

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ปี 2565
Thailand National Status Report on Road Safety 2022

คณะที่ปรึกษา

Dr. Jos	Vandelaer	WHO Representative to Thailand
นพ.วีระพันธ์	สุพรรณไชยมาตย์	ที่ปรึกษาแผนงาน สอจร.
นพ.วิทยา	ชาติบัญชาชัย	ประธานแผนงาน สอจร.
นพ.วิวัฒน์	คีตมโนชญ์	รองประธาน แผนงาน สอจร.
ดร.ดนัย	เรืองสอน	รองประธาน แผนงาน สอจร.

กองบรรณาธิการ

นพ.อนุชา	เศรษฐเสถียร	บรรณาธิการ
นายวิทยา	จันทน์เสนาะ	ทีมบรรณาธิการ
รศ.ดร.ปรีดา	จาตุรพงศ์	ทีมบรรณาธิการ
ดร.ธีรานันท์	เตชะศรีวิเชียร	ทีมบรรณาธิการ
นางสาวณิชนน	ทองพัฒน์	ทีมบรรณาธิการ
พ.ต.อ.หญิง ดวงฤดี	เอี้ยวสินทรัพย์	ทีมบรรณาธิการ
นางสุรางค์ศรี	คีตมโนชญ์	ทีมบรรณาธิการ
นางพรทิพย์	วชิรติลล	ทีมบรรณาธิการ
นางนงนุช	ตันติธรรม	ทีมบรรณาธิการ
นางสาวขวัญฤกษ์	เม้งตระกูล	ทีมบรรณาธิการ
นางสุพัตรา	อรุณนภา	ทีมบรรณาธิการ
นางสาวจินตนา	มินรรสกุล	ทีมบรรณาธิการ

คณะทำงาน

น.ส.ศิริกุล	กุลเสียบ	เลขานุการ สอจร.กลาง
นางนิตยาภรณ์	สีหาบัว	ผู้ช่วยเลขานุการ สอจร.กลาง
นางพรทิพภา	สุริยะ	นักวิชาการ สอจร.กลาง
นางบุษบา	ชัยศรีสวัสดิ์สุข	หัวหน้าภาคเหนือตอนบน
นพ.ประดิษฐ์	รุ่งพิบูลย์โสภิสฐ์	หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง
พล.ต.ต.อานนท์	นามประเสริฐ	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
นางเปรมปรีดิ์	ชวณะนเรศรัฐ์	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
นายชินวุฒัน	มณีศรีขำ	หัวหน้าภาคกลาง
ผศ.ดร.ดนุสดา	จามจรี	หัวหน้าภาคตะวันออก
นางอรชร	อัฐทิวลาภ	หัวหน้าภาคใต้
นายธนสมบัติ	สงวนรัตนเกษ	รองหัวหน้าภาคเหนือตอนบน

นายบรรจง	โพธิ์วงศ์	รองหัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง
พ.ต.อ.อำนาจ	ถนอมทรัพย์	รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
นายวีระชน	เกลียวกลม	รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
น.ส.บุษริน	เพ็งบุญ	รองหัวหน้าภาคกลาง
นายธนัทเดช	มูลพันธ์	รองหัวหน้าภาคกลาง
นางนงนุช	ตันติธรรม	รองหัวหน้าภาคตะวันออก
น.ส.วรรณิณี	มีขวด	รองหัวหน้าภาคใต้
นพ.ธีรภูมิ	โกมุทบุตร	ที่มิวิชาการภาคเหนือตอนบน
ผศ.ดร.กังสดาล	กนกหงษ์	ที่มิวิชาการภาคเหนือตอนบน
นายภูวนันท์	ฤกษ์ดีทวีกุล	ที่มิวิชาการภาคเหนือตอนล่าง
พ.ต.ท.สรวิชัย	ภูวเศรษฐ์นนท์	ที่มิวิชาการภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
นางสุภาภรณ์	ทัศนพงศ์	ที่มิวิชาการภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
น.ส.นุสรรา	อัยรน้อย	ที่มิวิชาการภาคกลาง
นายพานนท์	ศรีสุวรรณ	ที่มิวิชาการภาคตะวันออก
นายยุทธนา	หอมเกตุ	ที่มิวิชาการภาคใต้
นางยุวธิดา	พงศ์สว่าง	ที่มิวิชาการภาคใต้

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

สารบัญ

คำนำ.....	iii
คำนิยาม.....	v
กิตติกรรมประกาศ.....	viii
บทที่ 1 กรอบและแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021-2030 Global Plan (Decade of Action 2021-2030).....	1
บทที่ 2 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565 – 2570) และการติดตามประเมินผล	5
2.1 ตัวชี้วัด.....	9
2.2 ภาพรวมการติดตามตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570	18
2.2.1 การติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิต.....	18
2.2.2 การติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กรณีผู้ใช้จักรยานยนต์.....	21
2.2.3 การติดตามการลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้จักรยานยนต์.....	23
2.2.4 สรุปผลการติดตามการลดความสูญเสียของกลุ่มเสี่ยงตามแนวทางแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5.....	25
บทที่ 3 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (ข้อมูลอัตราการบาดเจ็บรายภาคและรายจังหวัด).....	27
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.....	28
3.1 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน.....	28
3.2 กลุ่มอายุผู้เสียชีวิต.....	33
3.3 ประเภทผู้เสียชีวิต.....	34
3.4 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี.....	35
3.4.1 เมาสุราขณะขับรถ.....	36
3.4.2 ไม่สวมหมวกนิรภัย.....	38
3.4.3 ขับรถเร็วเกินกำหนด.....	40
3.4.4 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย.....	42
3.4.5 ขับรถย้อนศร.....	44
3.4.6 ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ.....	46
3.4.7 ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ.....	48
ภาคเหนือ.....	50
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี.....	53
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.....	73

การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี	76
ภาคกลาง	98
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี	101
ภาคตะวันออก	118
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี	121
ภาคใต้.....	132
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี	135
บทที่ 4 เรื่องเด่น: บทเรียนความสำเร็จที่ลดอุบัติเหตุทางถนนผ่านการดำเนินการจริงในพื้นที่	152
บทที่ 5 บทสรุป และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	165

คำนำ

สอจร. ได้จัดทำรายงาน Thailand National Status Report on Road Safety

ฉบับแรก	เป็นข้อมูลปี 2554
ฉบับที่สอง	เป็นข้อมูลปี 2555
ฉบับที่สาม	เป็นข้อมูลปี 2557
ฉบับที่สี่	เป็นข้อมูลปี 2559
ฉบับที่ห้า	เป็นข้อมูลปี 2561
ฉบับที่หก	เป็นข้อมูลปี 2563

และฉบับนี้ ซึ่งเป็นฉบับที่เจ็ด เก็บรวบรวมข้อมูลของปี 2565 รายงานฉบับนี้มีข้อมูลที่เป็นรายละเอียดที่ลึกซึ้ง และมีประโยชน์มากกว่ารายงานฉบับก่อนๆ มาก โดยมีการบูรณาการความร่วมมือของ สอจร. และภาคีแนวร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ร่วมดำเนินการหลากหลายได้แก่

@ องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย รับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลรอบและแนวทางปฏิบัติใน 2nd Decade of Action/ Safe System Approach และ 12 Global Targets for Road Safety

@ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมควบคุมโรค บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด รับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

@ TDRI กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูล ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทฉบับที่ 5

@ สอจร. รับผิดชอบการรวบรวมข้อมูล best practices ทั้ง area based และ issue based ของแต่ละจังหวัด

@ สอจร. รับผิดชอบในการรวบรวม ผลการวิเคราะห์สถานการณ์การรับมือกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละจังหวัดในมิติต่างๆ (การประเมินตนเองเพื่อลดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์)

Status Report for Road Safety ของประเทศไทย ฉบับที่เจ็ด นี้ เป็นผลงานระดับประเทศที่มีความสำคัญที่สุด ฉบับหนึ่ง เนื่องจาก

@ เป็นกิจกรรมที่ทำกันมาอย่างต่อเนื่อง

@ ทำให้ได้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของทุกจังหวัด

@ ข้อมูลจากรายงานฯ จึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการกำกับติดตามความเข้มแข็ง ประสิทธิภาพ และผลกระทบของการดำเนินงาน

@ เป็นข้อมูลสำคัญในการนำเสนอผู้บริหารในจังหวัดให้ใช้ในการตัดสินใจ ให้นโยบาย วางแผน สั่งการ ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

@ เป็นข้อมูลอ้างอิงในการระดมสรรพกำลัง และเครือข่ายในพื้นที่ในการร่วมปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

๑ เป็นข้อมูลที่สะท้อนจุดแข็ง จุดอ่อน ในการบริหารจัดการ เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาในอนาคต

ขอบคุณ คุณหมออนุชา เศรษฐเสถียร และทีมบรรณาธิการ
ขอบคุณทีมงาน สอจร. ส่วนกลาง หัวหน้าภาค สอจร. ทุกภาค
ขอบคุณพี่เลี้ยง สอจร. ทุกท่านในทุกจังหวัด
ขอบคุณ พันธมิตร ภาคีแนวร่วม ภาคีเครือข่าย มากมาย
ที่ทุ่มเทเวลา แรงกาย แรงใจ แรงสติปัญญา สร้างผลงานชิ้นโบว์แดง อันทรงคุณค่า ที่สำคัญยิ่ง ชื่น
จนสำเร็จ



(นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย)

ประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด



คำนิยม

ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ถือเป็นเรื่องท้าทายสำหรับทุกภาคส่วนในประเทศไทย ที่จะเร่งลดยอดการเสียชีวิต ยอดการบาดเจ็บสาหัส และความพิการลงตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ที่มุ่งลดความสูญเสียดังกล่าวลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2570

การที่มีรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง คือ เครื่องมือสำคัญที่จะกระตุ้นให้ทุกภาคส่วนต้องเร่งเข้ามาช่วยกัน โดยเฉพาะรายงาน เล่มที่ 7 นี้ที่กำลังจะกระจายให้ทราบสถานการณ์อย่างทั่วกันทั้งระบบ ตั้งแต่ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และจังหวัด โดยเฉพาะบทที่ย้ำให้ทุกจังหวัดทราบว่าจะต้องเร่งออกมาตรการแค่ไหน เพื่อให้ลดยอดการเสียชีวิตลงได้ทันตามแผนแม่บทต่อไป

ขอให้กำลังใจทีมงาน เร่งนำรายงานนี้ไปใช้ประโยชน์อย่างเต็มกำลัง

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'สุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย'.

(นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย)

ประธานคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา

คำนิยม

เป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ เป็นเหมือนเข็มทิศสำคัญในการมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย การติดตามสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยจึงเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการประเมินเพื่อเตรียมรับมือและการกำหนดนโยบายเพื่อบูรณาการและการขับเคลื่อนงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน รวมถึงการสนับสนุนให้หน่วยงานภาคประชาสังคมตระหนักถึงความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุทางถนนให้คนในสังคมมีความปลอดภัย

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ฉบับที่ ๗ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จัดทำขึ้นโดยความร่วมมือจากสำนักงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนเพื่อรวบรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนสำหรับการติดตามความเคลื่อนไหวและการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ซึ่งประกอบไปด้วย การวิเคราะห์และการจัดทำข้อเสนอจากภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทย ตั้งแต่ระดับพื้นที่ ภูมิภาค และรายจังหวัด ภายใต้แนวคิด Safe System ซึ่งสอดคล้อง Second Decade of Action และ 12 Global Targets ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับผู้ทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้มีข้อมูลอ้างอิงในการประยุกต์และปรับใช้เพื่อวางแผนและปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมกับบริบทสถานการณ์ของอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กระผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยฉบับที่ ๗ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ เล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของสังคมไทย ตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ให้บรรลุผลในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ต่อไป

(นายไชยวัฒน์ จุนถิระพงศ์)

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คำนิยม

ในช่วงทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมาสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยเฉพาะในปี 2565 พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 17,379 คน ลดลง 21% จากปี 2554 และเป็นปีที่ประเทศไทยเริ่มมีระบบข้อมูลบูรณาการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล 3 ฐาน) ซึ่งเป็นข้อมูลจาก 3 ฐานสำคัญ คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และข้อมูลใบมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ในเรื่องการบูรณาการข้อมูลนี้ประเทศได้รับการชื่นชมและยกย่องจากองค์การอนามัยโลกว่ามีพัฒนาการและความสำเร็จในการพัฒนาฐานข้อมูลกลางของประเทศ นับเป็นความสำเร็จที่น่าชื่นชมอย่างยิ่งในความเพียรพยายาม ซึ่งเป็นผลงานของภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนที่ได้ร่วมกัน

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) เป็นเครือข่ายสำคัญของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ทำหน้าที่เชื่อมประสานการทำงานในระดับจังหวัดและอำเภอ สนับสนุนบูรณาการการทำงานร่วมกับเครือข่ายสหวิชาชีพ บูรณาการข้อมูลในระดับจังหวัด ส่งเสริมการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ร่วมกับหน่วยงาน 5 เสาหลัก ทั้งการผลักดันด้านนโยบาย แลกเปลี่ยนข้อมูลลงสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ สนับสนุนปรับปรุงโครงสร้างสภาพแวดล้อมถนนที่ปลอดภัย ส่งเสริมความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ใช้รถใช้ถนน เสริมสร้างกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่และส่วนกลางให้มีความเข้มแข็ง และมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศที่สะท้อนมุมมองจากพื้นที่ขึ้นมาสู่ส่วนกลาง

แม้ว่าในปัจจุบันจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนน ยังไม่บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ทั้งหมด แต่ก็ยังมีบางจังหวัดที่พบว่าสถานการณ์ในภาพรวมดีขึ้นตามลำดับ การจัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ จึงมีประโยชน์อย่างยิ่งที่จะช่วยสื่อสารข้อมูลที่แผนงาน สอจร. ได้รวบรวมในรายพื้นที่ เพื่อสะท้อนข้อมูลไปยังหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัดและอำเภอได้ รับทราบ นำไปใช้เป็นฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ปัญหา ออกแบบมาตรการแนวทางการแก้ไข ตลอดจนกำกับติดตามการดำเนินงานเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ รวมทั้งใช้เป็นฐานข้อมูลอ้างอิงในการประเมินความก้าวหน้าของงานต่อไป

ในนามของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ขอชื่นชมและเป็นกำลังใจให้กับการทำงานด้วยความวิริยะอุตสาหะของคณะผู้จัดทำตลอดจนคณะทำงานทุกท่าน และขอร่วมตั้งความหวังว่า สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ จะมีส่วนสำคัญที่ช่วยสะท้อนข้อมูลที่แหลมคมและขับเคลื่อนให้เกิดการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ในอนาคตอันใกล้



ดร.สุปริดา อุดยานนท์

ผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

กิตติกรรมประกาศ

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 หรือ Thailand National Status Report on Road Safety ฉบับที่ 7 นี้ได้รับความร่วมมือร่วมใจจากหลายฝ่ายมากกว่าฉบับที่ผ่านมาทั้งหมด ขอขอบคุณการรวบรวมข้อมูลทั้งการประเมินเสริมพลัง การร้อยเรียงเรื่องเด่นจากพื้นที่ จังหวัด ของทีมภาค สอจร. ทุกภาค ขอขอบคุณคณะกรรมการจัดทำรายงานฉบับนี้ ซึ่งประกอบด้วยบุคลากรและนักวิชาการจาก WHO Thailand สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) หลายท่านในคณะกรรมการผู้ตรวจงานที่มาจากภาคและจังหวัดที่ละไฟล์ ทีละจังหวัด เพื่อความถูกต้องและการนำไปใช้เป็นเอกสารอ้างอิงได้ ขอขอบคุณหลายท่านที่เข้ามาช่วยเหลือโดยไม่มีตำแหน่งใด ๆ ขอขอบคุณผู้บริหาร สอจร. และผู้บริหาร สสส. ที่ให้การสนับสนุนและให้กำลังใจ และขอบคุณผู้ใหญ่หลายท่านที่กรุณาเขียนคำนำ คำนิยม เพื่อให้รายงานฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น



(นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร)

ประธานคณะกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยปี พ.ศ. 2565

บทที่ 1 กรอบและแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความ ปลอดภัยทางถนน 2021-2030 Global Plan (Decade of Action 2021-2030)

อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่สร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของทุกคน ในแต่ละปี ทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านราย และยังมีผู้บาดเจ็บและทุพพลภาพอีกจำนวนมาก หากไม่มีการแก้ไข คาดว่าในทศวรรษหน้า อุบัติเหตุทางถนนจะทำให้มีผู้เสียชีวิตเพิ่มประมาณ 13 ล้านรายและบาดเจ็บเพิ่มอีกประมาณ 500 ล้านราย อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตที่สำคัญที่สุดของเด็กและเยาวชนทั่วโลก ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาและผู้ที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่คือกลุ่มเปราะบาง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน ผู้ใช้จักรยานยนต์ ซึ่งจากข้อมูลเหล่านี้ จะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเฉพาะในประเทศไทยรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง

รัฐบาลทั่วโลกได้ตระหนักถึงความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหา จึงได้เห็นชอบและร่วมกันกำหนดให้ปี ค.ศ. 2021-2030 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ตามข้อมติการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 74/299 โดยมีเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งมตินี้เป็นไปตามปฏิญญาสตอกโฮล์ม ของการประชุมรัฐมนตรีระดับโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 3 ในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งรับทราบบทเรียนจากการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษแรก ในปี ค.ศ. 2011-2020 โดยเฉพาะความจำเป็นในการส่งเสริมแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ เช่น วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) และ วิสัยทัศน์สู่ความเป็นศูนย์ (Vision Zero) การแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในระยะยาวและมีความยั่งยืน และการสร้างความร่วมมือที่เข้มแข็งในของภาคส่วนต่างๆ ตลอดจนองค์กรที่ไม่ใช่รัฐบาล และภาคประชาสังคม รวมถึงภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมซึ่งมีส่วนในการสนับสนุนและมีอิทธิพลต่อการพัฒนาด้านสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ

นอกจากนี้ มติการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 74/299 ยังมีข้อเรียกร้องให้องค์การอนามัยโลก เป็นผู้จัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021-2030 เพื่อเป็นแนวทางสนับสนุนการดำเนินการ รายละเอียด **Global Plan (Decade of Action 2021-2030)** ได้ระบุสิ่งที่จำเป็นต้องดำเนินการตามแนวทาง Safe System Approach เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย 5 pillars รวมไปถึงเป็นผู้จัดทำกรอบการติดตามการดำเนินงาน ซึ่งมี Global Status Report on Road Safety เป็นเครื่องมือสำคัญในการติดตามการดำเนินงานและความก้าวหน้าของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับประเทศและระดับนานาชาติ เพื่อช่วยให้ประเทศสมาชิกทราบถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลให้ประเทศสมาชิกนำไปประเมินช่องว่างด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อการพัฒนาเชิงนโยบายตามหลักฐานเชิงประจักษ์ รายละเอียดแนวทางการดำเนินงานตามกรอบแนวทาง 5 เสาหลักมีดังนี้

1. Road Safety Management: จัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้าน Road Safety ระดับชาติ ที่ครอบคลุมรอบด้าน และมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา และการเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมาย Road Safety ที่สำคัญของ UN.หนึ่งตราสารหรือมากกว่า

2. Safe roads and mobility: มีมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานทางเทคนิคขั้นต่ำ ครอบคลุมความปลอดภัยของ VRUs โดยจัดให้มีการประเมินถนนใหม่ให้ได้มาตรฐาน 3 ดาว, ถนนที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคน ที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

3. Safer vehicles: ยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง ออกแบบเพื่อหลีกเลี่ยงการชนและการป้องกันการบาดเจ็บ รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่มุ่งเน้นการขนส่งแบบใช้/ไม่ใช้เครื่องยนต์ มั่นใจในความปลอดภัยและการเข้าถึงการสัญจรอย่างเท่าเทียม ตอบสนองต่อพฤติกรรมการเดินทางที่หลากหลายของประชากร

4. Save road users: กลไกการบังคับใช้กฎหมาย ลดพฤติกรรมเสี่ยงเรื่องการใช้ความเร็ว มาไม่ขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ความเหนื่อยล้า (เวลาหยุดพักรถ)

5. Post-crash response: จัดให้มีกลไกกำกับแนวทางดูแลหลังเกิดเหตุให้เร็วที่สุด เพื่อบรรลุปเป้าหมายระดับชาติ โดยเน้นให้เกิดการลดระยะการช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ และการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญ

ประเทศไทย เป็นประเทศสมาชิกที่ให้ความสำคัญกับปัญหาเนื่องจากวิกฤตความรุนแรงในประเทศจากความสูญเสียพลเมืองจากการใช้รถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก นำมาสู่การจัดทำแผนทั้ง 3 ระดับที่สอดคล้องกับแนวทางสากลข้างต้น มีรายละเอียดดังนี้

แผนระดับ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ.2561 - 2580 ได้กำหนดจุดหมายที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 3 หมุดหมาย (1, 2 และ 4)

แผนระดับ 2 ในส่วนของแผนระดับ 2 นี้ มีกลไกสำคัญ คือ การแปลงยุทธศาสตร์ชาติสู่การปฏิบัติ และใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนระดับ 3 เพื่อการดำเนินงานของภาคีสนับสนุนเป้าหมายตามแผนระดับ 1 แผนระดับสองนี้ ประกอบด้วย

- (1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (61 - 65) ยุทธศาสตร์ที่ 1 และ 7
- (2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (66 - 70) หมุดหมายที่ 3 และ 8 (ถนน/การเดินทาง และยานพาหนะปลอดภัย)

แผนระดับ 3 เป็นแผนระดับปฏิบัติการที่ยกร่างเป็นราย 1 ปี ราย 5 ปี ซึ่งแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่ปัจจุบันประเทศไทย อยู่ระหว่างปฏิบัติตาม คือ แผนแม่บทฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 ที่มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชน

จากการกำหนดแผนทั้ง 3 ระดับดังกล่าวสะท้อนให้เห็นเจตจำนงของผู้บริหารประเทศที่ให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมุ่งมั่น และประเทศไทยยังคงเป็นหนึ่งในไม่กี่ประเทศทั่วโลกที่มีการจัดทำ National Status Report on Road Safety โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 จนถึงปัจจุบัน พ.ศ.2566 นับเป็นเล่มที่ 7 โดยมีเป้าหมายเพื่อเป็นเครื่องมือสร้างการมีส่วนร่วมของคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทาง

ถนนระดับจังหวัด นำไปสู่การใช้ข้อมูลสถานการณ์เพื่อสร้างกระแสเชิงรุกดึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ร่วมเป็นคณะทำงานและร่วมรับผิดชอบตามบทบาทหน้าที่และพันธกิจขององค์กร

บทสรุป

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาร้ายแรงที่ส่งผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนทั่วโลก ทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 13 ล้านคนในทศวรรษหน้า ซึ่งมีผลกระทบสำคัญต่อเด็กและเยาวชน รัฐบาลทั่วโลกได้ร่วมกันกำหนดให้ปี ค.ศ. 2021-2030 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงอย่างน้อยร้อยละ 50 โดยมีแผนแนวทางการดำเนินงาน 5 ด้านหลัก ประกอบด้วย การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน การปรับปรุงโครงสร้างถนน คุณภาพยานพาหนะ การป้องกันพฤติกรรมเสี่ยง และการดูแลหลังเกิดเหตุ ประเทศไทยให้ความสำคัญกับปัญหาความสูญเสียพลเมืองจากการใช้รถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก จึงได้จัดทำแผน 3 ระดับ เพื่อรองรับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับแนวทางสากล รวมทั้งมีการรายงาน National Status Report on Road Safety โดยใช้สถานการณ์ปัญหา ร้อน ปัญหาร่วม เป็นเครื่องมือรวมกลุ่มทุกภาคส่วน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร ตามเป้าหมายผลลัพธ์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ซึ่งจะได้กล่าวรายละเอียดทั้งสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในบทต่อไป

บทที่ 2 แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565 – 2570) และการติดตามประเมินผล

ถึงแม้ในช่วงทศวรรษแห่งปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (Global Action Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020) ที่ผ่านมา ประเทศไทยจะดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการโลกสำหรับทศวรรษฯ มาอย่างต่อเนื่อง และพยายามมุ่งสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านถนนปลอดภัย ทั้งเป้าหมายที่ 3.6 และ 11.2 โดยการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561-2564 ซึ่งมีพัฒนาการด้านยุทธศาสตร์ทั้งในระดับนโยบายและปฏิบัติการมาโดยตลอด โดยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐ เอกชน ภาคประชาสังคม ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค แต่มีข้อสังเกตว่า แม้จะมีความพยายามในการกำหนดมาตรการป้องกันอย่างต่อเนื่องโดยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนแต่สถานการณ์ยังอยู่ในระดับรุนแรงค่อนข้างสูง โดยในปี 2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 17,379 ราย ส่วนใหญ่ของผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในวัย 15-24 ปี รองลงมาอยู่ในวัย 25-49 ปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกำลังหลักของครอบครัวเพราะเป็นวัยที่มีประสิทธิภาพในการทำงานสูงที่สุดก่อให้เกิดความสูญเสียที่กระทบต่อผู้ประสบเหตุโดยตรง และต่อเศรษฐกิจของครอบครัว รวมถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าช่วยเหลือผู้พิการ ค่าใช้จ่ายทางกฎหมาย รวมมูลค่าความสูญเสียทั้งหมด 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2560 - 2564) พบว่า เฉพาะการเสียชีวิตอยู่ที่ 511,515 ล้านบาท¹ หากคิดต่อรายในเขตกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดนั้นแตกต่างกัน จากการศึกษาที่นำจำนวนผู้เสียชีวิตมาคูณค่าใช้จ่ายต่อราย มูลค่าผู้เสียชีวิตตกอยู่ที่ 11 ล้านบาท ส่วนต่างจังหวัดตกอยู่ที่ 6 ล้านบาท

สอดคล้องกับข้อมูลงานวิจัย² ที่พบว่า อุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากทุกปัจจัยกระจุกตัวค่อนข้างสูงในจังหวัดที่มีระดับเศรษฐกิจดี โดยประเด็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากรายงานการวิจัยเรื่อง “The High Toll of Traffic Injuries : Unacceptable and Preventable” ของธนาคารโลกได้ระบุไว้ว่า “หากประเทศไทยสามารถลดอัตราการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนลงได้ร้อยละ 50 จะเพิ่มรายได้ประชาชาติต่อประชากร (GDP per capita) เมื่อเทียบจากฐานปี พ.ศ. 2557 ได้ประมาณร้อยละ 22.2 ในอีก 24 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจึงได้แสดงความมุ่งมั่นในการทบทวนผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ดังกล่าวอย่างเป็นระบบ และได้นำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนากลยุทธ์สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565-2570 และความเชื่อมโยงกับนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับสากล รายละเอียด มีดังนี้

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5) เป็นเครื่องมือสำคัญในกลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่กำหนดทิศทางนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในช่วง 5 ปีจากนี้ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายของประเทศในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และสอดคล้องกับแนวนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับสากล แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 จัดเป็นแผนระดับที่สาม เทียบเท่าแผนปฏิบัติราชการระดับกระทรวง ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติได้โดยอ้างอิงกิจกรรมภายใต้แผนแม่บทฯ เพื่อของบประมาณประจำปี ทั้งนี้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 มีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 จึงนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของแนวนโยบายความปลอดภัยทางถนนที่โอบรับความท้าทายในปัจจุบันและนำเสนอมิติการพัฒนาในระดับสากลสู่บริบทการพัฒนาของประเทศไทย

¹ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

² ความสัมพันธ์ของการกระจุกตัวของอุบัติเหตุทางถนนตามสาเหตุต่างๆ กับสถานะทางเศรษฐกิจของจังหวัด: การประยุกต์ใช้ดัชนีการกระจุกตัว, ระพีพงศ์ สุพรรณไชยมาตย์ พ.บ., อุดลย์ บำรุง พ.บ., ประยูร โกวิทย์ พ.บ.

“มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน” เป็นวิสัยทัศน์ที่แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 นำเสนอ เพื่อฉายภาพการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เชื่อมโยงแนวนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับสากล ส่วนนโยบายระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับพื้นที่ โดยแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 มีวิธีการออกแบบที่ใช้การทบทวนแนวนโยบายและกรณีศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนระดับสากล อันประกอบด้วย (1) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable development goals) ขององค์การสหประชาชาติ (2) เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หรือทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 (พ.ศ.2564 - 2573) (3) 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ขององค์การอนามัยโลก (4) หลักการระบบปลอดภัยหรือ Safe system และ (5) ปัจจัยความสำเร็จของประเทศชั้นนำด้านความปลอดภัยทางถนนและประเทศที่มีบริบทใกล้เคียงกับประเทศไทย นอกจากนี้ แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ยังครอบคลุมการทบทวนสถานการณ์และรูปแบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย และผลการบังคับใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ที่ผ่านมา เพื่อสกัดบทเรียนการพัฒนา จากกรอบการทบทวนเหล่านี้ ทำให้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 เป็นผลของการสังเคราะห์ประเด็นการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนระดับสากล ที่ปรับให้เข้ากับการทำงานในประเทศไทย โดยปรับปรุงข้อจำกัดในอดีตและส่งเสริมความแข็งแกร่งเดิมของกลไกการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ด้วยแนวทางการออกแบบดังกล่าว แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 จึงมีปณิธานสำคัญ 4 ประการ อันประกอบด้วย การ “ปิดข้อจำกัด” 3 ประการ และ “เสริมแกร่งศักยภาพเดิม” อีก 1 ประการ ดังนี้

“ปิดข้อจำกัด” ด้วย

- การออกแบบให้สามารถดำเนินการได้จริง โดยมียุทธศาสตร์ ตัวชี้วัด และแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับการทำงานของหน่วยงานรับผิดชอบหลักและสนับสนุน อยู่บนฐานของความเป็นไปได้ในการดำเนินงานในขอบเขตและระยะเวลาของแผนแม่บทฯ และสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้จริง
- กำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน โดยมาตรการภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 มีความสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานรับผิดชอบหลักและสนับสนุน ทั้งในระดับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น
- มีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินการของตัวชี้วัดในทุกไตรมาส และสามารถปรับปรุงรายละเอียดของตัวชี้วัดและเนื้อหาของมาตรการได้ในช่วงครึ่งทางการดำเนินงานของแผน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ

“เสริมแกร่งศักยภาพเดิม” ด้วย

- การส่งเสริมศักยภาพกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ โดยมีการถ่ายทอดการดำเนินงานจากระดับส่วนกลางสู่ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น กำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดที่ชัดเจนถึงระดับจังหวัด พร้อมนำเสนอแนวทางแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น และสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของ ศปถ.อำเภอและ ศปถ. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นผ่านหลากหลายกลยุทธ์

แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ยังนำเสนอ “จุดเน้นสำคัญ” (Priority) ซึ่งเป็นประเด็นขับเคลื่อนหลักที่ต้องดำเนินงานอย่างจริงจังและเร่งด่วน ประกอบด้วย (1) การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสซึ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (2) การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 15 – 24 ปี (โดย (1) และ (2) ถือเป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดของประเทศไทย) (3) การมุ่งเน้นการจัดการความเร็วตามหลักการ Safe system และ (4) การเพิ่มประสิทธิภาพการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5

โดยสรุปแล้ว แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ประกอบด้วยการดำเนินงาน 4 ยุทธศาสตร์ และ 17 กลยุทธ์ ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ปณิธาน และจุดเน้นของแผน คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ คือ

- ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน
- ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ คือ

- ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมทั้งให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย
- ส่งเสริมความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง
- ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ คือ

- ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน
- ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่
- ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ
- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดิน และการใช้จักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 7 กลยุทธ์ คือ

- ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล
- เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
- ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความทันสมัยเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
- เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

- เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ
- ยกย่องกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

2.1 ตัวชี้วัด

นอกจากความสอดคล้องในเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลแล้ว แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ยังมีการออกแบบตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับเป้าหมายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล ทั้งเป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หรือทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 (พ.ศ.2564 - 2573) ที่มุ่งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 และ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ขององค์การอนามัยโลก ที่ส่งเสริมการบริหารจัดการและการลดปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดในรูปที่ 2.1 – 2.2 และตารางที่ 2.1 – 2.2 โดยจะเห็นได้ว่า แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้กำหนดตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดของเป้าหมายโลก ทั้งในลักษณะที่สอดคล้องตรงตามแนวคิดของเป้าหมายโลกทั้งหมด และในลักษณะที่มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดของเป้าหมายโลก เพื่อให้เข้ากับบริบทการทำงานและความพร้อมของฐานข้อมูลที่ใช้ในการติดตามและประเมินผลในประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม ยังมีบางประเด็นที่แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ยังไม่ได้กำหนดตัวชี้วัดที่ครอบคลุมแนวคิดระดับสากล เนื่องจากเป็นประเด็นที่ประเทศไทยได้ดำเนินการแล้ว (เช่น ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน) หรือเป็นประเด็นท้าทายใหม่สำหรับประเทศไทย เช่น ประเด็นเกี่ยวกับมุมมองทางเพศในการวางแผนการขนส่ง ความเหลื่อมล้ำในการขับขี่ เทคโนโลยีความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตาม แม้บางประเด็นของแนวคิดระดับสากลจะไม่ได้ระบุเป็นตัวชี้วัด แต่แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ยังมีแนวทางการดำเนินงานที่เปิดช่องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปปรับใช้ได้อย่างยืดหยุ่น เพื่อให้การดำเนินงานสามารถบรรลุเป้าหมายการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้

ตารางที่ 2.1: รายละเอียดของความสอดคล้องของตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 กับทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 (พ.ศ. 2564 - 2573)

ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
เป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บทางถนนอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2573	สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลลัพธ์ขั้นสุดท้าย ภายใต้แผนแม่บทฯ: ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนเป็น 8,474 คน และ 106,376 คนตามลำดับ ในปี 2570
ประเด็นที่ต้องดำเนินการ (What to do)	
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน: สร้างการผสมผสานที่เหมาะสมระหว่างการขนส่งแบบใช้เครื่องยนต์และไม่ใช้เครื่องยนต์เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยและ	มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล ดังระบุภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 4: <ul style="list-style-type: none"> ● ศึกษาวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้

<p>ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2</p>	<p>ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570</p>
<p>การเข้าถึงการสัญจรอย่างเท่าเทียม ในขณะที่สามารถตอบสนองต่อพฤติกรรมทางเดินทางที่หลากหลายของประชากร</p>	<p>รถจักรยานยนต์ไปสู่การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ไม่ใช่ยานยนต์มากขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ศึกษาวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไปสู่การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ไม่ใช่ยานยนต์มากขึ้น
<p>โครงสร้างพื้นฐานถนนที่ปลอดภัย: ต้องมีมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานทางเทคนิคขั้นต่ำ ครอบคลุมถึงความปลอดภัยของคนเดินถนน คนใช้จักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้ยานพาหนะ ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะและผู้ขนส่งสินค้า เพื่อขจัดความเสี่ยงต่อผู้ใช้ถนนทุกคนโดยเฉพาะกลุ่มเปราะบาง การดำเนินการที่แนะนำตามแผน</p>	<p>มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยมีตัวชี้วัดเกี่ยวกับผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ที่หลากหลายคือ คนเดินเท้า คนใช้จักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ และผู้ประกอบอาชีพขับรถ</p>
<p>ความปลอดภัยของยานพาหนะ: ยานพาหนะควรได้รับการออกแบบเพื่อหลีกเลี่ยงการชน (ความปลอดภัยเชิงรุก) หรือการออกแบบเพื่อลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนรายอื่นๆ เมื่อเกิดการชน (ความปลอดภัยเชิงรับ) โดยมาตรฐานความปลอดภัยขั้นต่ำควรครอบคลุมทั้งยานพาหนะดั้งเดิม เช่น รถยนต์นั่ง รถตู้ รถบรรทุก รถโดยสารประจำทาง และยานพาหนะของท้องถิ่น เช่น ตุ๊ก-ตุ๊ก รถสกายแลป และรถจี๊ปนีย์ เป็นต้น</p>	<p>มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล ดังระบุภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลงเป็นร้อยละ...และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567) ● สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลงเป็นร้อยละ...และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้ง เมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)
<p>การใช้ถนนอย่างปลอดภัย: ใช้กลไกทางกฎหมายการบังคับใช้กฎหมายและการศึกษาวิจัยเพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งครอบคลุมประเด็นได้แก่ การขับเร็ว เมาแล้วขับ ความเหนื่อยล้าของคนขับ การขับโดยขาดสมาธิ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย สายรัดนิรภัยสำหรับเด็ก และหมวกนิรภัย</p>	<p>สอดคล้องกับตัวชี้วัด ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก (คะแนนเฉลี่ยมากกว่า 8) และมีตัวชี้วัดเกี่ยวกับผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ครอบคลุมประเด็นการขับเร็ว เมาแล้วขับ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย สายรัดนิรภัยสำหรับเด็ก และหมวกนิรภัย

ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
<p>การตอบสนองหลังอุบัติเหตุ: กำหนดแนวทางการดูแลผู้ประสบเหตุที่เหมาะสม โดยการบูรณาการและการประสานงานควรดำเนินการรวดเร็วที่สุดหลังจากเกิดการชน ควรมีระบบแจ้งเตือนที่เชื่อมต่อกับผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องซึ่งจะสามารถจัดส่งบริการฉุกเฉินที่เหมาะสมได้อย่างรวดเร็ว</p>	<p>สอดคล้องกับตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ 91 ในปี พ.ศ. 2570 ● อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ 88 ในปี พ.ศ. 2570 ● ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน 10 นาที ในระยะ 10 กิโลเมตร เป็นร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2570 ● ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ 10 กิโลเมตรไม่เกิน 60 นาที ร้อยละ 67 ในปี พ.ศ. 2570
แนวทางในการดำเนินการ (How to do)	
<p>การจัดหาเงินทุน: รัฐบาลระดับประเทศมีความรับผิดชอบหลักในการให้ทุนสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน ผ่านช่องทางต่างๆ เช่น การจัดสรรงบประมาณของรัฐบาลกลางและท้องถิ่น ค่าธรรมเนียมผู้ใช้ถนน การจัดเก็บประกันภาคเอกชน ค่าปรับจราจร และพันธบัตรผลกระทบทางสังคม เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในระยะเริ่มต้นอาจต้องใช้เงินทุนในระยะสั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง</p>	<p>มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล ดังระบุภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ 5 ของงบประมาณประจำปีและส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้ปลอดภัยมากขึ้น ● มีการติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณเพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ของหน่วยงานที่รับผิดชอบรวมทั้งหน่วยงานให้ทุน
<p>กรอบกฎหมาย: เสนอให้ประเทศต่างๆ มีกรอบกฎหมายที่สอดคล้องกับกรอบกฎหมายระหว่างประเทศด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรบนถนน พ.ศ. 2511 และ พ.ศ. 2492 และข้อตกลงปี พ.ศ. 2540 ว่าด้วยการใช้</p>	<p>มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล ดังระบุภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ให้การรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 20 ข้อ ภายใน 5 ปี

<p>ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2</p>	<p>ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570</p>
<p>เงื่อนไขสำหรับการตรวจสอบทางเทคนิคเป็นระยะของยานพาหนะที่มีล้อ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● มีประกาศกรมการขนส่งทางบกรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 20 ข้อกำหนด ภายใน 5 ปี ● กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ให้สอดคล้องกับประกาศของกรมการขนส่งทางบก ภายใน 5 ปี
<p>การจัดการความเร็ว: ดำเนินมาตรการจำกัดความเร็วผ่านการออกแบบถนนและวิศวกรรม (เช่น การใช้เนินชะลอความเร็ว วงเวียน และขีดจำกัดความเร็วที่ปลอดภัย) การปรับปรุงมาตรฐานยานพาหนะ (เทคโนโลยีปรับความเร็วอัจฉริยะ หรือ ISA) และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (การออกกฎหมายและการบังคับใช้)</p>	<p>มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากลโดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ซับซ้อนกว่าความเร็วที่กำหนด ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งซับซ้อนกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูลภายในปี พ.ศ. 2567) ● สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งซับซ้อนกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูลภายในปี พ.ศ. 2567) ● สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งซับซ้อนกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูลภายในปี พ.ศ. 2567)
<p>การพัฒนาขีดความสามารถ: ให้ความรู้แก่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยการบูรณาการเข้ากับหลักสูตรวิชาการในหลากหลายสาขาวิชา เช่น สาธารณสุข การคมนาคมขนส่ง และการวางผังเมือง โดยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาวิชาชีพ</p>	<p>มีเนื้อหาใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล ดังระบุภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง

ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
เพื่อรับรองผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความรอบรู้	
สร้างความมั่นใจในมุมมองทางเพศในการวางแผนการขนส่ง: แนะนำให้ผู้หญิงมีส่วนร่วมในภาคการขนส่งและกระบวนการต่างๆ ในฐานะผู้ปฏิบัติงานในระบบขนส่ง (วิศวกร นักออกแบบ) และจำเป็นต้องมุ่งเน้นการออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับความแตกต่างทางเพศ โดยคำนึงถึงสรีระวิทยาที่แตกต่างระหว่างผู้ชายและผู้หญิง	ไม่ได้ระบุในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5
การปรับใช้เทคโนโลยีให้เข้ากับระบบความปลอดภัย: ตระหนักถึงศักยภาพของเทคโนโลยีเกิดใหม่ที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ขั้นสูง การเตือนการเปลี่ยนแปลง และการเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ เทคโนโลยี GPS ที่สามารถให้คำแนะนำเส้นทางสำหรับการส่งผู้ประสบอุบัติเหตุไปยังสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด เทคโนโลยีการสื่อสารระหว่างรถกับรถและระหว่างรถกับถนนยังช่วยให้สามารถสัญจรได้อย่างปลอดภัยและยั่งยืน	ไม่ได้ระบุตัวชี้วัด แต่ระบุประเด็นด้านเทคโนโลยีในยุทธศาสตร์ที่ 3 ในกลยุทธ์ “ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่”
มุ่งเน้นไปที่ประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง: ควรมีการแบ่งปันบทเรียนและการสนับสนุนทางเทคนิคจากประเทศที่มีรายได้สูง บรรษัทข้ามชาติที่ดำเนินงานในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ควรจัดให้มีกลไกเพื่อป้องกันการบาดเจ็บทางถนนตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value chain)	ไม่ได้ระบุเป็นตัวชี้วัด แต่ระบุเป็นแนวทางการดำเนินงานในยุทธศาสตร์ที่ 4: “สร้างความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศในระยะยาวเพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยให้สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานของนานาชาติ”

ตารางที่ 2.2: รายละเอียดของความสอดคล้องของตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 กับ 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน

12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
เป้าหมายที่ 1 ภายในปี พ.ศ. 2563 มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุม	สอดคล้องกับตัวชี้วัดประสิทธิภาพของนโยบาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 2: <ul style="list-style-type: none"> ● มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการ

12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
รอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา	ที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข
เป้าหมายที่ 2 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า	ไม่ได้ระบุในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 เนื่องจากประเทศไทยบรรลุเป้าหมายข้อนี้เรียบร้อยแล้ว
เป้าหมายที่ 3 ภายในปี พ.ศ. 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า	<p>ตัวชี้วัดมีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยกำหนดเป็นตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สัดส่วนของกิโลเมตรถนนที่ได้ประเมิน iRAP 3 ดาว สำหรับกลุ่มผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า)
เป้าหมายที่ 4 ภายในปี พ.ศ. 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิค ที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคน	<p>ตัวชี้วัดมีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยกำหนดเป็นตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนนในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง ● ตรวจสอบประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ iRAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจประเมินเพื่อให้เห็นสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป
เป้าหมายที่ 5 ภายในปี พ.ศ. 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลกหรือข้อกำหนด	<p>สอดคล้องกับตัวชี้วัด ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ที่ 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ให้การรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 20 ข้อ ภายใน 5 ปี ● มีประกาศกรมการขนส่งทางบกรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 20 ข้อกำหนด ภายใน 5 ปี

12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
ระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับหรือเทียบเท่า	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ให้สอดคล้องกับประกาศของกรมการขนส่งทางบก ภายใน 5 ปี
เป้าหมายที่ 6 ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขี่เกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง	<p>ตัวชี้วัดมีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ขับขี่เกินกว่าความเร็วที่กำหนด ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี พ.ศ. 2567) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี พ.ศ. 2567) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี พ.ศ. 2567)
เป้าหมายที่ 7 ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100	<p>ตัวชี้วัดมีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. 2570 สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. 2570
เป้าหมายที่ 8 ภายในปี พ.ศ. 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100	<p>ตัวชี้วัดมีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็ก ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10 จนถึงปี พ.ศ. 2570 สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กที่ร้อยละ... และร้อยละ... ตามลำดับ

12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
	<p>ในปี พ.ศ. 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี พ.ศ. 2567)</p>
<p>เป้าหมายที่ 9 ภายในปี พ.ศ. 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทอื่นลง</p>	<p>สอดคล้องกับตัวชี้วัด ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. 2570 ● สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี พ.ศ. 2570 ● สอดคล้องกับตัวชี้วัดประสิทธิผลของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2: ● สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (เฉพาะคนขับ) ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10 จนถึงปี พ.ศ. 2570 ● สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ของผู้ขับขี่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2570
<p>เป้าหมายที่ 10 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับประเทศชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่</p>	<p>เนื่องจากประเทศไทย มีกฎหมายที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่แล้ว จึงมีการกำหนดตัวชี้วัดที่มีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยพิจารณาสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ 0 ในปี พ.ศ. 2570
<p>เป้าหมายที่ 11 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็น นาคี ข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้</p>	<p>เนื่องจากประเทศไทยมีข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแล้ว จึงมีการกำหนดตัวชี้วัดที่มีลักษณะใกล้เคียงกับแนวคิดระดับสากล โดยพิจารณา: จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ที่ 54 และ 205 คน ตามลำดับ ในปี พ.ศ. 2570
<p>เป้าหมายที่ 12 ภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรจุเป้าหมายระดับประเทศชาติเพื่อลดระยะเวลาว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและ</p>	<p>สอดคล้องกับตัวชี้วัด ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ 91 ในปี พ.ศ. 2570 ● อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ 88 ในปี พ.ศ. 2570

12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	ตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
การให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน 10 นาที ในระยะ 10 กิโลเมตร เป็นร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2570 • ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ 10 กิโลเมตร ไม่เกิน 60 นาที ร้อยละ 67 ในปี พ.ศ. 2570

จะเห็นได้ว่า แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ค่อนข้างสอดคล้องกับแนวนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล โดยหนึ่งในตัวชี้วัดที่สำคัญที่สุดคือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้เพิ่มความท้าทายด้วยการกำหนดให้ต้องบรรลุค่าเป้าหมายดังกล่าวภายในปี พ.ศ. 2570 ดังนั้น เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการบรรลุค่าเป้าหมายดังกล่าว จึงควรกลับมาพิจารณาที่การดำเนินงานให้บรรลุตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับ “จุดเน้นสำคัญ” ของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ทั้งนี้ อุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์นั้นเป็นประเด็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จัดเป็นกลุ่มผู้ใช้เปราะบาง ตามแนวคิดความปลอดภัยทางถนนระดับสากล ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการจัดการความเสี่ยงด้วยมาตรการต่าง ๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย การส่งเสริมความปลอดภัยของยานพาหนะ การให้ความรู้ ในรายงานฉบับนี้ จึงได้คัดเลือกตัวชี้วัดของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้ชีวิตในภาพรวม และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มาดำเนินการติดตามผลการดำเนินงาน เพื่อวิเคราะห์ลักษณะของสถานการณ์และระบุแนวทางการขับเคลื่อนนโยบายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้³

1. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ภาพรวมประเทศ และจังหวัด)
2. จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ภาพรวมประเทศ และจังหวัด)
3. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับขี่
4. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย (ภาพรวมประเทศ และจังหวัด)
5. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย (ภาพรวมประเทศ และจังหวัด)

³ ตรงกับตัวชี้วัดตามแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 คือ

1. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
2. จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์
3. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด
4. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย
5. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย

2.2 ภาพรวมการติดตามตัวชีวิตภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570

2.2.1 การติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

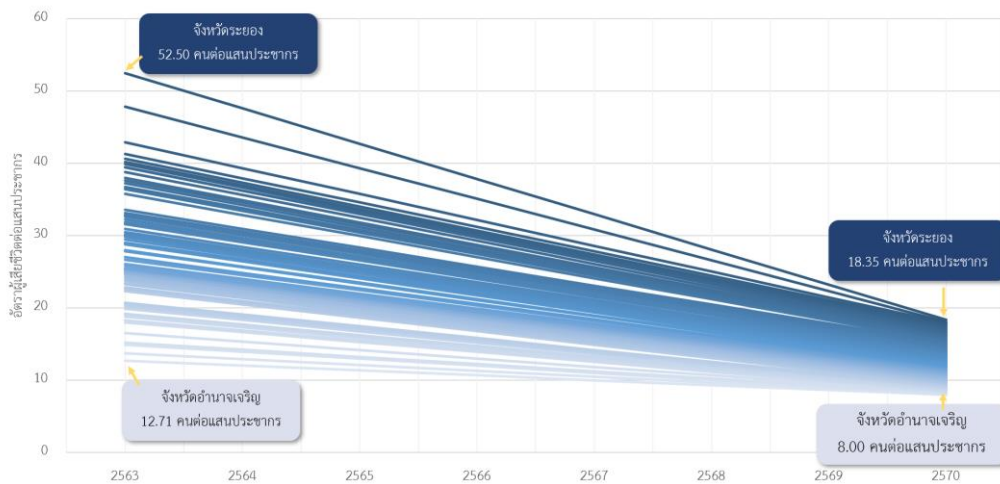
ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 ฉบับที่ 5 ได้กำหนดว่า ประเทศไทยจะต้องมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. 2570 ซึ่งเป็นเป้าหมายที่หน่วยงานต่างๆ ต้องมีการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนด รายละเอียดเป้าหมายตัวชี้วัดการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรและการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในระดับประเทศแสดงดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3: เป้าหมายตัวชี้วัดการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรและจำนวนผู้เสียชีวิต

ปีปฏิทิน	อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
2563	27.20	17,831
2564	25.03	16,494
2565	22.86	15,158
2566	20.69	13,821
2567	18.51	12,484
2568	16.34	11,148
2569	14.17	9,811
2570	12.00	8,474

ที่มา: แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2565-2570

นอกจากการกำหนดเป้าหมายในระดับประเทศแล้ว เพื่อสะท้อนถึงกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้ถ่ายทอดการดำเนินงานจากระดับส่วนกลางสู่ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น โดยกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดที่ชัดเจนถึงระดับจังหวัด ซึ่งแต่ละจังหวัดจะมีเป้าหมายตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่แตกต่างกันตามระดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนเมื่อวัดจากอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร แสดงดังรูปที่ 2.1 โดยจังหวัดที่อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรมาก จำเป็นต้องลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรในอัตราที่มากกว่าจังหวัดที่มีอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรน้อย ซึ่งเป้าหมายตัวชี้วัดการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรได้ถูกถ่ายทอดเป็นสู่เป้าหมายตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิตของแต่ละจังหวัด เพื่อให้ในภาพรวมปี พ.ศ. 2570 ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร



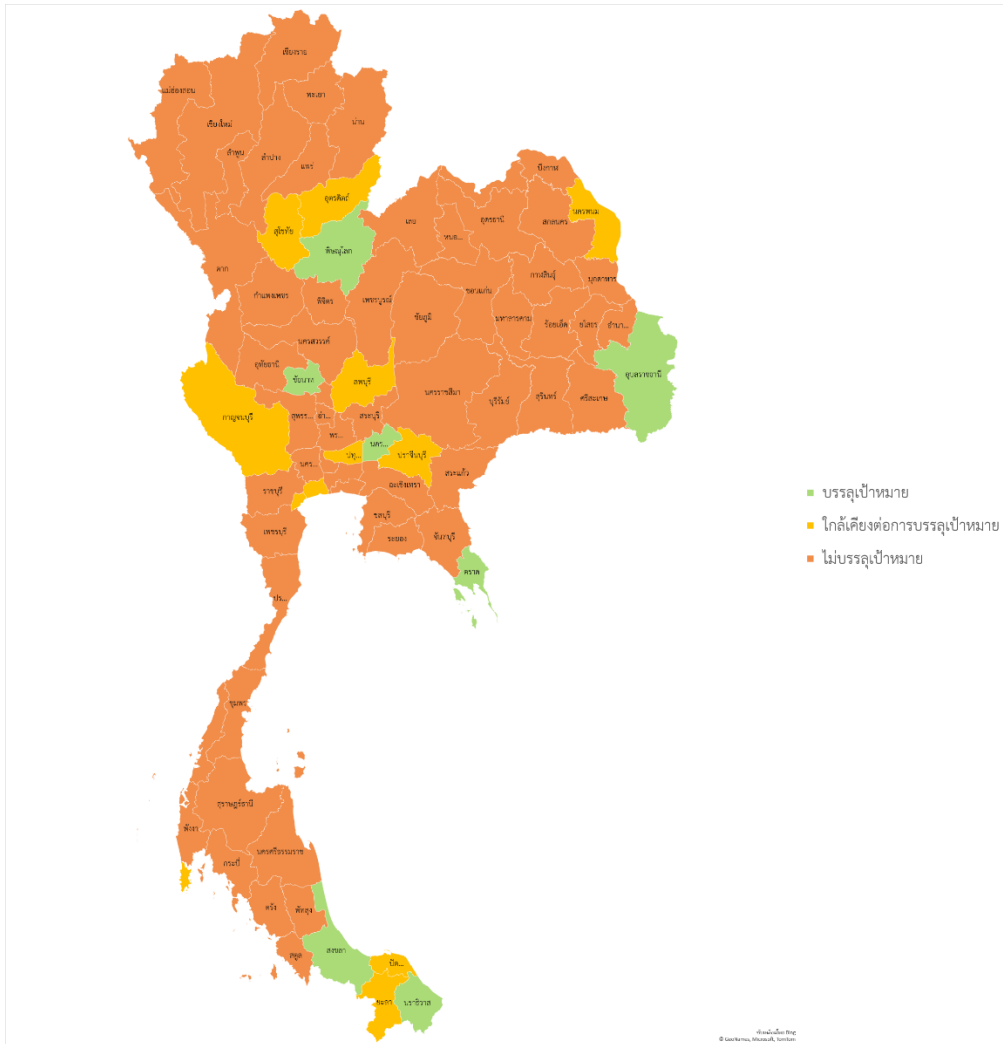
รูปที่ 2.1: เป้าหมายตัวชี้วัดการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรในระดับจังหวัด

ผลการติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2564 และ 2565

การติดตามตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ. 2565 พบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยรุนแรงขึ้น จำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2565 อยู่ที่ 17,379 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ถึงร้อยละ 2.48 และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่าค่าเป้าหมายถึงร้อยละ 14.56

สำหรับอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2565 มีค่าเท่ากับ 26.65 คนต่อแสนประชากร ซึ่งมากกว่าค่าเป้าหมายที่ระบุว่า ประเทศไทยจะต้องลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรให้เหลือ 22.86 คนต่อแสนประชากรให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2565

เมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตเพื่อบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดผู้เสียชีวิตในระดับจังหวัด พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 มีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายเพียง 7 จังหวัดเท่านั้น หรือคิดเป็นเพียงร้อยละ 9.09 ของทั้งประเทศ และมีจังหวัดที่แม้จะยังไม่บรรลุเป้าหมายในปัจจุบัน แต่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมายโดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 จำนวน 12 จังหวัด ซึ่งจังหวัดในกลุ่มนี้ต้องเพิ่มความพยายามเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในปีถัดไป



รูปที่ 2.2: ผลการติดตามตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2565

ที่มา: แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 (2565) และฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข (2565)

ในการติดตามผลการดำเนินงานระดับภาค พบว่า ภาคใต้และภาคตะวันออก เป็นภาคที่มีจังหวัดบรรลุเป้าหมายมากที่สุด โดยมีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมาย 2 จังหวัด ตามด้วยภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีจังหวัดบรรลุเป้าหมาย 1 จังหวัด ในขณะที่ภาคตะวันตก ไม่มีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายเลย สำหรับรายชื่อจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายและใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย จำแนกตามภาค ประกอบด้วย

- ภาคใต้: มีจังหวัดที่บรรลุค่าเป้าหมาย 2 จังหวัด คือ จังหวัดนราธิวาสและจังหวัดสงขลา และมีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 3 จังหวัด คือ จังหวัดยะลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดปัตตานี
- ภาคตะวันออก: มีจังหวัดที่บรรลุค่าเป้าหมาย 2 จังหวัด คือ จังหวัดนครนายกและจังหวัดตราด และมีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดปราจีนบุรี
- ภาคเหนือ: มีจังหวัดบรรลุค่าเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก และมีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 2 จังหวัด คือ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุตรดิตถ์
- ภาคกลาง: มีจังหวัดที่บรรลุค่าเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดชัยนาท และมีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 2 จังหวัด คือ จังหวัดลพบุรี จังหวัดปทุมธานี

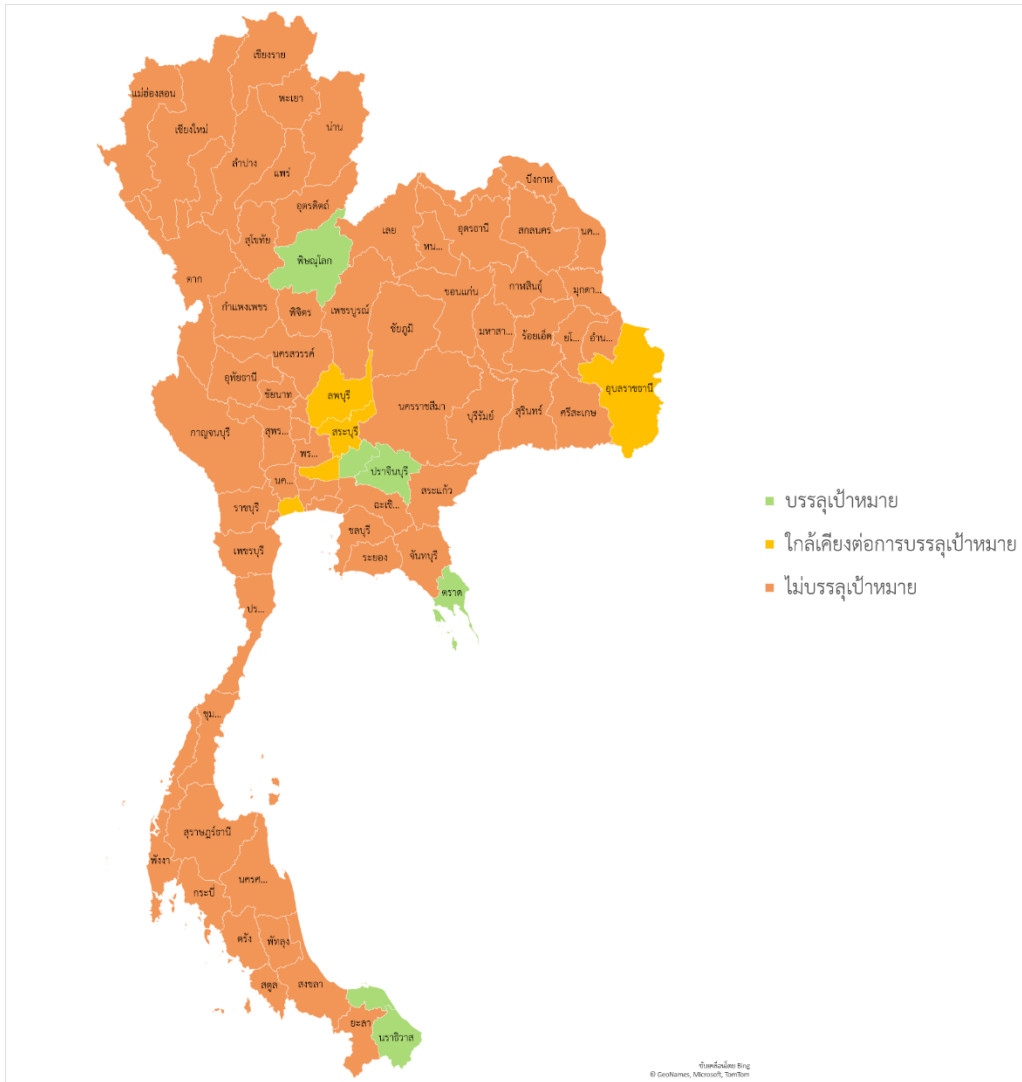
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: มีจังหวัดบรรลุค่าเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดอุบลราชธานี และมีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดนครพนม
- ภาคตะวันตก: มีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 3 จังหวัด คือ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดกาญจนบุรี และ จังหวัดสมุทรสงคราม

โดยจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดนครนายก จังหวัดนราธิวาส และ จังหวัดตราด ซึ่งมีจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 24.27 ร้อยละ 8.20 และร้อยละ 4.11 ตามลำดับ ซึ่งทั้ง 3 จังหวัดเป็นจังหวัดที่มีความโดดเด่นในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตกลุ่มเสี่ยงสำคัญให้ลงไปตามเป้าหมายได้ คือ กลุ่มเสี่ยงผู้ใช้จักรยานยนต์ ซึ่งผู้ใช้จักรยานยนต์เป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เสียชีวิตมากที่สุดในประเทศไทย

2.2.2 การติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กรณีผู้ใช้จักรยานยนต์

สถานการณ์ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน กรณีผู้ใช้จักรยานยนต์ของประเทศไทย ยังคงน่าเป็นห่วงอย่างมาก ในปี พ.ศ. 2565 ผู้ใช้จักรยานยนต์มีจำนวนผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 13,886 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 79.90 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด ในขณะที่แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้กำหนดว่า ในปี พ.ศ. 2565 ประเทศไทยจะต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ให้เหลือ 11,304 คน ประเทศไทยจึงยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้และมีจำนวนผู้เสียชีวิตจริงมากกว่าค่าเป้าหมายถึงร้อยละ 22.84

เมื่อพิจารณาในระดับจังหวัด พบว่า สถานการณ์ผู้เสียชีวิตที่ใช้จักรยานยนต์ มีความรุนแรงมาก โดยมีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายเพียง 6 จังหวัด และมีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมายเพียง 5 จังหวัดเท่านั้น ซึ่งจังหวัดส่วนใหญ่ที่บรรลุเป้าหมายมักเป็นจังหวัดที่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวม สะท้อนว่า กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



รูปที่ 2.3: ผลการติดตามตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตที่ใช้จักรยานยนต์ระดับจังหวัด ปี พ.ศ. 2565

ที่มา: แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 (2565) และระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน)

ทั้งนี้ ภาคที่มีจังหวัดบรรลุเป้าหมายมากที่สุด คือ ภาคตะวันออก ที่มีจังหวัดบรรลุเป้าหมาย 3 จังหวัด ตามด้วยภาคใต้ 2 จังหวัด และภาคเหนือ 1 จังหวัด อย่างไรก็ตาม ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันตก ไม่มีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายแต่มีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย รายชื่อจังหวัดที่บรรลุเป้าหมาย จำแนกตามภูมิภาค ประกอบด้วย

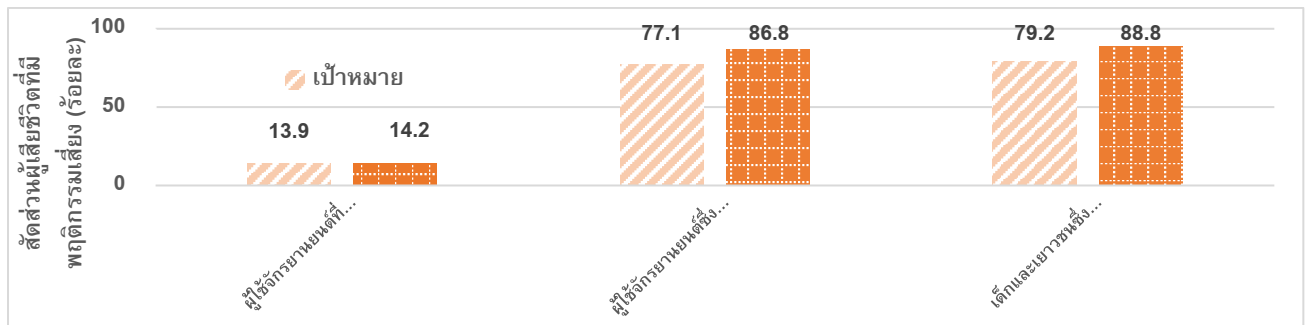
- ภาคตะวันออก: มีจังหวัดที่บรรลุค่าเป้าหมาย 3 จังหวัด คือ จังหวัดนครนายก จังหวัดตราด และจังหวัดปราจีนบุรี
- ภาคใต้: มีจังหวัดที่บรรลุค่าเป้าหมาย 2 จังหวัด คือ จังหวัดนราธิวาสและจังหวัดปัตตานี
- ภาคเหนือ: มีจังหวัดบรรลุค่าเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก
- ภาคกลาง: มีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 3 จังหวัด คือ จังหวัดสระบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดลพบุรี
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: มีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดอุบลราชธานี

- ภาคตะวันตก: มีจังหวัดที่ใกล้เคียงต่อการบรรลุเป้าหมาย 1 จังหวัด คือ จังหวัดสมุทรสาคร

สำหรับจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุดได้แก่ จังหวัดนครนายก จังหวัดนราธิวาส และจังหวัดตราด ซึ่งมีจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 25.97 ร้อยละ 16.09 และร้อยละ 13.79 ตามลำดับ ซึ่งทั้ง 3 จังหวัด เป็นจังหวัดกลุ่มเดิมที่มีผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมดีที่สุดของปี พ.ศ. 2565 สะท้อนว่า การลดจำนวนผู้เสียชีวิตซึ่งเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้ จะส่งผลต่อการบรรลุค่าเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมได้เช่นกัน

2.2.3 การติดตามการลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้จักรยานยนต์

นอกจากการติดตามสถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิต ประเทศไทยยังจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการติดตามสถานการณ์พฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนที่สำคัญด้วย ซึ่งสะท้อนผ่านการติดตามตัวชี้วัดด้านพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง 3 ข้อ คือ (1) การลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ (2) การลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย และ (3) การลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชนซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย



รูปที่ 2.4: ผลการติดตามตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยง ภาพรวมประเทศ

ที่มา: แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 (2565) และระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน)

เห็นได้ว่า ประเทศไทยไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดในการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้จักรยานยนต์ได้เลย โดยตัวชี้วัดการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานแย่มากที่สุด มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตมากกว่าค่าเป้าหมายถึงร้อยละ 12.58 ตามด้วยตัวชี้วัดการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตมากกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 12.12 และ ตัวชี้วัดการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตมากกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 2.16 ซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่ถือว่ามีความเสี่ยงต่อการดำเนินงานดีที่สุดในกลุ่มตัวชี้วัดที่กล่าวมาข้างต้น

จากการติดตามผลข้างต้นสะท้อนว่า พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้จักรยานยนต์ยังคงมีความน่าเป็นห่วงค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัยที่แม้ว่าจะมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 122 ได้มีการระบุไว้ว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะร่วมกันรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100% มาอย่างต่อเนื่อง แต่ประเทศไทยยังคงมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าค่าเป้าหมายกว่าร้อยละ 10 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรเร่งหาหรือถึงประสิทธิภาพของมาตรการดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

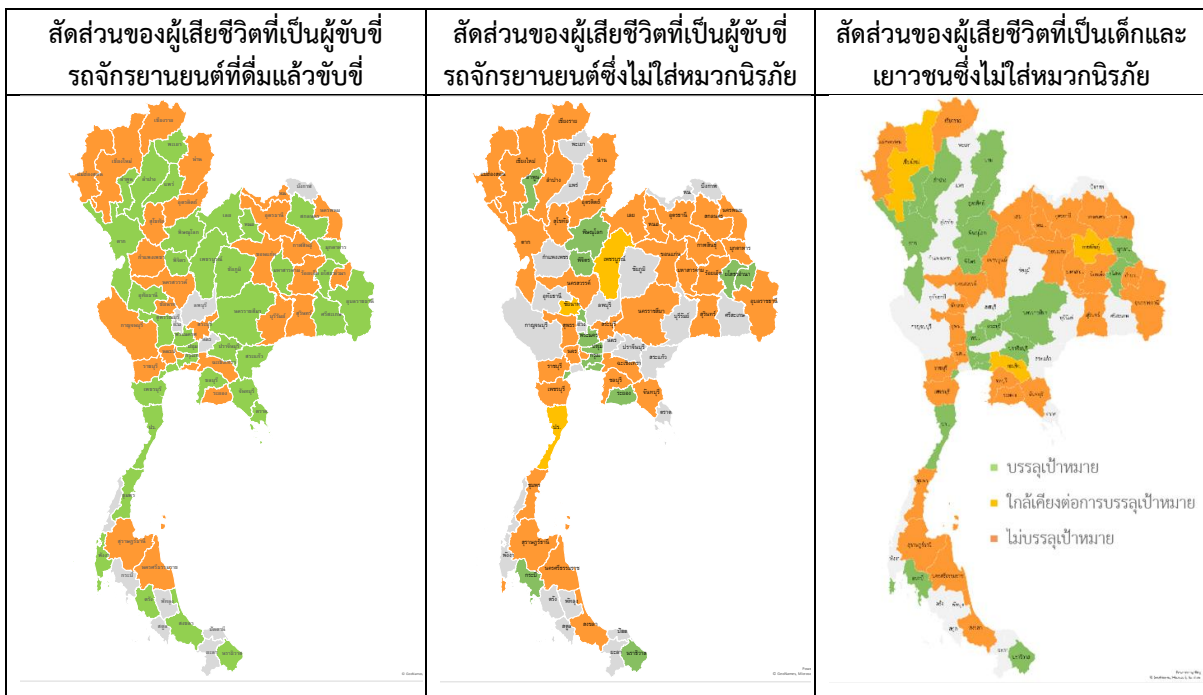
สำหรับผลการดำเนินงานเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในระดับจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.4 และรูปที่ 2.7 พบแนวโน้มในลักษณะเดียวกับภาพรวมประเทศ คือ จังหวัดส่วนใหญ่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ โดย

ตัวชี้วัดที่มีผลการดำเนินงานแย่มากที่สุด คือ ตัวชี้วัดการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยที่มีจังหวัดบรรลุเป้าหมายเพียง 14 จังหวัด เท่านั้น ตามด้วยตัวชี้วัดการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยและผู้ใช้จักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับขี่ ที่มีจังหวัดบรรลุเป้าหมาย 21 จังหวัด และ 38 จังหวัด ตามลำดับ ซึ่งถึงแม้จะมีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายมากขึ้นแต่ยังมีจังหวัดอีกมากที่ยังไม่บรรลุเป้าหมายดังกล่าว

ตารางที่ 2.4: จำนวนจังหวัดที่บรรลุและไม่บรรลุเป้าหมาย ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยง ปี พ.ศ. 2565

ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยง	จำนวนจังหวัดบรรลุเป้าหมาย	จำนวนจังหวัดไม่บรรลุเป้าหมาย	ร้อยละจังหวัดบรรลุเป้าหมาย	จำนวนจังหวัดไม่มีข้อมูล
สัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับขี่	38	28	57.57	11
สัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัย	14	39	26.41	24
สัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัย	21	30	41,18	26

ที่มา: แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 (2565) และฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข (2565)



รูปที่ 2.5: ผลการติดตามตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงระดับจังหวัด

ที่มา: แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 (2565) และฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข (2565)

เมื่อพิจารณาถึงผลการดำเนินงานในแต่ละตัวชี้วัด พบว่า แต่ละจังหวัดมีผลการดำเนินงานในแต่ละตัวชี้วัดแตกต่างกัน จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุด 3 อันดับแรกในแต่ละตัวชี้วัดจึงแตกต่างกันไป ดังนี้

- ตัวชี้วัดการลดสัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับขี่: จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุดคือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพิจิตรและจังหวัดเพชรบุรี
- ตัวชี้วัดการลดสัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัย: จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุดคือ กรุงเทพมหานคร จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดสิงห์บุรี
- ตัวชี้วัดการลดสัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัย: จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุดคือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสระบุรี และจังหวัดน่าน

อย่างไรก็ตาม จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยงมากที่สุดดังที่กล่าวไปข้างต้นยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมได้ ผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยงจึงอาจยังไม่สามารถเป็นตัวสะท้อนเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่ดีได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสืบเนื่องมาจากความท้าทายหลักของการติดตามตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยง คือ ข้อมูลไม่ครบถ้วน บางตัวชี้วัดและบางจังหวัดจะไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง หรือบางจังหวัดหากมีข้อมูลก็อาจมีข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงน้อยกว่าความเป็นจริง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการติดตามและประเมินผลอย่างมาก จึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบบูรณาการฐานข้อมูลให้ครอบคลุมและถูกต้องมากที่สุดโดยด่วน

2.2.4 สรุปผลการติดตามการลดความสูญเสียของกลุ่มเสี่ยงตามแนวทางแผนแม่บทฯ

ฉบับที่ 5

กล่าวโดยสรุป ในปี พ.ศ. 2565 สถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยยังคงมีความน่าเป็นห่วงอย่างมากและมีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงยิ่งขึ้น ส่งผลให้ตัวชี้วัดส่วนใหญ่ยังไม่บรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดตามแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ทั้งการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวม การลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ และเป้าหมายการลดพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ โดยมีจังหวัดที่บรรลุเป้าหมายถึงเป็นส่วนน้อยของประเทศเท่านั้น

สำหรับจังหวัดที่มีผลการลดจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งภาพรวมและผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ได้ดีที่สุด 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2565 คือ จังหวัดนครนายก จังหวัดนราธิวาส และจังหวัดตราด ซึ่งในแต่ละจังหวัดมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่น่าสนใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานจนกระทั่งสามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ในที่สุด เช่น การร่วมมือกันระหว่างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกายภาพถนน ตรวจสอบ ปรับปรุง และแก้ไขเครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน (จังหวัดนครนายก) การกำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดการดำเนินงานช่วงเทศกาลและการทำ MOU ร่วมกับสถานประกอบการของภาคเอกชนเพื่อสร้างมาตรการความปลอดภัยทางถนนในระดับองค์กร (จังหวัดนราธิวาส) การถอดบทเรียนเพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและการควบคุมช่วงเทศกาลเข้มข้นเพื่อให้ผู้เสียชีวิตเป็น 0 ซึ่งสามารถดำเนินการได้สำเร็จในเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2565 (จังหวัดตราด) เป็นต้น ทั้งนี้ นอกจากมาตรการตัวอย่างที่กล่าวถึงข้างต้นแล้ว ยังมีมาตรการอื่น ๆ ร่วมที่ทำให้สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้สำเร็จ

บทสรุป

บทนี้ได้นำเสนอรายละเอียดของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ในส่วนที่สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับสากล พร้อมทั้งนำเสนอภาพรวมของการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดที่สำคัญ และทิศทางการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนให้สัมฤทธิ์ผล โดยแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 เกิดจากการสังเคราะห์ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนจาก 4 แหล่ง รวมทั้งพิจารณากรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ภายใต้ 5 เสาหลัก ทั้งนี้ ยังรวมไปถึงการพิจารณาประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน การสื่อสารสาธารณะ การสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ และประเด็นการจัดการความเร็ว โดยแต่ละประเด็นได้ถูกบรรจุในยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดและมาตรการแนะนำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่าง ๆ รวมไปถึงการติดตามประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละตัวชี้วัดของปี พ.ศ. 2565 ซึ่งพบว่าจังหวัดส่วนใหญ่บรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยงมากที่สุด แต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมได้ โดยเฉพาะการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญของประเทศไทย ทั้งนี้ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับอัตราการเสียชีวิตและอัตราการบาดเจ็บรายภาคและรายจังหวัดสามารถติดตามได้ในบทต่อไป

บทที่ 3 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (ข้อมูลอัตราการบาดเจ็บรายภาคและรายจังหวัด)

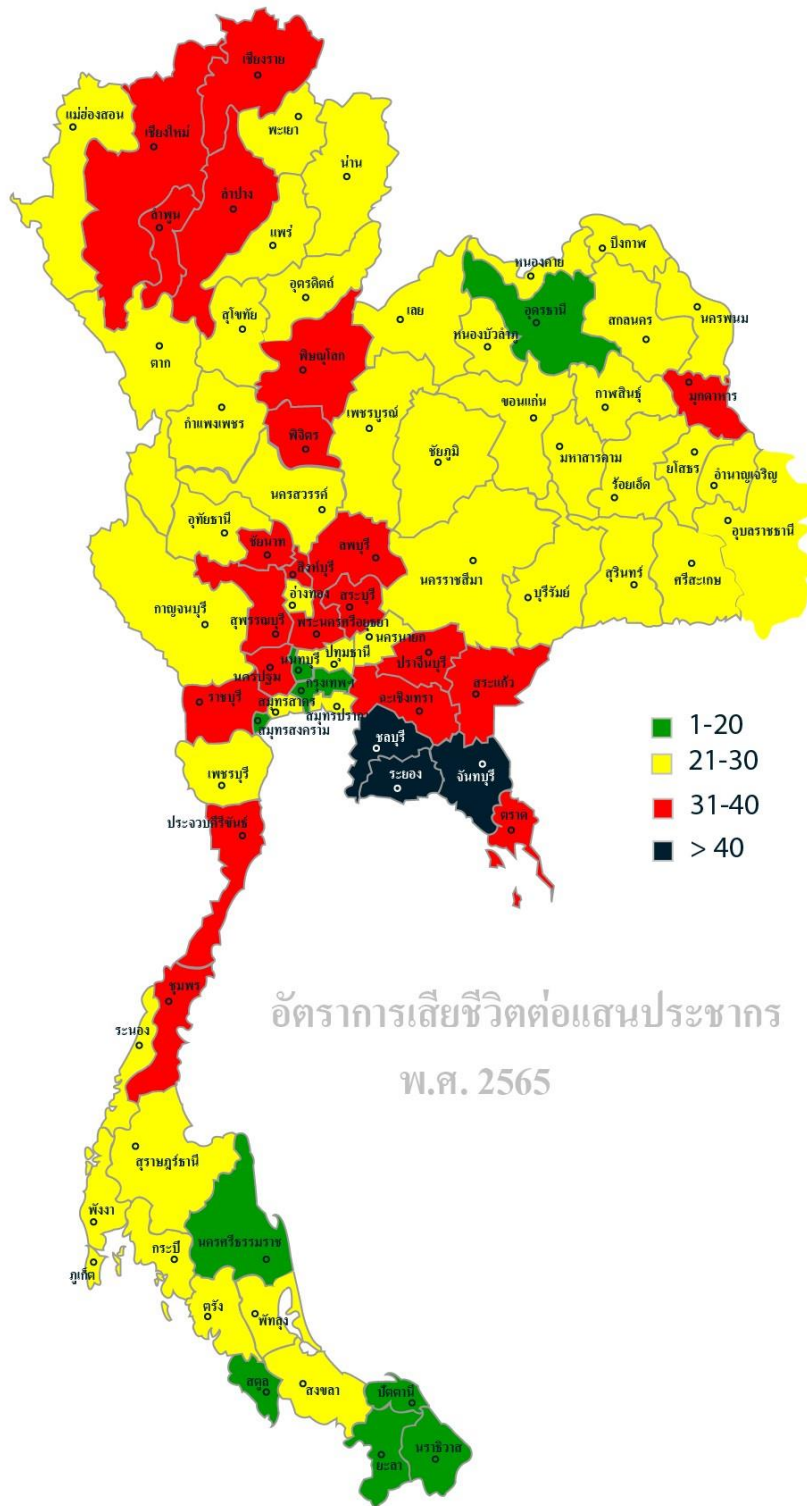
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

3.1 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหลายฐานข้อมูล (POLIS, E-claim และมรณบัตร) โดยคณะอนุกรรมการด้านบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือข้อมูลผู้เสียชีวิต 3 ฐานในปี พ.ศ.2565 พบว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น 17,379 ราย คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 26.65 รายต่อแสนประชากร (รูปที่ 3.1) ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2563 (รูปที่ 3.3) พบว่า มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรลดลง 0.55 รายต่อแสนประชากร (ปี พ.ศ.2563 มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร คือ 27.20 รายต่อแสนประชากร)

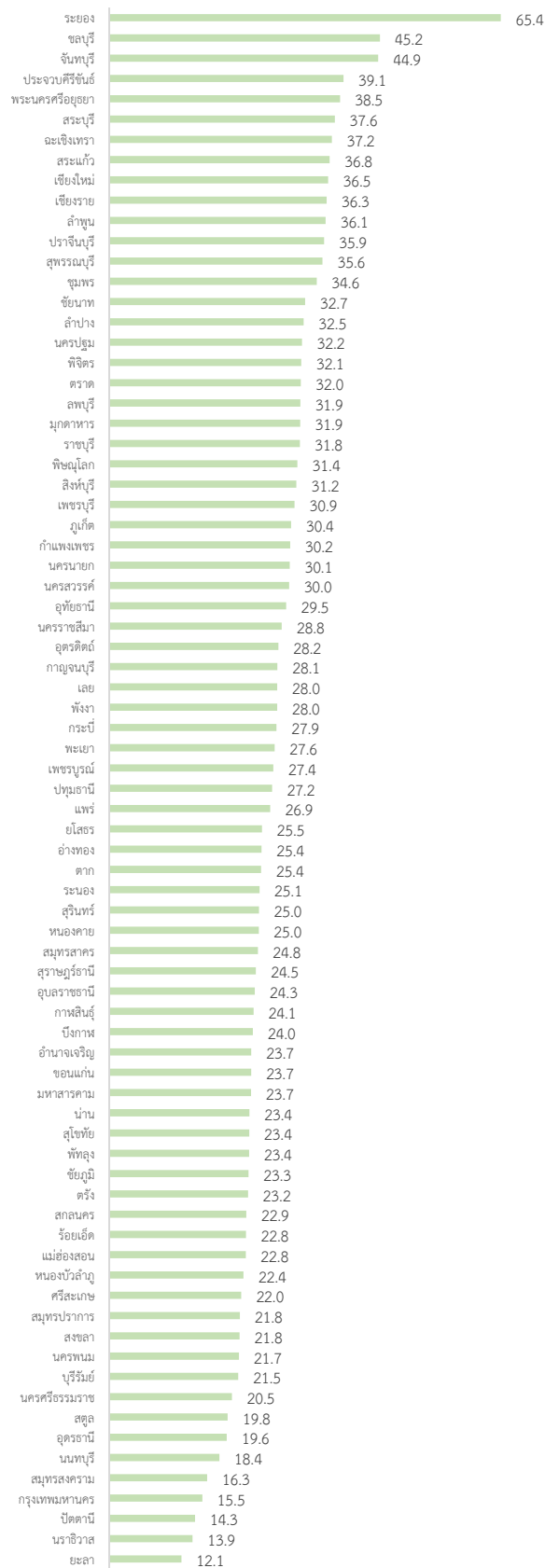
จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี จันทบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และพระนครศรีอยุธยา (รูปที่ 3.2)

หากเปรียบเทียบกับเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ประเทศไทยตั้งเป้าหมายว่าจะลดอัตราการเสียชีวิตลงให้เหลือ 17.86 รายต่อแสนประชากรนั้น พบว่ามีเพียง 5 จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่าเป้าหมายแล้ว ได้แก่ ยะลา นราธิวาส ปัตตานี กรุงเทพมหานคร และสมุทรสงคราม ซึ่งจำนวนจังหวัดที่ต่ำกว่าเป้าหมายไม่แตกต่างจากปี พ.ศ.2563 ซึ่งมี 2 จังหวัดที่อัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นทำให้เกินอัตราที่ตั้งเป้าไว้ 2 จังหวัดคือ สตูล และอำนาจเจริญ โดยที่ 2 จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตที่ลดลงดีกว่าเกณฑ์เข้ามาทดแทนคือ นราธิวาส และสมุทรสงคราม สิ่งนี้แสดงให้เห็นว่ามีอยู่หลายจังหวัดที่ให้ความใส่ใจกับปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

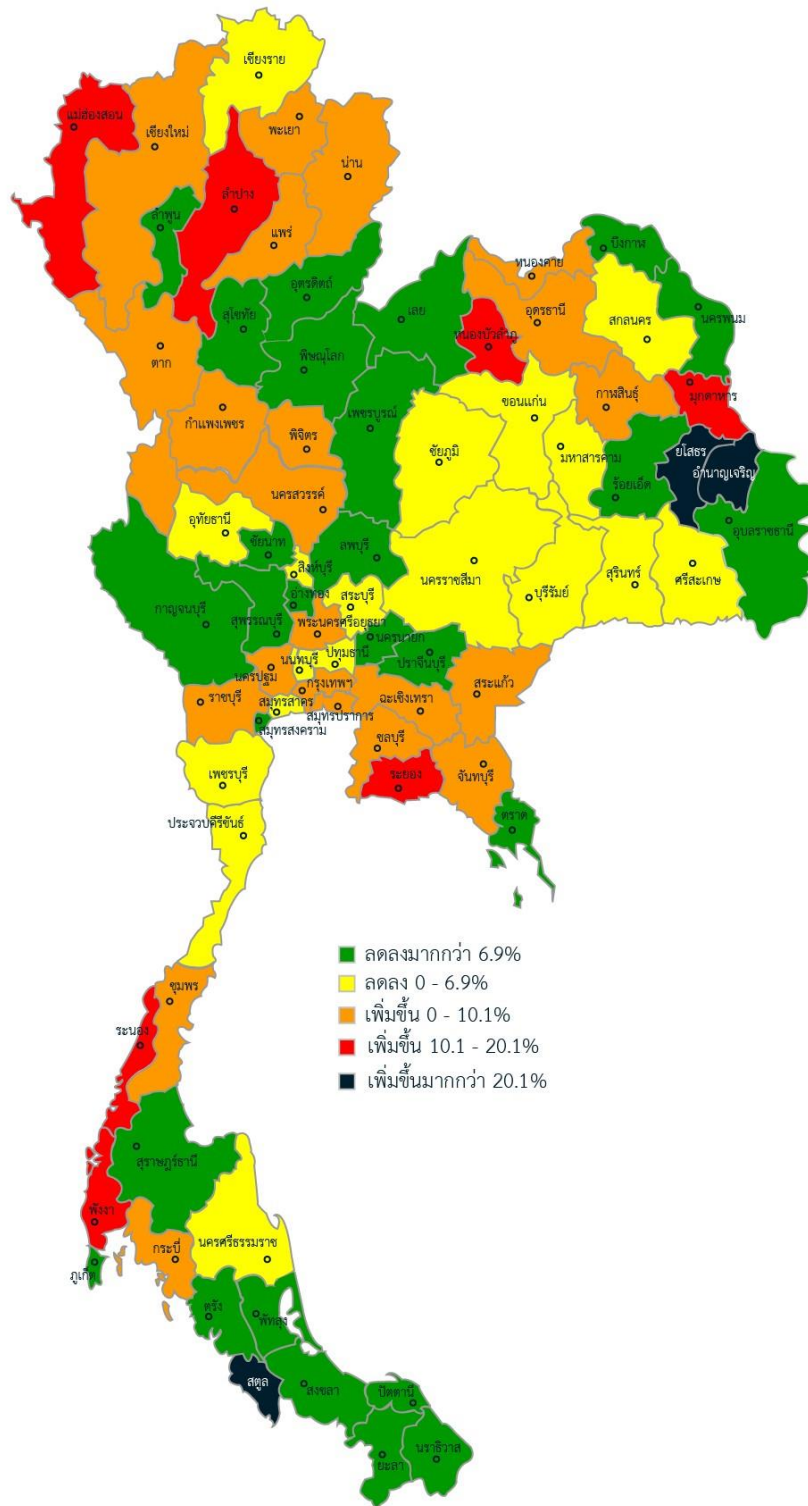


อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
พ.ศ. 2565

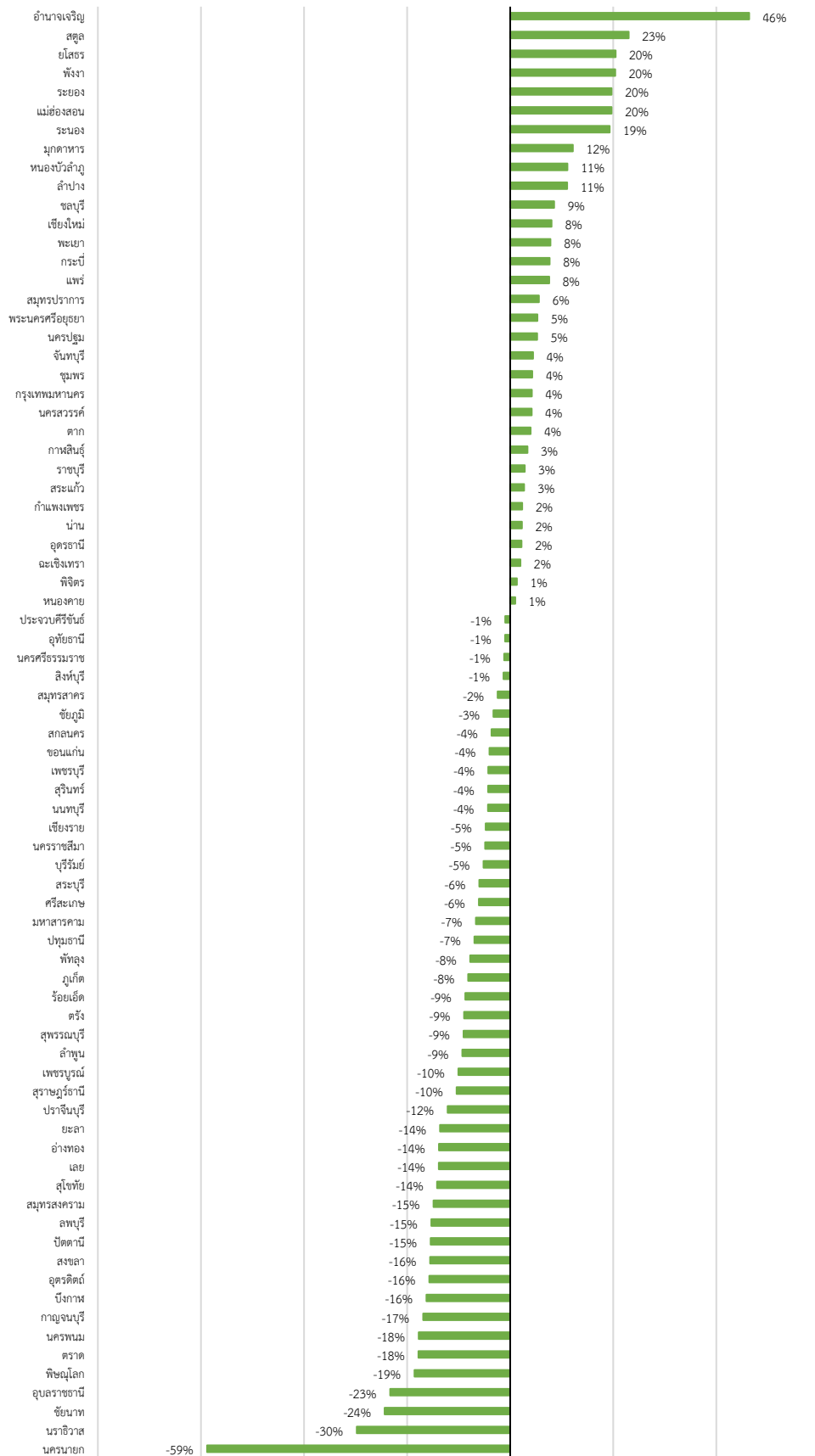
รูปที่ 3.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2565



รูปที่ 3.2 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2565



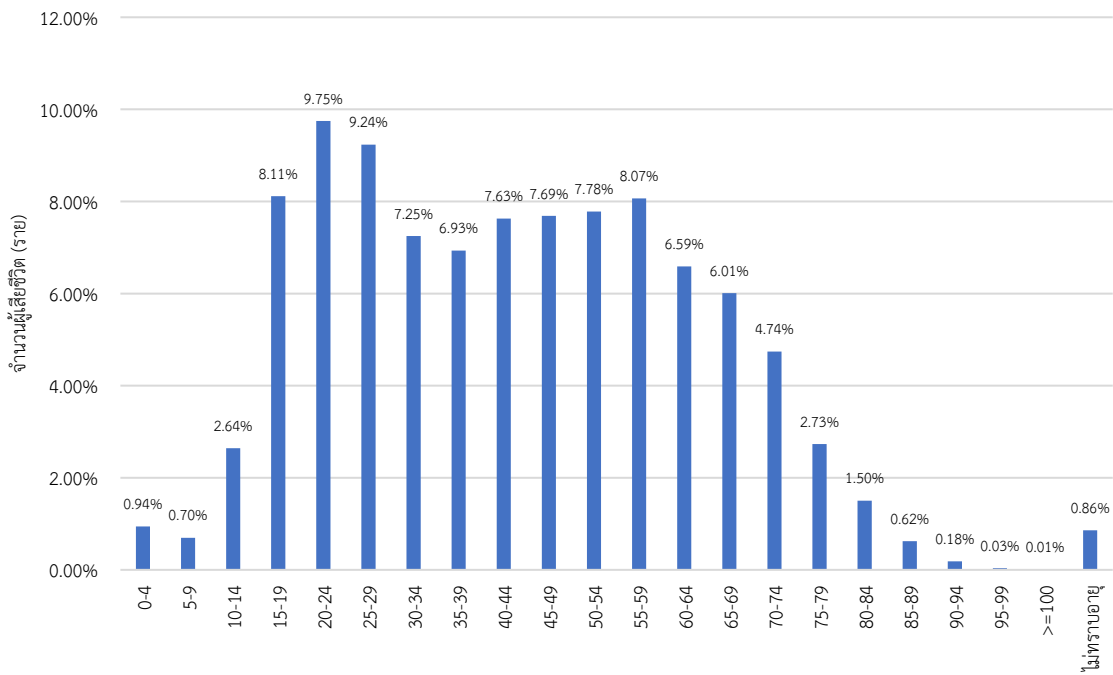
รูปที่ 3.3 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรของ พ.ศ. 2565 เทียบกับ พ.ศ.2563



รูปที่ 3.4 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรของ พ.ศ. 2565 เทียบกับ พ.ศ.2563

3.2 กลุ่มอายุผู้เสียชีวิต

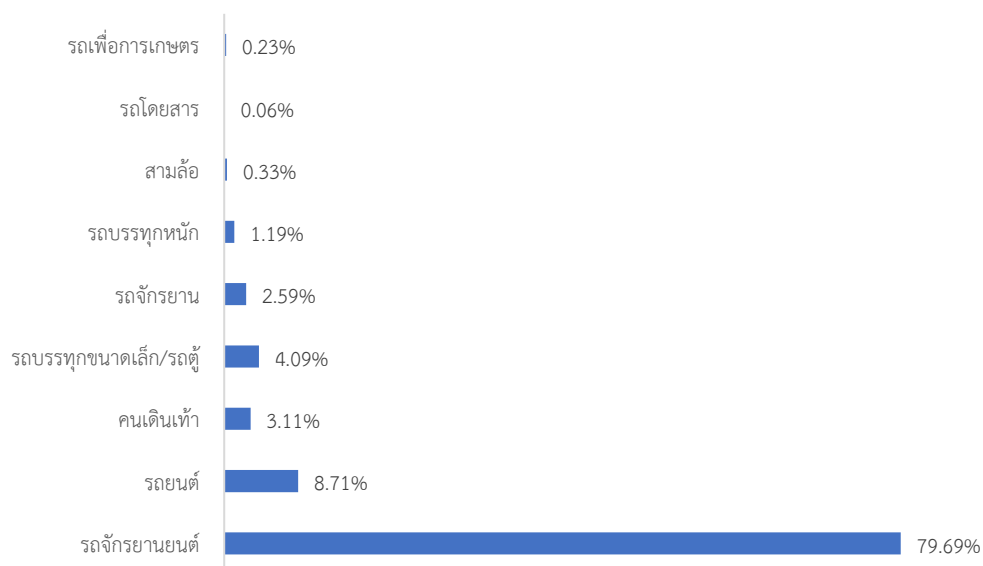
เมื่อแยกผู้เสียชีวิตตามกลุ่มอายุ (รูปที่ 3.5) พบว่ากลุ่มอายุที่เสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ 20-24 ปี (9.75%) ซึ่งหากเมื่อพิจารณารวมกับกลุ่มรอบข้าง ได้แก่ 15-19 ปี และ 25-29 ปี พบว่าทั้งสามช่วงอายุดังกล่าวเป็นกลุ่มที่เสียชีวิตสูงโดยมีสัดส่วนที่ 27.10% ซึ่งกลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มวัยรุ่น/นักเรียน/นักศึกษา ลดลงจากปี พ.ศ. 2563 ประมาณ 2% ถึงแม้ว่าจะมีสัดส่วนการเสียชีวิตน้อยลง แต่แสดงให้เห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุในวัยรุ่นยังมีสัดส่วนที่น่าเป็นห่วงอยู่ อย่างไรก็ตาม สัดส่วนการเสียชีวิตในกลุ่มวัยทำงานอายุตั้งแต่ 30-60 ปี แสดงให้เห็นว่าเป็นกลุ่มที่น่ากังวลที่สุด จากสัดส่วนการเสียชีวิตแสดงค่าเฉลี่ยของแต่ละกลุ่มอยู่ที่ 7.56% พบว่ากลุ่มวัยทำงานดังกล่าวเป็นกลุ่มที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดโดยมีสัดส่วนรวมอยู่ที่ 45.35% นั้นแสดงให้เห็นว่าองค์กรและบริษัทต่างๆ ควรมีมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อลดอัตราการสูญเสียของคนวัยทำงาน



รูปที่ 3.5 สัดส่วนผู้เสียชีวิตแยกตามกลุ่มอายุ

3.3 ประเภทผู้เสียชีวิต

เมื่อแยกผู้เสียชีวิตตามประเภทการเดินทาง (รูปที่ 3.6) พบว่ากลุ่มที่เกิดการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีสัดส่วนสูงถึง 79.69% หรือกว่าสี่ในห้า รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และคนเดินเท้า ตามลำดับ ประเด็นสำคัญที่พบได้จากสถิตินี้ คือ กลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road Users) ซึ่งสำหรับประเทศที่พัฒนาแล้ว กลุ่มผู้ใช้ถนนเหล่านี้จะเป็นกลุ่มที่ได้สิทธิในการใช้ถนนสูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถประเภทอื่นๆ แต่ประเทศไทยกลับมีสถานการณ์ตรงกันข้าม ซึ่งหากพิจารณาสถิติจากองค์การอนามัยโลกพบว่ากลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์/รถจักรยาน/คนเดินเท้า มีสัดส่วนที่จะเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 50%¹ ในขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงถึง 85%

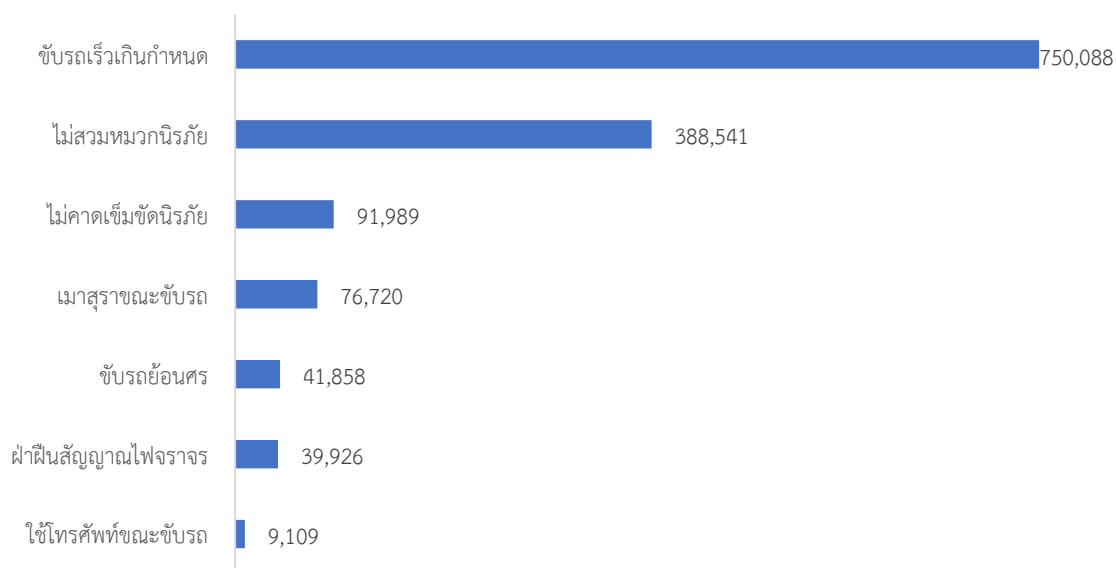


รูปที่ 3.6 สัดส่วนผู้เสียชีวิตแยกตามประเภทรถ

¹WHO, ed. (2015). "WHO Report 2015: Data tables" (PDF) (official report). Geneva, Switzerland: World Health Organization.

3.4 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

หนึ่งในแนวทางที่ได้รับการยอมรับว่าสามารถช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ การบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจากสถิติการจับกุมในปี พ.ศ.2565 พบว่ามีการจับกุมใน 7 คดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 1,398,231 ราย ซึ่งน้อยกว่าปี พ.ศ. 2563 ประมาณ 800,000 ราย โดยแบ่งออกเป็น



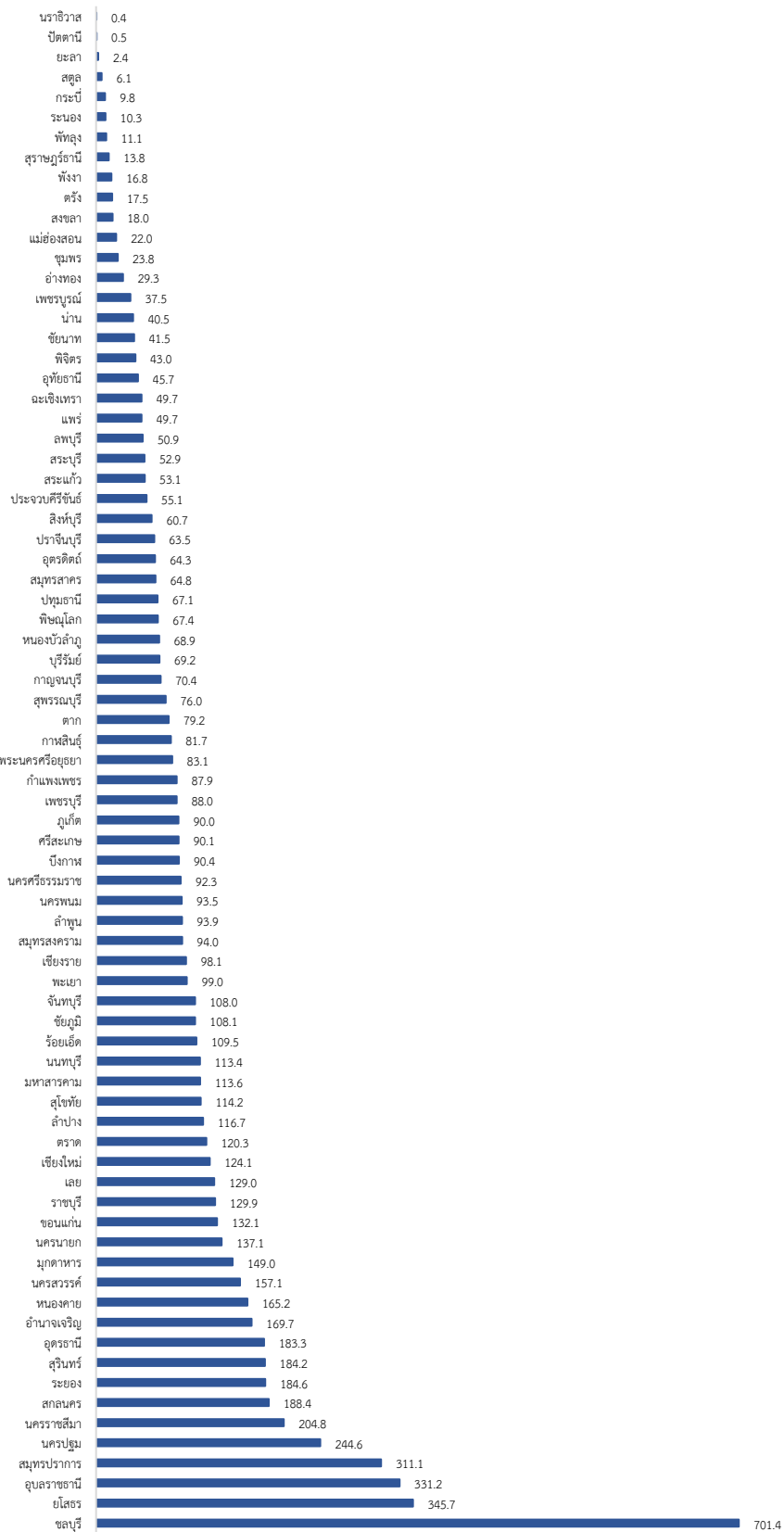
รูปที่ 3.7 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ

แนวคิดสำคัญที่จะต้องทำความเข้าใจในการตีความตัวเลขสถิติการจับกุม คือ ผู้อ่านอาจตีความหมายว่า หากพื้นที่ใดที่มีสถิติสูงหมายความว่าพื้นที่ดังกล่าวมีผู้กระทำผิดมาก แต่แนวคิดที่น่าจะสะท้อนได้ดีกว่าสำหรับหัวข้อนี้ คือ หากพื้นที่ใดที่มีสถิติสูงหมายความว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

เมื่อพิจารณาอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร พบว่าโดยเฉลี่ยประเทศไทยมีอัตราการจับกุมใน 7 คดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน 2,307.48 รายต่อแสนประชากร โดยข้อมูลของแต่ละจังหวัดมีการกระจายตัว ทำให้ไม่เห็นแนวโน้มที่ชัดเจนมากนัก

3.4.1 เมาสุราขณะขับรถ

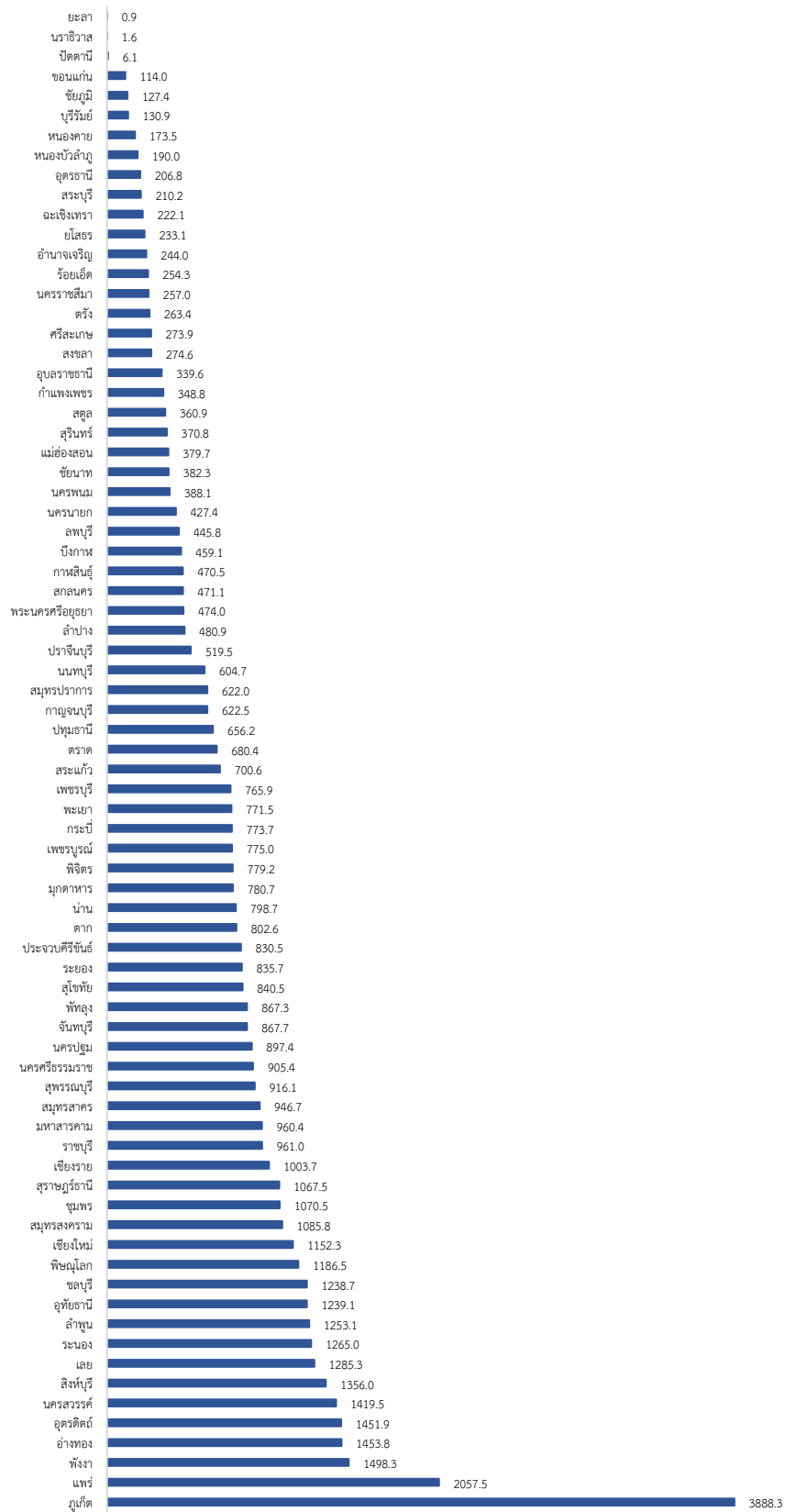
คดีเมาสุราขณะขับรถ ถือเป็นคดีที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับทุกคดี โดยในปี พ.ศ.2565 มีการจับกุม 76,720 ราย หรือคิดเป็นอัตรา 126 รายต่อแสนประชากร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2563 อยู่ 25 รายต่อแสนประชากร สะท้อนความใส่ใจและความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายนี้ เมื่อพิจารณาถึง “อัตราการจับกุมเมาสุราขณะขับรถต่อแสนประชากร” พบว่า จังหวัดที่มีอัตราการจับกุมคดีเมาสุราขณะขับรถต่อแสนประชากรสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ยโสธร อุบลราชธานี และสมุทรปราการ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ สตูล ยะลา ปัตตานี และนราธิวาส (รูปที่ 3.8)



