการใช้งานและวางแนวทางที่จะขยายพื้นที่นำร่องในจังหวัดอื่น ๆ

✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** มอบหมายฝ่ายเลขานุการ ศึกษาเรื่องงบประมาณที่ต้องใช้ดำเนินโครงการบูรณาการข้อมูลในระดับจังหวัดต่อไป

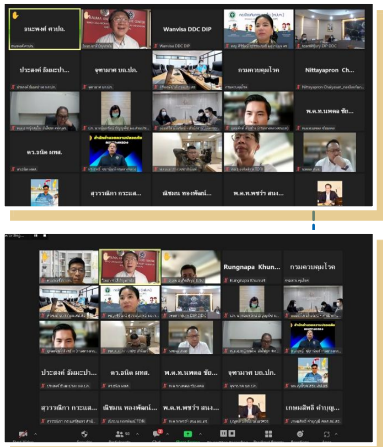




4 การประสานข้อมูลการรักษาจากสำนักงานหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า และข้อมูลความพิการ จากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ด้านข้อมูลจำนวนผู้พิการ พบว่ายังไม่สามารถ จำแนกความพิการได้เนื่องจากแบบฟอร์มที่จัดเก็บข้อมูลไม่ได้จำแนกสาเหตุของอุบัติเหตุ หากต้องการ ปรับปรุงเพิ่มเติม ต้องมีการหารือกับผู้บริหารกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พร้อมทั้งชี้แจง ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบันทึกข้อมูล กองป้องกันการบาดเจ็บได้ศึกษาเพิ่มเติม พบว่ามีข้อมูล จากการสำรวจความพิการของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ที่จัดทำรายงานการสำรวจความพิการทุก 5 ปี ฉบับล่าสุดคือฉบับที่ 4 ปี 2560 มีผู้พิการทุกสาเหตุทั้งสิ้น 2,831,952 ราย และเป็นผู้พิการจากการจราจร ทางบก จำนวน 216,369 ราย

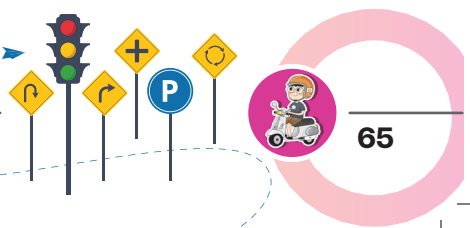
✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** มอบหมายฝ่ายเลขานุการประสานกับสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา ประเทศไทย (TDRI) เรื่องการคำนวณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และประสานงานกับ นายนิกร จำนง ในเรื่องของการขับเคลื่อนนโยบายด้านคำรักษาพยาบาล เพื่อรายงานในที่ประชุม คณะอนุกรรมการฯ ครั้งถัดไป

5 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Road Safety : PRS) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เริ่มใช้งานสมบูรณ์เดือนมกราคม 2565 โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทุกสถานีตำรวจ ทั่วประเทศ บันทึกข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตรวจสอบรับรองข้อมูล โดยหัวหน้างานจราจรของแต่ละสถานี และยืนยันวิเคราะห์ข้อมูลโดยรองผู้บังคับการที่รับผิดชอบ งานจราจร ข้อมูลที่ผ่านการยืนยันจะเข้าสู่ฐานข้อมูล เมื่อข้อมูลถูกบันทึกโดยสมบูรณ์แล้ว สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติมีการนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์กำหนดแนวทาง มาตรการ รวมทั้งแบ่งปันข้อมูล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ประโยชน์เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน ปัจจุบันได้ร่วมบูรณาการ ข้อมูลจังหวัดนครศรีธรรมราชร่วมกับกรมควบคุมโรค



✔ **มติที่ประชุม รับทราบ** มอบหมายฝ่ายเลขานุการฯ ประสาน งานในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. บูรณาการฐานข้อมูล อภ.ตร. (PRS) เป็นฐานข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนน เพื่อใช้ในการบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนน 3 ฐาน เตรียมนำเสนอเข้าการประชุมคณะอนุกรรมการ ชุดที่ 1 เพื่ออนุมัติและแจ้งไปยังสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2. จัดทำเอกสาร แนวปฏิบัติของข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน ตามข้อเสนอของนายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย เพื่อเผยแพร่และนำไปใช้เป็นประโยชน์





**3.7 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน
ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อนุฯ 7) ครั้งที่ 1/2566
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 14 กันยายน 2566**



ที่ประชุมมีมติ ดังนี้

1 หลักสูตรที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทางกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจะมอบให้กองการศึกษาดำเนินการและหาแนวทางการปฏิบัติที่ทำให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และช่วยเหลือผู้ปกครองที่มีรายได้น้อยให้หมวกนิรภัยสวมรวมถึงตัวเด็กด้วย และขอความร่วมมือกรมการปกครอง นำองค์ความรู้และหลักปฏิบัติในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน บรรจุลงในหลักสูตุนายอำเภอ และปลัดอำเภอ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ และขอความร่วมมือ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ให้ช่วยในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์พฤติกรรมเสี่ยงหลักและพื้นที่เสี่ยงในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้และเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ รวมถึงการใช้กลไกสถาบันครอบครัวให้ห้ามปรามกันเองในครัวเรือน และเข้มงวดกับบ้านที่มีการจัดงานสังสรรค์ ห้ามผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงออกมาขับซี่ยานพาหนะ

2 กองกฎหมาย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เรื่องระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตั้งด่านชุมชนในแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการเบิกจ่ายงบประมาณเรื่องความปลอดภัยทางถนน

3 นำมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมาดำเนินการ อาทิ การจัดการความเร็วในทางข้าม การทำความเข้าใจการสร้างวัฒนธรรมและความเข้าใจในการหยุดรถทางข้ามโดยประสานกระทรวงวัฒนธรรมดำเนินการ และ สสส. ผลิตสื่อ โดยขอความร่วมมือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยตรง และประสาน ปภ. เพื่อนำข้อเสนอของที่ประชุม เสนอต่อ ศปถ. ต่อไป



**3.8 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์
สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน (อนุฯ 8)
จำนวน 3 ครั้ง ประกอบด้วย**



**3.8.1 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึก
และความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน (อนุฯ 8) ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันศุกร์ที่ 7 ตุลาคม
2565 ณ กรมประชาสัมพันธ์ และผ่านระบบประชุมทางไกล**

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

1 แนวทางการประชาสัมพันธ์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ตามมติคณะกรรมการ ศปถ. ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันจันทร์ที่ 8 สิงหาคม 2565 มีมติเห็นชอบ





แนวทางการกำหนดให้สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ คณะอนุฯ 8 ได้จัดทำแนวทางการประชาสัมพันธ์ สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เสนอที่ประชุมพิจารณา

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** แนวทางการประชาสัมพันธ์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และ ตัวอย่างกิจกรรม ดังนี้

Theme : “วินัยจราจร เริ่มที่ตัวเรา”

Key Message : “ด้วยความห่วงใย ขอคนไทยร่วมพลังสวมหมวกนิรภัย มุ่งลดเจ็บ ตาย ลดทุกข์บนถนนของสังคมไทยอย่างรวดเร็ว”

Mood & Tone : Version 1 กฎหมายเข้ม “เจ็บจริง จ็บจริง”

Version 2 กระตุกให้คิด “ความตาย ไกล ๆ เอง”

Version 3 สร้างนิสัย “คนทันสมัย ใส่หมวกกันน็อก”

ตัวอย่างกิจกรรม

กิจกรรมที่ 1 การผลิตสโปตโทรทัศน์ / สโปตวิทยุ / คลิปสั้น / อินโฟกราฟิก / TikTok

กิจกรรมที่ 2 การจัดกิจกรรม (Event) ทุกวันที่ 21 ของเดือน รณรงค์ให้ผู้นำทุกองค์กรทั้งหน่วยงาน รัฐและเอกชน ส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทุกจังหวัด สวมหมวกนิรภัยเป็นแบบอย่าง

กิจกรรมที่ 3 Challenge สวมหมวกนิรภัยทุกวัน #หมวกกันน็อก Challenge จัดกิจกรรมระดับ อำเภอ ค้นหาอำเภอที่มีสถิติสวมหมวกนิรภัยมากที่สุดและเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด

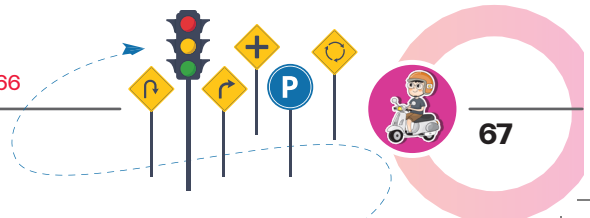
กิจกรรมที่ 4 ผู้มีอิทธิพลทางความคิด (Influencer) ดารา หรือผู้มีชื่อเสียงในสังคม (Celebrity) พูดถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย

กิจกรรมที่ 5 สติกเกอร์ข้อความแปะตามสถานที่ต่าง ๆ ทุกส่วนราชการเพื่อตอกย้ำให้เห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยและวินัยจราจร

2 แผนรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน ช่วงเทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. 2566 “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”

✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** ในหลักการของแผนบูรณาการฯ ผ่านสื่อโทรทัศน์ สื่อวิทยุกระจายเสียง และสื่อดิจิทัล โดยมีเป้าหมายภาพรวม เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจกับชีวิตวิถีใหม่ ที่ห่างไกลจากอุบัติเหตุตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566

▶ **ประเด็นหลักการประชาสัมพันธ์ (Focus Point)** คือ การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ใน 3 ด้าน ประกอบด้วย ไม่ขับเร็ว ตี๋ไม่ตี๋ และสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งกฎหมาย วินัยจราจร บทลงโทษ






▶ ข้อความสำคัญที่ต้องการสื่อสาร (Key Message) 3 ประเด็น คือ

- 1) ลดความเร็วเมื่อเข้าเขตเมืองและเขตชุมชน
- 2) ชะลอ - หยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย
- 3) ขับขี่เว้นระยะจากคันหน้า เนื่องจากถ้าขับจี้ หากคันหน้าชะลอหรือหยุดอาจเบรกไม่ทัน ที่สำคัญเมื่อคันหน้าดูกระจกมองหลัง เห็นคันหลังขับจี้และไม่ชะลอ ก็จะไม่กล้าชะลอหรือหยุดรถเพราะกลัวถูกชนท้าย

▶ **กลุ่มเป้าหมายหลัก** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

▶ ประเด็น/เนื้อหาประชาสัมพันธ์

- 1) ระเบียบ กฎหมาย วินัยจราจร บทลงโทษ
- 2) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 3) วัฒนธรรมขับขี่ปลอดภัย ได้แก่ ไม่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย เคารพกฎจราจร ไม่แข่งในที่คับขัน ตีไม่ขับ งัดใช้มือถือขณะขับรถ กตึกา มารยาทในการใช้รถใช้ถนน เช่น ไม่ขับรถย้อนศร ฯลฯ
- 4) ข้อมูล/เบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน เช่น เว็บไซต์กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 1669 ศูนย์กู้ชีพเรนทร 1155 ตำรวจท่องเที่ยว 191 แจ้งเหตุด่วน 1193 ตำรวจทางหลวง



3.8.2 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันศุกร์ที่ 31 มีนาคม 2566 ณ กรมประชาสัมพันธ์ และผ่านระบบประชุมทางไกล โดยมี นางสาวชนิสา ชมศิลป์ ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย เป็นประธาน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

1 (ร่าง) แผนรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 (กรมประชาสัมพันธ์) ดังนี้

Theme : “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”

Focus Point : การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยใน 3 ด้าน (ไม่ขับรถเร็ว ตีไม่ขับ และสวมหมวกนิรภัย)

Key Message : 1. ลดความเร็วเมื่อเข้าเขตเมืองและชุมชน
2. ชะลอ - หยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย
3. ขับขี่เว้นระยะจากคันหน้า เพื่อลดอุบัติเหตุชนท้าย





Target : หลัก : ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มเด็ก
และเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี
รอง : ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทั่วไป



กิจกรรม

กิจกรรมที่ 1 การผลิตสื่อโทรทัศน์ ได้แก่ สปอตโทรทัศน์/รายการพิเศษ/ข่าว/การรายงานสดจากพื้นที่/การขยายผลผ่านสื่อโซเชียล Facebook live NBT2HD และ FB NBT2HD รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อความอักษรวิ่ง

กิจกรรมที่ 2 การผลิตสื่อวิทยุ ได้แก่ กิจกรรม Share Day การแถลงข่าวประจำวันต่อสื่อมวลชน (ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์) ของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566/สปอตวิทยุ/ข่าว/การสัมภาษณ์ ช่วงข่าวภาคหลัก/การรณรงค์ผ่านรายการ/การพูดแทรกในรายการต่าง ๆ

กิจกรรมที่ 3 นำเสนอข่าว ความเคลื่อนไหว และข้อมูลการรณรงค์ เรื่องความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบอินโฟกราฟิก คลิปวิดีโอ ยูทูบ Tiktok VOX POP ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เพจเฟซบุ๊ก และทางเว็บไซต์เครือข่ายของกรมประชาสัมพันธ์

ทั้งนี้ ที่ประชุมได้รับทราบถึงแนวทางการดำเนินงานประชาสัมพันธ์ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ของกรมส่งเสริมวัฒนธรรม ที่จะดำเนินการภายใต้แนวคิด **“สืบสานสงกรานต์วิถีไทย ร่วมสานใจสู่สากล”** ถือเป็นวาระพิเศษสืบเนื่องจากการที่ประเทศไทยได้เสนอประเพณีสงกรานต์เป็นรายการตัวแทนมรดกวัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้ของมนุษยชาติต่อองค์การยูเนสโก จึงเน้นการให้สาระความรู้และคุณค่าความสำคัญของวันสงกรานต์ รวมถึงสิ่งที่ไม่ควรกระทำในช่วงประเพณีสงกรานต์ เช่น การดื่มสุรา การสังเวยรถพลอดภัย โดยอาศัยการสื่อสารผูกเรื่องที่เชื่อมโยงกับความเป็นครอบครัว ในรูปแบบของสปอต อินโฟกราฟิก ฯลฯ โดยเริ่มรณรงค์ประชาสัมพันธ์ระหว่าง 1 – 15 เมษายน ทั้งนี้จะนำเสนอสื่อประชาสัมพันธ์ตามช่วงเวลาการเผยแพร่ให้หน่วยงานภาคีเครือข่ายได้นำไปขยายผลประชาสัมพันธ์ตามความเหมาะสมต่อไปด้วย

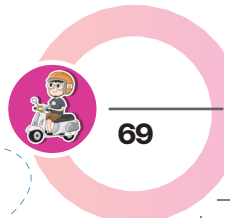
✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ**

- 2 การเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย คลื่นวิทยุ เอฟ.เอ็ม. 95.5 เมกะเฮิร์ตซ์ เพื่อคนในสังคมเมือง

ON AIR



(Metro Life) มีการปรับผังรายการเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2566 จึงมีแนวคิดปรับผังรายการ Metro Hour เพื่อนำเสนอในเรื่องของการจราจรและความปลอดภัยทางถนนในเมืองหลวง เพื่อคนในสังคมเมืองที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพและปริมณฑล กำหนดออกอากาศทุกวันจันทร์ - ศุกร์ ระหว่างเวลา 17.05 - 18.00 น.





✔ **มติที่ประชุม เห็นชอบ** แนวทางการเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ผ่านคลื่นวิทยุ เอฟ.เอ็ม. 95.5 เมกะเฮิรตซ์ ภายใต้แนวคิด “รู้ทุกเรื่องเกี่ยวกับการจราจร” แบ่งเป็น 2 ประเด็นคือ

1. ประเด็นวิเคราะห์เจาะลึก อาทิ วิเคราะห์รอบด้านจากผู้รู้ ผู้กำหนดนโยบาย นักวิชาการ ตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านจราจร การวิเคราะห์ข่าวสารหรือประเด็นเด่นดัง เรื่องการจราจรและความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน ช่วงเวลา 17.20 - 17.40 น. ในชื่อ “ชั่วโมงสัญญาณ” โดยแบ่งเป็น 4 เรื่อง ดังนี้

- วันจันทร์และอังคาร พูดคุยกับผู้แทน กทม. เรื่อง กิจกรรมประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจด้านการจราจร เช่น แผนการก่อสร้างเส้นทางจุดต่าง ๆ การจัดการสภาพถนน แยกไฟแดงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ เป็นต้น
- วันพุธ คุยกับผู้แทนจาก ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เรื่อง ความรู้ ข้อคิด ข้อควรระวัง การใช้รถใช้ถนน การเดินทาง ฯลฯ โดยยกกรณีศึกษาจากที่เป็นข่าว
- วันพฤหัสบดี คุยกับผู้แทนจาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เรื่อง สถิติ น่ารู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ลักษณะอุบัติเหตุ สิทธิประโยชน์ด้านการประกันภัยอุบัติเหตุ เรื่องน่ารู้ต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน เป็นต้น
- วันศุกร์ คุยกับ แยกรับเชิญที่ไม่ซ้ำกัน โดยกำหนดประเด็นที่หลากหลายต่างกันไปในแต่ละสัปดาห์

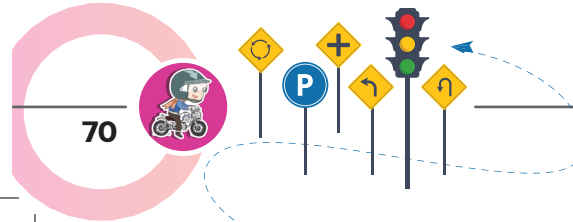
2. ประเด็นเรียลไทม์สถานการณ์จราจร อัปเดตสภาพการจราจรแบบเรียลไทม์ กับ สารวัตรหรือผู้กอง จาก บก.02 สังกัด กองบัญชาการตำรวจจราจร ในรูปแบบ Phone-in บก.02 โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ 17.09 -17.19 น. (ช่วงที่ 1) และ 17.45 - 17.55 น. (ช่วงที่ 2)



3.8.3 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันศุกร์ที่ 15 กันยายน 2566 ณ กรมประชาสัมพันธ์ และผ่านระบบประชุมทางไกล โดยมี นางสาวชนิสา ชมศิลป์ ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย เป็นประธาน



ที่ประชุมพิจารณาแนวทางการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ของคณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน และมีมติเห็นชอบแบบฟอร์มแผนปฏิบัติการสนับสนุนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี พ.ศ. 2567 เพื่อรวบรวมแผนปฏิบัติการของหน่วยงานภายใต้คณะอนุกรรมการชุดที่ 8





4

การประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ครั้งที่ 1 - 7

ระหว่างวันที่ 30 ธันวาคม 2565 - 5 มกราคม 2566

(เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566)



สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ตามที่รัฐบาลได้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566 ภายใต้ชื่อ **“ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”** โดยได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน



ที่ประชุมมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำคัญของคณะกรรมการฯ ดังนี้

1 การอนุญาตถนนที่เชื่อมต่อกับกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบท โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

✓ **มอบหมาย** คณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย พิจารณาปัญหาการใช้ความเร็วในเขตเมือง การทำ Traffic claiming จุดตัดถนนริมคลอง หรือเรื่องอื่น ๆ

2 การเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถบรรทุกพ่วงเลี้ยวกะทันหันเป็นเหตุให้มีรถกระบะที่ขับตามมาชนท้าย

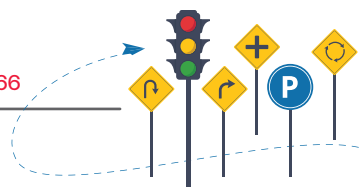
✓ **มอบหมาย** คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย พิจารณาเรื่องรถตู้ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์สามล้อหรือพ่วงข้าง รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถบรรทุกแรงงานเกินกำหนด เป็นต้น

3 การสร้างการรับรู้เรื่องกฎหมายและความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชน

✓ **มอบหมาย** กรมการปกครองมอบหมายกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน นำผลของคดีกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 เพื่อสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับรู้เพื่อให้เกิดความตระหนักโดยสื่อสารผ่านเสียงตามสายในหมู่บ้าน

4 แนวทางการดำเนินการแก้ไขประเด็นการขับรถเร็ว เนื่องจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การขับรถเร็ว พบว่า ดัชนีความรุนแรงค่อนข้างสูง

✓ **มอบหมาย** กรมทางหลวงบูรณาการข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และเส้นทางที่มีการใช้ความเร็ว เกินกว่ากฎหมายกำหนดร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อดำเนินการอย่างเข้มข้นเพื่อช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับรถเร็ว และนำมาวิเคราะห์กำหนดจุดในการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็ว





5

การประชุมคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ครั้งที่ 8 - 14

ระหว่างวันที่ 12 - 18 เมษายน 2566 (เทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566)



สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ตามที่รัฐบาล ได้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2566 ภายใต้ชื่อ **“ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”** โดยได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

ที่ประชุมมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำคัญของคณะอนุกรรมการฯ ดังนี้

1 การตั้งด่านชุมชนในบริเวณที่มีการจัดงานเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตักเตือนผู้ขับขี่ที่ร่วมงาน และให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจัดกิจกรรมหรืองานต่าง ๆ จัดเตรียมแผนเพื่อดูแลผู้ร่วมงาน เพื่อป้องกันมิให้ผู้ดื่มสุราขับขี่ยานพาหนะ

✓ มอช กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พิจารณาให้มีการเพิ่มการตั้งด่านชุมชนในพื้นที่ให้มากขึ้น และพิจารณาให้มีการตั้งด่านชุมชนในบริเวณที่มีการจัดงานเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

2 การบังคับใช้กฎหมาย ข้อมูลสถิติการเรียกตรวจและการดำเนินคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และความสัมพันธกับปริมาณการจราจรช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566

✓ มอช สำนักงานตำรวจแห่งชาติพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลและการบริหารจัดการการออกใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ (PTM)

3 การชำระค่าปรับของผู้กระทำผิดกฎจราจรที่ถูกออกใบสั่งลงใน Dashboard เพื่อจะได้ทราบผลการติดตามและการดำเนินการในภายหลัง

✓ มอช ฝ่ายเลขานุการฯ เพิ่มเติมรายละเอียดข้อมูลการชำระค่าปรับของผู้กระทำผิดกฎจราจรที่ถูกออกใบสั่งลงใน Dashboard

4 กรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์พุ่งข้างบ่อยครั้ง

✓ มอช กรมทางหลวงและกรมการขนส่งทางบกพิจารณาดำเนินการแก้ไขและจัดการเชิงระบบเพื่อวางแผนในการบริหารจัดการกรณีรถจักรยานยนต์พุ่งข้างเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

5 การจำแนกจุดเกิดเหตุว่าเป็นจุดที่เกิดบนถนนทางหลวงหรือถนนสายรองอื่น ๆ

✓ มอช สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาตินำข้อมูลอุบัติเหตุมาจำแนกจุดเกิดเหตุเพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุและกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป





6 การถอดบทเรียนการดำเนินการมาตรการต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์และนำไปกำหนดแนวทางการดำเนินการต่อไป

✔ **มอหมาย** จังหวัดถอดบทเรียนการดำเนินการช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 โดยนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์มาพิจารณากำหนดมาตรการและแผนการดำเนินการในเทศกาลครั้งต่อไป



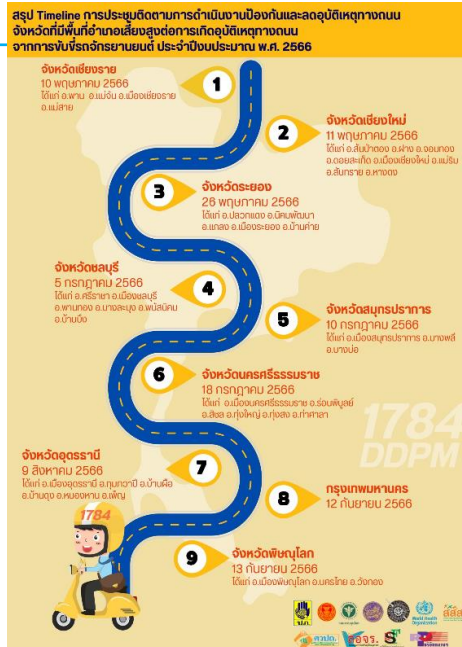
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการ คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน



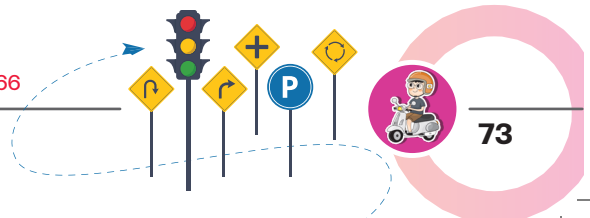
การประชุมติดตามการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดที่มีอำเภอเสี่ยงสูงมากจากการขับขี้อักรยานยนต์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566



ปภ. ได้นำข้อมูลจากการติดตามประเมินผล และวิเคราะห์อำเภอเสี่ยงผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ที่ดำเนินการวิเคราะห์อำเภอเสี่ยง พ.ศ. 2566 ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข โดยใช้คำมัญฐานจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่พบว่ามีอำเภอเสี่ยงสูงมาก 219 อำเภอ อำเภอเสี่ยงสูง 221 อำเภอ อำเภอเสี่ยงปานกลาง 219 อำเภอ และอำเภอเสี่ยงน้อย 219 อำเภอ (เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ <https://ddc.moph.go.th/dip/>) ประกอบกับบันทึกความเข้าใจความร่วมมือ (MOU) การหนุนเสริมจังหวัดเพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเสี่ยงภัยในการขับขี้อักรยานยนต์ ระหว่าง ปภ. แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สจร.) ภายใต้มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ภายใต้นโยบายถนนปลอดภัย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการหนุนเสริมการดำเนินงานของจังหวัดเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเสี่ยงภัยในการขับขี้อักรยานยนต์ (219 อำเภอ) โดย ปภ. มีบทบาทในการส่งเสริม พัฒนาและผลักดันให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน นำไปสู่การลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566





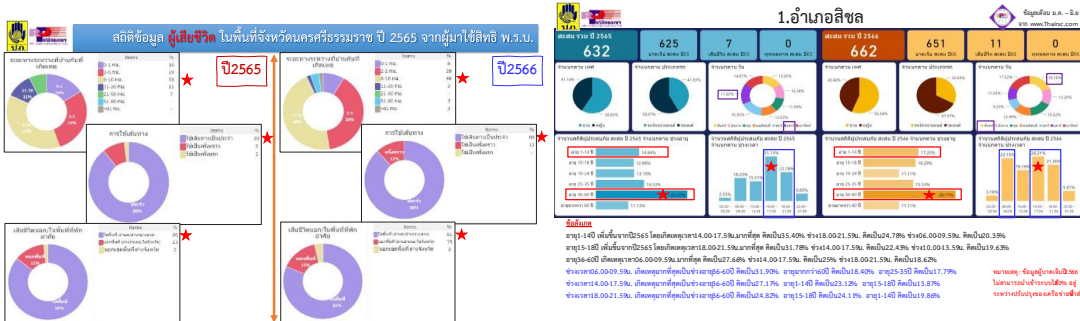
อธิบดี ปก. (นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม) ร่วมกับ สอจร. ศวปก. และหน่วยงานภาคีเครือข่าย อาทิ กรมควบคุมโรค ในฐานะคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุที่น่าสนใจระดับอำเภอ ตำบลของ



อำเภอเสี่ยงแต่ละพื้นที่ จาก www.ThaiRSC.com ในการลงพื้นที่ ประชุมติดตามการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดที่มีอำเภอเสี่ยงสูงมากจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 8 จังหวัดและกรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนพฤษภาคม - กันยายน 2566 ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ สมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง อุดรธานี นครศรีธรรมราช และ จังหวัดพิษณุโลก

รวมทั้งจัดประชุมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร ทำให้ได้รับทราบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การแก้ไขปัญหาดูจุดเสี่ยง จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ข้อค้นพบที่ดี รวมทั้งรับทราบปัญหาอุปสรรค และให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ อันเป็นการแลกเปลี่ยน และใช้ประโยชน์ในการทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ทั้งระดับส่วนกลาง และพื้นที่

ภาพตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุที่น่าสนใจระดับอำเภอ จาก www.ThaiRSC.com



โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนของ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566



เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรให้สามารถขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการออกแบบ มาตรการปรับพฤติกรรมตามแนวทางสะกิดพฤติกรรม หรือ Nudge และนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ด้วยเรื่องเล่า (Story telling) มาใช้ประโยชน์ในการสะท้อนข้อมูลความเสี่ยงในระดับพื้นที่ กำหนดมาตรการ



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566



ป้องกันและแก้ไขปัญหา สื่อสารสาธารณะ และขับเคลื่อนนโยบายได้อย่างต่อเนื่อง ปก. จึงร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดำเนินโครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนฯ ขึ้น เพื่อให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางสะกิดพฤติกรรม และนำเสนอข้อมูลด้วยเรื่องเล่า โดยดำเนินการ 2 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18, 20 – 21

กรกฎาคม 2566 มีกลุ่มเป้าหมายคือ บุคลากรกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 7 – 9 สิงหาคม 2566 มีกลุ่มเป้าหมาย คือ บุคลากรของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขตและสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด โดยผลการประเมินการนำองค์ความรู้ไปใช้ประโยชน์ อยู่ในระดับมาก ซึ่งผลจากโครงการฯ มีตัวอย่างมาตรการปรับพฤติกรรมตามแนวทาง Nugde 3 ประเด็น คือ



1 รจจักรยานยนต์ ดำเนินการโดยการสร้างกลไกตรวจสอบ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของประชาชนในชุมชนเชื่อมกับด้านชุมชน สร้างการรับรู้ผ่านการเผยแพร่ความรู้ผ่านหอกระจายข่าวและนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับความสูญเสียพร้อมกับยกตัวอย่างเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุใกล้ตัวเพื่อสร้างความตระหนัก

2 หมวกนิรภัย ดำเนินการโดยการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ในพื้นที่ ซึ่งมีการปลูกฝังการรับรู้ตั้งแต่วัยเด็กผ่านแผนการเรียนรู้ในโรงเรียนพร้อมทั้งสร้างกลไกสำหรับการตรวจสอบพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยด้วยกระบวนการเปรียบเทียบในรูปแบบของการสะสมแต้มคะแนนที่มีการให้รางวัลและบทลงโทษ ค่ายเยาวชนสืบสวนเชิงลึก

3 ต้มแล้วขับ ดำเนินการโดยสื่อสารผ่านการรณรงค์และสร้างแคมเปญ รวมทั้งสร้างความร่วมมือ

กับสถานประกอบการในการตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ก่อนขับขี้นพาหนะ





โครงการการบูรณาการเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่



เป็นการสร้างองค์ความรู้เรื่องการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้กับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยสร้างการมีส่วนร่วมให้ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ร่วมคิด ร่วมวางแผนและนำไปบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน สนับสนุนการทำงานของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) โดยรวบรวมข้อมูลปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะ เพื่อนำวิเคราะห์กำหนดนโยบาย สร้างนวัตกรรม เสริมสร้างความร่วมมือระหว่าง ภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ทั้งระดับอำเภอ ท้องถิ่น และชุมชนให้เกิดความตระหนักถึงความเสี่ยงโดยการสำรวจ พื้นที่เสี่ยง และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมถึงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่



โครงการ “ครอบครัวสุขสันต์ ใส่หมวกกันน็อคกันทุกคน”



ปภ. ได้รับการสนับสนุนหมวกนิรภัย จำนวน 50,000 ใบ จาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยจัดสรร ดังนี้

1 นักเรียน/นักศึกษาที่มีอายุระหว่าง 15 – 18 ปี ในพื้นที่ เขตเมืองและอำเภอเสี่ยงและมีสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูง รวมถึง เด็กเล็กที่ผู้ปกครองใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการ รับ – ส่ง ไปโรงเรียน 45,000 ใบ ในพื้นที่ 76 จังหวัดทั่วประเทศ (ยกเว้นกรุงเทพมหานคร) เพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 5,000 ใบ ในพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครนายก นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง นครปฐม สมุทรสงคราม สมุทรสาคร สมุทรปราการ และจังหวัดยโสธร





โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ประจำปี 2566



เป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน กลยุทธ์ด้านการลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน ในปี 2566 ปก. ดำเนินโครงการฯ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ 76 จังหวัด พื้นที่ละ 2 รุ่น เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความรู้และทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องตามหลักการขับขี่ปลอดภัย และถูกกฎหมาย และได้รับความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียนควบคู่กันไป โดยมีเด็กและเยาวชนผ่านการฝึกอบรมทั้งสิ้นจำนวน 17,306 คน

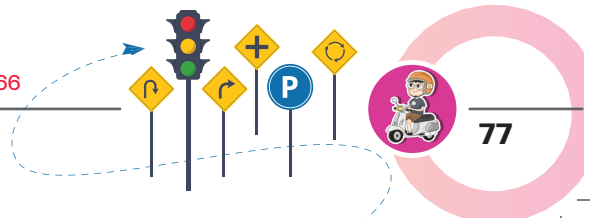


การบริหารจัดการข้อมูลในระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แบบยั่งยืนผล และเครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพา : eSPEED



ปก. ได้จัดหาเครื่องมือสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายทั่วประเทศ 2 รายการ ประกอบด้วย

- 1 เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ แบบยั่งยืนผล พร้อมเครื่องพิมพ์ผล เมื่อปี พ.ศ. 2547 และ ปี พ.ศ. 2560 ปัจจุบันใช้งานได้ตามปกติจำนวน 3,008 เครื่อง โดยจัดสรรให้ ศปถ.จังหวัดทุกจังหวัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติผ่านกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 – 9 กองบังคับการตำรวจทางหลวง
- 2 เครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพา เมื่อปี พ.ศ. 2562 จำนวน 849 เครื่อง สนับสนุนให้แก่ ศปถ.จังหวัดทุกจังหวัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติผ่านกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 – 9 และกองบัญชาการตำรวจทางหลวง





สำหรับผลการดำเนินงานจากการใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ฯ และเครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพาในระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์แบบยั่งยืนผลและเครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพา : eSPEED เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วยผลการดำเนินงาน 4 ส่วน ดังนี้

- 1 การสอบเทียบค่ามาตรฐานความถูกต้องเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ปีละ 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 15 มีนาคม และครั้งที่ 2 ภายในวันที่ 15 กันยายน ของปีงบประมาณ
- 2 การรายงานผลการใช้งานเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์เป็นรายไตรมาส และการใช้งานเครื่องตรวจจับความเร็วเป็นรายเดือน
- 3 การซ่อมบำรุงเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และเครื่องตรวจจับความเร็ว
- 4 การรายงานเครื่องที่หมดความจำเป็นในการใช้งาน เนื่องจากชำรุดใช้การไม่ได้

ตารางผลการนำเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ไปใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย (รายไตรมาส)

ผลการดำเนินงาน	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	รวม
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565					
ผลการเรียกตรวจ (ครั้ง)	249,112	409,162	596,384	87,826	1,342,484
ผลการจับกุม (คน)	22,996	26,044	45,836	8,013	102,889
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566					
ผลการเรียกตรวจ (ครั้ง)	247,524	118,202	148,676	18,246	532,648
ผลการจับกุม (คน)	39,062	21,664	28,026	36,525	92,377

ตารางผลการนำเครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพาไปใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย

ผลการดำเนินงาน	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566
ผลการดำเนินคดี (คน)	958,652	257,755
กรณีขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด		



การประกวดโปสเตอร์รณรงค์และประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้หัวข้อ **"การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์"**



เพื่อสร้างกระแสให้เกิดการรับรู้ และกระตุ้นให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักรู้เท่าทันปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยใช้โปสเตอร์รูปแบบ Infographic เป็นสื่อกลาง โดยได้จัดพิมพ์ผลงานที่ได้รับรางวัลชนะเลิศแจกจ่ายให้อำเภอเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ รวมถึงกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการส่งเสริมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างทั่วถึง และนำผลงานที่ได้รับรางวัล จำนวน 16 ผลงาน แยกเป็นประเภทนิสิต/นักศึกษาระดับอุดมศึกษาและประเภทประชาชนทั่วไป ไปเผยแพร่และ





ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน หัวข้อ การสวมหมวกนิรภัย ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ เพื่อผลักดันนโยบายรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนน “ให้คนไทยสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์” โดยเผยแพร่ผลงานเพื่อให้หน่วยงานและผู้สนใจนำไปใช้ประโยชน์ได้ ทางเว็บไซต์ ปก. www.disaster.go.th หรือ <https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety>

โปสเตอร์รณรงค์และประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้หัวข้อ “การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์” ที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ

ประเภทนิสิต/นักศึกษา

หมวกนิรภัย

กันเือก ♦ รอดชีวิต 100%

กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ผู้บังคับและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย

ไม่สวมหมวกนิรภัย

- ❌ หากเกิดอุบัติเหตุจะเสียค่ารักษาพยาบาลกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า
- ❌ ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการเสียชีวิต
- ❌ ผู้ขับขี่ท่านอื่นเสี่ยงต่อการเสียชีวิต

สวมหมวกนิรภัย

- ✔ ลดความรุนแรงการบาดเจ็บที่ศีรษะ
- ✔ ลดความเสี่ยงการเสียชีวิต กรณีความสูงไม่สูง
- ✔ ลดความเสี่ยงบาดเจ็บศีรษะ
- ✔ ลดการบาดเจ็บที่ศีรษะ

ไม่สวมหมวกนิรภัย
คนขับมีอายุครบ
คนซ้อนท้าย จำกัด - 1 ปี

หมวกนิรภัยมีอายุ
การใช้งาน 3 ปี

โปรดหลีกเลี่ยงระดับศีรษะ

เช็กลูกจุก

สำหรับผู้ขับขี่-ผู้ซ้อนท้าย

หมวกนิรภัยมีอายุ
การใช้งาน 3 ปี

ไม่สวมหมวกนิรภัย
พร้อมจากจุดตรวจสถาน

สำนักจัดความปลอดภัยเริ่มต้นชีวิตเรา
 “ปก” ทั่วประเทศร่วมใจลดอุบัติเหตุ” กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ประเภทประชาชนทั่วไป

ขับขี่ปลอดภัย

สวมหมวกนิรภัย

ปลอดภัย 100%

• เรื่องก็ควรรู้

ถ้าเราไม่สวมหมวกนิรภัย อาจจะ ...

- เสี่ยงบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต ผู้ขับขี่ เสียชีวิตการเสียชีวิตถึง 92.8%
- ผู้ซ้อนท้าย เสียชีวิตการเสียชีวิตถึง 96.8%
- ถูกจับ-โทษปรับ ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

ข้อมูลปี 2020 สถิติการเสียชีวิต
โดยกระทรวงคมนาคม ปีงบประมาณ 2564

• หมวกนิรภัย ลดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต

ลดความเสียหายและค่ารักษาพยาบาล

หมวกนิรภัย 72%

ลดความเสียหายในการเสียชีวิต

39%

ชิงชนะเลิศระดับและใบปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (50%)

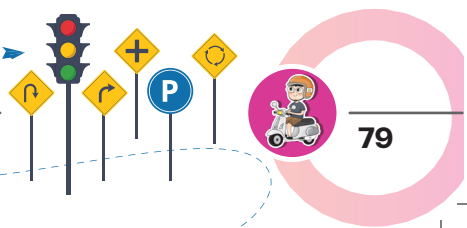


กรมควบคุมโรค ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ ด้านการบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผล (อนุฯ 6)



การเข้าร่วมประชุมและนำเสนอระดับนานาชาติ ด้านข้อมูลและการติดตามประเมินผลอุบัติเหตุทางถนน

โดยนำเสนอผลงาน โดยแพทย์หญิง ศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์ ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ในฐานะเลขานุการและอนุกรรมการด้านการติดตามและประเมินผล ภายใต้คณะกรรมการ ศปด. ดังนี้





1 การประชุม The Global Regional Road Safety Observatories (GRRSO) Dialogue on Powered Two-Wheeler Safety ในวันที่ 10 - 11 ตุลาคม 2565 และการประชุมประจำปี Asia - Pacific Road Safety Observatory (APRSO) Annual Meeting ในวันที่ 13 ตุลาคม 2565 ที่สำนักงานใหญ่ ADB กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ และได้นำเสนอผลการดำเนินการของประเทศไทยตาม 12 เป้าประสงค์ความปลอดภัยทางถนนโลก ในวันที่ 11 ตุลาคม 2565

2 การประชุมเชิงปฏิบัติการ Road Safety Reporting Workshop for Asian Journalists จัดโดยองค์การอนามัยโลก บรรยายออนไลน์ในหัวข้อการนำข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนไปใช้ในการสื่อสารความเสี่ยงให้กับผู้สื่อข่าวนานาชาติ ในวันที่ 6 ธันวาคม 2566

3 การประชุมเชิงปฏิบัติการ Regional workshop on establishing sentinel sites for integrated injury and trauma registry ในวันที่ 14 - 16 สิงหาคม 2566 และได้บรรยายในหัวข้อ Principle of establishing National trauma registry and injury surveillance system ในวันที่ 14 สิงหาคม 2566 ที่จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย



รวมทั้งการประชุมพบปะเครือข่ายผู้นำหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก (Global Meeting of the Network of National Road Safety Agencies) ระหว่างวันที่ 28 - 29 มิถุนายน 2566 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ราชอาณาจักรสวีเดน



การติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนตามปัจจัยเสี่ยง (ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2565 - 2570))



โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS) กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน เทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 พบว่า ปัจจัยเสี่ยงจากการ **ดื่มแล้วขับ** มีอัตราผู้ดื่มแล้วขับ ร้อยละ 25.14 และปัจจัยเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 11.85 ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต





 **การจัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลก (ฉบับที่ 5)**
The 5th Global Road Safety Status Report 2023 : GRRSR 23



ผู้ประสานการให้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (National Data Focal Point) และผู้ให้ข้อมูลของประเทศไทย (National Data Contributors : NDCs) โดยกรมควบคุมโรค ได้ส่งข้อมูลไปยังองค์การอนามัยโลก และองค์การอนามัยโลกแจ้งข้อมูลยอดผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนที่จะบรรจุในรายงานฯ โดยจะใช้ข้อมูลดังกล่าวในการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของทศวรรษที่ 2 แห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งองค์การอนามัยโลกกล่าวถึงประเทศไทยใน Estimation of total road traffic deaths for year 2021: WHO data and methodology ว่ามีความก้าวหน้าในด้านการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจนเป็นที่น่าเชื่อถือโดยใช้ข้อมูลจากหลายแหล่ง

- ▶ จำนวนผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน ในปี ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) : 16,597 ราย
- ▶ ค่าประมาณการผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน ในปี ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) : 18,281 ราย (95% CI 16,787 - 19,649)
- ▶ ค่าประมาณการอัตราผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนต่อ 100,000 ประชากร ในปี ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) : 25.4

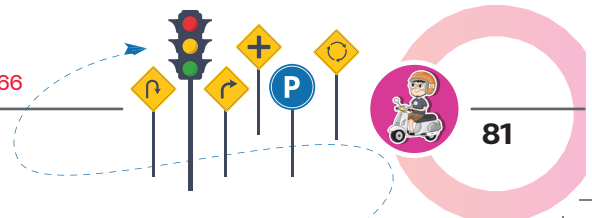


 **การดำเนินงานด้านมาตรการการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ**



▶ **โครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน : TSY (Thailand Safe Youth) Program ปี 2566**

เป็นการดำเนินการตามจุดมุ่งเน้นแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ที่จะต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลง โดยในปีงบประมาณ 2566 ได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. ดำเนินการโครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนด้วย TSY Program





✔ **กิจกรรมที่ 1** ประชุมเครือข่ายเพื่อปรึกษาหารือการทำงานขับเคลื่อนเชิงนโยบายระดับชาติ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้โครงการ Thailand Safe Youth Program และหน่วยงานภาคี สรุปให้เสนอตั้งคณะทำงานในระดับประเทศเพื่อกำหนดทิศทางนโยบาย แผนงานและการกำกับติดตาม ต่อเนื่อง เชื่อมโยงกับคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนของจังหวัด เสนอให้มีการจัดกิจกรรมลงนามความร่วมมือ (MOU) กับหน่วยงานภาคีเพื่อสร้างกระแสการรับรู้ และ กิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้

✔ **กิจกรรมที่ 2** ขับเคลื่อนการแก้ไขการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน TSY Program ในระดับจังหวัด ทั้งภาพรวมประเทศและนำร่องเชิงคุณภาพ 11 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดลำพูน เพชรบูรณ์ ปทุมธานี สุพรรณบุรี ตราด ขอนแก่น สกลนคร สุรินทร์ ยโสธร ชุมพร และจังหวัดปัตตานี นอกจากนี้ ยังมีกิจกรรมการอบรมพัฒนาศักยภาพวิทยากรประจำจังหวัด จำนวน 15 รุ่น มีจังหวัดที่เข้าร่วมจำนวน 31 จังหวัด ผู้เข้าร่วมรวมจำนวน 1,085 คน



✔ **กิจกรรมที่ 3** สนับสนุนจังหวัดนำร่องจัดฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน "วัดชีนจรรยา" รวมจำนวน 24,038 คน





✔ **กิจกรรมที่ 4** การติดตามประเมินผลใน 11 จังหวัดนำร่อง โดยใช้แหล่งข้อมูลจาก www.ThaiRSC.com ข้อมูล ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2566 พบการลดลงของผู้บาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน

**สรุปผลการติดตามข้อมูลการประเมินผลใน 11 จังหวัดนำร่อง (ช่วงอายุ 13 - 18 ปี)
ปีงบประมาณ 2563 - 2565 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2566**

จังหวัด	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)		ร้อยละการเพิ่มขึ้น หรือลดลง	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)		ร้อยละการเพิ่มขึ้น หรือลดลง
	ปีงบประมาณ 3 ปี (2563 - 2565)	ปีงบประมาณ 2566		ปีงบประมาณ 3 ปี (2563 - 2565)	ปีงบประมาณ 2566	
1. ลำพูน	1,258	1,436	+14.1	12	7	-41.3
2. เพชรบูรณ์	2,805	2,723	-2.9	18	11	-37.6
3. ปทุมธานี	2,441	2,359	-3.4	20	26	+29.4
4. สุพรรณบุรี	966	930	-3.7	26	16	-38.4
5. ตราด	849	834	-1.8	5	5	-4.8
6. ขอนแก่น	4,263	3,334	-21.8	30	21	-30.3
7. สกลนคร	3,143	2,869	-8.7	27	29	+6.7
8. สุรินทร์	3,394	2,722	-19.8	28	41	+44.6
9. ยโสธร	1,367	1,094	-20.0	20	15	-23.6
10. ชุมพร	1,121	1,098	-2.1	14	19	+41.4
11. ปัตตานี	1,027	982	-4.4	8	11	+30.2
รวม 11 จังหวัด	22,635	20,381	-10.0	209	202	-3.4
รวมทั้งประเทศ	152,476	141,512	-7.2	1408	1304	-7.4

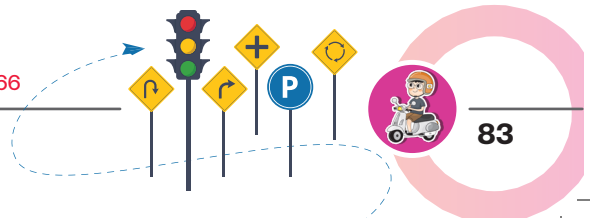
▶ **กิจกรรมมาตรการองค์กร รณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน #กันน็อคกันนะ #DDCSafetyMindset**

นายแพทย์ธเรศ กรัษนัยรวิวงศ์ อธิบดีกรมควบคุมโรค ได้เปิดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน #กันน็อคกันนะ #DDCSafetyMindset โดยได้มีสักการสมเด็จพะพระมหาธรรมราชาธิราชมงคลมุนี (จงชัย ธรรมธโช) ประธานคำขวัญและย่นต์ **“สวมหมวกนิรภัย ปลอดภัยตลอดกาล”** เพื่อเป็นสิริมงคลพร้อมกุศโลบายในการรณรงค์ฯ เพื่อความปลอดภัยของบุคลากรกระทรวงสาธารณสุขและประชาชนทั่วไปขึ้นเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้นโยบายของรัฐบาล และประกาศของกระทรวงสาธารณสุขเป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และสนองนโยบายประเทศที่จะให้ประชาชนหันมาสวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น



▶ **กิจกรรมสนับสนุนการดำเนินการการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด**

โดยดำเนินโครงการศึกษาปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล โดยสนับสนุนการส่งตรวจวิเคราะห์แอลกอฮอล์ในเลือด ในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 จำนวน 1,661 ราย และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 จำนวน 1,526 ราย





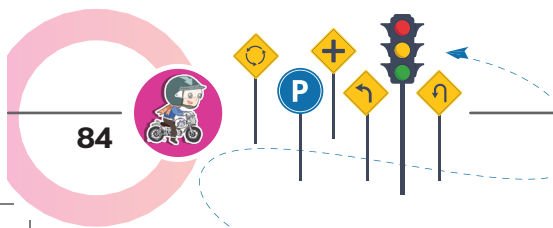
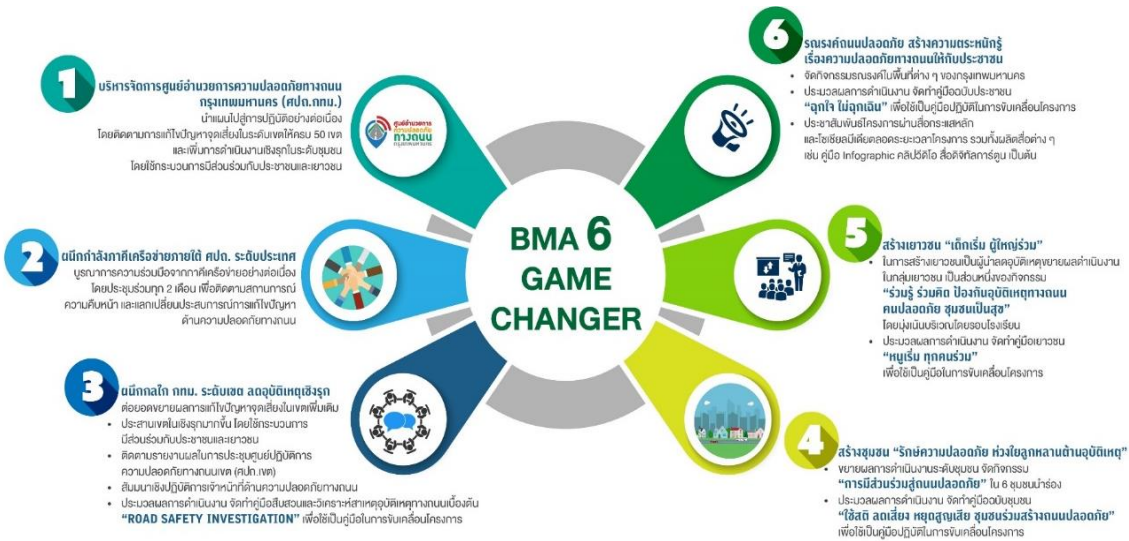
3.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร



กรุงเทพมหานครตั้งเป้าหมายสู่การเป็น “มหานครแห่งความปลอดภัย” และลดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตให้เป็นศูนย์ ภายใต้แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) และเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายดังกล่าว จึงได้จัดตั้ง “ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร” (ศปถ.กทม.) ขึ้น เพื่อจัดทำแนวทางการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพฯ โดยมีเป้าหมายให้มีการลดอุบัติเหตุในระดับเขตอย่างเป็นรูปธรรม

สำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) ได้ทำหน้าที่ขับเคลื่อนการบริหารจัดการ ศปถ.กทม. โดยบูรณาการหน่วยงานภายในทั้งระดับสำนักและระดับเขต ผนึกกำลังภาคีเครือข่ายภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ร่วมเดินหน้าลดอุบัติเหตุและสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชน เพื่อร่วมดูแลความปลอดภัยช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ตลอดจนการผลิตและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างจิตสำนึกรักษวินัยจราจร มาอย่างต่อเนื่อง

ในปี พ.ศ. 2566 ศปถ.กทม. ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องทั้งในเชิงลึกและกว้างเพื่อให้เกิดผลในการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับเขตและพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นเป้าหมายสำคัญ และมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายหลักคือ “เยาวชน” ซึ่งจะเป็นกำลังสำคัญในการเปลี่ยนแปลงและสร้างกรุงเทพฯ ให้เป็น “เมืองปลอดภัย” และเป็น “เมืองน่าอยู่สำหรับทุกคน” ตามวิสัยทัศน์ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร





ผลการดำเนินงานของ ศปถ.กทม. ปี 2566 ได้กำหนดจัดกิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร เพื่อสร้าง “เยาวชน” และ “โรงเรียน” ให้เป็น “ต้นแบบ” และ “ผู้ริเริ่ม” รักษาวินัยจราจร

ภารกิจที่ 1 การจัดประชุมคณะกรรมการ ศปถ.กทม. เพื่อติดตามผลการดำเนินงานบริหารความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2566 และผนวกวาระเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานชุมชนสัมพันธ์และกิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้



▶ ครั้งที่ 1/2566 วันพฤหัสบดีที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 ณ ห้องประชุมชั้น 8 อาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง เพื่อถอดบทเรียนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 การรณรงค์สร้างจิตสำนึก รวมไปถึง รายงานผลการดำเนินงานโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ของนักเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร และขอความร่วมมือให้ทุกหน่วยงานของกรุงเทพมหานครจัดทำมาตรการกำกับพนักงานขับรถยนต์ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยมี นายณรงค์ เรืองศรี รองปลัดกรุงเทพมหานคร เป็นประธานการประชุม



▶ ครั้งที่ 2/2566 วันพุธที่ 31 พฤษภาคม 2566 ณ ห้องประชุมชั้น 8 อาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง เพื่อติดตามการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2566 การดำเนินการของคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และผลการดำเนินการของคณะกรรมการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ รวมไปถึงรายงานผลการดำเนินงานโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ของนักเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร และการถอดบทเรียนอุบัติเหตุกรณีผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยมี นายวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานการประชุม



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566





ครั้งที่ 3/2566 วันที่ 25 กรกฎาคม 2566 ณ ห้องประชุม ชั้น 19 อาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง เพื่อติดตามรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2566 รายงานผลการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ของนักเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร และผลการดำเนินการของคณะอนุกรรมการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ รายงานผลการดำเนินงานของ ศปถ.กทม. รวมไปถึงพิจารณาข้อสั่งการ นโยบายการปฏิบัติการ ดำเนินการความปลอดภัยทางถนน และข้อพิจารณาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของรถโดยสารประจำทางสาธารณะ โดยมี นายณรงค์ เรืองศรี รองปลัดกรุงเทพมหานคร เป็นประธานการประชุม



ครั้งที่ 4/2566 วันอังคารที่ 10 ตุลาคม 2566 ณ ห้องประชุม ชั้น 8 อาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง เพื่อพิจารณาภารกิจการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ กู้ชีพ กู้ภัย โดยสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร (สปภ.) และปัญหาอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนสังกัด กรุงเทพมหานคร ภายใต้โครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ มีประเด็นที่ต้องบังคับใช้กฎหมายและกวดขันวินัยจรรยาบรรณโรงเรียนและชุมชนโดยรอบ รวมทั้งขอความร่วมมือผู้ประกอบการให้เป็นต้นแบบในการสร้างจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจรให้แก่ นักเรียน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการลดอุบัติเหตุทางท้องถนน โดยมี นายวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานการประชุม

ภารกิจที่ 2 ภารกิจที่ 2 ออกแบบและจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ ป้ายไวนิล สติกเกอร์ สปอตวิทยุ สปอตโทรทัศน์



ออกแบบและจัดทำป้ายไวนิล



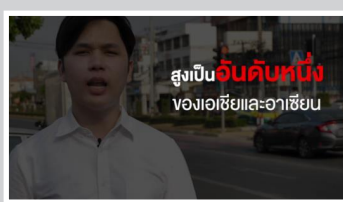


ออกแบบและจัดทำพร้อมเผยแพร่ข้อมูลเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

1) ผลิตสโปตวิทย์ จำนวน 4 สโปต มีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่บนท้องถนน และเพื่อรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้สติ ลดการสูญเสียบนท้องถนน และสร้างปลอดภัยในการเดินทาง ได้แก่

สคริปต์สโปตวิทย์เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน สปถ.66 จำนวน 4 ตอน ประกอบด้วย

- ตอนที่ 1 : รีบแค่ไหน ก็ไม่ควรย้อนศร
- ตอนที่ 2 : ถ้าขับ ไม่จับ ไมโคร
- ตอนที่ 3 : หมวกกันน็อก ล็อกชีวิต
- ตอนที่ 4 : ใส่คาร์ซีท เซพซีวิตคนที่คุณรัก และ **เผยแพร่สโปตวิทย์ สโปตละ 50 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 200 ครั้ง**





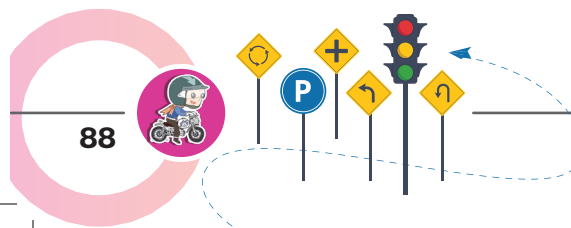
▶ ออกแบบแนวคิดและรูปแบบการนำเสนอเนื้อหาพร้อมรวบรวมและศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อใช้ในการจัดทำสื่อออนไลน์ของโครงการ ได้มีการจัดทำอินโฟกราฟิก (Infographic) เกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจราจรและจิตสำนึกของประชาชน เพื่อลดอุบัติเหตุ สร้างแนวร่วม ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยนำเสนอการให้ข้อมูลความรู้แบบ How to การออกแบบอาร์ตเวิร์กเน้นการใช้ภาพกราฟิก ที่ถ่ายทอดหรืออธิบายข้อมูลเกี่ยวกับสถิติตัวเลข ความรู้ เป็นต้น อย่างเหมาะสมเพื่อนำเสนอข้อมูลที่ซับซ้อนให้ผู้อ่านเข้าใจง่าย ชวนติดตาม



ภารกิจที่ 3 จัดกิจกรรมโรงเรียนต้นแบบ ด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร



▶ กิจกรรม “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม” เป็นกิจกรรมสร้างสรรค์ในรูปแบบ Hybrid ทั้ง Online และ Onsite เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมกับเยาวชนระดับประถมศึกษาตอนปลาย (ป.4 – ป.6) ในโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร ส่งเสริมให้เยาวชน เริ่มต้นจาก “ตนเอง” ในการเรียนรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎจราจร ปฏิบัติตามกฎจราจร การปลูกจิตสำนึก “รักษ์ความปลอดภัยทางถนน” และเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเยาวชน รวมถึงปลูกฝังให้เยาวชนเป็นตัวแทนในการถ่ายทอดพฤติกรรมรักษาวินัยจราจรเป็นต้นแบบ เพื่อเชิญชวน “เพื่อน” และกระตุ้นให้ “ผู้ปกครอง” มีพฤติกรรมในการเสริมสร้างระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย สร้างวัฒนธรรมองค์กรร่วมกับ “โรงเรียน” เพื่อพิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีเป้าหมายของกิจกรรม คือ





- 1 สร้าง “เยาวชนติดดาว” จากโรงเรียนใน 6 กลุ่มเขตให้เป็น “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน”
- 2 สร้าง “โรงเรียนติดดาว” ที่จะป็นโรงเรียนต้นแบบ ประกาศวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัย

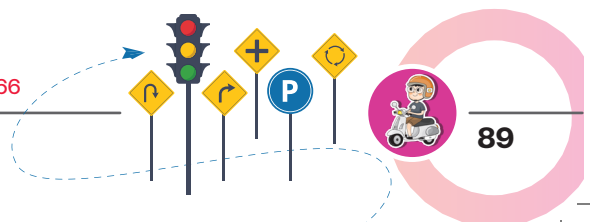
ทางถนน



ภาพประกอบจาก : สำนักงานยุทธศาสตร์การศึกษา
สำนักงานการศึกษา กรุงเทพมหานคร

1 กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง ดำเนินการคัดเลือกโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครเพื่อเข้าร่วมโครงการ จากโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 437 โรงเรียน โดยมี 431 โรงเรียนที่มีการเรียนการสอนในระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย (ป.4 – ป.6) จากนั้นจึงคัดเลือกตัวแทนโรงเรียนจาก 6 กลุ่มเขต (กลุ่มเขตละ 3 โรงเรียน) ได้จำนวน 20 โรงเรียน เป็นโรงเรียนนาร่อง และให้แต่ละโรงเรียนคัดเลือกเยาวชน โรงเรียนละ 4 คน รวม 80 คน เพื่อเข้าร่วมโครงการ มีหลักเกณฑ์การคัดเลือก

1. ผู้บริหารของโรงเรียนมีภาวะผู้นำในการบริหารงานที่เข้มแข็ง





2. ครูและบุคลากรมีทัศนคติและพฤติกรรมที่ส่งเสริมให้เด็กมุ่งใฝ่สัมฤทธิ์ด้านการเรียนสูง คือ ประสบความสำเร็จทางวิชาการ

3. มีบรรยากาศภายในโรงเรียนเป็นระเบียบเหมาะแก่การเรียนรู้
4. เน้นการให้เด็มาซึ่งทักษะพื้นฐานที่ทำให้นักเรียนเป็นบุคคลที่มีอุปนิสัยที่ดีงาม
5. มีการติดตามความก้าวหน้าของนักเรียน ดูแล ห่วงใย เป็นโรงเรียนที่ผลิตพลเมืองที่ดีของสังคม

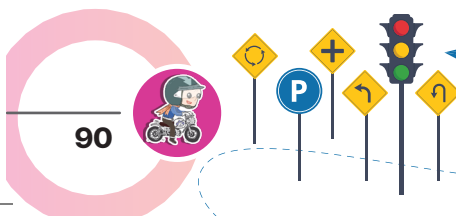
2 ลงพื้นที่ให้ความรู้เพื่อกระตุ้นให้เกิดแรงบันดาลใจแก่บุคลากรของโรงเรียนให้เข้าร่วมกิจกรรมประกวดโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งในสังกัดภาครัฐและเอกชน เพื่อกระตุ้นให้ลงมือปฏิบัติจริงกับโรงเรียน ตั้งแต่การวางแผน การดำเนินงาน การให้ความรู้ และการติดตามประเมินผล เพื่อให้เกิดผลสำเร็จเป็นวัฒนธรรมองค์กร



3 ออกแบบและจัดทำสื่อเชิญชวนในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ POSTER / E-POSTER / INFOเชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรม



4 คู่มือสำหรับโรงเรียนในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรของโรงเรียนด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบกิจกรรมต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (Road Safety Culture School) สร้างแนวร่วมให้ครูผู้สอนเจ้าหน้าที่ และผู้ปกครองมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน สำหรับโรงเรียน

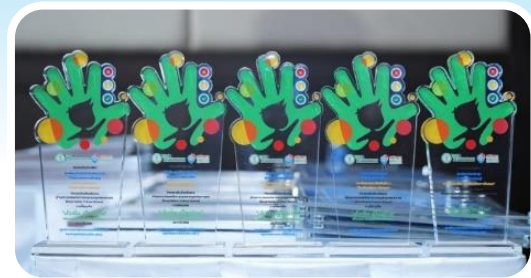
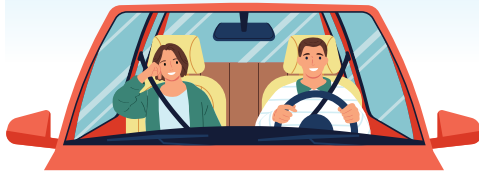


5 ดำเนินการมอบรางวัลให้กับโรงเรียนที่ได้รับรางวัล โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1) จัดทำวิดีโอทัศน์ประมวลภาพ และผลงานโรงเรียนที่ได้รับรางวัล ความยาวไม่น้อยกว่า 8 นาที



5.2) จัดหาโล่รางวัลสำหรับผู้ได้รับรางวัล



5.3) จัดหาป้ายประกาศเกียรติคุณสำหรับโรงเรียนที่ได้รับรางวัล



5.4) จัดเตรียมเงินรางวัลสำหรับผู้ได้รับรางวัล จำนวน 170,000 บาท





3.3 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ (จังหวัด อำเภอกองคร์ปกครองส่วนท้องถิ่น)



ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนจังหวัด



ตัวอย่างการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
จังหวัด อำเภอกองคร์ปกครองส่วนท้องถิ่น จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 8 จังหวัด
เกี่ยวกับผลการดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนน และการดำเนินการเด่น ดังนี้

1 จังหวัดเชียงราย

การดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเชียงราย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

- ขับเคลื่อนต้นแบบป้องกันอุบัติเหตุ**
มีการกำหนดมาตรการจังหวัดเพื่อประกาศเป็นวาระจังหวัด โดยกรมประกาศเป็นวาระจังหวัด MOU กับพื้นที่อำเภอเสี่ยงของจังหวัด สามารถเรียนรู้มาตรการต้นแบบโครงการพัฒนาอำเภอต้นแบบนครเชียงรายได้อย่างดี
- เน้นมาตรการเชิงรุกในการจัดการและแก้ไขปัญหาความเสี่ยง**
เน้นมาตรการเชิงรุกในการจัดการและแก้ไขปัญหาความเสี่ยง จำนวน ๓๓ และขยายพื้นที่เชิงรุกของกรมความปลอดภัย 100% โดยได้ร่วมศึกษาดูงานกับจังหวัดที่ประสบอุบัติเหตุ จากกรณีอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์
- การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณทางข้าม/บนทางข้าม**
สร้างตระหนักรู้และสร้างความปลอดภัยทางข้าม โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยขอพรบ.ร่วมของทางข้าม ทางข้ามทางข้ามที่ปลอดภัยและปลอดภัยทางข้าม โดยขอพรบ.ร่วมของทางข้าม ทางข้ามทางข้าม
- วิเคราะห์จุดเกิดเหตุซ้ำซาก ที่ช่วงเทศกาล และไม่ใช้เทศกาล**
ใช้ข้อมูลวิเคราะห์จุดเกิดเหตุซ้ำซาก ที่ช่วงเทศกาล และไม่ใช้เทศกาล เพื่อหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงของอุบัติเหตุ และใช้ระบบ War Room ช่วยในการจัดการประเมินผล ติดตาม ควบคุมการกระทำผิดอย่างจริงจัง

กิจกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดที่พื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2566

- จังหวัดเชียงใหม่**
จัดการอบรมอบรมระบบ AI ๓๖๐ องศา ไม่สวมหมวกกันน็อก ๓๐๐๐ ๒๔ ชั่วโมง 15 จุด เริ่มบันทึกภาพลงกล้องสีกล้องบันทึก
- จังหวัดเชียงราย**
การเฝ้าระวังจุดเสี่ยง จุดตรวจเสด็จการสวนหมากฝรั่ง สลัดจัญปลูอุบัติเหตุในพื้นที่ เพื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูล 3 ฐาน และนำเสนอผลการดำเนินงานในเวทีระดับอำเภอ และระดับจังหวัด
- จังหวัดพิจิตร**
การบูรณาการประสานงานร่วมกับตำรวจภาคใต้ทางขึ้นจากกรมปลูกฝิ่นผ่านศูนย์ของกรมการขนส่งทางบกเพื่อขอความร่วมมือจากถนน เช่น รถบรรทุก ออโต้บัส
- จังหวัดสุพรรณบุรี**
การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุบนทางข้าม
- กรุงเทพมหานคร**
- นำภาคใต้ระบบ AI มาใช้ติดตั้งบนทางข้าม เพื่อเฝ้าระวังรถจักรยานยนต์ ที่ขับซิ่งบนทางข้าม
- โครงการ Car free Day
- จังหวัดระยอง**
การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุบนทางข้าม
- จังหวัดบุรีรัมย์**
การดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง
- จังหวัดนครราชสีมา**
การขับเคลื่อนดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RT) การรณรงค์การรณรงค์เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน

1784 DDPM

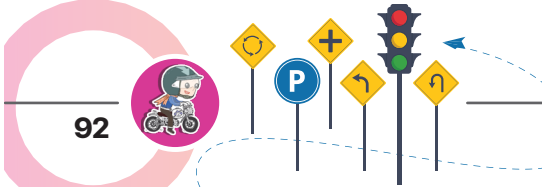
ผลการดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงราย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

- มีการกำหนดมาตรการจังหวัดเพื่อประกาศเป็นวาระจังหวัด โดยกรมประกาศเป็นวาระจังหวัด MOU กับพื้นที่อำเภอเสี่ยงของจังหวัด
- สามารถศึกษาและพัฒนาต้นแบบต้นแบบอำเภอ โดยกรมสร้างต้นแบบโครงการพัฒนาอำเภอต้นแบบนครเชียงรายได้อย่างดี
- สามารถเรียนรู้มาตรการต้นแบบโครงการพัฒนาอำเภอต้นแบบนครเชียงรายได้อย่างดี
- รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์สถานการณ์อำเภอเสี่ยง
- มีการกำหนดแผน/มาตรการอำเภอในการจัดการและแก้ไขปัญหา โดยมุ่งเน้นประเด็นการพัฒนาระบบต้นแบบ
- มีการนำข้อมูลต้นแบบ โดยกรมเรียนรู้ต้นแบบอำเภอเสี่ยงสูงให้เป็นต้นแบบปลอดภัย โดยกรมร่วมกับกรมการขนส่งทางบก และกรมการขนส่งทางบกให้เป็นต้นแบบ
- มีกฎ กติกาชุมชน ไร้แอลกอฮอล์ในการรักษาความปลอดภัย สดชื่นต้นแบบเพื่อสร้างความตระหนักต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ปลอดภัย
- มีการแก้ไขและปรับปรุงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงของการเกิดเหตุซ้ำ
- สรุปบทเรียนและติดตามประเมินผล โดยกรมที่รวบรวมข้อมูล ติดตามสถิติการสวนหมากฝรั่ง สลัดจัญปลูอุบัติเหตุในพื้นที่ เพื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูล 3 ฐาน และนำเสนอผลการดำเนินงานในเวทีระดับอำเภอ และระดับจังหวัด (ที่ในระดับจังหวัด อำเภอ จังหวัด)

การดำเนินการเด่นของการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเชียงราย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

ระบบ Dashboard ข้อมูล 3 ฐาน รายงานการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จากข้อมูล 3 ฐาน และ สภาพพยานแบบ Real Time

กิจกรรมต้นแบบที่เสี่ยง
การจัดทำไฟเตือนทางแยกการจราจรที่เข้าเขตเมืองทางแยกทางโค้ง การจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์วงเวียนด้วยวิธี การแก้ไขจุดเสี่ยง ในสายทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ระดับอำเภอเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สละความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน





4 จังหวัดชลบุรี

การดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

- 1. วัฒนธรรมความปลอดภัย**
ดำเนินการสร้างทีมงานและเสริมสร้าง "วัฒนธรรมความปลอดภัย" ให้กับทุกภาคส่วน การดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนนสร้างทัศนคติเชิงบวกให้กับทุกภาคส่วนของ โดยมีการจัดกิจกรรม "ครอบครัวปลอดภัย" ส่วนหมวกนิรภัย "ผู้ขับขี่ปลอดภัย" และ "ครอบครัวปลอดภัย" ไม่เพิ่มปริมาณเพื่อสร้างทัศนคติเชิงบวก
- 2. การแก้ไขจุดเสี่ยงช่วงการจราจรเร่งรีบ "จวเวียนช่วยชีวิต"**
ผู้ขับขี่มีความกังวล และพบว่าสิ่งกีดขวางการจราจรบริเวณใกล้จุดเกิดอุบัติเหตุและขยายต่อจราจรบริเวณหัวมุมสี่ทางซึ่งต้องลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาแก้ปัญหาที่ต้นเหตุเชิงรุกทางจราจร สัญญาณไฟจราจร เพื่อให้ความปลอดภัย ในบริเวณจุดเสี่ยงของจุดอันตรายทางจุดเกิดอุบัติเหตุ
- 3. จุดตรวจตรวจสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์อย่างเข้มงวด**
เพิ่มความเข้มงวดในการดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยขอภาคผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเรื่องขอใบกฎหมายและเรื่องขอหมวกนิรภัย

5 จังหวัดระยอง

การดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดระยอง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