รูปที่ 3.8 อัตราการจับกุมคดีเมาสุราขณะขับรถต่อแสนประชากร

3.4.2 ไม่สวมหมวกนิรภัย

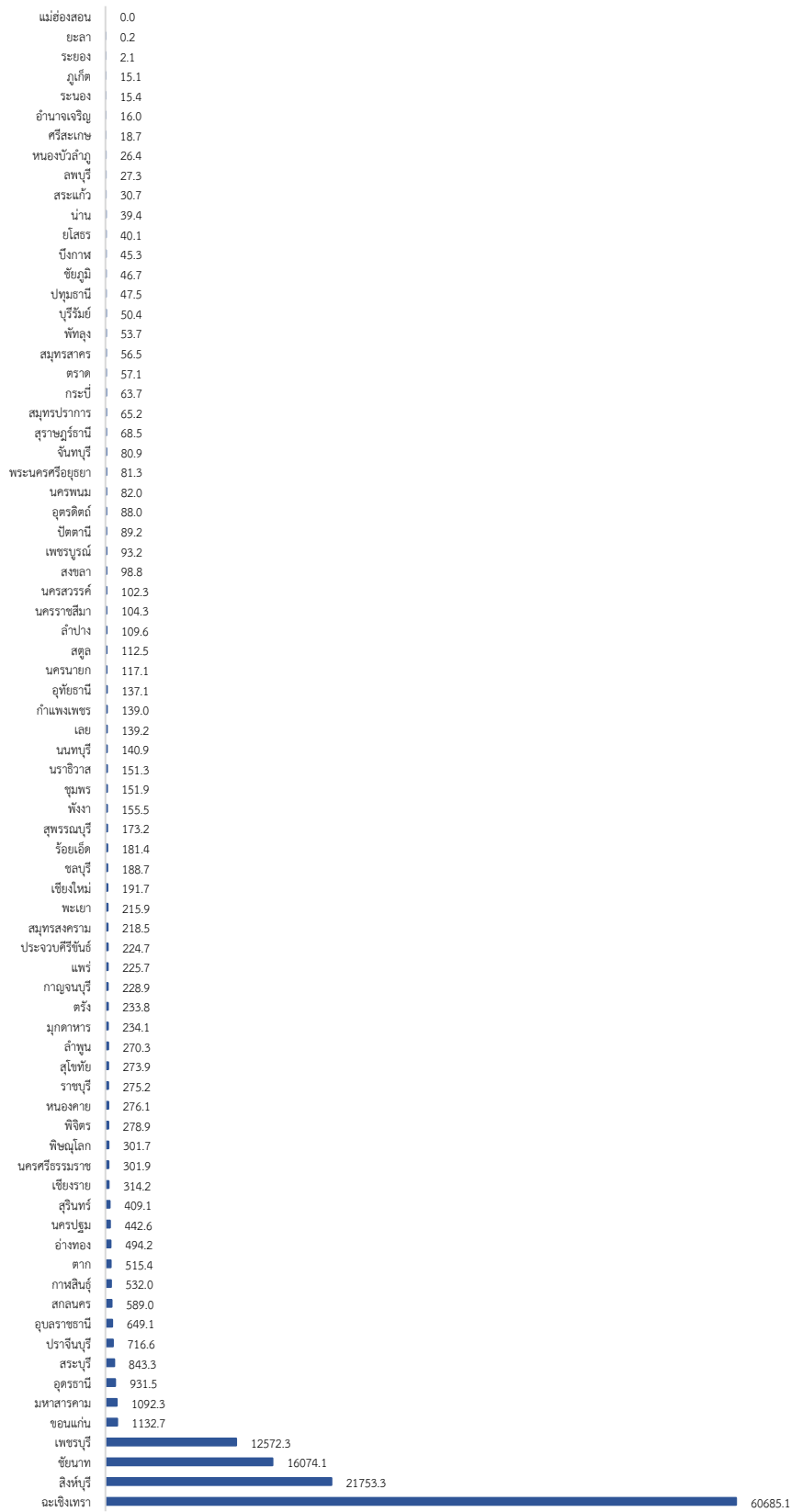
หมวกนิรภัยถือเป็นอุปกรณ์สำคัญที่จะช่วยลดการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยประเทศไทยมีทั้งกฎหมายและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่ที่เป็นรูปธรรม เช่น กฎหมายข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัยตามประกาศของกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 พ.ศ.2535 ว่าด้วย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 หรือโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% เมื่อ พ.ศ.2554 แต่จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ปี พ.ศ.2557 พบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัย เพียง 42% จึงเป็นโจทย์สำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องให้ความสำคัญกับเรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่องต่อไป สถิติการจับกุม พ.ศ.2565 พบว่าคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นคดีที่มีการจับกุมสูงที่สุดถึง 388,541 ราย หรือคิดเป็นอัตราการจับกุม 641 รายต่อแสนประชากร ลดลงจากปี พ.ศ.2563 ถึง 900 รายต่อแสนประชากร เมื่อพิจารณา “อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.9) พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร สูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต แพร่ พังงา อ่างทอง และอุดรธานี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ชัยภูมิ ขอนแก่น ปัตตานี นราธิวาส และยะลา



รูปที่ 3.9 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร

3.4.3 ขับรถเร็วเกินกำหนด

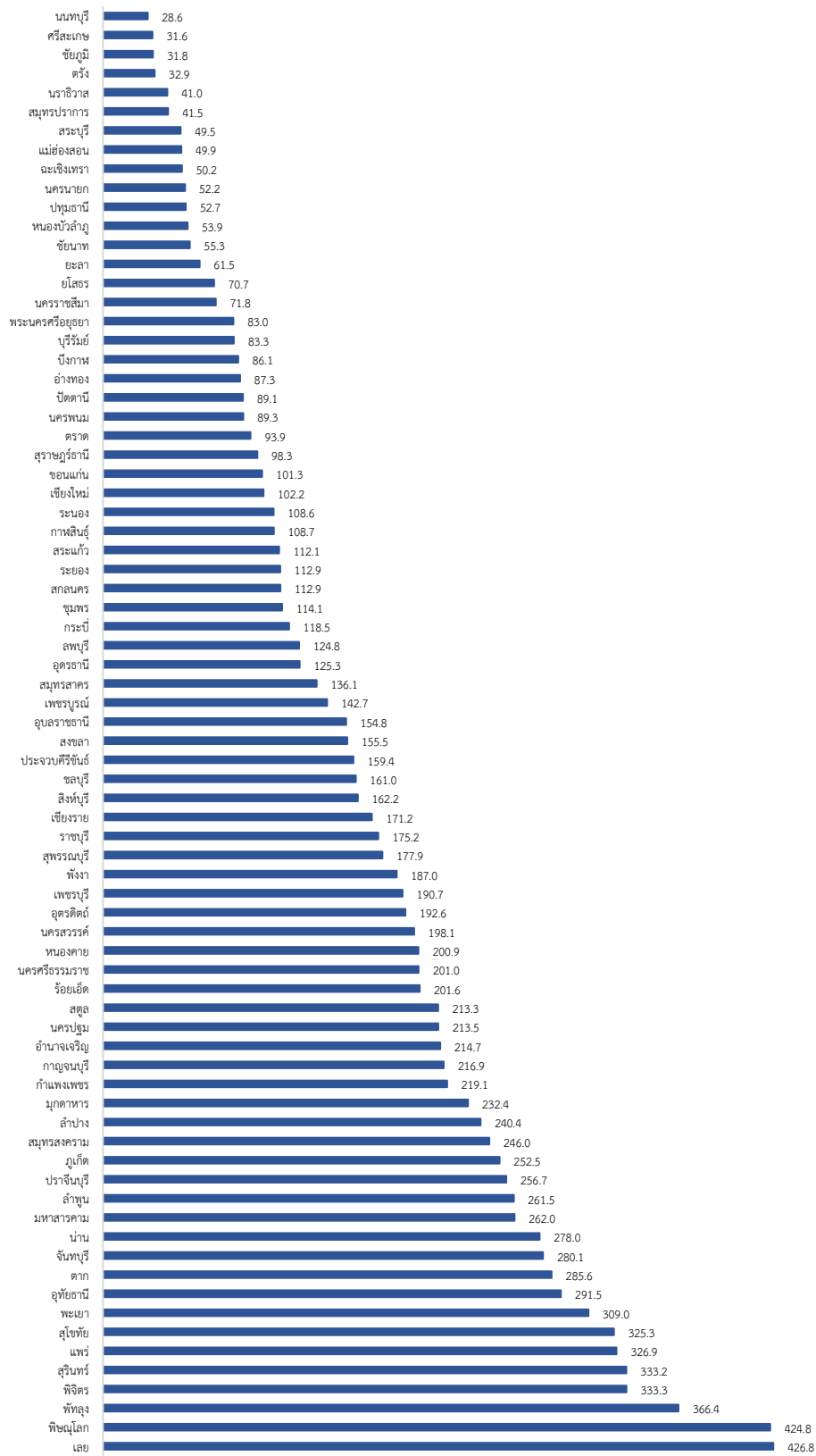
สถิติอุบัติเหตุของกรมทางหลวงชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่า “ความเร็ว” เป็นองค์ประกอบสำคัญของอุบัติเหตุทางถนน นอกจากจะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เวลาในการตัดสินใจลดลงแล้ว ความเร็วยังทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นด้วย สถิติการจับกุมในปี พ.ศ.2565 ทั่วประเทศมีผู้กระทำความผิด 750,088 ราย คิดเป็นอัตรา 1,237 รายต่อแสนประชากรและเมื่อเปรียบเทียบกับคดีอื่นๆ พบว่าคดีขับรถเร็วเกินกำหนดมีอัตราการจับกุมลดลงจากปี พ.ศ.2563 ถึง 600 รายต่อแสนประชากร สะท้อนความไม่เข้มงวดและความไม่ต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย และเมื่อพิจารณา “อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วเกินกำหนดต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.10) พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา สิงห์บุรี ชัยนาท เพชรบุรี และขอนแก่น ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ระนอง ภูเก็ต ระยอง ยะลา และแม่ฮ่องสอน ซึ่งตัวเลขดังกล่าวอาจขึ้นอยู่กับนโยบายและความเข้มข้นในการตั้งด่านตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละจังหวัดด้วย อีกหนึ่งประเด็นควรจะต้องให้ความสำคัญ คือ ตำแหน่งของกล้องตรวจจับความเร็ว หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่มีปัจจัยจากความเร็ว จะทำให้การแก้ไขปัญหาด้วยกล้องตรวจจับความเร็วมีประสิทธิภาพมากขึ้น



รูปที่ 3.10 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วเกินกำหนดต่อแสนประชากร

3.4.4 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

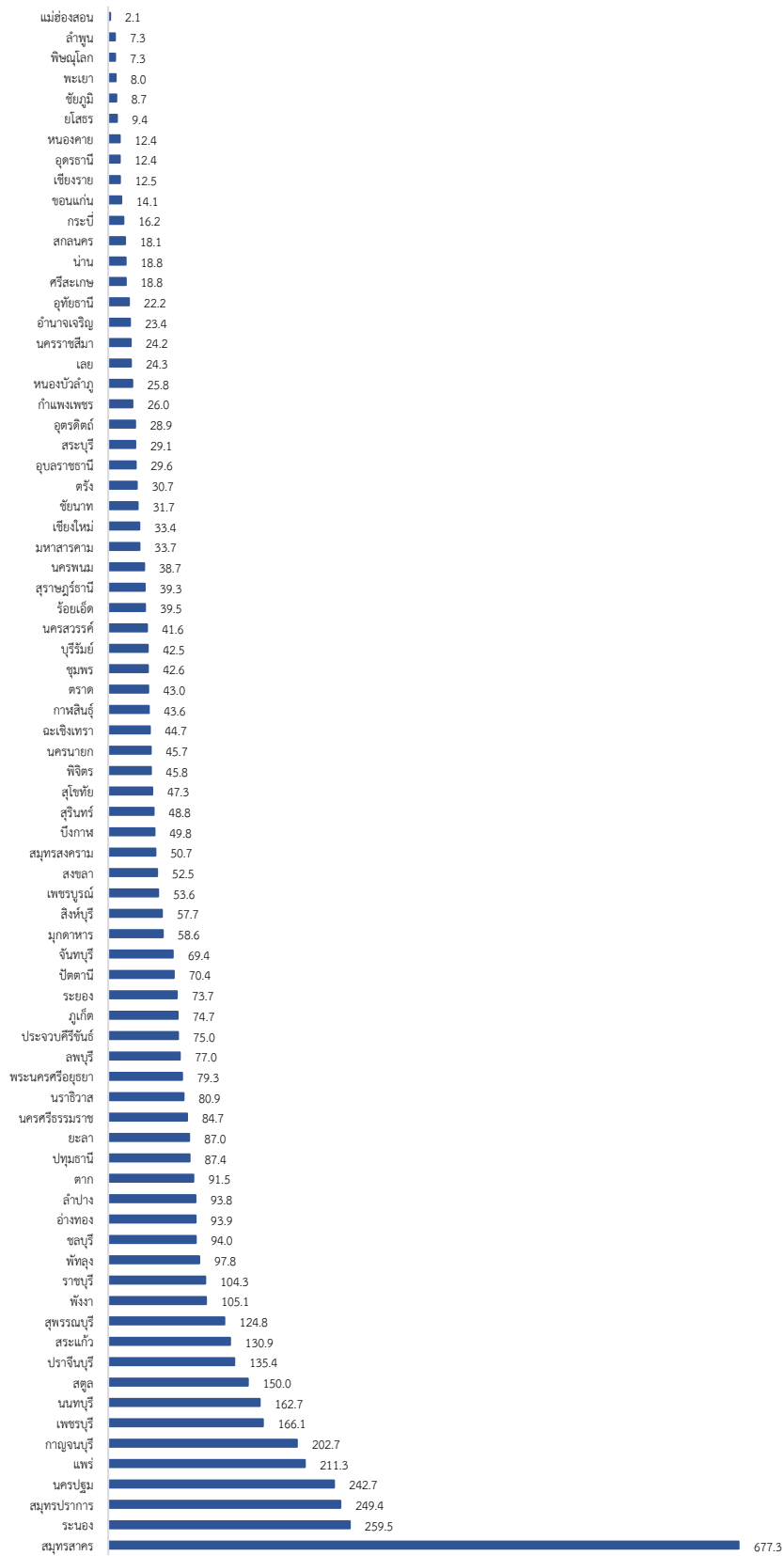
เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่มีเป้าหมายเช่นเดียวกับหมวกนิรภัย คือ ไม่ได้ลดจำนวนอุบัติเหตุ แต่ลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งจากรายงานขององค์การอนามัยโลกระบุว่า การใช้เข็มขัดนิรภัย จะช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ถึง 40-65% สถิติการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในปี พ.ศ.2565 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 91,989 ราย คิดเป็นอัตรา 152 รายต่อแสนประชากร ลดลงจากปี พ.ศ.2563 ถึง 270 รายต่อแสนประชากร เมื่อพิจารณา “อัตราการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.11) พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ เลย พิษณุโลก พัทลุง พิจิตร และสุรินทร์ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ นราธิวาส ตรัง ชัยภูมิ ศรีสะเกษ และนนทบุรี



รูปที่ 3.11 อัตราการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยต่อแสนประชากร

3.4.5 ขับรถย้อนศร

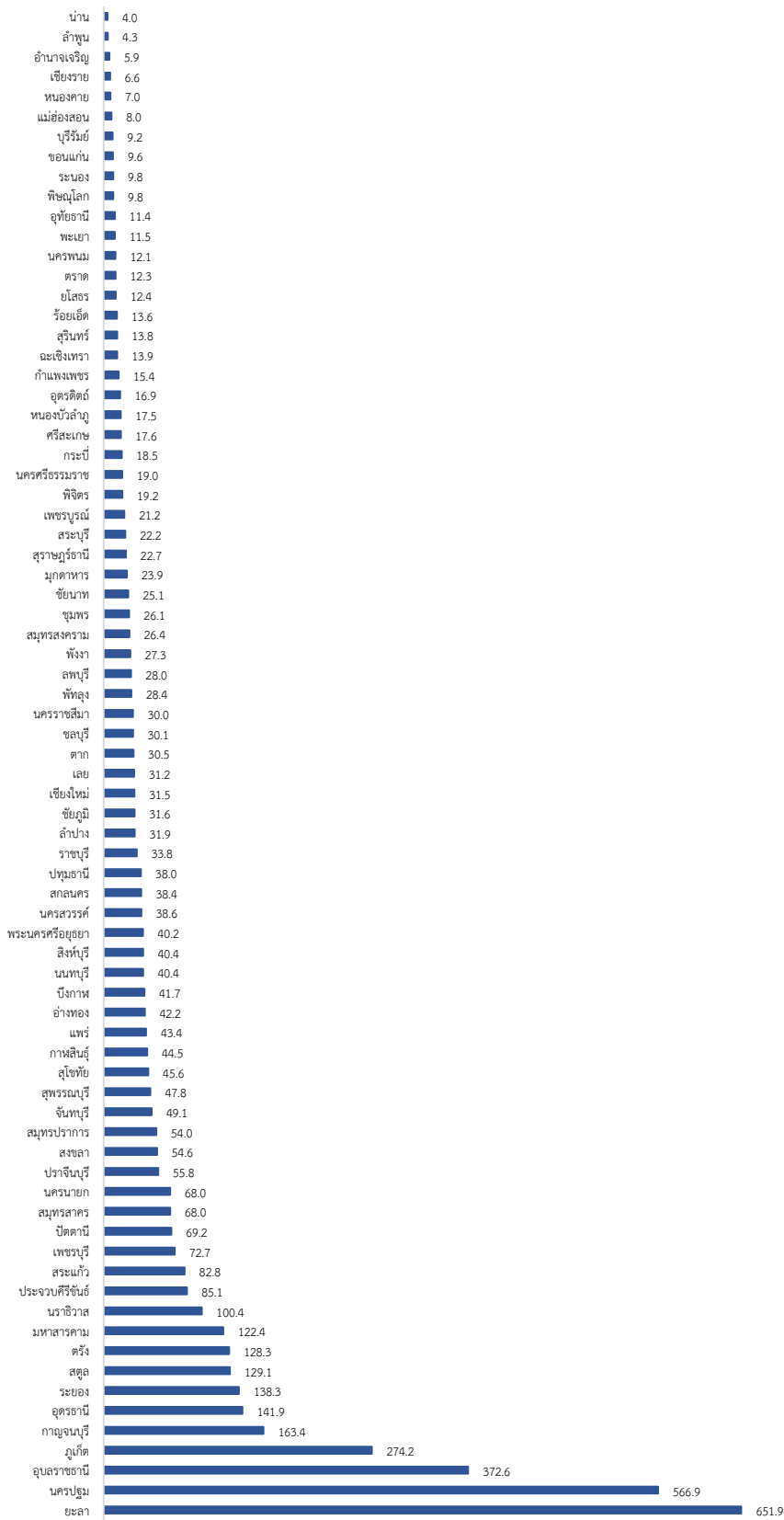
สถิติการจับกุมคดีขับรถย้อนศรในปี พ.ศ.2565 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 41,858 ราย คิดเป็นอัตรา 69 รายต่อแสนประชากร ลดลงจากปี พ.ศ.2563 ถึง 150 รายต่อแสนประชากร เมื่อพิจารณา “อัตราการจับกุมคดีขับรถย้อนศรต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.12) พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ สมุทรสาคร ระนอง สมุทรปราการ นครปฐม และแพร่ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ชัยภูมิ พะเยา พิษณุโลก ลำพูน และแม่ฮ่องสอน ทั้งนี้ สถิติดังกล่าวอาจจะไม่สะท้อนถึงพฤติกรรมการขับขี่ในภาพรวมของระดับจังหวัดมากนัก เนื่องจากการขับรถย้อนศรแม้จะเป็นพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่และถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย แต่อาจไม่ใช่พฤติกรรมที่กระทำติดตัวตลอดเวลาในทุกสถานที่ เนื่องจากอาจมีปัจจัยเรื่องการจัดระบบการจราจรและโครงข่ายถนนมาเกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการนำข้อมูลนี้ไปปรับใช้ในการแก้ปัญหาระดับจังหวัดควรพิจารณาให้ลึกลงไปถึงพื้นที่หรือตำแหน่งที่เกิดเหตุด้วย



รูปที่ 3.12 อัตราการจับกุมคดีขับรถย้อนศรต่อแสนประชากร

3.4.6 ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

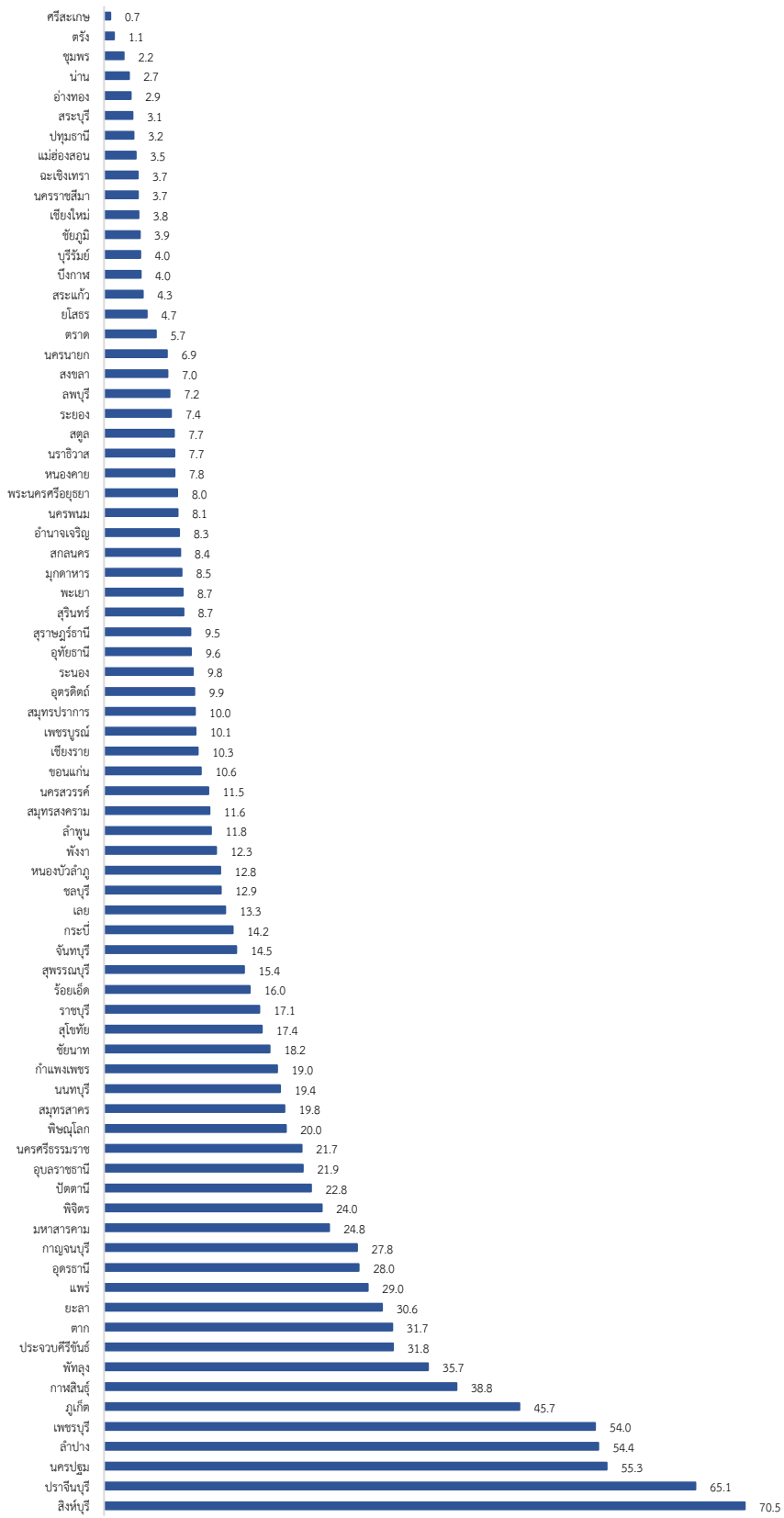
สถิติการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟในปี พ.ศ.2565 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 39,926 ราย คิดเป็นอัตรา 66 รายต่อแสนประชากร ลดลงจากปี พ.ศ.2563 ถึง 400 รายต่อแสนประชากร เมื่อพิจารณา “อัตราการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.13) พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ยะลา นครปฐม อุบลราชธานี ภูเก็ต และกาญจนบุรี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ หนองคาย เชียงราย อำนาจเจริญ ลำพูน และน่าน ทั้งนี้ ปัญหาการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟถือเป็นพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูงมาก เนื่องจาก บริเวณทางแยกมีจุดตัดที่ซับซ้อน และมีการใช้ความเร็วในทิศทางที่ต่างกันอย่างรุนแรงขึ้นมาก หากเป็นการเกิดเหตุระหว่างรถที่ใช้ความเร็วสูงเพื่อให้ออกห่างจากแต่ไม่ทัน ในขณะที่อีกฝั่งได้สัญญาณไฟเขียวแล้ว ซึ่งหากมีการวิเคราะห์เพิ่มเติมถึงสาเหตุการฝ่าฝืนสัญญาณไฟในทางแยกที่มีสถิติการจับกุมสูง จะสามารถเข้าใจประเด็นปัญหาและหาแนวทางในการป้องกันได้อย่างถูกต้อง



รูปที่ 3.13 อัตราการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟต่อแสนประชากร

3.4.7 ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ

สถิติการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ในปี พ.ศ.2565 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 9,109 ราย คิดเป็นอัตรา 15 รายต่อแสนประชากร ลดลงจากปี พ.ศ.2563 ถึง 85 รายต่อแสนประชากร เมื่อพิจารณา “อัตราการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์ขณะขับรถต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.14) พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุดต่อแสนประชากรสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ สิงห์บุรี ปราจีนบุรี นครปฐม ลำปาง และเพชรบุรี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ศรีสะเกษ ตรัง ชุมพร น่าน และอ่างทอง การใช้โทรศัพท์ขณะขับขึ้นนอกจากจะเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ยังเป็นพฤติกรรมที่มีผลกระทบ ต่อการจราจรอีกด้วย แม้แนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้โทรศัพท์จะยังไม่สามารถระบุได้อย่างชัดเจนนักเนื่องจากผู้ขับขี่อาจใช้ความเร็วต่ำลง แต่หากเกิดเหตุฉุกเฉินใดๆ จะทำให้ความสามารถในการรับรู้ตอบสนองลดลง และอาจจะทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงมากกว่าที่ควรจะเป็น



รูปที่ 3.14 อัตราการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์ขณะขับรถต่อแสนประชากร

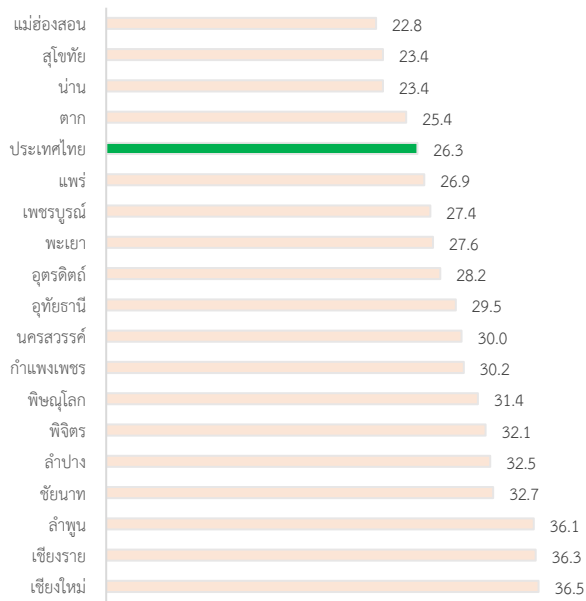
ภาคเหนือ

จังหวัดในกลุ่มภาคเหนือแบ่งตามการทำงานของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) มีทั้งสิ้น 18 จังหวัด ประกอบไปด้วย แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา น่าน แพร่ ลำปาง ลำพูน ตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก กำแพงเพชร พิจิตร เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ อุทัยธานี และชัยนาท โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาคในปี พ.ศ.2565 ดังนี้

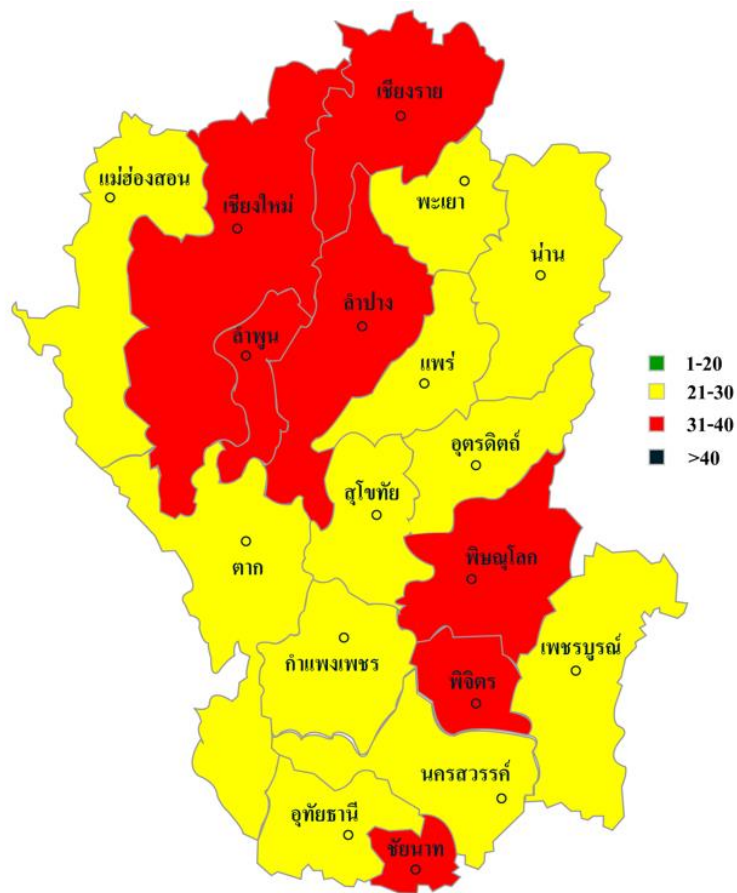
- ประชากร 12,296,204 คน คิดเป็น 20% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 7,669,317 คัน คิดเป็น 24% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,290,718 ล้านบาท คิดเป็น 12% ของทั้งประเทศ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของภาคเหนือ พ.ศ.2565 มีดังนี้

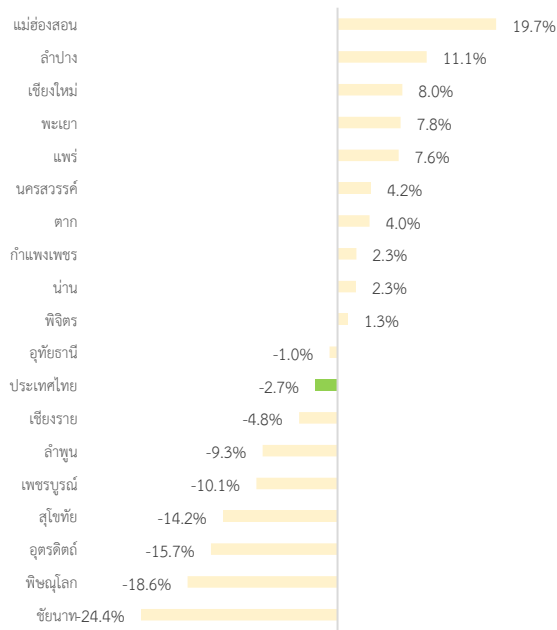
- เสียชีวิต 3,641 ราย คิดเป็น 22% ของทั้งประเทศ



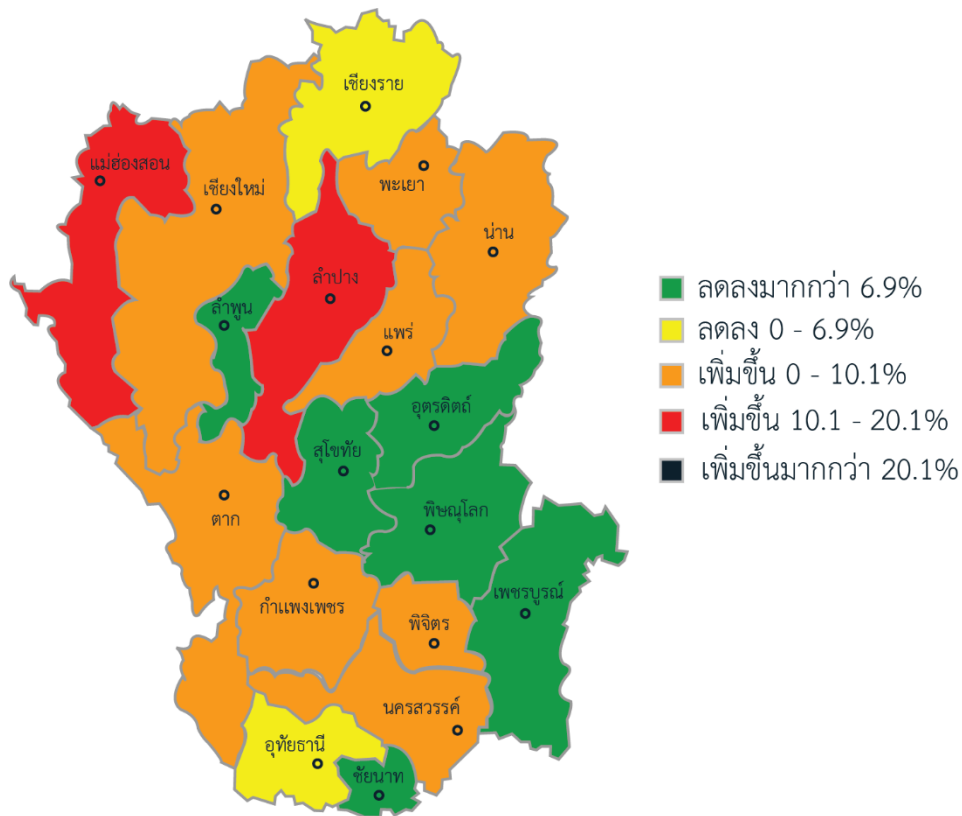
ภาคเหนือมีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ย 29.6 รายต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งประเทศที่ 26.6 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงสุดได้แก่ เชียงใหม่ (36.5) รองลงมาได้แก่ ลำพูน และเชียงราย ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศมี 6 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน (22.8) รองลงมาได้แก่ สุโขทัย น่าน ตาก แพร่ และเพชรบูรณ์ (รูปที่ 3.15)



รูปที่ 3.15 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรภาคเหนือ พ.ศ.2565



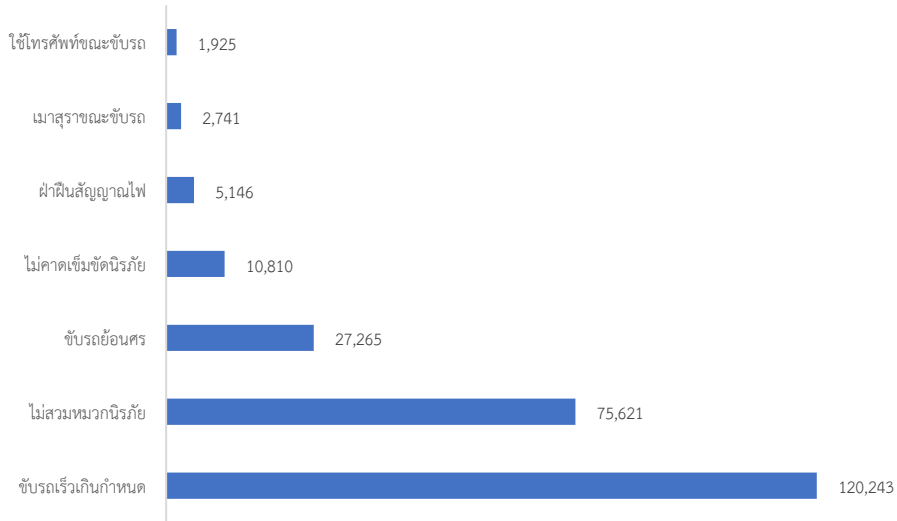
เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 กับ 2563 พบว่าจังหวัดในภาคเหนือส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงคิดเป็น -1.6% ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงอัตราการเสียชีวิตทั่วประเทศซึ่งมีค่าอยู่ที่ -2.7% จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด 3 จังหวัดแรก ได้แก่ ชัยนาท พิษณุโลก และอุดรดิตถ์ ขณะที่จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 3 จังหวัดแรก ได้แก่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และเชียงใหม่ (รูปที่ 3.16)



รูปที่ 3.16 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับ พ.ศ.2563

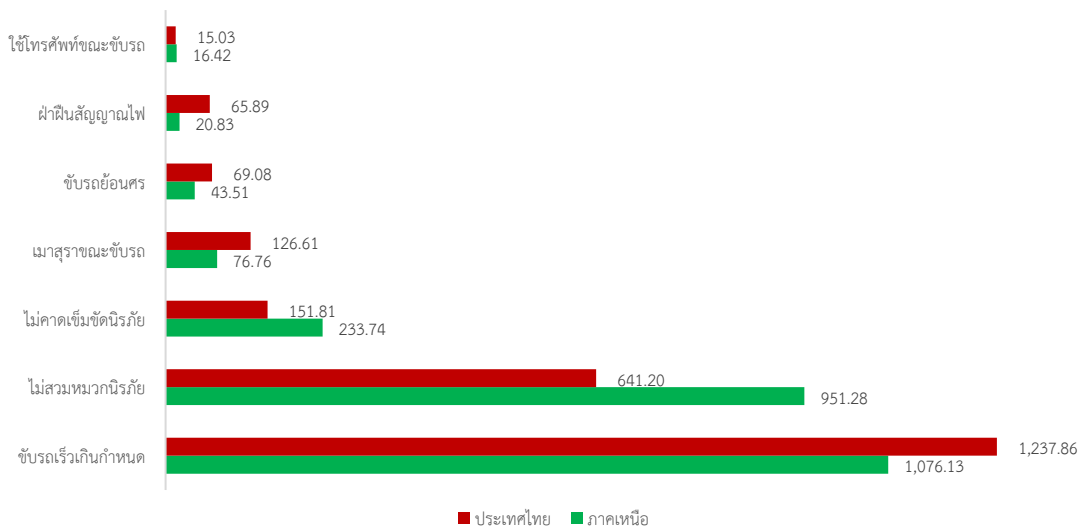
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี ได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปของ อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย



รูปที่ 3.17 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีของภาคเหนือ

ภาคเหนือมีสถิติการจับกุมต่ำกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศ (รูปที่ 3.18) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (1,076.13 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ โทรศัพท์ขณะขับรถ (16.42 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 3.1 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของ จังหวัดต่างๆ ในภาคเหนือ



รูปที่ 3.18 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของภาคเหนือกับประเทศไทย

ตารางที่ 3.1 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร ของจังหวัดในภาคเหนือ

จังหวัด	เมาสุรา ขณะขับรถ	ไม่สวมหมวก นิรภัย	ขับรถเร็ว เกินกำหนด	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย	ขับรถ ย้อนศร	ฝ่าฝืน สัญญาณไฟ	ใช้โทรศัพท์ ขณะขับรถ
เชียงใหม่	124.13	1152.32	191.75	102.21	33.42	31.52	3.79
เชียงราย	98.10	1003.74	314.24	171.20	12.54	6.62	10.31
เพชรบูรณ์	37.50	775.03	93.18	142.70	53.63	21.16	10.07
แพร่	49.69	2057.50	225.70	326.93	211.30	43.42	29.02
แม่ฮ่องสอน	21.97	379.73	0.00	49.86	2.09	8.02	3.49
กำแพงเพชร	87.90	348.77	138.97	219.11	25.96	15.38	19.05
ชัยนาท	41.47	382.33	16074.05	55.29	31.73	25.13	18.22
ตาก	79.22	802.61	515.39	285.61	91.50	30.55	31.72
นครสวรรค์	157.07	1419.50	102.25	198.09	41.60	38.59	11.47
น่าน	40.46	798.67	39.41	277.95	18.76	4.00	2.74
พะเยา	99.04	771.51	215.85	309.04	8.02	11.49	8.67
พิจิตร	42.97	779.17	278.93	333.31	45.82	19.20	23.96
พิษณุโลก	67.38	1186.51	301.72	424.75	7.34	9.83	20.01
ลำปาง	116.72	480.95	109.63	240.40	93.77	31.86	54.40
ลำพูน	93.85	1253.14	270.30	261.54	7.26	4.25	11.76
สุโขทัย	114.16	840.54	273.88	325.28	47.28	45.56	17.36
อุตรดิตถ์	64.34	1451.86	88.05	192.57	28.90	16.93	9.93
อุทัยธานี	45.70	1239.12	137.10	291.48	22.23	11.42	9.57
เชียงใหม่	124.13	1152.32	191.75	102.21	33.42	31.52	3.79

หมายเหตุ: -ไม่มีข้อมูล

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีแสดงดังตารางที่ 3.1 เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่าภาคเหนือมีอัตราการจับกุมคดีเมาสุราขณะขับรถเฉลี่ย 76.76 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเกือบ 2 เท่าตัว (126.61 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ นครสวรรค์ ส่วนจังหวัดที่มี การจับกุมต่ำสุด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วเฉลี่ย 1,076.13 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (คดี 1,237.86 ต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ ได้แก่ ชัยนาท ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน น่าน และอุตรดิตถ์

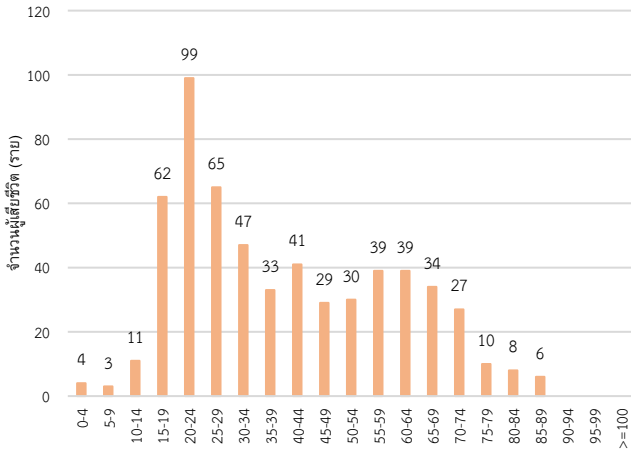
นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัย 951.28 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 3 จังหวัด ได้แก่ แพร่ นครสวรรค์และอุตรดิตถ์ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ กำแพงเพชร แม่ฮ่องสอน และชัยนาท

เชียงใหม่

พ.ศ.2565

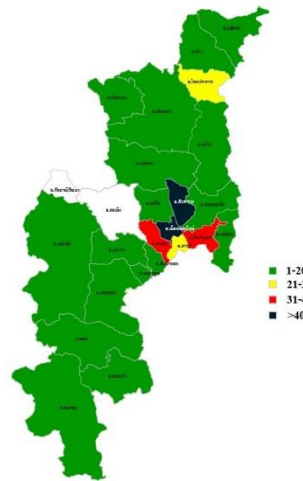
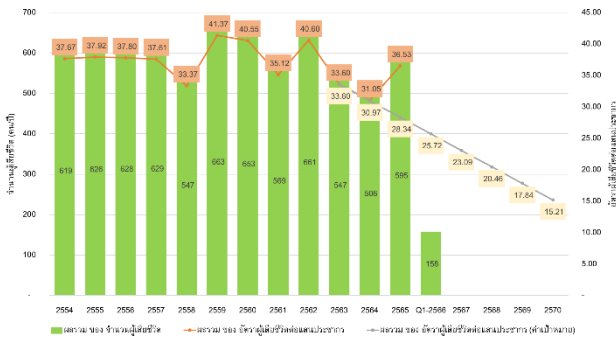
สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	
1,792,474 คน	595 ราย
1,577,123 คัน	36.53
861,745 คัน	69.05
239,749 ล้านบาท	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



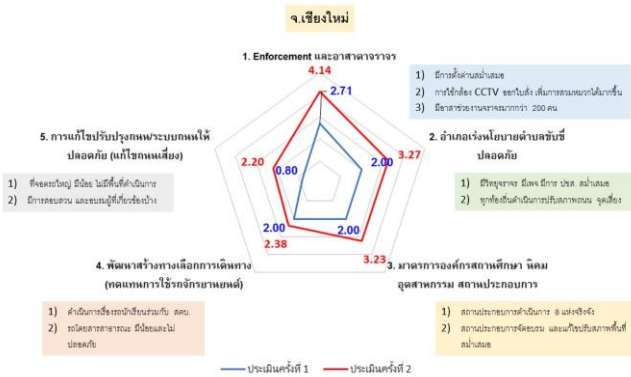
เสียชีวิตแยกตามอายุ

อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

รายละเอียดเพิ่มเติม

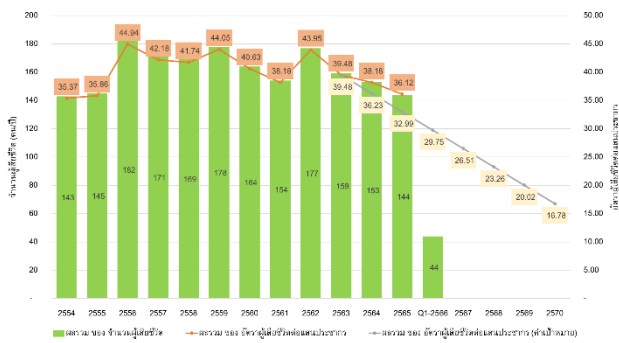
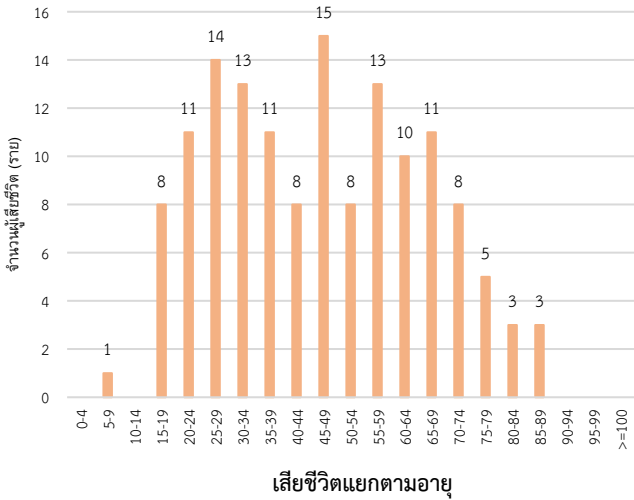
หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

ลำพูน

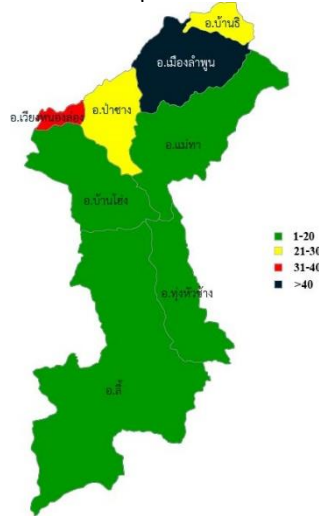
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

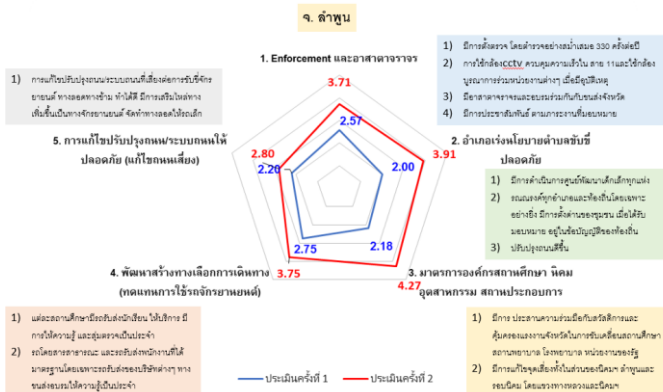
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



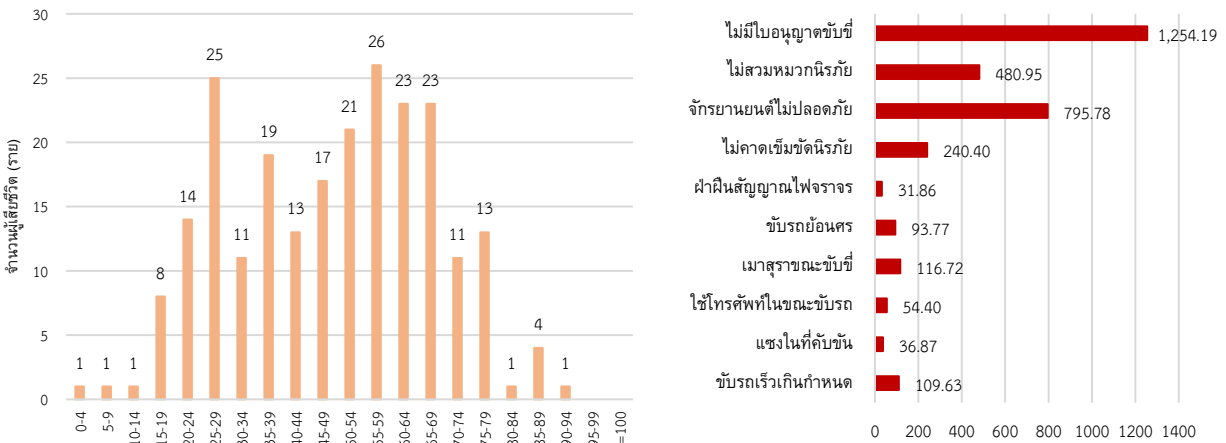
รายละเอียดเพิ่มเติม

ลำปาง

พ.ศ.2565

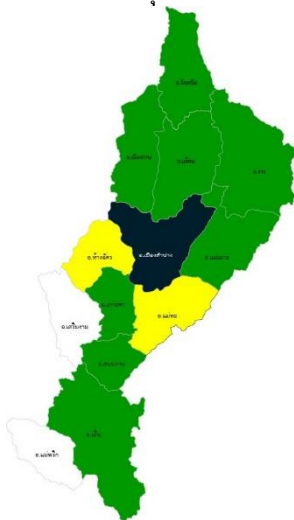
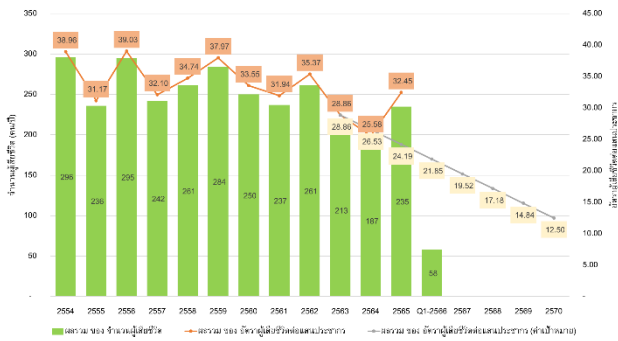
สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร ¹	718,790	คน	เสียชีวิต ⁴	235	ราย
รถจดทะเบียน ²	471,928	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	32.45	
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	269,817	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	87.10	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	73,161	ล้านบาท			

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กรุงเทพมหานคร)



เสียชีวิตแยกตามอายุ

อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

5. ด้านการปฏิบัติงานของกรม/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องการดำเนินงานด้านการจราจร (การจราจร)

จุดแข็ง	สิ่งที่ต้องปรับปรุง
1. การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน	1. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
2. การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน	2. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
3. การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน	3. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน

1. Enforcement และมาตรการจราจรเชิงป้องกัน

จุดแข็ง	สิ่งที่ต้องปรับปรุง
1. มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์	1. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
2. มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์	2. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
3. มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์	3. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน

จ.ลำปาง

4. ด้านการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์

จุดแข็ง	สิ่งที่ต้องปรับปรุง
1. มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์	1. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
2. มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์	2. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
3. มีการตั้งด่านตรวจรถจักรยานยนต์	3. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน

2. ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

จุดแข็ง	สิ่งที่ต้องปรับปรุง
1. มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์	1. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
2. มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์	2. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน
3. มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์	3. สนับสนุนให้กรมการขนส่งทางบก สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร 3 ชุด บูรณาการการทำงานร่วมกัน

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2



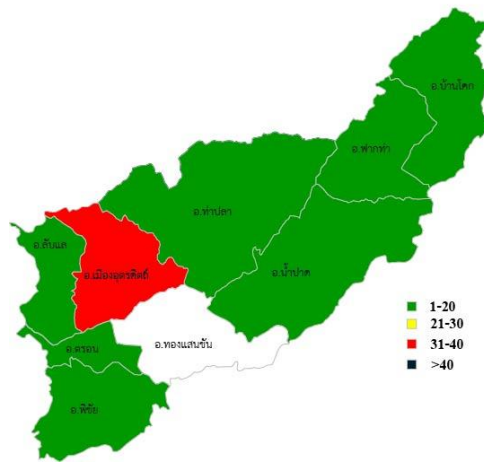
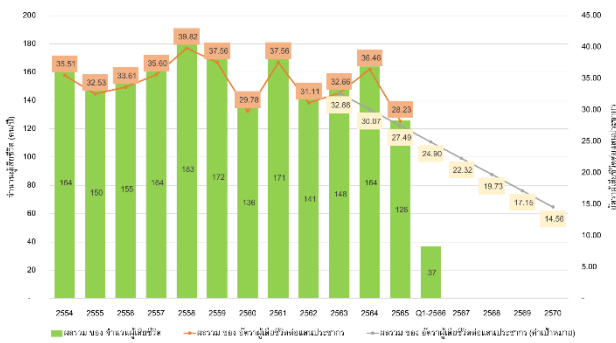
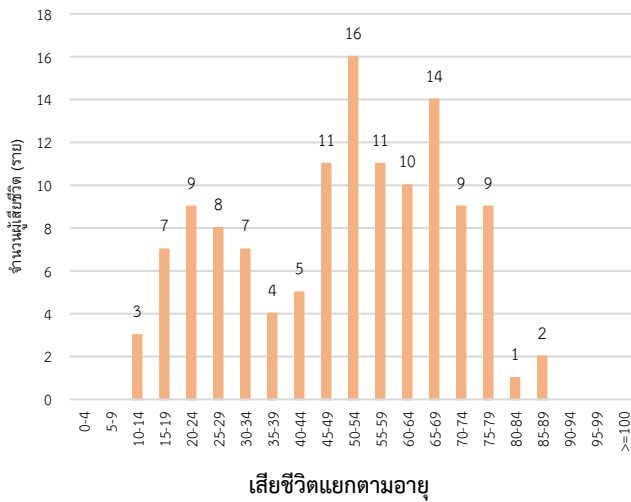
รายละเอียดเพิ่มเติม