- 1. การขับเคลื่อนนโยบาย "ต้นแบบป้องกันอุบัติเหตุ" และ "เจ้าพ่อต้นแบบ"**
กำหนดมาตรการจังหวัด โดยการประกาศเป็นวาระจังหวัด จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ MOU กับพื้นที่อำเภอเมืองระยอง และอำเภอเมืองระยอง โดยมีการสร้างต้นแบบโดยการเชื่อมโยงอำเภอเมือง ระยองกับอำเภอเมือง โดยมีการจัดกิจกรรม/มาตรการ/กิจกรรม และแผนเสริมการดำเนินงาน โดยเน้นผู้ขับขี่ปลอดภัย เช่น เชื้อโรคที่ถนนมาของจังหวัด และสนับสนุนจากภาคเอกชน (Norm) กำหนดกฎ ศึกษาดูงาน ให้สอดคล้องกับมาตรการทางกฎหมาย จัดตั้งศูนย์ชุมชน เพื่อสร้างความระมัดระวังในการปฏิบัติตามการขับขี่ที่ปลอดภัย
- 2. เน้นมาตรการเชิงรุก**
ค้นหาและพัฒนามาตรการเชิงรุกในการจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 3. วัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน**
สนับสนุนกิจกรรม วัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ในทุก ๆ เดือน เช่น วัฒนธรรมความปลอดภัย 100 % และกิจกรรมทางถนน

ผลการดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

- ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จัดตั้งแหล่งรวมทุกแห่ง
- การจัดกิจกรรมรณรงค์ในสถานศึกษา และหน่วยงานต่างๆ มีกิจกรรมมอบหมวกนิรภัย ให้แก่ผู้ขับขี่ และประชาชน ผ่านการรณรงค์ "ชลบุรีเมืองปลอดภัย" ส่วนหมวกนิรภัย 100% เพื่อ Kick Off กิจกรรมรณรงค์จังหวัดระยองปลอดภัยทุกภาคส่วนที่ทุกคนหมวกนิรภัย ใส่หมวกนิรภัยก่อนขับขี่ ไม่สวมหมวกนิรภัย และใส่สายเข็มขัดนิรภัยบนถนน ในขณะขับขี่โดยรถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้ถึงกฎหมายอย่างเคร่งครัด
- มีการรณรงค์ตาม "ชีวิตใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ" และรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการประชาสัมพันธ์ เสริมสร้างการรับรู้ สร้างจิตสำนึก และความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถใช้ถนน
- มีการดำเนินการทำความสะอาดและขอรับเงินค่าจ้าง การขับป้ายประชาสัมพันธ์/ป้ายโฆษณาที่ถนนสายจราจร
- มีการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยง เช่น การติดตั้งแท่นปูนเสริมรองรับน้ำหนักไม่ให้ประชาชนขับขี่อันตราย การสร้างจุดเกาะรถเพื่อลดอุบัติเหตุ ติดตั้งไฟฟ้าสว่างทำให้อุปกรณ์ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร การเดินแบบของจราจรที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นต้น

ผลการดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดระยอง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

- กำหนดมาตรการจังหวัด โดยการประกาศเป็นวาระจังหวัด จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ MOU กับพื้นที่อำเภอเมืองระยอง และอำเภอเมืองระยอง
- มีการค้นหาและพัฒนามาตรการเชิงรุกในการจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ค้นหาและพัฒนามาตรการเชิงรุกในการจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- มีการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความปลอดภัย
- กำหนดแผน/มาตรการเชิงรุกในการจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- จัดตั้งศูนย์ชุมชน เพื่อสร้างความระมัดระวังในการปฏิบัติตามการขับขี่ที่ปลอดภัย
- ค้นหาและพัฒนามาตรการเชิงรุกในการจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- การรณรงค์ "วัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน" ทุกๆ เดือน
- การสนับสนุนกิจกรรม วัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ในทุก ๆ เดือน เช่น วัฒนธรรมความปลอดภัย 100 % และกิจกรรมทางถนน

การดำเนินการเด่นของการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

จุดตรวจตรวจสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์อย่างเข้มงวด
เพิ่มความเข้มงวดในการดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยขอภาคผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเรื่องขอใบกฎหมายและเรื่องขอหมวกนิรภัย

สาขา	ชื่อ	ชื่อ	ชื่อ	ชื่อ	ชื่อ
ตำรวจ	ตำรวจ	ตำรวจ	ตำรวจ	ตำรวจ	ตำรวจ

กิจกรรมปรับพื้นที่เสี่ยง
การติดตั้งแท่นปูนเสริมรองรับน้ำหนักไม่ให้ประชาชนขับขี่อันตราย การสร้างจุดเกาะรถเพื่อลดอุบัติเหตุ ติดตั้งไฟฟ้าสว่างทำให้อุปกรณ์ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร การเดินแบบของจราจรที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เป็นต้น

การดำเนินการเด่นของการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดระยอง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

การรณรงค์ "วัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน" ทุกเดือน
การรณรงค์สร้างจิตสำนึก และการสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย และการรณรงค์เชิงรุกขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 100 เปอร์เซ็นต์ พ.ศ. 2566



8 จังหวัดพิษณุโลก

การดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566

- 1 เสร็จย้ายสถานีการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพิษณุโลก**
ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดพิษณุโลก เน้นเชิงกลยุทธ์บูรณาการ ด้านความปลอดภัยทางถนน ขยายแอมเวย์ กลุ่มสตรี / อสม. ภายใต้โครงการขับเคลื่อน เป็น "มาตรการ 3น" ภายใต้ 10 มิติ และลดอุบัติเหตุ 100% เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล/หมู่บ้าน
- 2 โครงการเสริมสร้างประสิทธิภาพป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพิษณุโลก**
ส่งเสริมการดำเนินงานในการขับเคลื่อนของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (อปท. อำเภอ) ทุกรายการ เช่น การประชุมคณะกรรมการลดความสูญเสีย การฝึกซ้อม การฝึกซ้อม 3 วัน 3 คืน พัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่ ผู้ควบคุมยานพาหนะ การตั้งศูนย์ปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น สนับสนุนการดำเนินงานตามแผนอย่างมีระบบ 9 อำเภอ อำเภอละ 1 ครั้ง และนครสวรรค์และปราจีนบุรีอำเภอป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเผยแพร่ ให้ความรู้ ความเข้าใจกับประชาชน เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน
- 3 การสร้างเครือข่ายและขยายแอมเวย์**
1 ด้าน 1 ศูนย์ปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล/หมู่บ้าน
1 อำเภอ 1 ศูนย์ปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ/กิ่งอำเภอ
1 อำเภอ 1 โครงการปลอดภัย เพื่อสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในกลุ่มโรงเรียน/สถานศึกษา เด็กวัยเรียน ศูนย์เด็กเล็ก วัฒนธรรมสตรี 100% ในชุมชนพัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 225 แห่ง เพื่อสร้างวัฒนธรรมการสวมหมวกนิรภัย 100% ในชุมชนพัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 225 แห่ง

ผลการดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงาน ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566

- สร้างวัฒนธรรมการสวมหมวกนิรภัย 100% ในชุมชนพัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 225 แห่ง
- สร้างเครือข่ายและขยายแอมเวย์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ในระดับตำบล/หมู่บ้าน
- มีกำหนดเขตพื้นที่ (Zoning) เรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
- มีการขับเคลื่อน "มาตรการ 3น" (แม่(ส้ม)ไม่ขับ เบอเกอร์รี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย
- ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ออกกองรถบังคับผู้ปกครอง เรื่อง การสวมหมวกนิรภัย ปรับปรุงถนนบริเวณหน้าศูนย์เด็กเล็กให้ปลอดภัย สร้างทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัยและมีวินัยจราจร จำนวนถนนปลอดภัย อาสาสมัครจราจร จำนวนความ สวมการจราจรหน้าโรงเรียน ตรีชน-ส่ง นักเรียนปลอดภัย

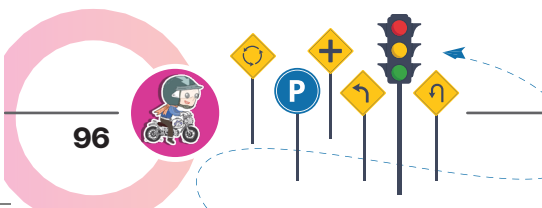
การดำเนินการเด่น ของการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566

ขยายแอมเวย์ กลุ่มสตรี / อสม.
ภายใต้โครงการขับเคลื่อน เป็น "มาตรการ 3น" ภายใต้ 10 มิติ และลดอุบัติเหตุ 100% เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล/หมู่บ้าน

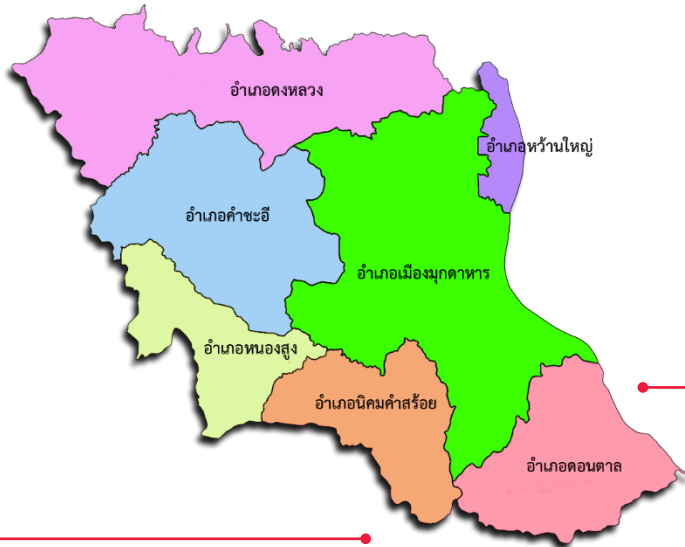
"มาตรการ 3น"
1 ด้าน 1 ศูนย์ปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล/หมู่บ้าน
1 อำเภอ 1 ศูนย์ปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ/กิ่งอำเภอ และสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน
1 อำเภอ 1 โครงการปลอดภัย เพื่อสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในกลุ่มโรงเรียน/สถานศึกษา
เด็กวัยเรียน ศูนย์เด็กเล็ก วัฒนธรรมสตรี 100% ในชุมชนพัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 225 แห่ง

ตัวอย่าง การดำเนินงานผ่านการประชุมของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมุกดาหาร ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) 7 อำเภอ คณะอนุกรรมการและคณะทำงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

▶ การประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงาน เร่งรัด และติดตามการดำเนินงาน จำนวน 6 ครั้ง



▶ การประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินงานและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ความรับผิดชอบ โดยมีการประชุมครบทั้ง 7 อำเภอ รวมทั้งสิ้น 44 ครั้ง ดังนี้

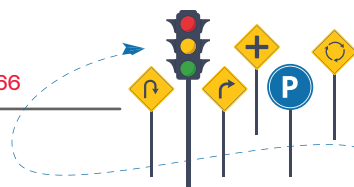


- อำเภอเมืองมุกดาหาร 4 ครั้ง
- อำเภอดำชะอี 6 ครั้ง
- อำเภอดอนตาล 6 ครั้ง
- อำเภอห้วยใหญ่ 6 ครั้ง
- อำเภอนิคมน้ำอ้อย 4 ครั้ง
- อำเภอดงหลวง 12 ครั้ง
- อำเภอหนองสูง 6 ครั้ง



▶ การประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย การดูแลความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 12 ครั้งเป็นประจำทุกเดือน

▶ การประชุมคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด สรุปประเด็นสำคัญและข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 11 ครั้ง





ผลการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปภ.อำเภอ)



ศปภ.อำเภอศรีประจันต์ จังหวัดสุพรรณบุรี

อำเภอศรีประจันต์ ร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรศรีประจันต์ สาธารณสุขอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครฯ บูรณาการร่วมกับสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษาเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุสำหรับนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ภายใต้แนวคิดการป้องกันการบาดเจ็บ ลดการบาดเจ็บที่รุนแรง ป้องปราม การขับขี่หรือแข่งรถในทางสาธารณะ โทษของการขับขี่ที่ผิดกฎหมาย กฎหมายจราจรตลอดถึงการจัดทำ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.) เพื่อลดอุบัติเหตุสำหรับนักเรียนระดับมัธยมศึกษา

การดำเนินงาน

- 1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการให้ความรู้ สร้างทัศนคติที่ดีในการขับขี่ปลอดภัย รวมถึงโทษ (ค่าปรับตามกฎหมายจราจร)
- 2 บูรณาการร่วมกันสุ่มตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ของนักเรียน (อุปกรณ์ส่วนควบ หมวกนิรภัย การต่อภาษี การทำ พ.ร.บ. อุปกรณ์แต่งรถ ความดังของท่อรถ และอื่น ๆ)
- 3 จัดทำบัญชีรถจักรยานยนต์ที่ผิดกฎหมายและแนะนำให้ปฏิบัติตามกฎหมาย
- 4 ดำเนินการติดตามรถจักรยานยนต์

เป้าหมาย

คือ สถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา ได้แก่

- 1 โรงเรียนศรีประจันต์ เมธีประมุข
- 2 โรงเรียนวังห้วยราษฎร์สามัคคี
- 3 โรงเรียนสรวงสุทธาวิทยา



ภาพกิจกรรมการดำเนินงานในแต่ละโรงเรียน

▶ โรงเรียนศรีประจันต์ เมธีประมุข

▶ โรงเรียนวังห้วยราษฎร์สามัคคี





▶ โรงเรียนสรวงสุทธาวิทยา



▶ การตรวจติดตาม/ตั้งจุดตรวจร่วมกัน อำเภอสรีประจันต์/สถานีตำรวจภูธรศรีประจันต์ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย



▶ การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ของหน่วยงานภาคีเครือข่าย อำเภอสรีประจันต์



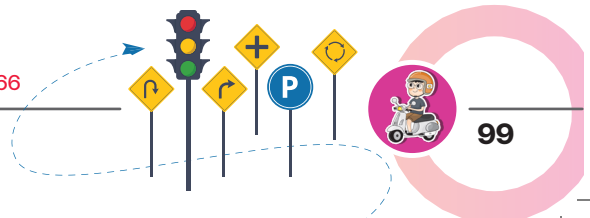
★ **ศปภ.อำเภอรามัน จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการ/กิจกรรม ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ในโครงการ **“อำเภอรามันขับซื่อรถ จักรยานยนต์ปลอดภัย”** ลดเจ็บ ลดตาย ลดอุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น

▶ **กิจกรรม** จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ ในรูปแบบ 3 ภาษา ประกอบด้วย ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษายาวี



▶ **กิจกรรม** พัฒนาสื่อการเรียน การสอนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเพื่อความ ปลอดภัยทางถนน





★ **ศปภ.อำเภอบันนังสตา จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการ/กิจกรรม ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ในโครงการฝึกอบรมวินัยจราจรประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566



📢 **ผลการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปภ.อปท.)** 🚦

ตัวอย่างโครงการ/กิจกรรมของ ศปภ.อปท. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

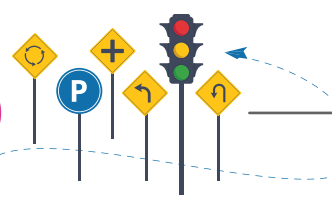
★ **ศปภ.เทศบาลเมืองเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา สาขาเบตง อบรมให้ความรู้กฎจราจร และสัญลักษณ์เครื่องหมายจราจรในการใช้รถใช้ถนนให้กับนักเรียนในพื้นที่อำเภอเบตง



★ **ศปภ.องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะรอ อำเภอรามัน จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการการขับขี่ปลอดภัยใส่ใจจราจร กิจกรรม ตัดป้ายเตือนระวังอุบัติเหตุตามจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนตำบลเกาะรอ





★ **ศป.องค์การบริหารส่วนตำบลบาโจย อำเภอรามัน จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร และการให้ความรู้ชุมชนปลอดภัยอุบัติเหตุทางถนน และให้ความสำคัญของหมวกกันน็อก



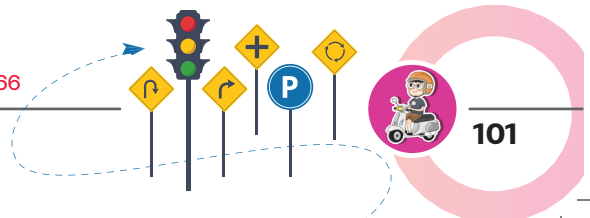
★ **ศป.องค์การบริหารส่วนตำบลโกตาบารู อำเภอรามัน จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการรณรงค์สถานี่ราชการร่วมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน : การใช้อุปกรณ์นิรภัย เมื่อขับขี่ยานพาหนะ



★ **ศป.องค์การบริหารส่วนตำบลละแอ อำเภอยะหา จังหวัดยะลา**

ดำเนินโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนนและจราจรประจำปี พ.ศ. 2566





★ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออุ่งทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

โครงการจัดระเบียบชุมชน/สังคมตำบลดอนคาภายใต้โครงการอบรมเชิงปฏิบัติการพัฒนาอาสาราจรระดับหมู่บ้านและการจัดทำธรรมนูญชุมชนเพื่อขับเคลื่อนตำบลขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

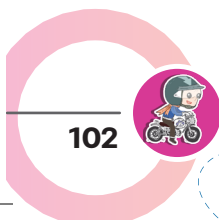
เป็นการดำเนินงานเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และไม่สวมหมวกนิรภัย ภายใต้ประกาศจังหวัดสุพรรณบุรีเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยให้ถือเป็นวาระจังหวัด ที่ต้องเร่งดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายให้เกิด “ตำบลขับขี่ปลอดภัย” 100 เปอร์เซ็นต์ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาหรือลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เน้นการส่งเสริมความรู้ที่เกี่ยวกับการจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับอาสาสมัครชุมชนท้องถิ่น ได้แก่ ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา และผู้อำนวยการสถานศึกษา สามารถขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนและหมู่บ้าน โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อคุมเข้มพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง คือ ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็ว และการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างจริงจัง สร้างต้นแบบ/ตัวอย่างที่ดีแก่ประชาชนในพื้นที่ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจนสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการจราจร/การแบ่งเบาภารกิจด้านการจราจรร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในบริเวณพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง



★ ศปภ.องค์การบริหารส่วนตำบลพลับพลาไชย อำเภออุ่งทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

โครงการศูนย์การเรียนรู้ต้นแบบความปลอดภัยทางถนนตำบลพลับพลาไชย

จากการดำเนินโครงการ “พลับพลาไชยร่วมใจ สร้างความปลอดภัยทางถนน” เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ มีการวางแผนลงพื้นที่จุดเสี่ยงโดยพูดคุยกับประชาชนและผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่จุดเสี่ยงเพื่อร่วมวางแผนการแก้ไขปัญหาโดยจัดเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ สภาพแวดล้อมของถนนให้ชุมชนมองเป้าหมายร่วมกับ อบต.พลับพลาไชย และวางแผนแก้ไขปัญหาด้วยกลยุทธ์ 5 E และต่อมาได้ร่วมวางแผนกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งระดับตำบล อำเภอ และจังหวัด ในการแก้ปัญหาร่วมกัน จึงพัฒนาเพิ่มเป็นยุทธศาสตร์ 5 E+2 ในด้านการสร้างเครือข่ายของ อบต.พลับพลาไชย ทั้งภาคราชการและเอกชนให้การขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน “มองเห็นปัญหา เข้าใจบริบท รู้จักนอนน้อม พร้อมร่วมรับฟัง ตั้งเป้าหมายให้ตรงกัน” โดยมีวัตถุประสงค์





เพื่อปลูกจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนให้แก่เด็ก เยาวชน และประชาชน
ทั่วไป ให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ เครื่องหมายจราจร
เสริมทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ให้นักเรียนและ
ผู้ปกครองเป็นแบบอย่างที่ดีนำไปขยายผลในสถานศึกษาและครอบครัว
ของตนต่อไป รวมทั้งเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของตำบลพลับพลาไชย
โครงการฯ ได้เริ่มดำเนินงานตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2551 โดยในปี พ.ศ. 2560
ซึ่งได้ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งชาติ (สกว.)
พัฒนาแผนการสอนเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ดำเนินโครงการ
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลพลับพลาไชย เป็นแหล่งเรียนรู้ดูงาน
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็กและ
เยาวชน และ อปท. ทั่วประเทศ และในปี พ.ศ. 2562 ดำเนินโครงการ
ศูนย์การเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนตำบลพลับพลาไชย โดยได้รับ
การสนับสนุนจากภาคส่วนต่าง ๆ เช่น สกว. สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) สำนักงาน
แขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 และ 2 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุพรรณบุรี
สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงไฟฟ้า บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย ซึ่งศูนย์การเรียนรู้ต้นแบบฯ
ยังเป็นแหล่งเรียนรู้ดูงาน เพื่อประโยชน์ให้กับภาคส่วนต่าง ๆ ในการนำไปปรับใช้ในพื้นที่อื่น ๆ เพื่อลด
การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน





★ **ศปท.เทศบาลตำบลนาข่า อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี**

การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และวันหยุดยาว ปี 2566

ผลการดำเนินงานไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่ โดยคนในชุมชนและหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ร่วมกันดำเนินการด้วยหลักการ 3 ฐานคิด ประกอบด้วย

🔴 **ฐานคิดที่ 1** การสร้างเครือข่าย มีการสานพลังชุมชนท้องถิ่นสู่การขยายเครือข่าย ด้วยการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม 4 องค์กรหลัก คือ ส่วนท้องถิ่น คือ เทศบาลตำบลนาข่า กำนัน ส่วนท้องที่ คือ กำนันผู้ใหญ่บ้าน ส่วนภาครัฐ คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลนาข่า (รพ.สต.) สถานีตำรวจภูธรตำบลนาข่า สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี (สนง.ปภ.จังหวัด) และภาคประชาชน คือ หมู่บ้าน 8 หมู่บ้านในเขตพื้นที่ ทำหน้าที่สัมพันธ์กันและร่วมกันแก้ไขปัญหาชุมชน ดังนี้

- ✔ ส่วนท้องถิ่นร่วมกันสร้างกระบวนการเรียนรู้และสร้างองค์ความรู้แก่ประชาชน
- ✔ ส่วนท้องที่ ขับเคลื่อนมาตรการควบคุมและการเฝ้าระวัง และมีสถานีตำรวจภูธรตำบลนาข่าเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย

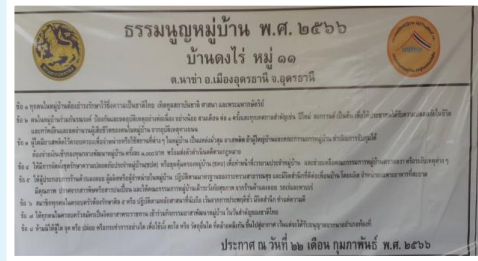
✔ ภาคประชาชน มีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการทางสังคม ให้ความร่วมมือในการลด ละ เลิก แอลกอฮอล์ เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน 100% ในช่วงเทศกาลสำคัญ ทำให้เกิดกลุ่มเครือข่ายบรรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยมี รพ.สต.ตำบลนาข่า และเครือข่ายอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) เป็นแกนนำหลัก และภาคีเครือข่ายร่วม

✔ ส่วนภาครัฐ เป็นภาคีเครือข่ายร่วม คือ สนง.ปภ.จังหวัดอุดรธานีในฐานะฝ่ายเลขานุการ ศปท.จังหวัดอุดรธานี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองอุดรธานี โรงพยาบาลอุดรธานี





๑ ขอบคิดที่ 2 การพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนโดยใช้พื้นที่เป็นตัวตั้ง มีการจัดตั้งเครือข่ายสอบสวนข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก จากความร่วมมือระดับหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ และจังหวัด โดยมีการรายงานผ่านกลุ่ม LINE “ศูนย์อุบัติเหตุชนาชา” กรณีเกิดอุบัติเหตุขึ้นในพื้นที่ ศปถ.อบต.นาขา จัดทีมเจ้าหน้าที่ประกอบด้วยรถกู้ชีพของเทศบาลตำบลนาขา และสถานีตำรวจนาขาเข้าพื้นที่ และ รพ.สต.นาขา กับฝ่ายปกครอง (กำนันผู้ใหญ่บ้าน) ลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อให้ทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง เพื่อนำสู่การหาวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหผ่านเวทีประชาคมหมู่บ้านในรูปแบบ “สภากาแฟ” เดือนละ 1 ครั้ง มีการออกกฎระเบียบของหมู่บ้าน วางมาตรการในการควบคุมการการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ด้วยมาตรการของชุมชน ในรูปแบบของธรรมนูญหมู่บ้าน คือ การใช้กฎและกติกาของชุมชน ให้ทุกครัวเรือนลงนามรับทราบถือปฏิบัติร่วมกัน ทำให้เกิดการยอมรับในชุมชน