อุทธรณ์

พ.ศ.2565

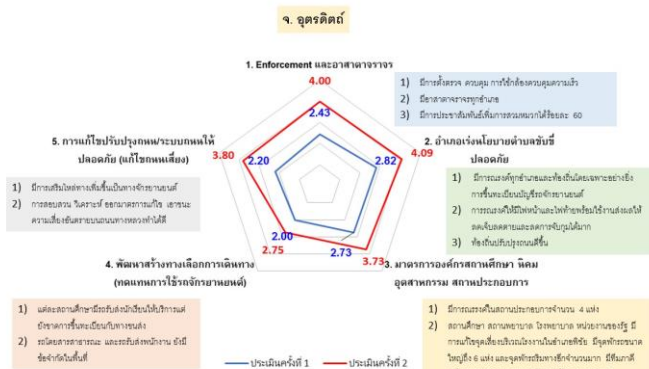
สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	442,949 คน	เสียชีวิต ⁴	126 ราย
รถจดทะเบียน ²	277,671 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	28.23
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	158,163 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	79.66
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	41,937 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

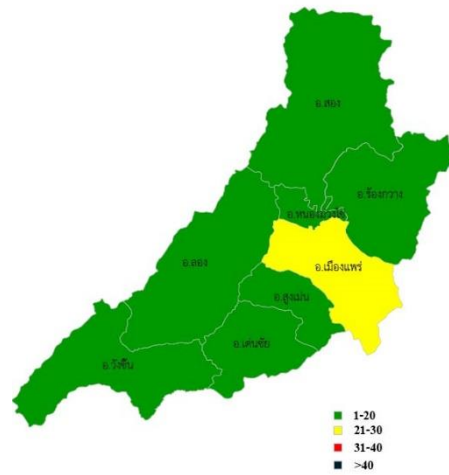
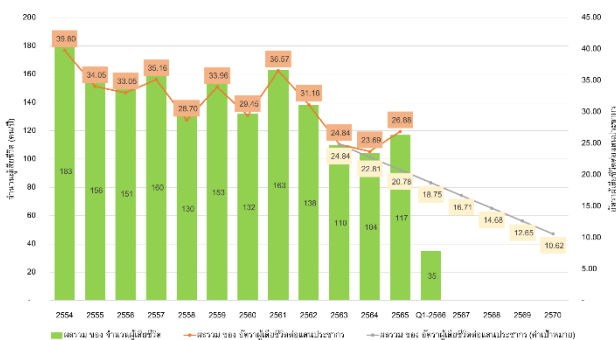
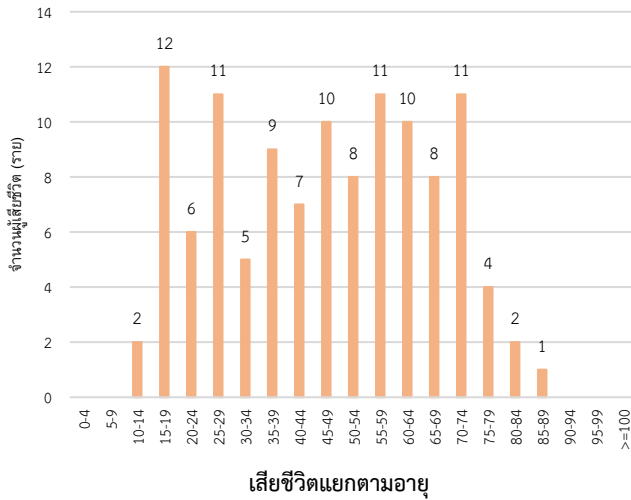
รายละเอียดเพิ่มเติม

แพร่

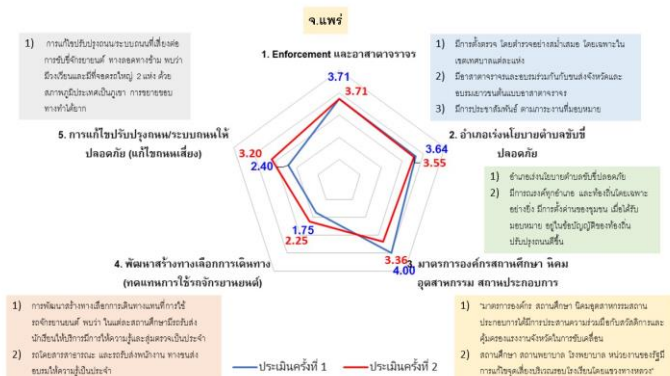
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

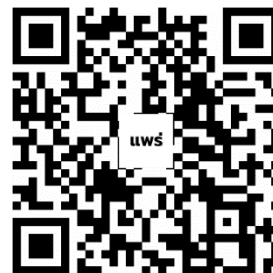
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

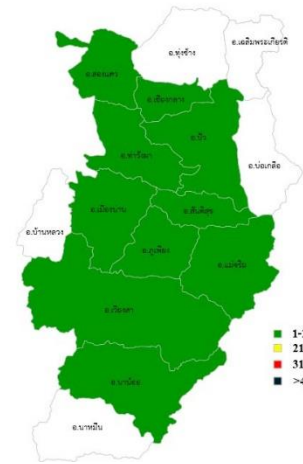
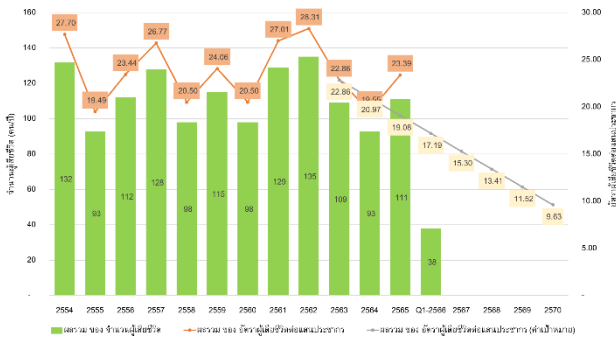
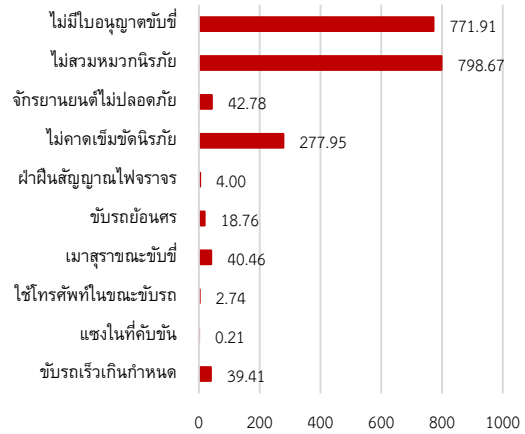
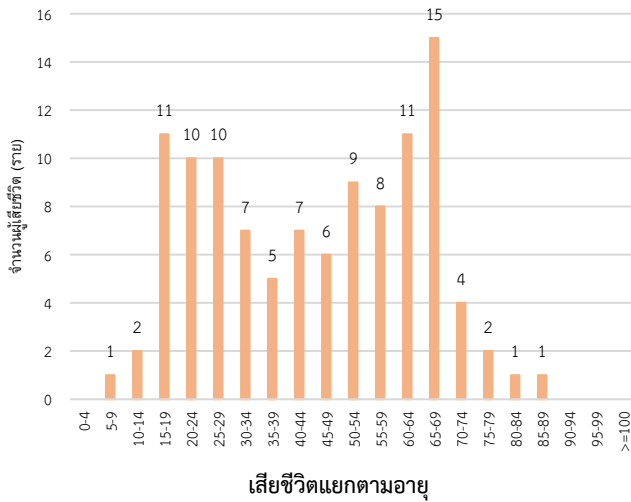
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน
 หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

น่าน

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒน์ฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

3. ข้อมูลปัจจัยเชิงบวก/อุปสรรคที่มีผลต่อการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จุดแข็ง

- มีเทศบาลในจังหวัดน่านที่เข้มแข็ง มีบุคลากรที่มีศักยภาพสูง มีงบประมาณที่เพียงพอ มีจิตสำนึกที่ดีของประชาชน
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดอ่อน

- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

1. Enforcement และกลไกความร่วมมือ

จุดแข็ง

- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดอ่อน

- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

จำนวน

2. ข้อมูลจุดอ่อนเฉพาะพื้นที่/จังหวัด

จุดอ่อน

- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

3. ข้อมูลจุดอ่อนเชิงพื้นที่/อำเภอ

จุดอ่อน

- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ



รายละเอียดเพิ่มเติม

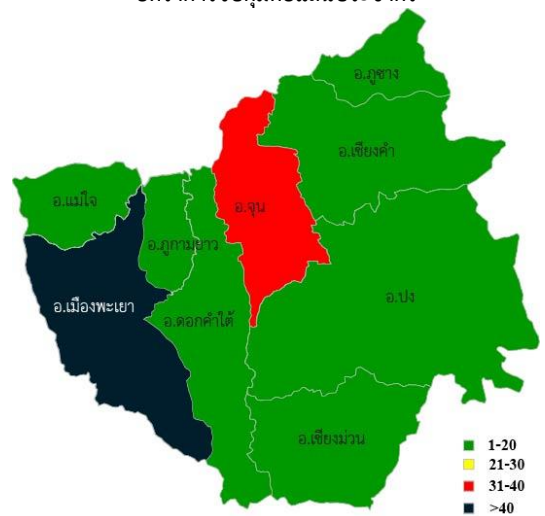
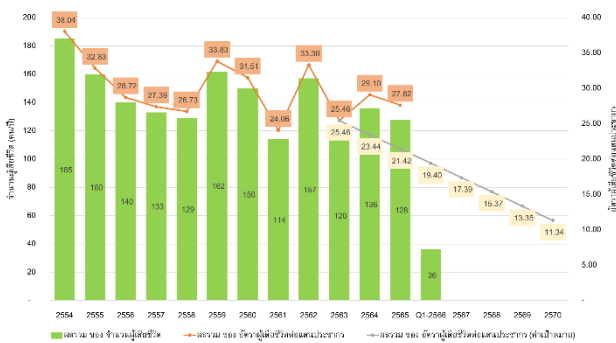
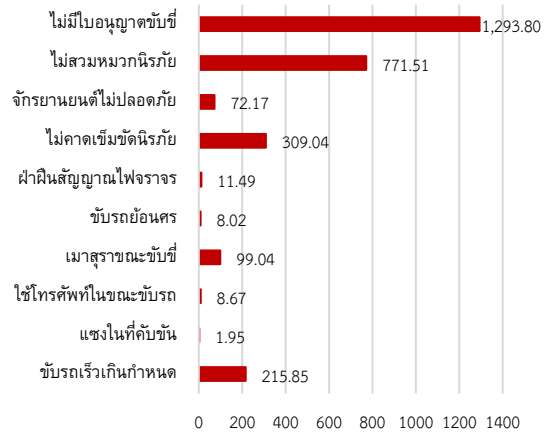
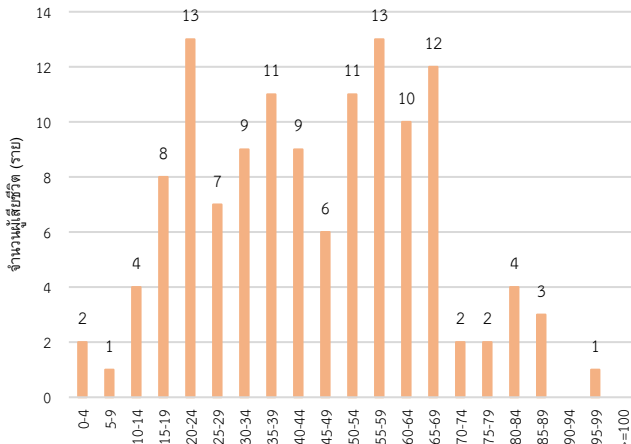
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน
 หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

พะเยา

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร ¹	461,431	คน	เสียชีวิต ⁴	128	ราย
รถจดทะเบียน ²	282,785	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	27.62	
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	170,092	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	75.25	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	35,425	ล้านบาท			

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

1. เหนือกว่า 100 ราย

1. เหนือกว่า 100 ราย
2. เหนือกว่า 100 ราย

2. เหนือกว่า 100 ราย

1. เหนือกว่า 100 ราย
2. เหนือกว่า 100 ราย

3. เหนือกว่า 100 ราย

1. เหนือกว่า 100 ราย
2. เหนือกว่า 100 ราย

4. เหนือกว่า 100 ราย

1. เหนือกว่า 100 ราย
2. เหนือกว่า 100 ราย

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

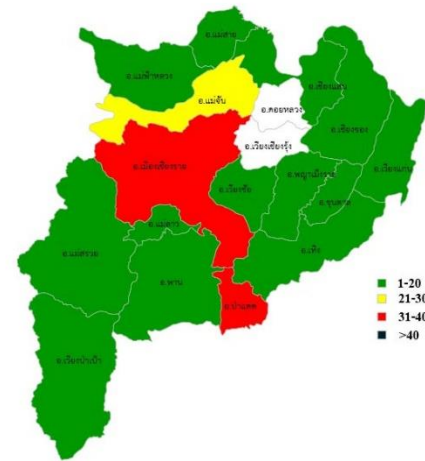
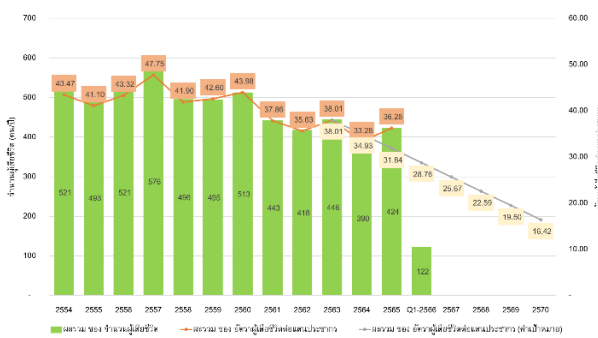
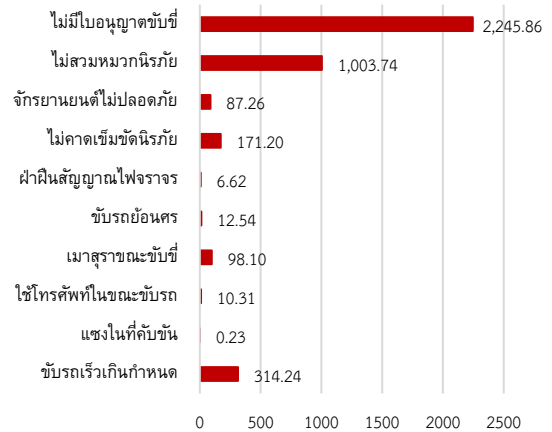
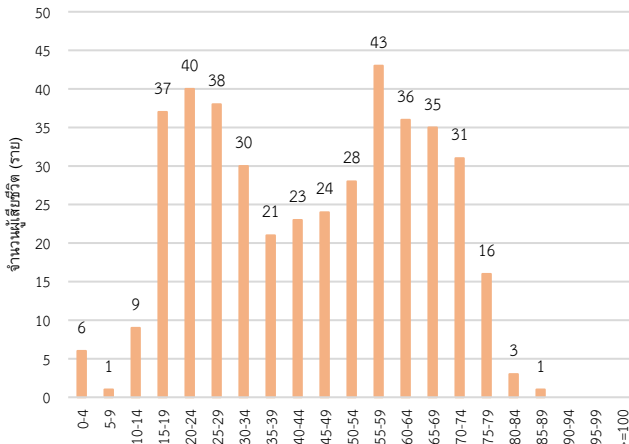


เชิงราย

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร ¹	1,299,636	คน	เสียชีวิต ⁴	424	ราย
รถจดทะเบียน ²	801,646	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	36.28	
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	465,229	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	91.14	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	103,000	ล้านบาท			

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

1. ข้อมูลพื้นฐานของประเทศไทย

- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด

2. Enforcement และมาตรการทางกฎหมาย

- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด

เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

3. ข้อมูลการดำเนินงาน

- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด

4. ข้อมูลการดำเนินงาน

- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด
- การตั้งจุดตรวจจุดสกัด

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน
หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

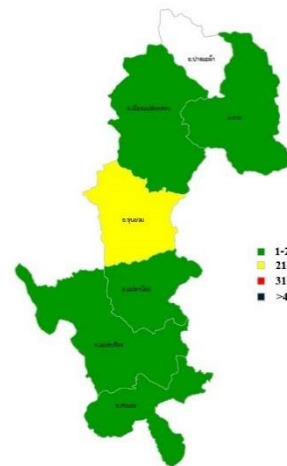
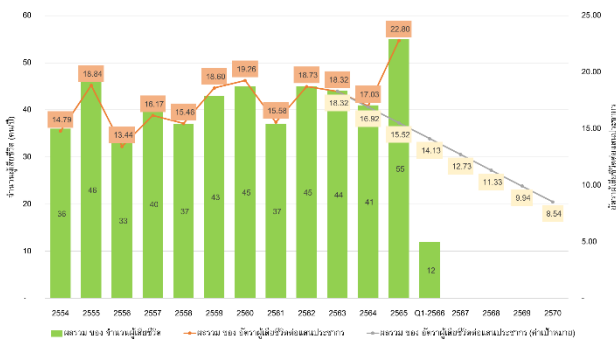
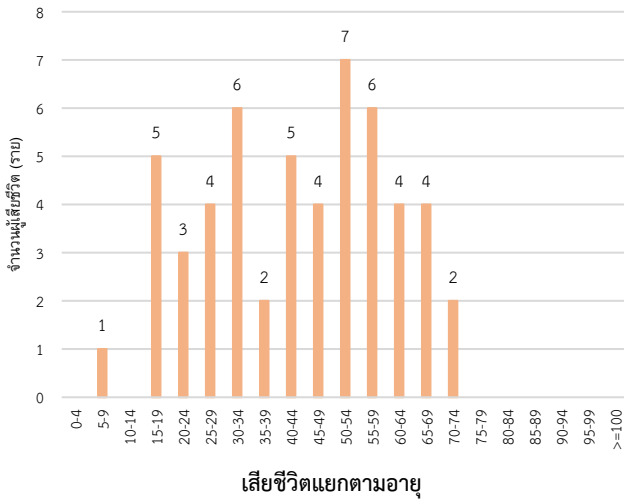
รายละเอียดเพิ่มเติม

แม่ฮ่องสอน

พ.ศ.2565

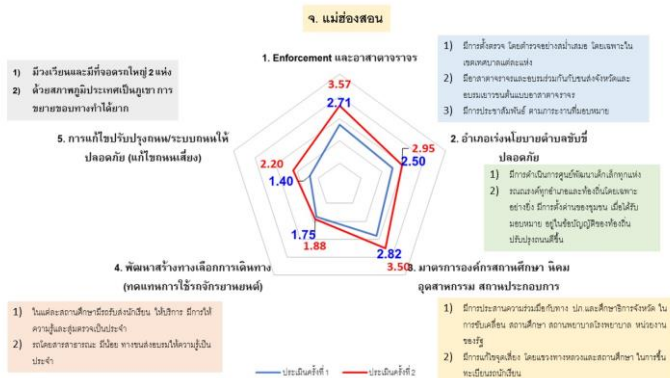
สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒน์ฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

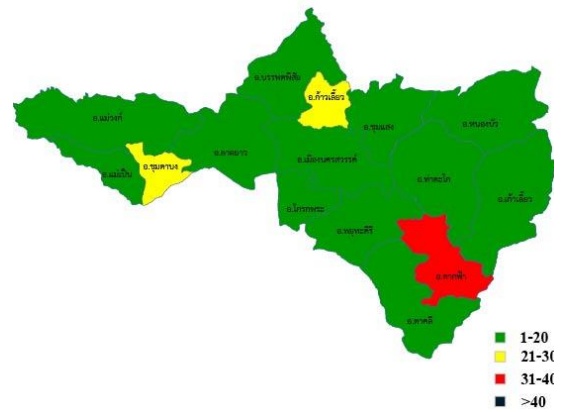
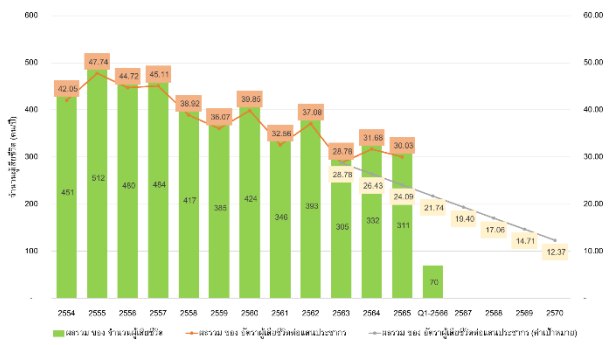
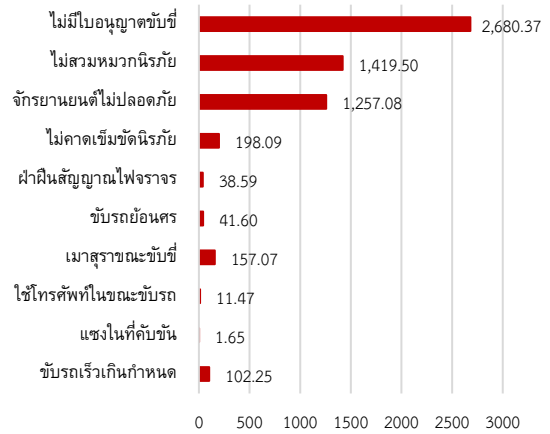
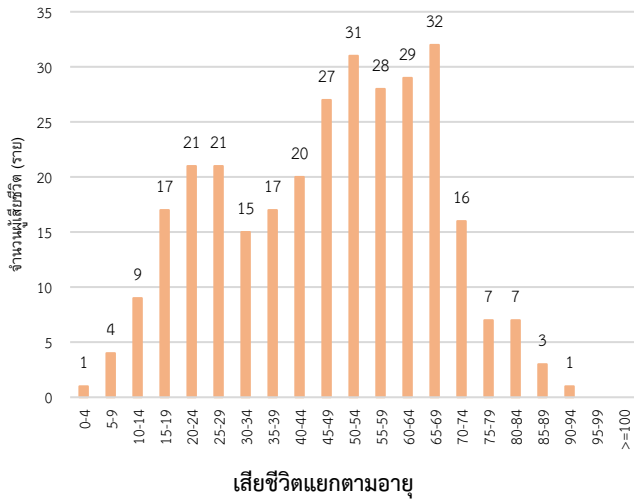
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน
หมายเหตุ เส้นสีฟ้า = การประเมินครั้งที่ 1 เส้นสีแดง = การประเมินครั้งที่ 2

นครสวรรค์

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

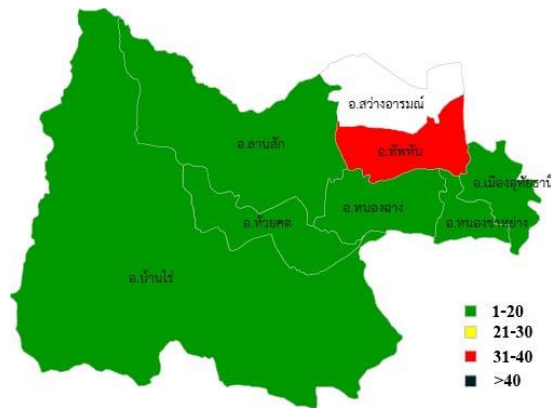
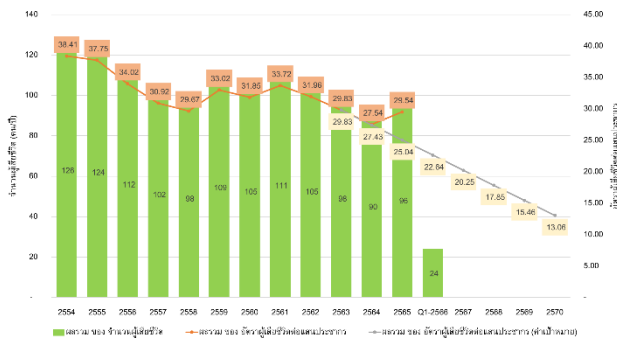
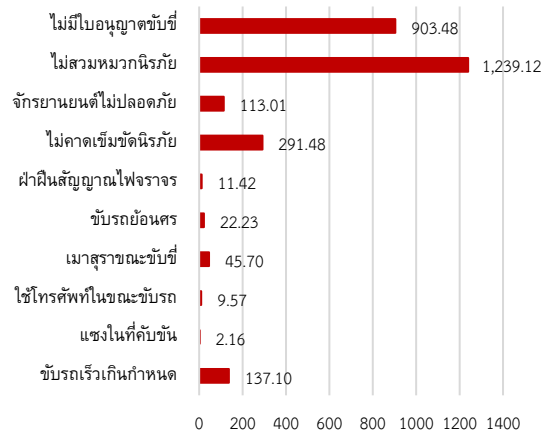
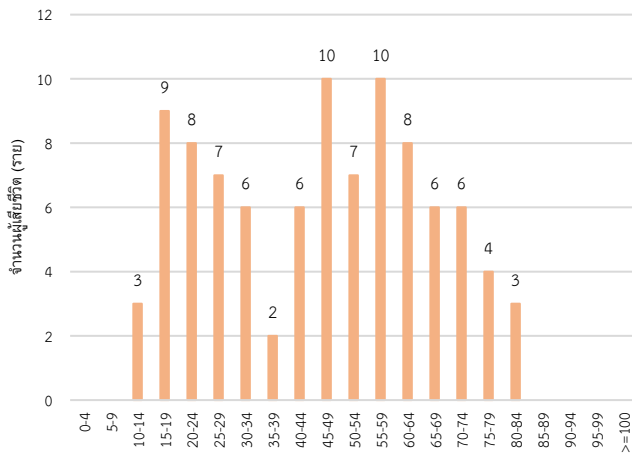
รายละเอียดเพิ่มเติม

อุทัยธานี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดอุทัยธานี

- Enforcement และอาสาจราจร
 - การฝึกฝน การอบรม ประชาสัมพันธ์ การชมชมการวิ่งในหมู่บ้านสามกวางวัง ราชดำเนิน
 - การตั้งศูนย์จราจรเคลื่อนที่ (รถเสิร์ฟ)
- อำเภอเร่งเฝ้าระวังอุบัติเหตุ
- มาตรการรณรงค์การลดอุบัติเหตุ
- พัฒนาสร้างทางเพื่อการเดินทาง (พูดแทนการใช้รถจักรยานยนต์)
 - มีรถคันละขึ้น 3 ส่วน
 - รถคันละขึ้น 3 ส่วน
 - รถคันละขึ้น 3 ส่วน
 - รถคันละขึ้น 3 ส่วน
- การเตือนสติประชาชน

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



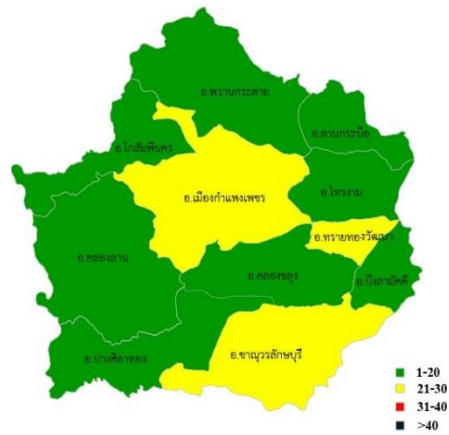
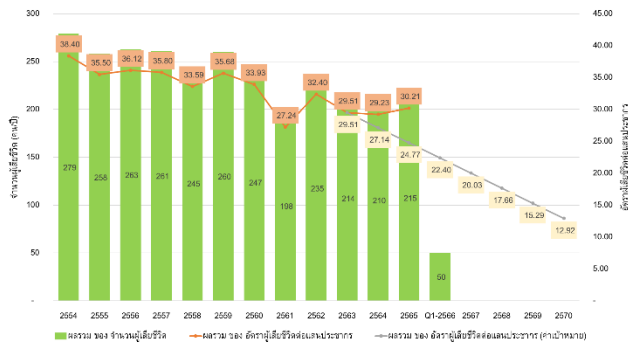
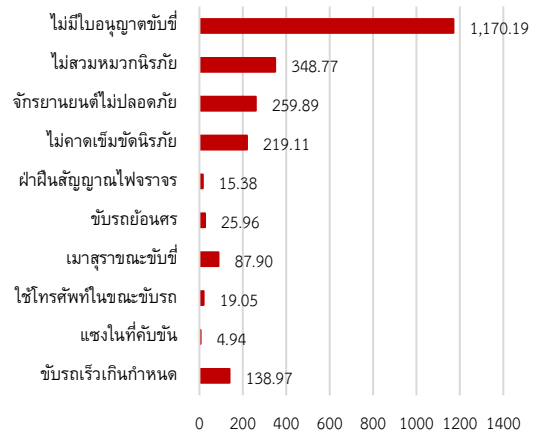
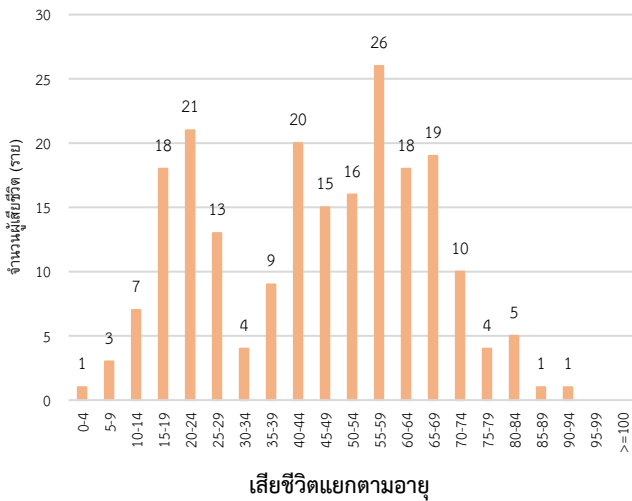
รายละเอียดเพิ่มเติม