๑ ขอบคิดที่ 3 บุคคล ครอบครัว ชุมชน และตำบลที่เข้มแข็ง คือ รากฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนให้เข้มแข็ง สร้างครอบครัวที่อบอุ่น ให้ชุมชนเกิดความสามัคคี และสร้างตำบลให้น่าอยู่ โดยจัดทำเป็นประกาศเทศบาล ว่าด้วยเรื่อง “การควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ งานศพปลอดเหล้า” เพื่อลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุภัยบนท้องถนน และที่สำคัญเยาวชนคนรุ่นหลังได้เข้าใจและยึดถือเป็นแบบอย่างที่ดีในอนาคต



กิจกรรมโครงการที่ดำเนินการเพื่อป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อาทิ การใช้เทคโนโลยีในการพัฒนาชุมชน โดยการติดต่อสื่อสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เป็นสำคัญ การติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือนต่าง ๆ และการปรับปรุงภูมิทัศน์เป็นประจำ รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ตามนโยบายผู้ว่าราชการจังหวัด โดยยึดพื้นที่เป็นตัวตั้งภายใต้รูปแบบหลัก 3 หัวใจ ได้แก่ ตำบลต้นแบบถนนปลอดภัย ใส่หมวกกันน็อกเมื่อขับขี่ และตีปิกแมงขึ้นาก ซึ่งใช้กลไกความร่วมมือของตำรวจและโรงพยาบาลในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ การจัดกิจกรรมรณรงค์และประชาสัมพันธ์ผ่านประเพณี วัฒนธรรม วันสำคัญทางศาสนา หรือกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน





ภาพการติดตั้งป้ายจราจร ป้ายเตือน



★ สปภ.เทศบาลเมืองระนอง

โครงการ “คนอาชีวะอาสาเทศบาลเมืองระนอง สู้ความปลอดภัยบนท้องถนน” วันที่ 21 กรกฎาคม 2566 ณ อาคารศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลเมืองระนอง โดยการจัดกิจกรรมในการให้บริการในการตรวจเช็คสภาพทั่วไป ให้ความรู้การบำรุงรักษารถยนต์และรถจักรยานยนต์เบื้องต้น ให้มีสภาพที่พร้อมใช้ แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ให้บริการ

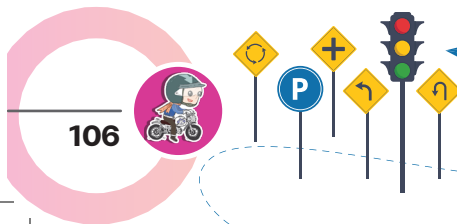
วัตถุประสงค์

1 เพื่อเสริมศักยภาพเครือข่ายคนอาชีวะ พัฒนานวัตกรรม เครื่องมือ สื่อดิจิทัล ช่องทางการสื่อสาร ในการป้องกันแก้ไขปัญหา ปัจจัยเสี่ยงจากเครื่องตีมอเตอร์ไซด์และอุบัติเหตุทางถนน ในระยะยาวอย่างยั่งยืน



2 เพื่อบูรณาการประเด็นการดำเนินงานในการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะระดับพื้นที่ ร่วมกับ เครือข่ายสถานศึกษา ภาคเอกชน เครือข่ายศาสนา ภาคประชาสังคม ประชาชน และเครือข่ายอื่น ๆ

3 เพื่อพัฒนาระดับความร่วมมือ สร้างกลไกการขยายผล และระบบข้อมูลข่าวสาร งานด้านวิชาการ หนุนเสริมการทำงานของคนอาชีวะในการป้องกันแก้ไขปัญหาปัจจัยเสี่ยงจากเครื่องตีมอเตอร์ไซด์และ ลอดอุบัติเหตุทางท้องถนน





เครือข่ายที่เข้าร่วมดำเนินการ ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคระนอง บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เครือข่ายประชาคมงดเหล้าจังหวัดระนอง และสมาคมชุมชนสร้างสุขจังหวัดระนอง ซึ่งนักเรียนนักศึกษาผู้สนใจเข้าร่วมโครงการ สามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้ในชีวิตประจำวัน ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน จากการเสื่อมสภาพของอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์

3.4 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาคีเครือข่าย



กรมการขนส่งทางบก



1 การจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM)



จากข้อมูลรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุสำคัญจากการขาดระบบบริหารจัดการและตรวจสอบที่เป็นระบบ จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีระบบการบริหารจัดการและตรวจสอบความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนในทุกขั้นตอน กระทรวงคมนาคมจึงได้ออกกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง มีเป้าหมายเพื่อ 1) ยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางถนนของประเทศไทยให้มีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ 2) สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งมีระบบการบริหารจัดการ และการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน 3) ลดความเสี่ยงและการสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางถนนอย่างยั่งยืน มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2566 กับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกบางประเภท โดยในปี พ.ศ. 2568 ผู้ประกอบการขนส่งทุกรายต้องจัดให้มีบุคลากรดังกล่าว

บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัย (TSM) มีภารกิจหน้าที่สำคัญ 5 ด้าน ได้แก่

การจัดการรถ	การจัดการผู้ขับรถ	การจัดการการเดินรถ	การจัดการการบรรทุกและโดยสาร	การบริหารจัดการการวิเคราะห์และประเมินผล
<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนบำรุงรักษารถและอุปกรณ์ ตรวจสอบความพร้อมของรถและอุปกรณ์ ตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยที่จำเป็น 	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดหน้าที่พนักงานขับรถ จัดทำแผนการทำงาน ขอพนักงานขับรถ จัดแผนการอบรมพนักงานขับรถ สุภาพพนักงานขับรถ ตรวจสอบเอกสาร ตรวจความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจ ผู้ตรวจสารเสพติด 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนการเดินทาง ตรวจสอบและจัดการการใช้ความเร็ว ตรวจสอบสถานะการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน ตรวจสอบความปลอดภัยในการบรรทุกหรือโดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนประเมินการเกิดเหตุฉุกเฉิน บริหารจัดการและติดต่อประสานงานกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน รายงานอุบัติเหตุร้ายแรงและป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ

- 1) การจัดการรถ
- 2) การจัดการผู้ขับรถ
- 3) การจัดการการเดินรถ
- 4) การจัดการการบรรทุกและโดยสาร
- 5) การบริหารจัดการการวิเคราะห์และประเมินผล

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566





บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง Transport Safety Manager : TSM

เหตุผลความจำเป็น

อุบัติเหตุทางสาธาณณะส่วนใหญ่เกิดจาก "คนและรถ"

คุณสมบัติ/เงื่อนไข

บุคคลทั่วไป อายุ 18 ปีขึ้นไป
จบ. วิชาช่าง อายุ 6 ปีขึ้นไป
ผู้ประสงค์การมีใบ
นิตยภัต 5 ปี
อบรม 6 ชั่วโมง

หน้าที่

จัดการคิวรถ, จัดการผู้ขับรถ, จัดการเดินรถ
จัดการการบรรทุกและโดยสาร, วิเคราะห์และ

เป้าหมาย

- ยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางถนนของประเทศไทยให้มีความมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ
- สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งมีระบบการบริหารจัดการ และการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน
- ลดความเสี่ยงและการสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางถนนอย่างยั่งยืน

มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2566 กับผู้ประกอบการ รถโดยสาร รถบรรทุก และรถตู้โดยสารทุกประเภท
เดือน มิถุนายน 2568 ผู้ประกอบการทุกรายต้องมี TSM

สถิติการขึ้นทะเบียน

TSM จำนวน	5,743 ราย
หน่วยอบรม จำนวน	30 แห่ง
วิทยากร จำนวน	206 ราย

ข้อมูล ณ วันที่ 31 ต.ค. 2566



2 โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566



กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลระบบการขนส่งสาธาณณะให้มีความปลอดภัย มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และวันหยุดต่อเนื่อง ตั้งแต่ 4 วันขึ้นไป ซึ่งจะมีการเดินทางของประชาชนเป็นจำนวนมาก ประกอบด้วยกิจกรรม อาทิ 1) การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธาณณะและผู้ประจำรถ ณ สถานีประกอบการ 2) การตรวจความพร้อมของรถโดยสารและพนักงานขับรถโดยสารตาม Checklist ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดต่าง ๆ 3) บูรณาการตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธาณณะและพนักงานขับรถ ร่วมกับ ศปถ.จังหวัดและสถานีขนส่งผู้โดยสารในช่วงเทศกาล 4) การออกหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว 5) ให้คำแนะนำและบังคับใช้กฎหมายกับผู้โดยสารบนรถโดยสาร 6) การจัดกิจกรรม **“ตรวจรถฟรี ชัยชีพปลอดภัย”** 7) ตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธาณณะและพนักงานขับรถช่วงเทศกาล (Rest Area) 8) จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธาณณะชั่วคราวในช่วงเทศกาลต่าง ๆ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ดำเนินการจำนวน 6 ครั้ง โดยเน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ทำการตรวจความพร้อมของรถและพนักงานขับรถไม่น้อยกว่า 370,000 คน/คัน ซึ่งจากผลการดำเนินงานดังกล่าว พบว่า ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธาณณะและรถบรรทุกในช่วงการดำเนินโครงการในปี พ.ศ. 2566 มีปริมาณลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2565

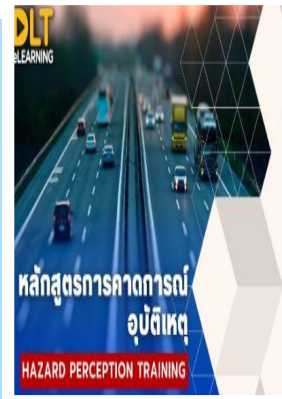




3 การพัฒนาเนื้อหาการอบรมด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ในกระบวนการทำใบอนุญาตขับรถของกรมการขนส่งทางบก



ในปี พ.ศ. 2566 มีการพัฒนาที่สำคัญ คือการนำเนื้อหาเรื่อง "การคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception)" มาเพิ่มเติมในกระบวนการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนอาจเกิดจากปัจจัยบนถนนที่หลากหลาย ทั้งจากรถคันอื่น คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน สภาพถนน สัตว์หรือสิ่งของบนถนน สภาพอากาศ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ขับขี่มีความรู้ในการตัดสินใจ และการควบคุมรถที่ถูกต้อง เมื่อต้องเผชิญกับสถานการณ์ฉุกเฉินในกระแสรถจราจรที่มีรูปแบบแตกต่างกัน และเป็นการฝึกทักษะให้สามารถคิดวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงจากสิ่งต่าง ๆ บนถนนได้ดียิ่งขึ้น สามารถตัดสินใจหลีกเลี่ยงได้ก่อนเกิดอุบัติเหตุ เมื่อผู้ขับขี่ฝึกคาดการณ์อุบัติเหตุ เข้าใจในโอกาสความเสี่ยงบนถนนจะนำไปสู่การเรียนรู้การปฏิบัติตนในการขับขี่อย่างมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยบรรจุไว้ในหลักสูตรการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ และการเผยแพร่คู่มือการอบรม "การคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception)" ผ่านช่องทางเว็บไซต์จับขี่ปลอดภัย by DLT (safedrivedlt.com) และการเพิ่มหลักสูตรเสริมความรู้การคาดการณ์อุบัติเหตุสำหรับประชาชนทั่วไปเพื่อการเรียนรู้ด้วยตนเองในระบบ dlt - e learning





4 การประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้



ขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านกลยุทธ์ในการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ โดยกำหนดประเด็นการสื่อสาร (key message) เผยแพร่ผ่านสื่อออนไลน์ที่มีผู้ติดตามจำนวนมากและได้รับความนิยมเพิ่มสูงในยุคดิจิทัล แต่ยังคงคำนึงถึงกลุ่มผู้รับสารที่ยังมีความนิยมรับสารผ่านสื่อดั้งเดิม เช่น โทรทัศน์ วิทยุ หรือสิ่งพิมพ์ เป็นต้น

กรมการขนส่งทางบกมีศูนย์รวมข้อมูลการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย “ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT” เป็นช่องทางการสื่อสารความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนบนแพลตฟอร์มออนไลน์ในชื่อ “ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT” เพื่อให้ประชาชนทั่วไปเข้าถึงและร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในพื้นที่ การเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน สามารถค้นหาข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ดาวน์โหลดสื่อ และมีส่วนร่วมกับการรณรงค์ป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนนผ่านการดำเนินกิจกรรมบนแพลตฟอร์มได้ รวมทั้งได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ที่ดำเนินกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน และมีบทบาทสำคัญในการสร้างการรับรู้ในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงมีการพัฒนาข้อมูลและรูปแบบการสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ สามารถเข้าถึงได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ประกอบด้วย

- 1 เว็บไซต์ขับชัวร์ปลอดภัย URL: www.safedrivedlt.com หรือ www.ขับชัวร์ปลอดภัย.com
- 2 Facebook Page ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT URL: <https://www.facebook.com/safedrivedlt>
- 3 Youtube ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT URL: <https://www.youtube.com/c/ltsblive>
- 4 LineOA ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT ID Line: @safedrivedlt
- 5 TikTok ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT URL: www.tiktok.com/@safedrivedlt

ขับชัวร์ปลอดภัย by DLT
ศูนย์รวมข้อมูลการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและสร้างสรรค์

รอบรู้ทุกเรื่องการขับชัวร์

- รวมเรื่องใบอนุญาตขับรถ
 - คู่มืออบรมสำหรับ
 - ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ
 - ฝึกทำข้อสอบ
 - กิจกรรมร่วมสนุกส่งเสริมความปลอดภัย
- เทคนิคขับรถ
 - การคาดการณ์อุบัติเหตุ
 - กฎหมายขับชัวร์ใกล้ตัว
 - สอนน้องปลอดภัย
 - Driving in Thailand

นำเทคโนโลยีความปลอดภัยทางถนน
สร้างค่านิยมใหม่ให้กับสังคมไทย

สู่โลกออนไลน์ทุกแพลตฟอร์ม

สื่อรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัย

safedrivedlt.com | ไลน์แอปพลิเคชัน by DLT | ยูทิวบ์ by DLT | @safedrivedlt | ไลน์ by DLT | TVC / Clip | วิทยุ | สื่อสิ่งพิมพ์ / E-book | สื่อประชาสัมพันธ์





ปี 2566 ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดจัดหาสถานีวิทยุ จังหวัดละไม่น้อยกว่า 1 สถานี เพื่อออกอากาศ รายการ “สัญจรปลอดภัย กับ กรมการขนส่งทางบก” นำเสนอเนื้อหาที่ส่งเสริมการปลูกจิตสำนึก และกระตุ้นเตือนผู้ฟังให้ทราบถึงความเสี่ยงและการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ภายใต้อำนาจ (Key Message) **“ขับรถปลอดภัย ห่วงใย ใส่ใจ เพื่อร่วมทาง”**

ตัวอย่างการดำเนินงานของสำนักงานขนส่งจังหวัด : จังหวัดชัยภูมิ

โครงการตรวจการขนส่ง

สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ ประจำปีงบประมาณ 2566

สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิบูรณาการร่วมกับหน่วยงานราชการในจังหวัด ชัยภูมิและภาคีเครือข่ายความปลอดภัย จัดทำโครงการตรวจการขนส่ง สำนักงานขนส่ง จังหวัดชัยภูมิ ประจำปีงบประมาณ 2566 ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566 มีเป้าหมายดำเนินการตรวจจับรถและผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม กฎหมาย เรงรัดการจัดเก็บภาษีค้ำชား ควบคุมการจัดระเบียบการขนส่งทางถนน ป้องกัน ลดอุบัติเหตุ และสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างถูกต้อง โดยใช้งบประมาณ ปกติของทางราชการ

Timeline

- เดือนกันยายน 2565**: จัดทำแผน
- เดือนตุลาคม 2565**: จัดประชุมเตรียมความพร้อม ซักซ้อมการปฏิบัติงาน
- เดือนพฤศจิกายน 2565**: อบรมให้ความรู้ แก่ผู้ปฏิบัติงาน
- เดือนธันวาคม 2565**: ตั้งจุดตรวจถนนสายหลัก สายรอง ในจังหวัดชัยภูมิ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566
- เดือนมกราคม 2566**: รายงานผล ครั้งที่ 1 เดือนมีนาคม ครั้งที่ 2 เดือนกันยายน
- เดือนธันวาคม 2565**: สุ่มตรวจตามอุ้งจอรถ ภายในสถานีประกอบการ
- เดือนมีนาคม 2566**: ประเมินผล สรุปปัญหาอุปสรรค ติดตามผลการดำเนินงาน ปี 2565 ในเดือนธันวาคม ปี 2566 ในเดือนมีนาคม มิถุนายน และกันยายน

จำนวนรถที่เข้ารับการตรวจ

สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ ตรวจรถทั้งหมดจำนวน 12,106 คัน ดังนี้

- พ.ร.บ. รถยนต์ จำนวน 7,416 คัน
- พ.ร.บ. ขนส่ง จำนวน 4,690 คัน

ผลประโยชน์ที่ได้รับ

- การขนส่งทางถนน มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ มีการใช้รถอย่างถูกต้องตามประเภทที่จดทะเบียน
- ผู้ขับรถมีวินัยมากยิ่งขึ้น
- ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สร้างความปลอดภัยให้กับประชาชน

ผลลัพธ์

- เป้าหมายการออกตั้งจุดตรวจการ
 - ไม่น้อยกว่า 36 ครั้ง ผลการออกตั้งจุดตรวจการ ดังนี้ สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ 36 ครั้ง
- เป้าหมายการออกตรวจวัดควันดำ
 - ไม่น้อยกว่า 48 ครั้ง ผลการออกตั้งตรวจวัดควันดำทั้งหมด จำนวน 196 ครั้ง

กลุ่มวิชาการขนส่งจังหวัดชัยภูมิ

ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน **รายงานประชาชน ประจำปี 2566**

111



สรุปถอดบทเรียนโครงการทาสว่างสร้างความปลอดภัยทางถนน
โดย สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ



สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิบูรณาการร่วมกับจังหวัดชัยภูมิ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัด (สป.) สถานีตำรวจภูธร จังหวัดชัยภูมิ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาชัยภูมิ จัดทำโครงการทาสว่าง สร้างความปลอดภัยทางถนน ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 30 กันยายน 2566 มีเป้าหมายดำเนินการติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง เพิ่มการมองเห็น ในรถสามล้อ และรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง จำนวน 876 คัน ได้รับการติดสติ๊กเกอร์อย่างน้อย 700 คัน โดยได้รับงบประมาณ 130,150 บาท

จำนวนรถที่ได้รับการตรวจ ทั้ง 34 ครั้ง
(จากมากไปน้อย)



การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการ โดยปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย

เงื่อนไขหรือปัจจัยสำคัญของกิจกรรม หรือโครงการ ที่ทำให้เกิดความสำเร็จคือ การประชาสัมพันธ์เข้าถึงประชาชน และสิ่งที่ไม่ให้เกิดความสำเร็จ คือการที่ผู้นำชุมชนขาดการประสานงานกัน

กระบวนการที่ควรดำเนินการ ควรหาสถานที่ให้สะดวก และเหมาะสม แก่การให้บริการประชาชน พร้อมเพิ่มจำนวนสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงให้เพียงพอ ต่อประชาชนในแต่ละพื้นที่ รวมถึงให้บริการติดสติ๊กเกอร์ที่ตรงจุดให้บริการ และออกให้บริการเชิงรุก ไม่ควรนั่งรอให้ประชาชนมาเข้าใช้บริการ

ความคาดหวังกับความสำเร็จที่ได้ ผลการดำเนินงานเป็นไปตามตัวชี้วัด และผู้ขับขี่สามารถใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย

ข้อคิดเห็นอื่นๆ อยากขอความร่วมมือทางท้องถิ่นช่วยรวบรวมรายชื่อ พร้อมเบอร์โทรศัพท์ของประชาชนในพื้นที่ ที่มีความประสงค์เข้าร่วมกิจกรรม ส่งมาให้ก่อนวันลงพื้นที่ทำกิจกรรม

ผลลัพธ์

- ติดตามผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน "
 - สถานีตำรวจภูธรในเขตพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ติดตาม จำนวน 703 ราย ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ
 - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาชัยภูมิ ติดตามจำนวน 703 ราย ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุ
- เป้าหมายติดสติ๊กเกอร์
 - รถสามล้อและรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง จำนวน 876 คัน ได้รับการติดสติ๊กเกอร์อย่างน้อย 700 คัน
 - ผลการดำเนินการติดสติ๊กเกอร์ทั้งหมด 703 คัน



ผลประโยชน์ที่ได้รับ

- ได้รับความพึงพอใจจากประชาชน คิดเป็นร้อยละ 98
- ประชาชนได้รับความรู้เพิ่มเติม เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การต่อภาษี และประกันภัยรถ



กลุ่มวิชาการขนส่งจังหวัดชัยภูมิ





วิทยาลัยการอาชีพปทุมบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



โครงการอบรมขับขี่ปลอดภัยสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา
ประจำปีการศึกษา 2566



โครงการอบรมขับขี่ปลอดภัยสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา ประจำปีการศึกษา 2566 ร่วมกับ บริษัท ชาลนุธุรกิจ (1990) จำกัด จัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้กับนักเรียน นักศึกษา จำนวน 3 ครั้ง โดยมี กลุ่มเป้าหมาย คือ นักเรียน นักศึกษาที่นำรถจักรยานยนต์มาวิทยาลัยฯ จำนวน 100 คน เพื่อสนับสนุน ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สร้างจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยให้แก่ นักเรียน นักศึกษาในสังกัด สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา



กรมคุมประพฤติ

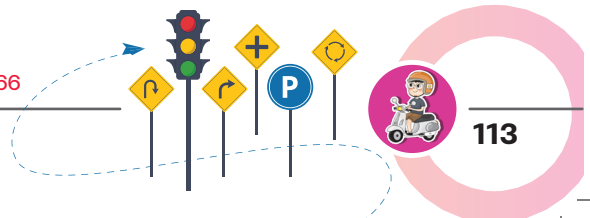


1

การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน



ภารกิจหลักของกรมคุมประพฤติในการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดเพื่อคืนคนดีสู่สังคม ได้ใช้กลไก สำนักงานคุมประพฤติทั่วประเทศ จัดกิจกรรมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และ เทศกาลสงกรานต์ และช่วงวันหยุดยาว เช่น การจัดให้ผู้ถูกคุมความประพฤติทำงานบริการสังคม รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และลงพื้นที่สร้างการรับรู้ภายในชุมชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การนำผู้ถูก คุมความประพฤติทำงานบริการสังคมปรับภูมิทัศน์ ตัดแต่งต้นไม้ บริเวณทางแยก และจุดเสี่ยงการเกิด อุบัติเหตุ การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขับรถขณะเมา สุรา เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ ค่านิยม และสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม





นอกจากนี้ ส่งเสริมให้ภาคประชาชนเข้ามามีบทบาทในการช่วยเหลือตามความถนัดและความเหมาะสม ในแต่ละภารกิจ เช่น การนำอาสาสมัครคุมประพฤติสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ หรือ เจ้าพนักงานตำรวจบนถนนสายรอง ได้แก่ จุดบริการประชาชน ด้านชุมชน ด้านตรวจค้น การมีส่วนร่วม ในการประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หรือการให้คำแนะนำด้านกฎหมาย แก่ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน และการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งสิ้น จำนวน 83,039 คน ประกอบด้วย ผู้ถูกคุมความประพฤติ เด็กและเยาวชน ผู้ได้รับการพักการลงโทษ/ลดวัน ต้องโทษจำคุก ผู้ทำงานบริการสังคมแทนค่าปรับ อาสาสมัครคุมประพฤติ เครือข่ายยุติธรรมชุมชน เจ้าหน้าที่ และประชาชนทั่วไป ตลอดจนผู้แทนภาคีเครือข่ายอื่น ๆ ที่ให้การสนับสนุนการจัดกิจกรรมในระดับพื้นที่



2 การกำหนดมาตรการทางการกำกับดูแลบุคลากรของกรมคุมประพฤติ เพื่อให้เป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายและปฏิบัติตามนโยบาย ความปลอดภัยทางถนน



มาตรการลงโทษทางวินัยแก่เจ้าหน้าที่ผู้กระทำผิดฐานขับรถในขณะเมาสุรา ตามหนังสือ กรมคุมประพฤติ ที่ ยธ 0303/ว 92 ลงวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561 โดยหากพบว่าข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และลูกจ้างชั่วคราวของกรมคุมประพฤติกระทำผิด ฐานขับรถในขณะเมาสุรา กรมคุมประพฤติจะลงโทษทางวินัยแก่บุคลากรในอัตราโทษและสถานโทษขั้นสูงของฐานความผิดนั้น ๆ โดย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 พบข้าราชการกรมคุมประพฤติ กระทำผิดฐานขับรถขณะเมาสุรา จำนวน 1 ราย



3 การนำอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัว (EM) มาใช้กับผู้กระทำผิด



ผู้กระทำความผิดกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้คุมความประพฤติผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ในความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 30 กันยายน 2566 จำนวนทั้งหมด 43,814 ราย ซึ่งศาลมีคำสั่งให้ติดอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ติดตามตัว (EM) จำนวน 26 ราย โดยเป็นคดีความผิดฐานขับรถขณะเมาสุรา จำนวน 8 ราย



4 โครงการลดการกระทำผิดฐานขับรถขณะเมาสุราเพื่อสร้างความปลอดภัย บนท้องถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 (กิจกรรมค่ายแก้ไขฟื้นฟู ผู้ถูกคุมความประพฤติแบบเข้มข้นฐานความผิดขับรถขณะเมาสุรา)



กรมคุมประพฤติและกรมการขนส่งทางบกได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การสนับสนุน การดำเนินโครงการลดการกระทำผิดฐานขับรถขณะเมาสุราเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2565 โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 มีการติดตามผลหลังจากเสร็จสิ้นกิจกรรม





ค่ายแก้ไขฟื้นฟูผู้ถูกคุมความประพฤติแบบเข้มข้นฐานความผิดซ้ำบรรณคณะเมษุรา ซึ่งมีสำนักงานคุมประพฤติ จัดกิจกรรมดังกล่าว 10 แห่ง ได้แก่ สำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 สำนักงานคุมประพฤติ จังหวัดนนทบุรี ชลบุรี สุรินทร์ อุบลราชธานี นครพนม ร้อยเอ็ด สกลนคร เชียงราย และจังหวัดนครสวรรค์ มีผู้ถูกคุมความประพฤติเข้าร่วม จำนวนทั้งสิ้น 204 คน และได้มีการประเมินกิจกรรมดังกล่าว 2 ช่วงเวลาดังนี้

1. ภายหลังการดำเนินโครงการทันที พบว่า ผู้ถูกคุมความประพฤติตั้งเป้าหมายลดการดื่มสุรา : ดื่มไม่ขับ ร้อยละ 25 ลดปริมาณหรือความถี่ของการดื่มสุราลง ร้อยละ 58.33 และเลิกดื่ม ร้อยละ 16.67

2. หลังเสร็จสิ้นโครงการฯ

▶ 3 เดือน พบว่า ลดการดื่มสุรา ร้อยละ 75.98 โดยแยกเป็น ลดปริมาณการดื่มสุรา ร้อยละ 19.12 ลดวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 6.86 และลดปริมาณการดื่มและลดจำนวนวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 50 นอกจากนี้ มีผู้ถูกคุมความประพฤติที่ไม่ลดการดื่มสุรา และไม่ลดจำนวนวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 14.71 เลิกดื่มสุรา ร้อยละ 4.41 (ข้อมูล ณ วันที่ 15 กันยายน 2565)

▶ 6 เดือน พบว่า ลดการดื่มสุรา ร้อยละ 71.08 โดยแยกเป็น ลดปริมาณการดื่มสุรา ร้อยละ 19.12 ลดวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 6.86 และลดปริมาณการดื่มและลดจำนวนวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 45.10 นอกจากนี้ มีผู้ถูกคุมความประพฤติที่ไม่ลดการดื่มสุราและไม่ลดจำนวนวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 11.27 เลิกดื่มสุรา ร้อยละ 11.27 (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม 2566)

▶ หลังเสร็จสิ้นโครงการ 1 ปี พบว่า ลดการดื่มสุรา ร้อยละ 66.67 โดยแยกเป็น ลดปริมาณการดื่มสุรา ร้อยละ 17.65 ลดวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 2.45 และลดปริมาณการดื่มและลดจำนวนวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 46.57 นอกจากนี้ มีผู้ถูกคุมความประพฤติที่ไม่ลดการดื่มสุราและไม่ลดจำนวนวันที่ดื่มสุรา ร้อยละ 7.35 เลิกดื่มสุรา ร้อยละ 17.16 (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566)



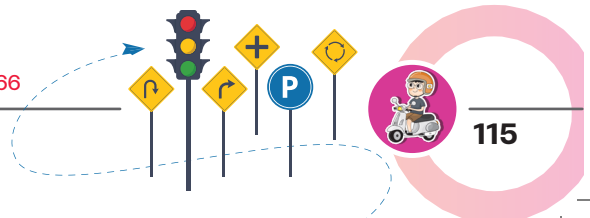
กรมทางหลวง



1 โครงการศึกษาเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการขับขี้อหลับ



เพื่อทดลองมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการหลับใน โดยประยุกต์ใช้งานวิจัยจากต่างประเทศที่มีผลการวิจัยรองรับ โดยคณะวิจัยได้คัดเลือกมาตรการระบบป้ายแนะนำ ป้ายพิเศษที่ทำงานร่วมกับแถบ Rumble strip และเพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของมาตรการที่ทดสอบ คณะวิจัยได้พัฒนาเครื่องมือในการตรวจวัดระดับความอ่อนล้าหรือความง่วง ประกอบด้วย เครื่องสแกนคลื่นสมอง (EMOTIVE) นาฬิกาอัจฉริยะที่ตรวจจับหัวใจ (Smartwatch) กล้องบันทึกภาพเคลื่อนไหวเพื่อตรวจจับพฤติกรรม และการใช้แบบสอบถามประเมินความง่วง





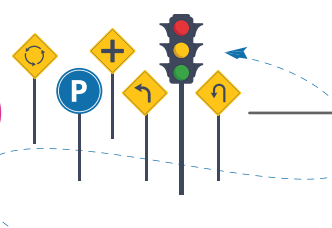
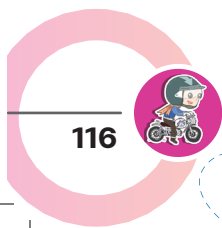
การศึกษาแบ่งการทดสอบเป็น 2 ส่วน **ส่วนแรก** เป็นการทดลองในห้องปฏิบัติการด้วยเครื่องทดสอบเสมือนจริง (Driving Simulator) เพื่อจำลองมาตรการที่คัดเลือก โดยจำลองเป็นสถานการณ์ในการติดตั้งในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดจากการผสมผสานกันระหว่างรูปแบบของป้าย และ Rumble strip ซึ่งทดสอบโดยกลุ่มอาสาสมัคร 30 ตัวอย่าง พบว่า การติดตั้งป้าย 2 ระบบ ได้แก่ ระบบป้ายแนะนำผู้ขับขี่อ่อนล้า ประเภทบังคับใช้กฎหมายก่อนถึงจุดพักรถและป้ายพิเศษสร้างความตื่นตัวรูปแบบคำถาม - คำตอบ ที่ติดตั้งหลังจากผ่านจุดพักรถ ทำให้ผู้ขับขี่มีระดับการตื่นตัวเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับสถานการณ์ที่ไม่มีการติดตั้งมาตรการอย่างมีนัยสำคัญ **ส่วนที่สอง** คัดเลือกพื้นที่ทดสอบมาตรการจริงจากบริเวณที่มีสถิติอุบัติเหตุหลักใน บนโครงข่ายทางหลวง นำมาพิจารณาประกอบกับข้อมูลเบื้องต้นของสายทาง และคัดเลือกเพียง 3 บริเวณ ได้แก่

- 1 **ทางหลวงหมายเลข 340** ตอนควบคุม 301 สาลี - สุพรรณบุรี กม.ที่ 50+000 -70+000 ขาออก จังหวัดสุพรรณบุรี
- 2 **ทางหลวงหมายเลข 1** ตอนควบคุม 301-302 ประตูน้ำพระอินทร์ - หองแคว กม.ที่ 76+000 - 56+000 ขาเข้า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- 3 **ทางหลวงหมายเลข 344** ตอนควบคุม 102-103 หนองรี - คลองเขต กม.ที่ 20+350 - 40+350 ขาออก จังหวัดชลบุรี



ผลการทดสอบพบว่า มาตรการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันการหลับในที่สุด คือ การติดตั้งระบบป้ายแนะนำผู้ขับขี่อ่อนล้า รูปแบบเชิญชวนและป้ายพิเศษสร้างความตื่นตัวรูปแบบ คำถาม - คำตอบ ร่วมกับการติดตั้งแถบเสียงแนวขวางก่อนถึงป้ายเป็นระยะทาง 100 เมตร ทั้งนี้ ประสิทธิภาพของมาตรการต้องพิจารณาร่วมกับสภาพแวดล้อมของสายทางนั้น ๆ ด้วย เช่น การติดตั้งป้ายบริเวณข้างทางของเอกชน การจอดรถบริเวณไหล่ทาง และการปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทาง

ภาพรายละเอียดแปลงทดสอบและนำมาตราการที่ได้จากห้องปฏิบัติไปดำเนินการติดตั้ง





▶ ภาพตัวอย่างป้ายคำถาม – คำตอบและแบบแถบเสียงแนวขวาง (Rumble Strips) ที่สร้างความตื่นตัว

เขตแก่ชวช	เขตแก่ชวช
ถามวาทเป็นถาม ทหรือวาท	ถาม
ตัวอย่างป้ายคำถาม - คำตอบ	

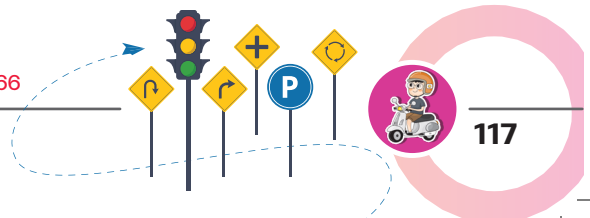


▶ ภาพเทคโนโลยีสำหรับการศึกษาในโครงการศึกษาเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการขับซึ่หลับใน

▶ ประมวลภาพการแก้ไขปัญหาคุ้เหตุทางถนน

ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาคุ้เหตุทางถนน เชิงกายภาพ

▶ โครงการก่อสร้างราวลูกกลิ้งป้องกันอุบัติเหตุ ถนนสายตะเคียนงาม พุสรวรรค์ หมู่ที่ 4 ลำตะเคียน ตำบลแก่งกระจาน อำเภอกงกระจาน จังหวัดเพชรบุรี (อบจ.เพชรบุรี)





▶ โครงการติดตั้งเสาไฟฟ้าพร้อมดวงโคมแสงสว่าง หมู่ที่ 2, 4 ตำบลหนองจอก อำเภอนาทาย จังหวัด เพชรบุรี (อบจ.เพชรบุรี)

▶ โครงการปรับปรุงถนนลาดยาง AC ถนน สายสี่แยกหนองเงิน – สุดเขตคลองส่งน้ำชลประทาน หมู่ที่ 6, 3 ตำบลหนองศาลา อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัด เพชรบุรี (อบจ.เพชรบุรี)



★ ตำบลละหาร อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

ซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมบริเวณสี่แยกปากแพรก

ติดตั้งไฟโซล่าเซลล์บริเวณข้างถนนในพื้นที่



ติดตั้งและซ่อมไฟฟ้าส่องสว่างริมถนนในพื้นที่ตำบลละหาร เพื่อสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ



ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2566





3.5 ตัวอย่างผลการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นเลิศ (Best Practice)



โครงการลดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุกที่จอดข้างทาง ภายใต้ชื่อ “รถชนท้ายตายอย่างเดียว” จังหวัดสมุทรปราการ



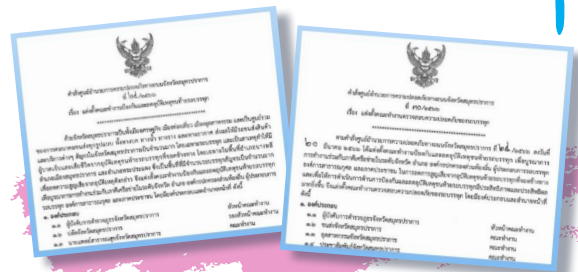
อุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสมุทรปราการ ประมาณ 30 รายต่อเดือน หรือ 360 รายต่อปี มีการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุกที่จอดข้างทาง ประมาณ 35 ครั้ง/ปี มีผู้เสียชีวิต 35 ราย หรือร้อยละ 10 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยส่วนใหญ่เสียชีวิตในที่เกิดเหตุเกือบทุกราย ศปถ.

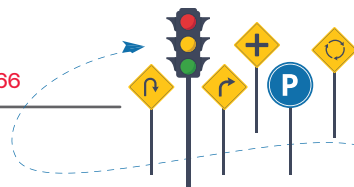
จังหวัดสมุทรปราการร่วมกับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด รมณรงค์ลดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุกที่จอดข้างทาง “รถชนท้ายตายอย่างเดียว” โดยเปิดตัวโครงการฯ เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566 โดยการดำเนินงานได้จัดตั้งคณะทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก และคณะทำงานตรวจสอบความปลอดภัยของรถบรรทุก มีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ ผู้อำนวยการ ศปถ.จังหวัดสมุทรปราการแจ้งขอความร่วมมือไปยังผู้ประกอบการรถบรรทุกในจังหวัดสมุทรปราการ และทุกจังหวัดทั่วประเทศ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ เปิดระบบ TRAFFY FONDUE (ทราฟฟีฟองดูว์) “ปก. รับแจ้งเหตุ 1784” ในการรับแจ้งเหตุรถบรรทุกที่จอดผิดกฎหมาย

การดำเนินงาน

▶ จัดตั้งคณะทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก และคณะทำงานตรวจสอบความปลอดภัยของรถบรรทุก โดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ เป็นประธาน



▶ ทำหนังสือขอความร่วมมือไปยังผู้ประกอบการรถบรรทุกในจังหวัดสมุทรปราการ และทุกจังหวัดทั่วประเทศ





▶ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ เปิดระบบ TRAFFY FONDUE (ตราฟฟี่ฟองดูว์) “ปก. รับแจ้งเหตุ 1784” ในการรับแจ้งเหตุรถบรรทุกที่จอดผิดกฎหมาย



การขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก จังหวัดสมุทรปราการอย่างต่อเนื่อง

1 คณะทำงานตรวจสอบความปลอดภัยรถบรรทุก ร่วมกับบริษัท 3 เอ็ม ประเทศไทย จำกัด ลงพื้นที่สุ่มตรวจความปลอดภัยของรถบรรทุกในสถานประกอบการและตั้งจุดตรวจ 6 อำเภอ



2 สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ ได้รับการจัดสรรเครื่องตรวจวัดค่าการสะท้อนแสงมูลค่ากว่า 400,000 บาท จากกรมการขนส่งทางบก เพื่อใช้ในการตรวจวัดค่าแถบสะท้อนแสงของรถบรรทุก

รายการ	จำนวน (คัน)	จำนวน (ร้อยละ)
1. จำนวนรถที่ตรวจทั้งหมด	114	100
2. ค่าสะท้อนสีพื้นและสีอื่นแสง	37	32.46
3. ค่าสะท้อนสีพื้นและสีอื่นแสง	28	22.81
4. สติ๊กเกอร์กันชนขาวตลอดแนวทั้งหมด	49	42.98
5. พทพกรชนาใช้ไฟพาด	44	38.60
6. ผ่านมาตรฐานตรวจตัวคัน	114	100
7. ผู้ขับขี่ใบขับขี่	114	100

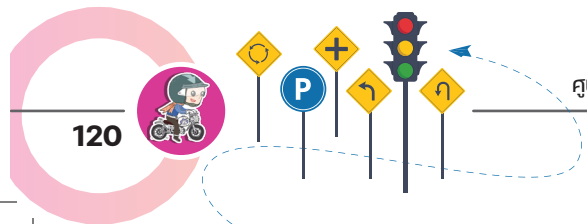
ปี พ.ศ.	เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ข้อ)
2566	12	12	66

การแจ้งเหตุรถบรรทุกจอดผิดกฎหมายผ่านระบบ Traffy fondue ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2566 (นับเปิดโครงการตลอดปีเหตุชนท้ายรถบรรทุกที่จอดข้างทาง) ถึง 31 ธันวาคม 2566 มีผู้แจ้งเหตุผ่านระบบ Traffy fondue จำนวน 61 ครั้ง



3 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มอบป้ายรถรงค์ป้องกันการชนท้ายรถบรรทุก ให้ตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ 70 ป้าย เพื่อติดตั้งในจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก

4 กำหนดโซนนิ่งหรือจัดหาพื้นที่จอดพักชั่วคราวสำหรับรถบรรทุก





โครงการรถใช้งานเกษตรกรรมปลอดภัย จังหวัดชัยภูมิ โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ



จากสถิติการจดทะเบียนรถใช้งานเกษตรกรรมของจังหวัดชัยภูมิ จำนวน 19,551 คัน ซึ่งมากเป็นอันดับสองของประเทศ เป็นรถที่มีโครงสร้างและเครื่องยนต์ที่มิได้ใช้สำหรับรถยนต์ ประกอบขึ้นมาเพื่อใช้งานขับเคลื่อนช้า อุปกรณ์ส่วนควบต่าง ๆ อาจมีมาตรฐานความปลอดภัยน้อยกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์ทั่วไป และหลังจากการตรวจสภาพเพื่อจดทะเบียนแล้ว ไม่มีกฎหมายหรือข้อกำหนดให้ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพครั้งต่อไปอีก ทำให้อาจขาดการดูแล บำรุงรักษา เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะเวลากลางคืน รวมทั้งมีการดัดแปลงท่อไอเสียทำให้มีเสียงดัง เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และแก้ปัญหาเสียงดังจากรถใช้งานเกษตรกรรม



วัตถุประสงค์

- 1 เพื่อตรวจสอบและซ่อมแซมอุปกรณ์ส่วนควบ ด้านความปลอดภัยรถใช้งานเกษตรกรรม
- 2 เพื่อติดตั้งวัสดุสะท้อนแสงด้านท้าย และด้านข้าง ของรถใช้งานเกษตรกรรมเพื่อให้เกิดความปลอดภัย เมื่อนำรถมาใช้บนท้องถนน
- 3 เพื่อตรวจวัดระดับเสียงรถใช้งานเกษตร ที่มีการดัดแปลงท่อไอเสียเพื่อเป็นข้อมูลให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป
- 4 เพื่อสร้างจิตสำนึกให้เจ้าของรถและผู้ขับขี่รถใช้งานเกษตรกรรม มีการบำรุงรักษา ซ่อมแซมรถให้เกิดความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

✔ **รูปแบบการดำเนินงาน** : ติดตั้งวัสดุสะท้อนแสงด้านท้าย และด้านข้างของรถใช้งานเกษตรกรรมและตรวจวัดระดับเสียงรถใช้งานเกษตร





★ โครงการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน รักธงรักชัยสิ่งแวดล้อม
จังหวัดชัยภูมิ



วัตถุประสงค์

- 1 เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อันเกิดจากการนำรถที่มีความชำรุดบกพร่อง มาใช้บนท้องถนน
- 2 เพื่อตรวจและตัดเก็ื่อนรถที่มีความเสี่ยงต่อการใช้รถใช้ถนน ให้รับรู้และมีการแก้ไข
- 3 เพื่อตรวจแนะนำผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีการเตรียมพร้อม ก่อนนำรถเข้าตรวจสอบสภาพชำรุดประจำปี
- 4 เพื่อลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม (ค่า PM)

✓ รูปแบบการดำเนินงาน :

การออกให้บริการหน่วยเคลื่อนที่ การให้บริการประชาชน ณ จุดที่ตั้งสำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ และให้บริการประชาชน ณ จุดตรวจการ



ส่วนที่ 4

สาระนำรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

- 4.1 กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สาธารณชนทั่วไปควรรู้
- 4.2 ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และเกร็ดนำรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
- 4.3 ผลงานทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน และนวัตกรรม





4.1 กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สาธารณชนทั่วไปควรรู้

ระบบตัดคะแนนความประพฤติมาตรการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระเบียบการบันทึกคะแนนประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 (ระบบตัดคะแนนความประพฤติ ตามมาตรา 142/1 (มาตรการต่อผู้ขับขี่))

เริ่มใช้แล้ว!
9 มกราคม 2566
ระบบตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ

ตัดคะแนนทันทีเมื่อทำผิดกฎจราจร ใน 20 วัน ความผิดปัจจัยก่ออุบัติเหตุ

ตัด 1 คะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับจราจร ในข้อหาที่กำหนด เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับรถขณะเมาสุรา (12 คะแนน) จอดรถผิดที่ในเขตเมือง 90 นาที ห้ามหยุดระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เกินจากในท้ายรถ หรือระหว่างขับขี่เกิน 10,000 บาท

ตัด 2 คะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับจราจร ในข้อหาที่กำหนด เช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถสวนทางจราจร ขับรถแซงในที่ห้ามแซง ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ตัด 3 คะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับจราจร ในข้อหาที่กำหนด เช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ตัด 4 คะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับจราจร ในข้อหาที่กำหนด เช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่: [คลิกที่นี่](#)

ใช้เจ้าหน้าที่จราจรบันทึกข้อมูลการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ตามเงื่อนไขของระบบ PTM และจัดการในข้อหาที่กำหนดตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข

ตรวจสอบคะแนนและสถานะในแอปพลิเคชัน PTM

เผยแพร่ 9 มกราคม 2566

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2 ช่องทาง
ตรวจสอบคะแนนใบขับขี่

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ใช้ Smart Platform ยกระดับการบริการประชาชน

1. **PTM** Police Ticket Management

เว็บไซต์: <https://ptm.police.go.th/eTicket>

- ตรวจสอบใบจราจร: คลิกเลือกรายการจากเมนู หรือคลิกชื่อ
- ชำระค่าปรับระบบออนไลน์ E-Ticket: โทรที่ 0200 24 6516

2. แอปพลิเคชัน บัณฑิต KHUB DEE

7 ฟังก์ชันหลัก

ดาวน์โหลดได้ที่: App Store, Google Play

เผยแพร่ 9 มกราคม 2566

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หลักเกณฑ์ วิธีการ
เรื่องระบบการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ

- ผู้ขับขี่ ซึ่งเป็น **ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่** เมื่อทำผิดในข้อหาที่กำหนด จะถูกบันทึกและตัดคะแนน
- ผู้ขับขี่ ใหรวมถึงเจ้าของ/ผู้ครอบครองรถ **ก็เป็นบุคคลธรรมดา** ตามบทสันนิษฐาน ม.140/1 ด้วย (ใช้กับใบสั่งกล้องที่เจ้าของ/ผู้ครอบครองรถเป็นบุคคลธรรมดาด้วย)
- ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ใช้กับผู้มีใบขับขี่ตามกฎหมายขนส่งด้วย)
- ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แต่ละรายมีคะแนนรวม **คนละไม่เกิน 12 คะแนน** **ไม่ว่าผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ชนิดใดก็ตาม** โดยเริ่มแรกให้แต่ละคนมีคะแนนตั้งต้น 12 คะแนน

ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่ใช้ระบบคะแนน

ดำเนินคดีตามกฎหมาย

- รถส่วนบุคคล จำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับไม่เกิน 1000 บาท
- รถตามกฎหมายขนส่ง จำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 40,000 บาท



ข้อหาที่มีการตัดคะแนน (ความผิดหลัก)

ตัด 1 คะแนน (ขั้นต่ำสุด) จำนวน 10 ข้อหา

1. ขับรถในขณะที่โทรศัพท์เคลื่อนที่	6. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร
2. ขับรถจักรยานยนต์ / คนโดยสาร ไม่สวมหมวกนิรภัย	7. ไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ญ ทางข้าม
3. ขับรถยนต์ / คนโดยสาร ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย	8. ไม่หาบรถจักรยานโดยไม่มีเหตุอันสมควร
4. ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	9. ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว
5. นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนมาใช้ในทางเดินรถ / เปลี่ยนแปลง/ปิดบังป้ายทะเบียน/ไม่แสดงเครื่องหมายการเสียบัญชี	10. ไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควร ** (เฉพาะกลุ่มความผิดรองที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร ตามบัญชีแนบท้าย)

ข้อหาที่มีการตัดคะแนน (ความผิดหลัก)

ตัด 2 คะแนน จำนวน 3 ข้อหา

1. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง
2. ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ (ย้อนศร)
3. ขับรถในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกสั่งยึด ถูกสั่งพักใช้ หรือถูกเพิกถอน

ข้อหาที่มีการตัดคะแนน (ความผิดหลัก)

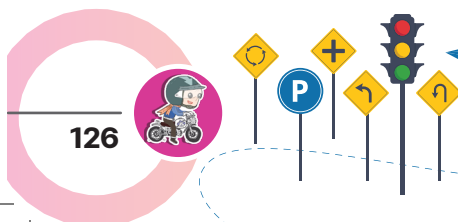
ตัด 4 คะแนน / ขั้นสูงสุด จำนวน 4 ข้อหา
(ความผิดที่ต้องฟ้องคดีต่อศาล)

1. ขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมา อย่างอื่น	2. ขับรถในขณะที่เสพยาเสพติด ให้โทษหรือ เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท	3. แข่งรถในทาง โดยไม่ได้ รับอนุญาต	4. ขับรถโดยไม่คำนึงถึง ความปลอดภัยหรือ ความเดือดร้อน ของผู้อื่น
---	--	-------------------------------------	--



ความผิดรอง ถูกตัดคะแนน เมื่อไม่ชำระค่าปรับ ตามบัญชีแนบท้ายระเบียบ เช่น

นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควีน ละออง เคมิหรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด มาใช้ในทางเดินรถ	มาตรา 10 ทวิ มาตรา 152
ไม่ใช้รถที่บรรทุก คน สัตว์ สิ่งของ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และ วิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา 18 มาตรา 150
ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ	มาตรา 21 วรรคหนึ่ง
ขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทิศทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะโดยไม่ขับในช่องเดินรถซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี	มาตรา 35 วรรคสอง มาตรา 157
จอดรถฝ่าฝืนกฎหมาย	มาตรา 57 (ทุกอนุมาตรา)





4.2 ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และเกร็ดน่ารู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

รถรับ-ส่ง ปลอดภัย ห่างไกลบุตรหลาน

มาตรฐานความปลอดภัย ของรถรับ-ส่งนักเรียน

1. ต้องผ่านการรับรองจากโรงเรียนหรือสถานศึกษา
2. ต้องได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
3. นำรถเข้าตรวจสอบสภาพ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่โรงเรียนหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ซึ่งจะได้รับอนุญาต ภาคเรียนละ 1 ครั้ง

สถิติอุบัติเหตุทางถนน รถรับ-ส่งนักเรียน

ในปี 2563-2565 ช่วงเดือน พ.ค.-ต.ค.

เกิดอุบัติเหตุ **27** ครั้ง

บาดเจ็บ OPD+ Admitted **485** ราย

เสียชีวิต **2** ราย

แนวทางปฏิบัติในการอนุญาต ให้ใช้รถรับจ้างรับ-ส่งนักเรียน

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คนแต่ไม่เกิน 12 คน รถสองแถวหรือรถตู้พร้อมติดสัญญาณไฟสีเหลืองและป้ายรถโรงเรียน
2. ที่นั่งผู้โดยสารต้องยึดแน่นและต้องไม่มีพื่นที่สำหรับนักเรียนยืน พร้อมเครื่องมือกรณีฉุกเฉิน
3. รถสองแถวต้องมีประตูและที่กั้นป้องกันนักเรียนตก
4. รถตู้ต้องจัดวางที่นั่งเป็นแถวตอน ตามความกว้างของตัวรถเท่านั้น

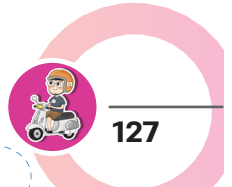
มาตรการ ด้านกฎหมาย

หากฝ่าฝืนสั่งเพิกถอนหนังสืออนุญาตใช้รถทันที ไม่สามารถขอได้อีกจนกว่าจะพ้น 1 ปี

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก , แหล่งข้อมูล : โปรแกรมตรวจสอบข่าวการระบอบ ของระบบวิชา กรมควบคุมโรค

กองป้องกันการค้าเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

Website : <https://995.moph.go.th/dip> facebook.com/hasinquiry กองสนับสนุนระบบ





กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

ทำอย่างไร... เพื่อขับรถตกน้ำ

กรณีรถเพิ่งเริ่มจมน้ำ



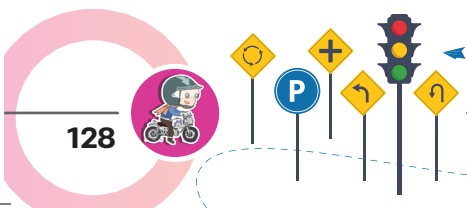
-  คุณสติ ปลอดภัยชีวิตหรือภัย
-  ปลอดภัยรถประตูกทุกบาน
-  รีบหมุนกระจกลง ถ้าเป็นระบบไฟฟ้า
-  ให้ใช้ของแข็งทุบกระจก ด้านข้างให้แตก

กรณีรถจมน้ำแล้วทั้งคัน



-  ถ้าเปิดประตูไม่ได้ ไม่ควรเปิดหรือทุบกระจก
-  ยกหัวขึ้นเหนือน้ำ รอให้น้ำไหลเข้ามาจนเกือบเต็ม จะเปิดประตูได้ง่ายขึ้น
-  เมื่อออกจากรถได้แล้ว ปล່อยตัวให้ลอยขึ้นเหนือน้ำ ตามธรรมชาติ

กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
 Website : <https://cdc.moph.go.th/dip> Facebook : [facebook.com/thaiinjury](https://www.facebook.com/thaiinjury) กองป้องกันการบาดเจ็บ



ใช้หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย เบาะนั่งนิรภัย

ลดบาดเจ็บ ลดเสียชีวิต

ไม่ว่าจะเดินทางใกล้ - ไกล การสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงให้เด็กเล็กนั่งคาร์ซีทหรือเบาะนั่งนิรภัยทุกครั้ง หากประสบอุบัติเหตุทางถนน จะช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต เมื่อความปลอดภัย กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ขอแนะข้อควรปฏิบัติในการใช้อุปกรณ์นิรภัยอย่างถูกวิธี ดังนี้

การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกวิธีช่วยลดแรงกระแทกศีรษะที่รุนแรงกับสิ่งที่มากระทบ รวมถึงยังช่วยดูดซับแรงสะท้อน ทำให้สมองกับกะโหลกไม่กระทบกันอย่างรุนแรง จึงช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะ:

หมวกนิรภัย



- ใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย มีเครื่องหมาย มอก. 369-2557 มีขนาดพอดีกับศีรษะและไม่เป็นอุปสรรคต่อการได้ยินเสียงหรือการมองเห็น รวมถึงเปลี่ยนหมวกนิรภัยทุก 3 - 5 ปี หรือเมื่อหมวกนิรภัยกระแตกพื้นหรือของแข็งอย่างรุนแรง
- สวมหมวกนิรภัยให้ถูกวิธี โดยสวมในลักษณะตรงและคาดสายรัดคางให้กระชับ เพื่อป้องกันการหลุดจากศีรษะเมื่อประสบอุบัติเหตุ



กฎหมาย ต้องรู้ กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

เข็มขัดนิรภัย



- คนทั่วไป คาดเข็มขัดนิรภัยแบบชิดลำตัว โดยส่วนล่างทับกระดูกเชิงกราน ส่วนบนพาดแยงผ่านไหล่ลำรา ปรับระดับสายเข็มขัดนิรภัยให้กระชับ ไม่พลิกและบิดงอ



- สตรีมีครรภ์ คาดเข็มขัดนิรภัยพาดผ่านร่องอกลงมาด้านข้างของช่องท้อง และใช้หมอนใบเล็กหรือผ้าขนหนูรองบริเวณหน้าท้องส่วนล่าง



- เด็ก ไม่ให้เด็กอายุน้อยกว่า 6 ปี คาดเข็มขัดนิรภัย เพราะหากประสบอุบัติเหตุ จะทำให้บาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต

กฎหมาย ต้องรู้ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ที่ฝ่าฝืนไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท



เบาะนั่งนิรภัย (Car Seat)



- เลือกใช้เบาะนั่งนิรภัยที่ได้มาตรฐาน เหมาะสมกับวัย รูปร่าง น้ำหนัก และส่วนสูงของเด็ก รวมถึงลักษณะของรถ และตำแหน่งที่ติดตั้ง



- ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยให้ปลอดภัย โดยศึกษาจากคู่มือการใช้งานและปฏิบัติตามคำแนะนำ รวมถึงไม่ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยบริเวณเบาะหน้ารถ เพราะหากประสบอุบัติเหตุ เด็กอาจได้รับอันตรายจากการทำงานของถุงลมนิรภัย
- ใช้งานเบาะนั่งนิรภัยอย่างถูกวิธี โดยปรับสายเข็มขัดของเบาะนั่งนิรภัยให้ไหลลงเด็กอยู่ต่ำกว่าช่องเข็มขัดนิรภัย และคาดเข็มขัดให้กระชับกับลำตัวเด็ก

กฎหมาย ต้องรู้ เด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ต้องนั่งที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก กรณีไม่มีที่นั่งนิรภัย ต้องขยับรถยึดซ้ายด้วยความเร็วช้า โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ให้เด็กนั่งโดยสารถอนหลัง หากเป็นรถกระบะหรือที่กระบะให้เด็กนั่งโดยสารถอนหน้าได้ จัดให้มีผู้ดูแลเด็กขณะโดยสารรถ หรือให้เด็กรัดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะบริเวณหน้าตัก หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท





อุบัติเหตุทางถนนป้องกันได้ เตรียมพร้อมก่อนขับรถ

อุบัติเหตุทางถนน เกิดจากปัจจัยเสี่ยงสภาพร่างกายไม่พร้อมขับรถ สภาพรถและสภาพเส้นทางไม่ปลอดภัย รวมถึงพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ขอแนะข้อควรปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้



เตรียมพร้อมก่อนขับรถ

- พักผ่อนให้เพียงพออย่างน้อย 6 - 8 ชั่วโมง และไม่นอนติดต่อกันหลายวัน รวมถึงไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือทานยาที่มีฤทธิ์กดประสาท

- ตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้งาน ทั้งระบบเครื่องยนต์ หน่วงน้ำ แบตเตอรี่ ระบบเบรก ยางรถยนต์ นำไปใบอุปกรณ์ส่วนต่าง ๆ ระบบสัญญาณไฟ และระบบปิดน้ำมัน

- จัดเตรียมอุปกรณ์ฉุกเฉินไว้ประจำรถ อาทิ สายพ่วงแบตเตอรี่ ประesso ป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสง

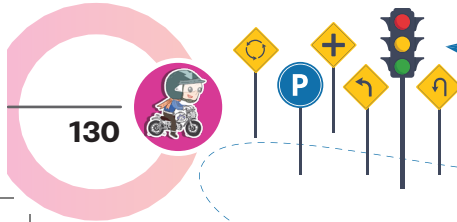
- เนืองใช้เส้นทางปลอดภัย โดยตรวจสอบจากเว็บไซต์ แอปพลิเคชันแนะนำเส้นทางระบบนำทาง (GPS) เพื่อลดความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนจากสภาพเส้นทางที่ไม่ปลอดภัยและความไม่คุ้นเคยเส้นทาง

ขับรถใส่ใจความปลอดภัย

- ใช้จุดประณินิริกับทุกครั้ง โดยคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รวมถึงให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยอย่างถูกวิธี

- ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด พร้อมเพิ่มความระมัดระวังเมื่อขับผ่านเส้นทางเสี่ยงอุบัติเหตุ โดยเฉพาะทางโค้ง ทางแยก จุดตัดทางรถไฟ รวมถึงนำใจกับผู้ร่วมใช้เส้นทาง

- กำหนดจุดพักรถลดเสี่ยงอุบัติเหตุพกรทุก ๆ 20 กิโลเมตร หรือ 2 ชั่วโมง จะช่วยลดความอ่อนล้าของผู้ขับขี่ รวมถึงลดความเสี่ยงของเครื่องยนต์และยางรถยนต์



ขับขี่ปลอดภัยช่วงฤดูฝน



ดูแลสภาพรถให้พร้อมขับ รู้หลักขับรถผ่านเส้นทางที่มีฝนตก

การขับรถในช่วงฤดูฝน ที่มีสภาพถนนเปียกชื้น น้ำท่วมขัง และทัศนวิสัยในการมองเห็นเส้นทางจำกัด จะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เมื่อความปลอดภัย กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ขอแนะปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุ การเตรียมพร้อมสภาพรถ และหลักขับรถในช่วงฝนตก ดังนี้

ขับรถช่วงฤดูฝนเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุใดบ้าง

 <ul style="list-style-type: none"> • สภาพรถไม่พร้อม โดยเฉพาะเครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำรถที่ส่งผลต่อความปลอดภัย ในการขับรถช่วงฤดูฝน ทั้งระบบเบรก ระบบปิดน้ำฝน ยางรถยนต์ และสัญญาณไฟ 	 <ul style="list-style-type: none"> • สภาพถนนไม่ปลอดภัย ทั้งถนนเปียกชื้น ผิวถนนมีสภาพเป็นทางโคลน มีน้ำท่วมขัง จึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 	 <ul style="list-style-type: none"> • ความประมาทของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะการขับรถเร็ว การเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน และการแซงรถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด รวมถึงผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับรถบนที่ฝนตกและถนนเปียกชื้น
---	---	--

เตรียมรถให้พร้อมขับอย่างปลอดภัยในช่วงฤดูฝน

<ul style="list-style-type: none"> • ระบบปิดน้ำฝน ใบบิดน้ำฝนสามารถกวาดน้ำได้สะอาด ไม่มีรอยขุ่นขาว เมื่อใบบิดน้ำฝนไม่หลุดร่อน ไม่มีเสียงดังขณะใช้งาน รวมถึงใช้ผ้าขุมน้ำเช็ดทำความสะอาดใบบิดน้ำฝน 		 <ul style="list-style-type: none"> • ยางรถยนต์ อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ดอกยางละเอียดและไม่สึก ร่องยางลึกไม่ต่ำกว่า 3 - 4 มิลลิเมตร พร้อมเติมแรงดันลมยางให้มากกว่าปกติ 2 - 3 ปอนด์ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรีดน้ำและยึดเกาะถนน
 <ul style="list-style-type: none"> • กระจุกน้ำฉัดกระจก ไม่มีรอยร้าว สายยางไม่รั่วขาด หัวฉีดไม่อุดตัน และหมั่นเติมน้ำในกระจุก ฉัดน้ำ โดยผสมน้ำยาเช็ดกระจก หรือแชมพูสระผมลงในน้ำเล็กน้อย จะช่วยฉีดคราบสกปรกบนกระจกได้ 		 <ul style="list-style-type: none"> • สัญญาณไฟ แสงไฟส่องสว่างทุกดวง ทั้งไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟเบรก และไฟตัดหมอก พร้อมหมั่นทำความสะอาดเลนส์แก้วครอบสัญญาณไฟ จะช่วยให้มองเห็นเส้นทางชัดเจนขึ้น
 <ul style="list-style-type: none"> • ระบบเบรก สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย หากมีเสียงดังขณะเหยียบเบรก รถเกิดอาการบิด เหยียบเป็นเบรกไม่ลง ควรนำรถไปให้ช่างตรวจสอบ เพราะการขับรถบนสภาพถนนที่เปียกชื้น หากระบบเบรกชำรุด จะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> • อุปกรณ์ฉุกเฉินประจำรถ จัดเตรียมและตรวจสอบให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ทั้งยางอะไหล่ ไขวาลู อุปกรณ์ลาก พ่วง จุก สายพ่วง แบตเตอรี่ สเปรย์ไล่ความชื้น และป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสง 	





ขับรถอย่างไรให้ปลอดภัยในเส้นทางที่มีฝนตก

ข้อควรปฏิบัติ Do

- ใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพถนนและระยะในการมองเห็นเส้นทาง จะสามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย รวมถึงลดความเร็วเมื่อขับรถผ่านแอ่งน้ำ จะช่วยป้องกันรถเหินน้ำ

- รักษาความเร็วในระดับที่ควบคุมรถได้ เพราะสภาพถนนเปียกสลื่น ทำให้ต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถมากกว่าปกติ

- เว้นระยะห่างจากรถคันอื่นให้มากกว่าปกติ หากเกิดเหตุฉุกเฉินบนเส้นทาง หรือรถคันหน้าหยุดกะทันหัน จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

- ขับรถให้อยู่กึ่งกลางของช่องเดินรถ ไม่เปลี่ยนช่องทางการกะทันหัน และไม่ขับแซงรถคันอื่นในระยะสั้นชิด

- ให้สัญญาณไฟล่วงหน้าก่อนเปลี่ยนช่องทาง ในระยะไม่ต่ำกว่า 60 เมตร และมองเห็นทางให้รอบด้าน เบื่อบรรยากาศอยู่ในระยะไกล จึงค่อยเปลี่ยนช่องทาง

- เปิดใช้สัญญาณไฟ กรณีฝนตกก็องฟ้ามืดครึ้ม จะช่วยให้มองเห็นเส้นทางชัดเจนขึ้น และผู้ขับรถคันอื่นมองเห็นรถเราได้จากระยะไกล

- เปิดใช้ไฟตัดหมอก กรณีขับรถช่วงกลางคืนที่มีฝนตกหรือถนนมีน้ำขัง จะช่วยลดการสะท้อนของแสงไฟหน้ารถกับพื้นถนน

- ปรับระดับความเร็วของที่เปิดน้ำฝน ให้สัมพันธ์กับความแรงและปริมาณฝน รวมถึงฉีดน้ำล้างกระจกเพื่อลดการเสียดสีของใบปัดน้ำฝนกับกระจก

- กรณีเกิดละอองฟ้าที่กระจก ให้ปรับระบบปรับอากาศภายในรถให้ไหลลื่นด้วยกับอุณหภูมิภายนอก กรณีปรับช่องลมแอร์ไม่ให้หันไปทางกระจก และลดระดับกระจกหน้าต่างรถลงเล็กน้อย หรือเปิดระบบไล่ฝ้า

ข้อห้าม Don't



- หลีกเลี่ยงการเบรกกะทันหัน โดยเฉพาะเส้นทางที่มีแอ่งน้ำและทางโค้ง เพราะจะทำให้รถเสียการทรงตัวจนเกิดอุบัติเหตุได้

- ไม่เหยียบเบรคให้รถหยุดในทันที เพราะจะทำให้รถเหินน้ำและอาจลื่นไถลออกนอกเส้นทาง

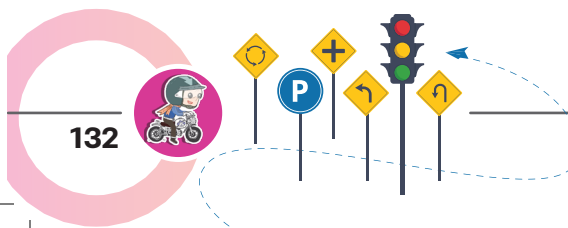
- ไม่ขับรถดีคู่รถขนาดใหญ่ เพราะคลื่นน้ำจะสาดใส่กระจกหน้ารถจนบดบังทัศนวิสัยในการมองเห็นทาง และน้ำอาจเข้าไปในห้องเครื่อง ทำให้เครื่องยนต์ดับ

- ไม่เปิดใช้สัญญาณไฟหรี เพราะแสงไฟส่องสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็นทาง รวมถึงไม่เปิดใช้สัญญาณไฟสูง เพราะแสงไฟจะสะท้อนกับน้ำบนพื้นถนน ทำให้ผู้ขับขี่สายตาพร่ามัวได้

น้ำรั

ปุ่มไล่ฝ้ากระจกหน้ารถ จะดูดอากาศจากภายนอกเข้ามา เป่าบริเวณกระจกหน้ารถ เพื่อลดไอน้ำหรือฝ้าที่เกาะกระจก

ปุ่มไล่ฝ้ากระจกหลัง จะใช้กระแสไฟฟ้าเปลี่ยนเป็นความร้อนส่งไปยังขดลวด ทำให้ไอน้ำที่เกาะบนกระจกกระเหยออกไป จึงไม่ควรเปิดใช้งานเป็นเวลานาน เพราะอาจทำให้กระจกได้รับความเสียหายได้





ห่างไกลอุบัติเหตุทางถนน

เส้นทางขึ้น - ลงเขา



ใช้เกียร์วิธีที่เหมาะสมกับสภาพเส้นทาง โดยเฉพาะใช้เกียร์ต่ำ หรือเกียร์ 2 ในการขึ้นรถขึ้นลงเขา และเปลี่ยนเกียร์เมื่อขึ้นรถในเส้นทางราบ



ไม่ขึ้นรถเร็ว เพราะเส้นทางในลงเขามีสัญหะเป็นทางโค้งและลาดชัน หากขึ้นรถเร็ว จะทำให้เมื่อต้องการเกิดอุบัติเหตุ



จอดพักรถในบริเวณที่ปลอดภัย เป็นระยะ ๆ เมื่อขึ้นรถขึ้นลงเขาเป็นระยะทางไกล และมีการเหยียบเบรคน้อยครั้ง เพื่อป้องกันผ้าเบรคไหม้หรือเบรคแตก

ทางแยก



กรณีเป็นทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อเห็นสัญญาณไฟเหลือง ให้ชะลอความเร็วและหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด รวมถึงไม่ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรอย่างเด็ดขาด เพราะเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุในลักษณะรุนแรง



กรณีเป็นทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ให้ชะลอความเร็ว หยุดรถ มองด้านซ้าย และด้านขวา หากไม่มีรถขึ้นหน้าหรือรถอยู่ในระยะใกล้ จึงค่อยขึ้นรถผ่านทางแยก

กฎหมายน่ารู้



ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงมีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท
ที่มา : พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565

จุดตัดทางรถไฟ



สังเกตป้ายเตือนจุดตัดทางรถไฟหรือลูกระนาดบนถนน จะช่วยเล็งความเร็วรถก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟ ชักคันเบรกอย่าง - ะ หากไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน จึงค่อยขับรถข้ามทางรถไฟ



หยุดรถห่างจากทางรถไฟไม่ต่ำกว่า 5 เมตร เมื่อเสียงสัญญาณเตือนรถไฟหรือมีกั้นทางรถไฟเคลื่อนลงมาปิดเส้นทาง ห้ามหยุดหรือขวางทางรถไฟ หรือเร่งความเร็วรถเพื่อข้ามผ่านทางรถไฟ เพราะเสี่ยงต่อการถูกรถไฟชน

กฎหมายน่ารู้

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 เมตร บริเวณจุดตัดทางรถไฟที่มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ มีสิ่งปิดกั้นทางรถไฟ หรือมีเจ้าหน้าที่มีสัญญาณมีเสียงสัญญาณของรถไฟ รวมถึงจุดตัดทางรถไฟที่ไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

ที่มา : พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522





เข้าเหมารด - โดยสารรถสาธารณะอย่างไร

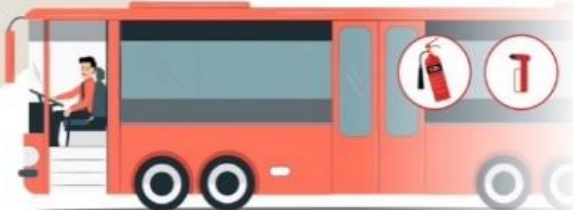


๓๓๓ ให้ห่างไกลจากอุบัติเหตุ

การเข้าเหมารดโดยสารสาธารณะ เป็นที่นิยมในการเดินทางเป็นหมู่คณะ ทั้งเดินทางท่องเที่ยว ทำบุญ และทัศนศึกษา หากเกิดอุบัติเหตุกับรถเข้าเหมารด อาจทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก เพื่อความปลอดภัย กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ขอแนะข้อควรปฏิบัติในการเข้าเหมารดโดยสารสาธารณะ และการแก้ไขเหตุฉุกเฉินกรณีประสบอุบัติเหตุ ดังนี้

สภาพรถ

• เลือกเข้ารถจากศูนย์บริการที่ได้มาตรฐาน มีการจดทะเบียนโดยสาธารณะอย่างถูกต้อง และติดตั้ง GPS Tracking รวมถึงมีการจัดทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และประกันภัยเพิ่มเติม



• รถและอุปกรณ์ประจำรถอยู่ในสภาพปลอดภัย ไม่ัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์ส่วนควบอยู่ในสภาพสมบูรณ์ และมีอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำรถ อาทิ กิ่งดับเพลิง ค้อนทุบกระจก

• เลือกใช้รถที่เหมาะสมกับสภาพเส้นทาง หากเป็นเส้นทางลาดชันหรือคดเคี้ยว ไม่ควรใช้บริการรถโดยสารสองชั้น

• เลือกขนาดรถที่เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสาร ป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกิน จะช่วยลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

พนักงานขับรถ



• มีแผนการเดินทางอย่างชัดเจน ทั้งเส้นทาง จุดพักรถ และจุดเปลี่ยนพนักงานขับรถ

• มีใบอนุญาตขับรถถูกต้อง โดยเป็นใบอนุญาตขับรถประเภท 2 ซึ่งใช้ขับรถได้ทั้งรถส่วนบุคคลและรถสาธารณะ เช่น รถบรรทุกหกล้อ รถตู้ รถแท็กซี่ หรือประเภทอื่นๆ เป็นต้น

• มีความพร้อมในการขับรถ พักผ่อนอย่างเพียงพอ ไม่เสพสารเสพติด และไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงไม่ขับรถติดต่อกันนานกว่า 4 ชั่วโมง

ผู้โดยสารรถสาธารณะ

• ตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสาร อาทิ จุดยึดตั้งกิ่งดับเพลิง ประคอง หรือทางออกฉุกเฉิน



• ตรวจสอบพนักงานขับรถ โดยตรวจสอบชื่อ นามสกุล เลขที่ใบอนุญาตขับรถต้องตรงตามประเภทของรถ อาทิ รถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารขนาดใหญ่

• คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ใช้โดยสารรถ เพื่อป้องกันการกระแทกหรือกระดูกหักของจากรถกรณีเกิดอุบัติเหตุ

วิธีปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

• กรณีสามารถออกจากจากรถได้ ให้รีบออกจากประตูประตูทางออกฉุกเฉิน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อนหรือไฟไหม้รถ



• กรณีไม่สามารถออกจากจากรถได้ ให้ใช้ค้อนทุบกระจกด้านข้างให้แตกและรีบออกจากจากรถไปอยู่ในบริเวณที่ปลอดภัย

• กรณีไฟไหม้รถ ให้รีบออกจากรถโดยเร็วที่สุด และออกห่างจากรถให้มากที่สุด เพื่อป้องกันอันตรายจากเปลวไฟหรือรถระเบิด

น่ารู้

GPS Tracking เป็นระบบตรวจสอบพฤติกรรมรถขับขี และการใช้ความเร็วในการขับรถแบบ Realtime ผ่านแอปพลิเคชัน "DLT GPS" ของกรมขนส่งทางบก ซึ่งจะช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ



ใช้ความเร็วเหมาะสม - ขับรถปลอดภัย

รู้อุบัติเหตุทางถนน

การขับรถเร็ว เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในลำดับต้น ๆ ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต การรบกวนทางกาย โดยตรงซึ่งถึงกับระดับบาดเจ็บ (บว) จึงขอแนะนำผู้ขับขี่ที่ควรใช้ความเร็วในอัตราอย่างปลอดภัย ดังนี้

ขับรถเร็วเสี่ยงอุบัติเหตุอย่างไร ?

- สภาพเส้นทางและสภาพการจราจร โดยปกติผู้ขับขี่มักเกิดความเร็วและรีบเร่งซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- ระยะทางการหยุดรถลดลง เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินไม่สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย
- แรงกระตุ้นที่แรงเกินไป จนรถจะคว่ำหรือพลิกคว่ำได้ง่าย

ขับรถปลอดภัยใช้ความเร็วให้เหมาะสม

- ใช้ความเร็วที่เหมาะสมกับสภาพเส้นทางและปริมาณการจราจร โดยปกติผู้ขับขี่มักเกิดความเร็วและรีบเร่งซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- ใช้ความเร็วที่สัมพันธ์กับระยะทางที่พนักำซึ่งต้องใช้เวลาที่จะหยุดรถได้ทันเวลา
- ใช้ความเร็วที่สัมพันธ์กับสภาพการจราจร โดยปกติผู้ขับขี่มักเกิดความเร็วและรีบเร่งซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- ลดความเร็วเมื่อขับรถโดยทางเลี้ยวหรือจุดที่ทางแคบลง ทางชัน - ลงเขา การขับขี่บนทางเลี้ยวหรือจุดที่ทางแคบลง มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

เส้นทางไหน รถประเภทใด ใช้ความเร็วได้เท่าไร ?

ประเภทยานพาหนะ	ไม่เกิน 60 กม./ชม.	ไม่เกิน 70 กม./ชม.	ไม่เกิน 80 กม./ชม.
รถจักรยานยนต์	ไม่เกิน 60 กม./ชม.	ไม่เกิน 70 กม./ชม.	ไม่เกิน 80 กม./ชม.
รถสามล้อ, รถยนต์สี่ล้อเล็ก	ไม่เกิน 45 กม./ชม.	ไม่เกิน 55 กม./ชม.	ไม่เกิน 65 กม./ชม.
รถโรงเรียน, รถยนต์สี่ล้อใหญ่	ไม่เกิน 60 กม./ชม.	ไม่เกิน 70 กม./ชม.	ไม่เกิน 80 กม./ชม.
รถบรรทุก (ไม่เกิน 15 ตัน)	ไม่เกิน 60 กม./ชม.	ไม่เกิน 80 กม./ชม.	ไม่เกิน 90 กม./ชม.
รถบรรทุก (เกิน 15 ตัน)	ไม่เกิน 80 กม./ชม.	ไม่เกิน 90 กม./ชม.	ไม่เกิน 100 กม./ชม.

ที่มา : กฎกระทรวงกำหนดความเร็วสำหรับรถประเภทต่าง ๆ พ.ศ. 2564

ความเร็วกับระยะเบรกหยุดรถอย่างปลอดภัย

- ความเร็ว 40 กม./ชม. ระยะเบรก จอมฤทธิ 18 เมตร
- ความเร็ว 60 กม./ชม. ระยะเบรก จอมฤทธิ 34 เมตร
- ความเร็ว 80 กม./ชม. ระยะเบรก จอมฤทธิ 54 เมตร
- ความเร็ว 90 กม./ชม. ระยะเบรก จอมฤทธิ 66 เมตร
- ความเร็ว 100 กม./ชม. ระยะเบรก จอมฤทธิ 80 เมตร





4.3 ผลงานทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนและนวัตกรรม



สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย TDR
เผยแพร่มความที่น่าสนใจ

ทำไมประเทศไทย
ต้องบังคับใช้
“ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่”



อุบัติเหตุทางถนนของไทยเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงและสร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมมหาศาล แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตเกือบ 20,000 ราย คิดเป็นมูลค่าเกือบ 5 แสนล้านบาทต่อปี หรือประมาณร้อยละ 3.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สาเหตุกว่าร้อยละ 77.9 ของอุบัติเหตุมาจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

แม้จะมีกฎหมายจราจรมาควบคุมพฤติกรรมดังกล่าว แต่ในทางปฏิบัติยังมีผู้ที่ไม่เกรงกลัวและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอยู่จำนวนมาก สะท้อนจากสถิติในปี 2565 ที่มีจำนวนใบสั่งที่มากถึง 17.9 ล้านใบ แต่มีผู้มาชำระค่าปรับเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น แสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงพยายามแสวงหามาตรการต่าง ๆ มาเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้ดียิ่งขึ้น หนึ่งในมาตรการที่หลายประเทศนิยมใช้คือ การตัด/บันทึกคะแนนพฤติกรรมผู้ขับขี่ หรือระบบตัดแต้ม (Demerit Points System) ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ปลอดภัยและลดการกระทำความผิดซ้ำระบบดังกล่าวสามารถช่วยยับยั้ง (Deterrence) พฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ไม่เหมาะสมได้ เนื่องจากการกระทำความผิด ในแต่ละครั้งจะถูกตัดคะแนน และเพิ่มโอกาสในการถูกพักใช้ใบขับขี่ชั่วคราว หรือถึงขั้น เพิกถอนใบขับขี่ถาวรได้หากกระทำความผิดซ้ำซาก ซึ่งถือเป็นการคัดกรองผู้ขับขี่ที่เป็นอันตรายออกจากท้องถนนอีกทางหนึ่งอีกด้วย ผู้กระทำความผิดมีโอกาสกลับมา ขับขี่ได้อีก หากผ่านการอบรมด้านพฤติกรรมจราจรในหลักสูตรที่กำหนด เพื่อฟื้นฟูพฤติกรรม (Rehabilitation) ให้กลับมาขับขี่ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัยขึ้น กล่าวคือ ระบบตัดแต้มสามารถช่วยสร้างสภาพแวดล้อมการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้น อีกทั้ง ช่วยปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ในทางที่ดีขึ้น และส่งผลต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงตามมา ตัวอย่างเช่นในอิตาลี พบว่าภายหลังการใช้ระบบตัดแต้ม ในช่วง 2 ปีแรก จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงประมาณร้อยละ 10 จำนวนการเสียชีวิตลดลงประมาณร้อยละ 25 และช่วยเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่จากร้อยละ 54 เป็นร้อยละ 83 รวมถึงผู้โดยสารด้านหน้าจากร้อยละ 53 เป็นร้อยละ 76 ภายในเวลา 3 เดือน





ประเทศไทยจึงได้นำ **แนวคิดระบบตัดแต่็ม** มาใช้เช่นกัน โดยปัจจุบันมี **2 ระบบ** คือ

- 1 ระบบตัดแต่็มของกรมการขนส่งทางบกที่บังคับใช้เฉพาะกับผู้ขับขี่รถสาธารณะ และรถขนส่ง (เริ่มใช้ 1 ธันวาคม 2564)
- 2 ระบบตัดแต่็มของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่บังคับใช้กับผู้ขับขี่ทุกราย (เริ่มใช้ 9 มกราคม 2566)

อย่างไรก็ตาม มีความท้าทายที่ควรพิจารณาหลายประการ เช่น 1 ระบบตัดแต่็ม บังคับใช้ได้กับเฉพาะบุคคลธรรมดาที่มีใบขับขี่เท่านั้น ทำให้ไม่สามารถตัดแต่็มกับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่ ทั้งที่ประเทศไทยมีผู้ขับขี่กลุ่มดังกล่าวอยู่บนท้องถนนจำนวนมาก 2 ความสม่ำเสมอและความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายจราจร หากดำเนินการไม่เข้มข้นและไม่ต่อเนื่อง จะส่งผลให้พฤติกรรมเปลี่ยนแปลงแค้ในระยะเวลาดสั้น ๆ เฉพาะในช่วงที่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเท่านั้น 3 หลักระบบการอบรมและทดสอบของประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นการอบรมเชิงการให้ความรู้ทั่วไป ผ่านการดูวิดีโออบรมความรู้ ซึ่งยังขาดส่วนของการปรับพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ขับขี่ที่เป็นรูปธรรม เช่น การมีกิจกรรมเสวนาระหว่างการอบรม หรือมีนักจิตวิทยาร่วมดำเนินการอบรมด้วย อีกทั้งระยะเวลาในการอบรมค่อนข้างสั้น เมื่อเทียบกับอีกหลายประเทศ และ 4 การประชาสัมพันธ์ เนื่องจากการบังคับใช้ระบบตัดแต่็มยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น การรับรู้ของประชาชนยังมีไม่มากนัก จึงควรสร้างความรับรู้ความเข้าใจ และทัศนคติที่ดีต่อระบบตัดแต่็มอย่างต่อเนื่อง

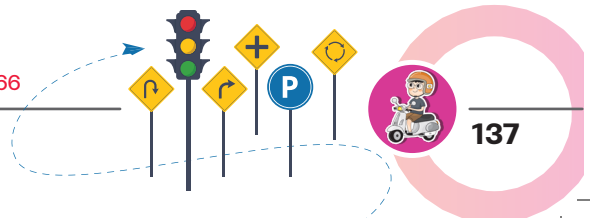
ระบบตัดแต่็มเป็นมาตรการเสริม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร หากประเทศไทยสามารถปิดช่องว่างของความท้าทายต่าง ๆ จะช่วยยกระดับการบังคับใช้ระบบตัดแต่็มให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรของคนไทยให้ปลอดภัยยิ่งขึ้นและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ต่อไป

บทความโดย ดร. สลิลธร ทองมินสุข ภัทธร ภัทรพิศาล จิตรলেখา สุขรวัย ฉัตรทริกา นภานาพงศ์ และ ศุภวิษญ์ สันต์การ
 เผยแพร่ทางเว็บไซต์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)

สร้าง “องค์ความรู้” สู่การลดตายเจ็บ จากรถจักรยานยนต์



ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนจากจักรยานยนต์สูงถึง 74% หรือประมาณเกือบ 15,000 ราย จากทั้งหมดประมาณ 2 หมื่นกว่ารายต่อปี ทั้งยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี แม้มีการขับเคลื่อนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนมาโดยตลอดก็ตาม ปัญหาดังกล่าวมาจากหลายปัจจัยที่ค่อนข้างซับซ้อน เช่น ข้อจำกัดของทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยและราคาที่จับต้องได้ ทำให้จักรยานยนต์กลายเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง ซึ่งปัจจุบันมีจดทะเบียนสะสมเกือบ 22 ล้านคัน





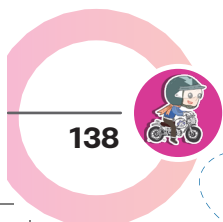
อีกทั้งมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพซึ่งเห็นได้จากปี 2565 ที่ไม่มีการชำระค่าปรับใบสั่งสูงถึง 80% (ประมาณ 14.3 ล้านใบ) จากการออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำผิดคดีจราจรประมาณ 17.9 ล้านใบ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อปัญหาความไม่ปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ในไทย และการค้นหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนรากฐานขององค์ความรู้ และการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่มีความถูกต้องและน่าเชื่อถือ ดังนั้น คำถามที่สำคัญคือ ปัจจุบันองค์ความรู้ที่มีอยู่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์แล้วหรือยัง หรือในความเป็นจริงแล้ว องค์ความรู้บางอย่างอาจมีอยู่แล้วแต่ไม่ได้ถูกนำมาขับเคลื่อนในการแก้ปัญหา

การขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนจากงานวิจัยในต่างประเทศ

ในระดับนานาชาติ งานวิจัยด้านอุบัติเหตุมีประโยชน์ต่อการสร้างองค์ความรู้และสนับสนุนการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่เกิดขึ้น ซึ่งมีทิศทางที่ต่างกันในแต่ละช่วงเวลา โดยช่วง 20 ปีก่อน (พ.ศ. 2544 - 2553) นั้นเน้นการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะการหาสาเหตุที่มาจากทัศนคติของแต่ละบุคคล ในขณะที่ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554 - 2563) เริ่มให้ความสำคัญกับการประเมินผลของมาตรการมากขึ้น โดยให้น้ำหนักกับการวัดผลการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางอย่างคนเดินเท้า และผู้สูงอายุ ส่วนทิศทางการวิจัยในอนาคตจะมุ่งเน้นไปที่ **“เทคโนโลยีความปลอดภัยของยานพาหนะ”** **“การจัดสรรทรัพยากร”** และ **“การปรับปรุงมาตรการ”** ทั้งนี้ ผลสำเร็จของการขับเคลื่อนงานวิจัยไปสู่นโยบายในต่างประเทศส่วนใหญ่มาจากการกำหนดโครงสร้างติดตามการทำงานที่ชัดเจน เช่น กรณีของสหภาพยุโรปมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ผู้รับผิดชอบ ภาควิชาการ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ร่วมแลกเปลี่ยนและกำหนดแผนงานวิจัย ตลอดจนติดตามการดำเนินการศึกษาให้บรรลุผล

องค์ความรู้ของไทยเพียงพอต่อการแก้ไขปัญหา ?

จากการทบทวนงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนกว่า 2,000 งานในช่วง 20 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2543 - 2564) ของประเทศไทย พบว่า งานวิจัยของไทยส่วนใหญ่เน้นการให้ความสำคัญกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนประมาณ 37% ซึ่งแม้จะมีทิศทางที่เน้นการหาคำตอบด้านปัจจัยที่เกิดจากมนุษย์ เหมือนกับต่างประเทศ แต่ยังคงขยายผลไปสู่งานวิจัยด้านติดตามและประเมินผลค่อนข้างน้อย โดยประเด็นอื่นที่มีการศึกษาในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ได้แก่ การวิเคราะห์สถานการณ์ความเสี่ยง และการบริหารจัดการ ประมาณ 23% และ 15% ตามลำดับ นอกจากนี้ งานศึกษาที่เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอย่างหมวกนิรภัยยังมีค่อนข้างจำกัดเพียง 10% ทั้งที่เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต หากพิจารณางานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในช่วง พ.ศ. 2555 - 2564 งานศึกษาส่วนใหญ่ยังคงเน้นไปที่การหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่ข้อค้นพบจำนวนมากบ่งชี้ไปที่พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในขณะที่การศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการที่มีความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหา กลับมีจำกัด โดยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงและการใช้มาตรการองค์กรในการส่งเสริม





พฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย ซึ่งมีลักษณะเป็นกรณีศึกษาเฉพาะพื้นที่ ยิ่งไปกว่านั้น ในบรรดาการศึกษาที่ค้นพบ มาตรการที่จะเกิดประสิทธิผลในการลดความสูญเสีย อย่างการส่งเสริมหมวกนิรภัย และการจำกัดความเร็ว ด้วยเทคโนโลยีกล้อง CCTV กลับไม่สามารถขับเคลื่อนไปสู่นโยบายที่บังคับใช้ได้จริง ทำให้ไม่สามารถลดการเสียชีวิตได้อย่างยั่งยืน ซึ่งมาตรการเช่นนี้จำเป็นต้องมีการออกแบบกลไกการบริหารจัดการเพื่อจัดอุปสรรคต่อการดำเนินมาตรการ อย่างไรก็ตาม งานศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการ ที่เหมาะสมยังไม่ครอบคลุมถึงการออกแบบระบบเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เช่น การส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย ในกลุ่มเยาวชนและนักขี่หน้าใหม่ แนวทางส่งเสริมรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ แนวทางเปลี่ยนการใช้จักรยานยนต์ไปสู่รูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยขึ้น และการพัฒนาเทคโนโลยีป้องกัน ช่วยเหลือ และแจ้งเหตุสำหรับจักรยานยนต์ เป็นต้น

นอกจากนี้ งานวิจัยในเชิงการติดตามและประเมินผลมาตรการที่จะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ จักรยานยนต์ยังมี ไม่มากนัก ทั้งที่การศึกษาดังกล่าวจะเป็นองค์ความรู้ที่สำคัญต่อการปรับปรุงและแก้ไข มาตรการให้ดำเนินการได้ดียิ่งขึ้น

แนวทางปิดช่องว่างและหนุนงานวิจัยให้ เกิดการนำไปใช้ประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม

ด้วยเหตุนี้ การปิดช่องว่างองค์ความรู้ และผลักดันผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติเป็น ปัจจัยสำคัญ ที่จะทำให้งานวิจัยมีคุณค่าและไม่สูญเสียงบประมาณด้านการวิจัยและพัฒนาไปอย่างเปล่าประโยชน์ หน่วยงานส่วนกลางและหน่วยงานให้ทุนที่เกี่ยวข้องควร

- 1 ส่งเสริมงานวิจัยด้านการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกับมาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ที่นำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารจัดการให้เกิดระบบการบังคับใช้กฎหมาย ที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- 2 ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโจทย์วิจัยเพื่อออกแบบระบบที่ส่งเสริมความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ในระดับพื้นที่ โดยสนับสนุนการสร้างเครือข่ายทางวิชาการระหว่างส่วนกลางและภูมิภาค เพื่อจัดทำงานวิจัย
- 3 พัฒนากลไกที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยประสานและบริหารจัดการ เพื่อขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ ด้วยระบบติดตามและประเมินผลองค์ความรู้งานวิจัยกลไกดังกล่าว ต้องทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ในเชิงการแลกเปลี่ยนความรู้และข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ หน่วยจัดสรรทุนวิจัย ภาควิชาการ ภาครัฐกิจ และภาคประชาสังคมอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เกิดการผลิตองค์ความรู้ที่สนองต่อความ จำเป็นและความต้องการขับเคลื่อนทางนโยบาย ทั้งนี้ กลไกดังกล่าว สามารถพัฒนาขึ้นภายใต้ความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) นอกจากนี้ ควรพัฒนาช่องทางเผยแพร่องค์ความรู้สู่สาธารณะร่วมกันระหว่างหน่วยงานให้ทุน เพื่อเป็นแหล่งความรู้ สำหรับประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป

บทความ โดย นิชมน ทองพัฒน์ จิตรเลขา สุขรวัย นิชชา อังศุพานิช และภวิกา กล้าหาญ ทีมนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์
เผยแพร่ทางเว็บไซต์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)





AI

กรุงเทพมหานคร ได้จัดทำนวัตกรรม ระบบเฝ้าระวัง และ แจ้งเตือน ผู้จอดรถในพื้นที่ ทางข้ามทางม้าลายจากรถจักรยานยนต์ “ผ่านระบบ AI”

เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในบริเวณทางข้ามทางม้าลาย ซึ่งเกิดจากพฤติกรรมประมาท ไม่เคารพกฎจราจร และไม่ใส่ใจในความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จึงได้ใช้ระบบเฝ้าระวัง และแจ้งเตือนผู้จอดรถทับในพื้นที่ทางม้าลาย โดยระบบการแจ้งเตือนทำงานผ่านระบบกล้องวงจรปิด ซึ่งจะมีการประมวลผล และทำงานร่วมกับระบบ AI เพื่อส่งสัญญาณเสียงแจ้งเตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่จอดรถทับทางข้ามทางม้าลายที่กำลังทำผิดกฎหมายจราจรในกรณีจอดรถทับพื้นที่ทางข้ามทางม้าลายในพื้นที่ ห้ามจอด โดยไม่ต้องใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือผู้เกี่ยวข้องคอยเฝ้าระวังตักเตือนตลอดเวลา 24 ชั่วโมง โดยมีการ

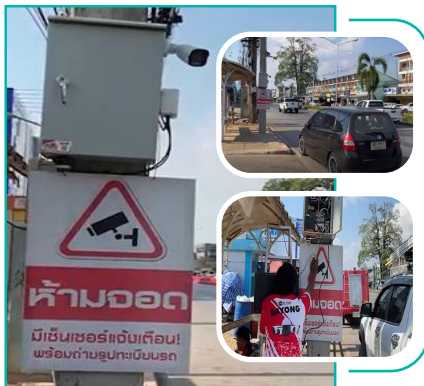


แจ้งเตือนว่า



“กรุณาอย่าจอดรถขวาง ทางม้าลาย ขอบคุณค่ะ”

สำนักงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดจันทบุรี



ได้จัดทำนวัตกรรมระบบเฝ้าระวังและแจ้งเตือนผู้จอดรถในที่ห้ามจอด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในบริเวณจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ซึ่งเกิดจากพฤติกรรมประมาทและไม่เคารพกฎจราจร ไม่ใส่ใจในความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ในพื้นที่โดยผลงานคือการประชาสัมพันธ์และนำเสนอระบบเฝ้าระวังและแจ้งเตือนผู้จอดรถในที่ ห้ามจอด ระบบการแจ้งเตือนพัฒนาจากระบบกล้องวงจรปิดทั่วไป ประมวลผลและทำงานร่วมกับระบบ AI เพื่อส่งสัญญาณเสียงไปเตือนผู้ขับขี่ที่กำลังทำผิดกฎหมายจราจรในกรณีจอดในพื้นที่ห้ามจอด (เกิดความระคาย และไม่กล้าจอดในบริเวณดังกล่าว) โดยไม่ต้องใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือผู้เกี่ยวข้องคอยเฝ้าระวังตักเตือนตลอดเวลา 24 ชั่วโมง โดยมีการแจ้งเตือนว่า



“คุณกำลังจอดรถ ในพื้นที่ห้ามจอด”

ทั้งนี้ การแจ้งเตือนด้วยเสียงเมื่อผู้ขับขี่ทำผิดกฎจราจร มีการดำเนินการในหลายพื้นที่

ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน us:จำปี 2566