กำแพงเพชร

พ.ศ.2565

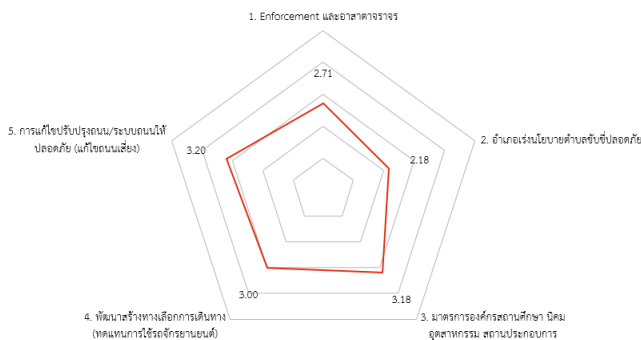
สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



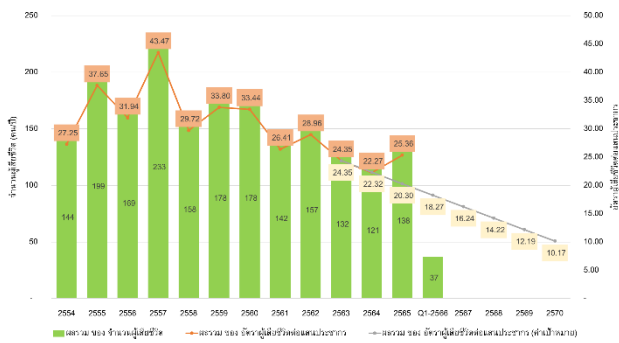
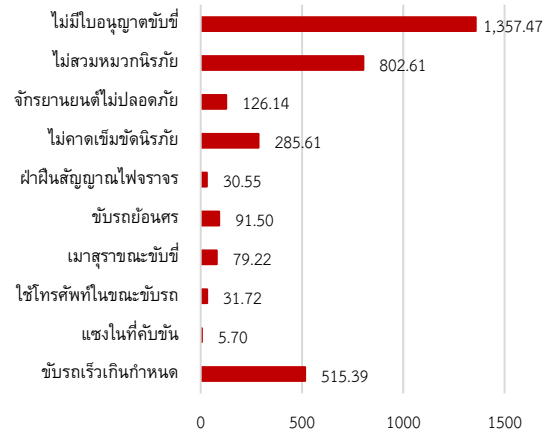
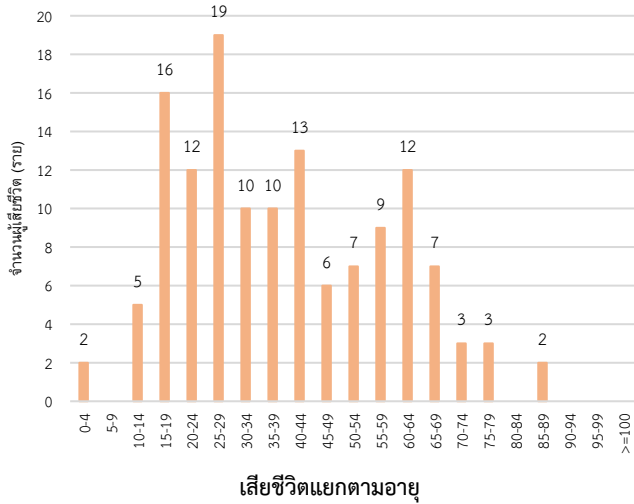
รายละเอียดเพิ่มเติม

ตาก

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	684,140 คน	เสียชีวิต ⁴	138 ราย
รถจดทะเบียน ²	258,391 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	25.36
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	158,191 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	87.24
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	61,564 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จังหวัดตาก

1. มีประกาศเจตนารมณ์ทางจราจรชีวิตตากทั้งหมด
 อัตราความเร็วจราจรและปริมาณรถที่วิ่งทาง
 จุดเสี่ยง 4 จุดใหญ่ๆ รวม 7 เส้นทาง

2. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีการระบุและทำงาน
 รับทราบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดตาก
 โดยตั้งงบประมาณไปอุดหนุนให้จุดที่เกิดอุบัติเหตุ

3. มีการใช้ปรับปรุงถนน/
 ระบบถนนให้ปลอดภัย 50
 (แก้ไขถนนเสีย)

4. พัฒนาระบบทางเลือกการ
 เส้นทาง (ทดแทนการใช้ 4.13
 รถจักรยานยนต์)

1) มีทางหลวงสำหรับจักรยาน และ รถจักรยานยนต์
 ในเส้นทางสายหลัก บนเขตที่มีรถ และเส้นทางสาย
 รอง ของเขตทางหลวงชนบทตาก

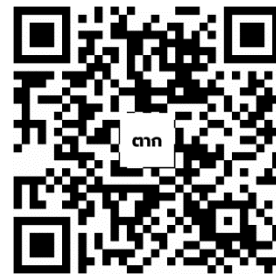
1. Enforcement และอาสา
 ตำรวจจราจร 3.71

2. อำนวยการนโยบายด้านความปลอดภัย
 1) มีรถบังคับจอด ขับขี่ และ ขับขี่ และ ขับขี่
 รับเคียวมาทำเป็นภารกิจ และลดอุบัติเหตุทางถนน
 2) มีการประชุมคณะทำงานกลุ่มศูนย์เฝ้าระวังทางถนนจังหวัด
 ตาก เป็นประจำทุกเดือน และคืนข้อมูลด้าน

3. มาตรการลดการ
 อุบัติเหตุจราจร สาธารณ
 1) ชุดป้องกันชนรถชน จำนวน ๑๑๖๖ ชุดป้องกันชนรถชน
 แห่ง และพวงมาลัยรถชนรถชน จำนวน ๑๑๖๖ ชุดป้องกันชนรถชน
 ความปลอดภัยทางถนน ตามประกาศจังหวัดตาก และรายงานผล
 การปฏิบัติงานใช้บังคับตามเป็นประจำทุกเดือน

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



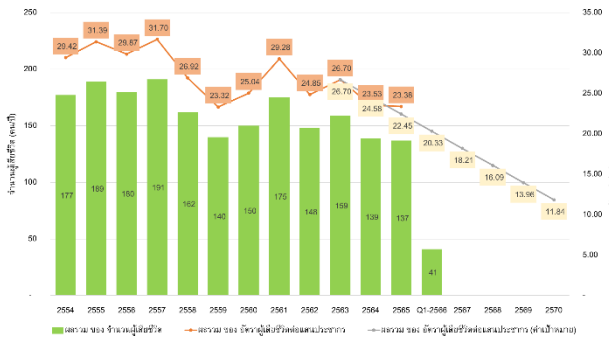
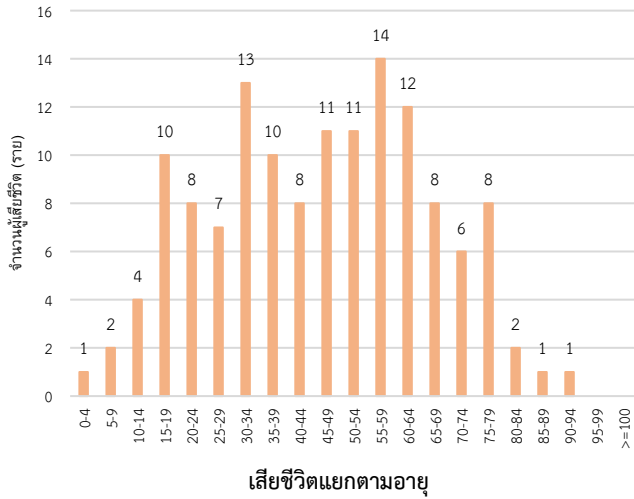
รายละเอียดเพิ่มเติม

สุโขทัย

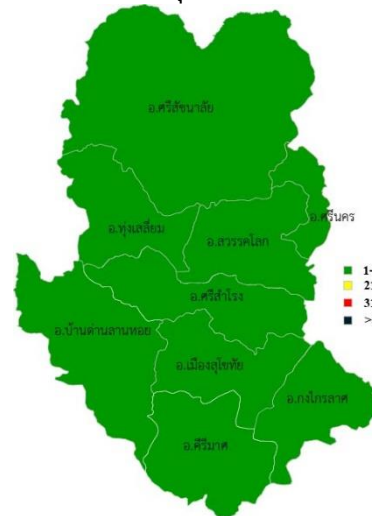
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

จังหวัดสุโขทัย



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



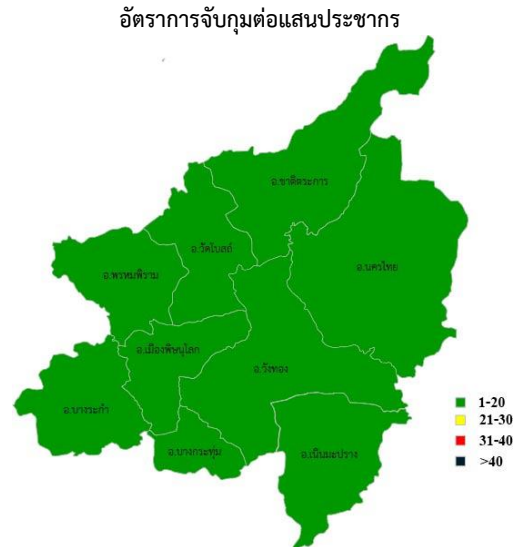
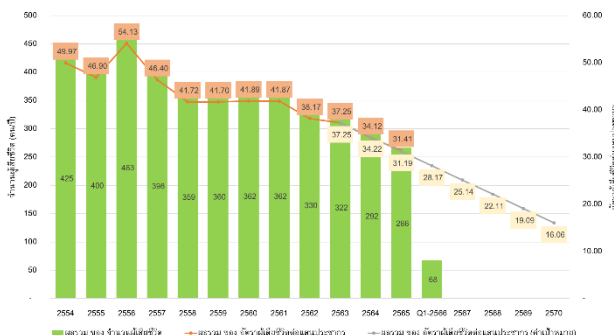
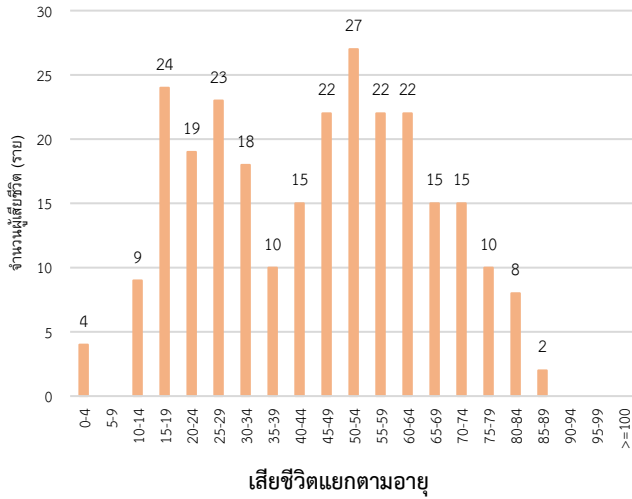
รายละเอียดเพิ่มเติม

พิษณุโลก

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



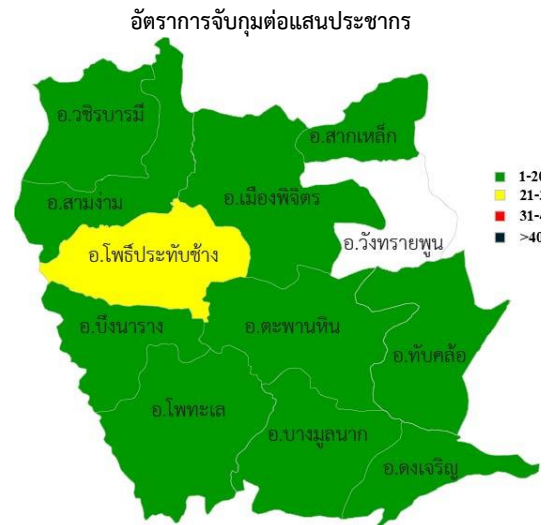
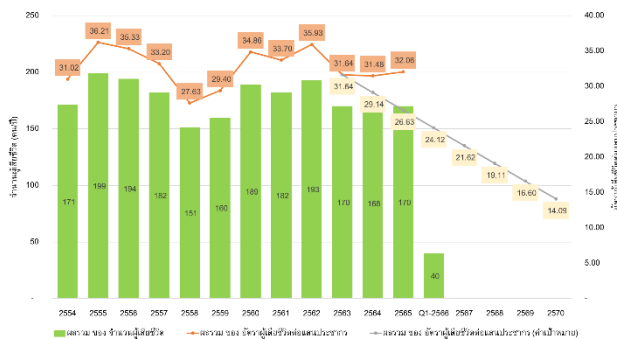
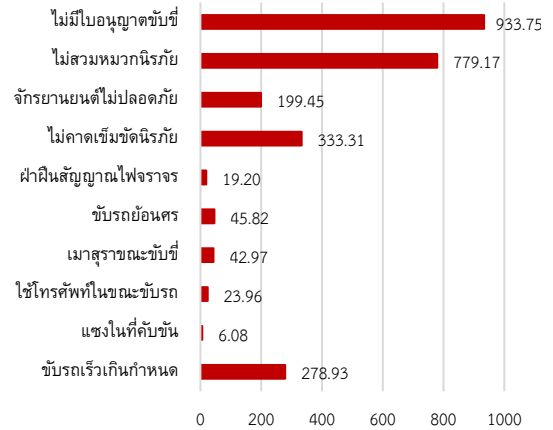
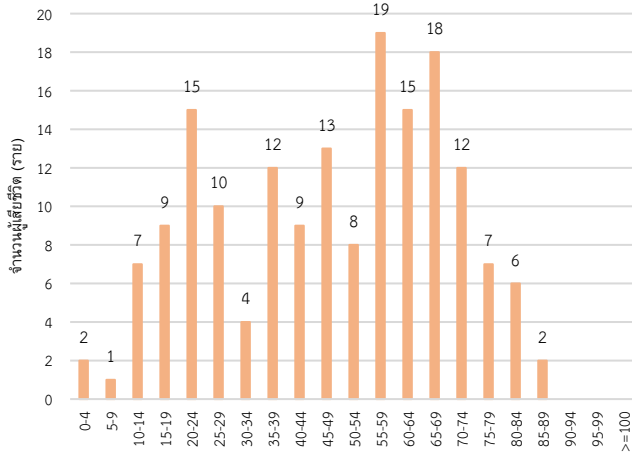
รายละเอียดเพิ่มเติม

พิจิตร

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

จังหวัดพิจิตร

1. Enforcement และอาสาจราจร

- 1) เติมน้ำมัน 117 กิโลเมตรโดยปล่อยทิ้งรถใหญ่ มีมือไม่เคี้ยว
- 2) มีการลงสวน และบนรถตู้เที่ยววิ่ง
- 3) มีการตรวจเช็คช่างจักรยาน มีการแข่งขันจักรยาน แข่งขันแข่งจักรยาน
- 4) พัฒนาระบบการแจ้งเตือน (แพลตฟอร์มจราจร)
5. การเตรียมปรับปรุงระบบถนนให้ปลอดภัย (แก้ไขถนนแคบ)

2.70

3.21

3.48

3.25

3.08

1) มีการพัฒนาสภาพทางใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาล

2) ส่งเสริมสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย 100% ในหน่วยงาน

3) มีการรณรงค์ให้ใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด 2. อำเภอเรียนไม่ขายคืนรถขับปลอดภัย

1) ผู้ประกอบการบริการจัดตั้งหน่วยงานจัดตั้งได้แข่งขันกับ 12 ร้าน

2) ทุกท้องถิ่น 101 แห่งจัดตั้งศูนย์บริการประชาชน จุดศูนย์

มาตรการองค์กรทางศึกษา นิคมอุตสาหกรรม สถานประกอบการ

1) สถานประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมมีการออกใบอนุญาตให้ลูกจ้างสวมหมวกนิรภัย 100%

2) สถานประกอบการพัฒนาการให้พนักงานใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



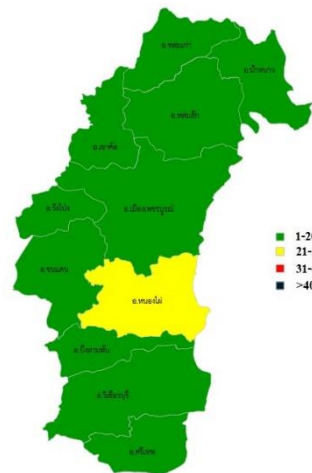
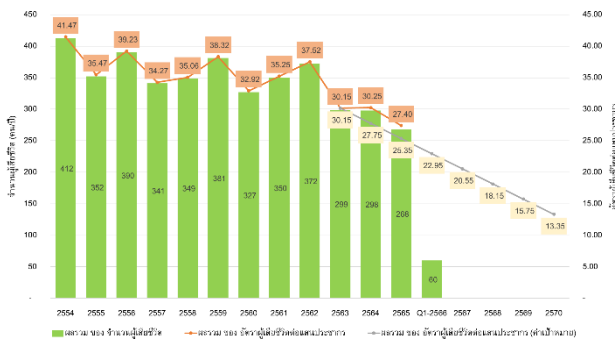
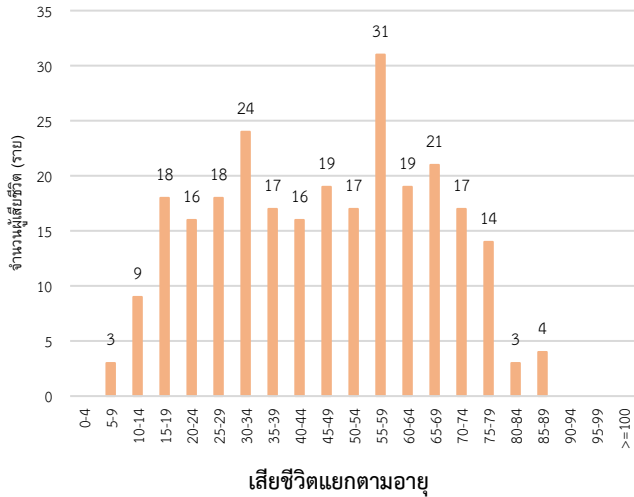
รายละเอียดเพิ่มเติม

เพชรบูรณ์

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	973,386 คน	เสียชีวิต ⁴	268 ราย
รถจดทะเบียน ²	499,294 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	27.40
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	286,869 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	93.42
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	80,199 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



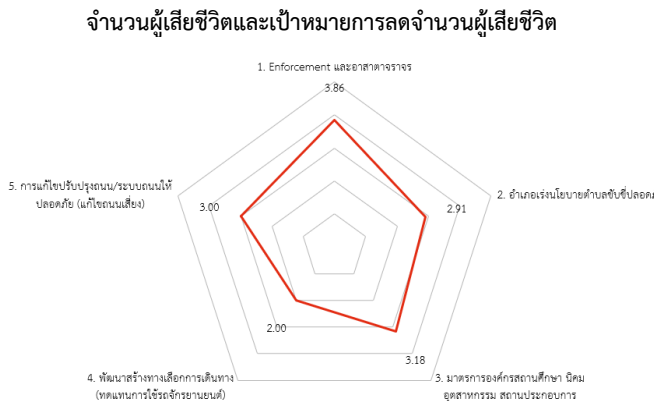
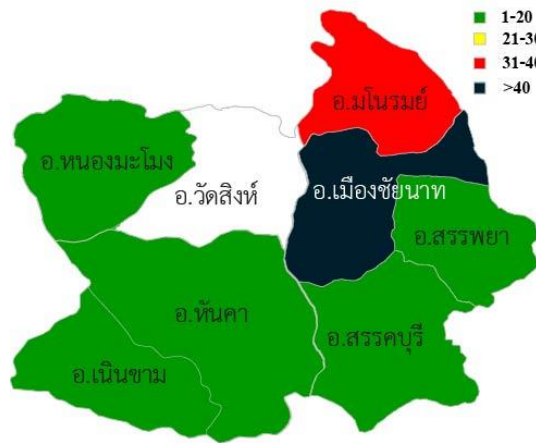
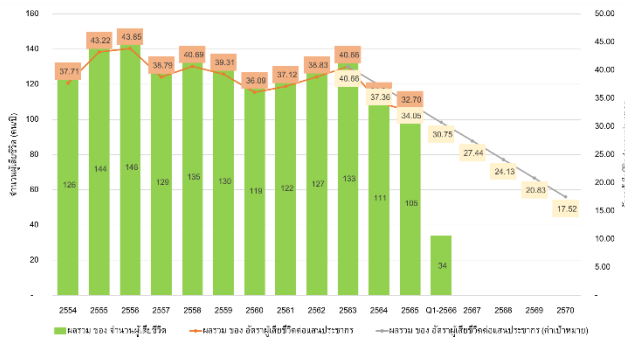
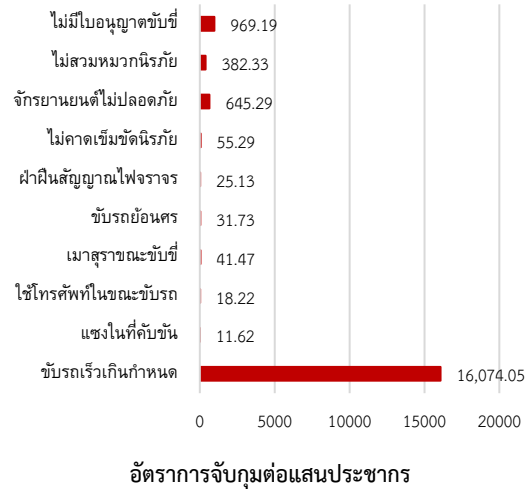
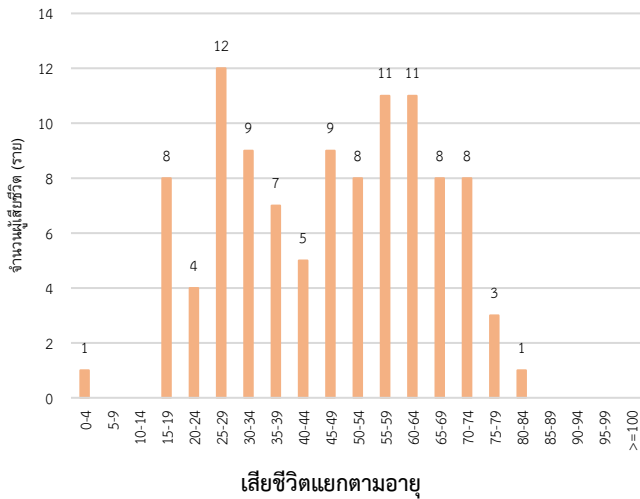
รายละเอียดเพิ่มเติม

ชัชนาท

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



รายละเอียดเพิ่มเติม

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

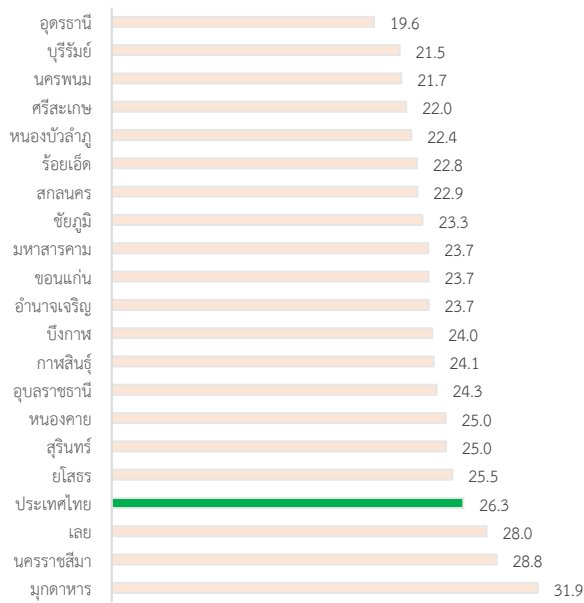
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือประกอบไปด้วย 20 จังหวัด ได้แก่ เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี สกลนคร นครพนม มุกดาหาร กาฬสินธุ์ ขอนแก่น ชัยภูมิ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ และนครราชสีมา โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาคในปี พ.ศ.2529 ดังนี้

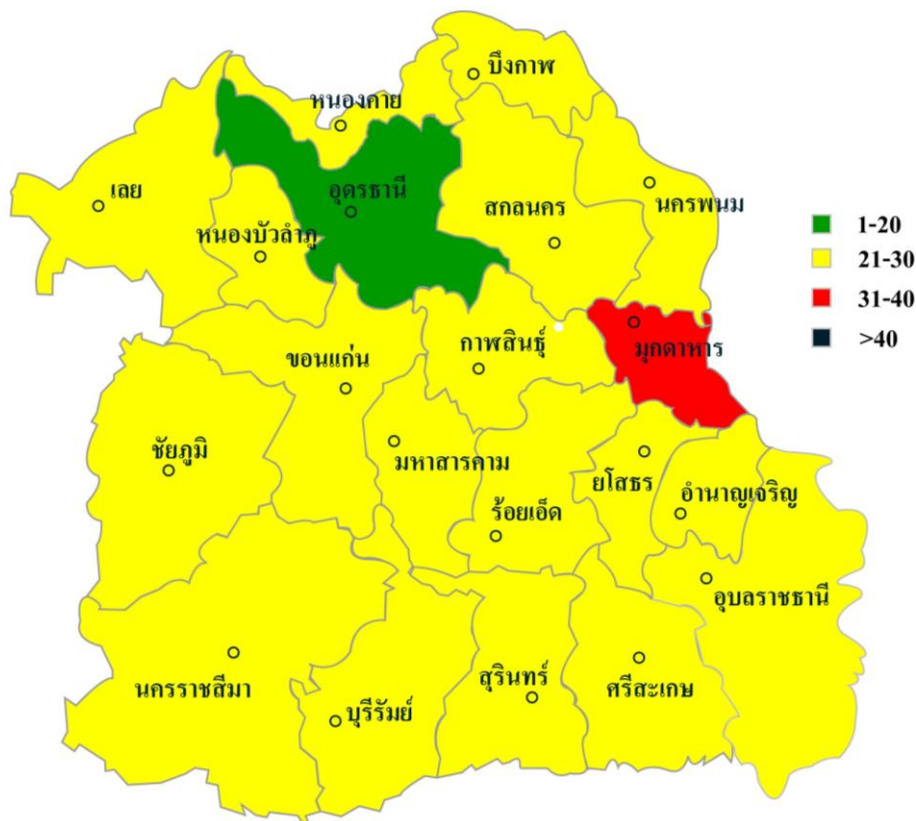
- ประชากร 21,781,418 คน คิดเป็น 36% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 9,303,089 คัน คิดเป็น 29% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,671,902 ล้านบาท คิดเป็น 15% ของทั้งประเทศ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2565 มีดังนี้

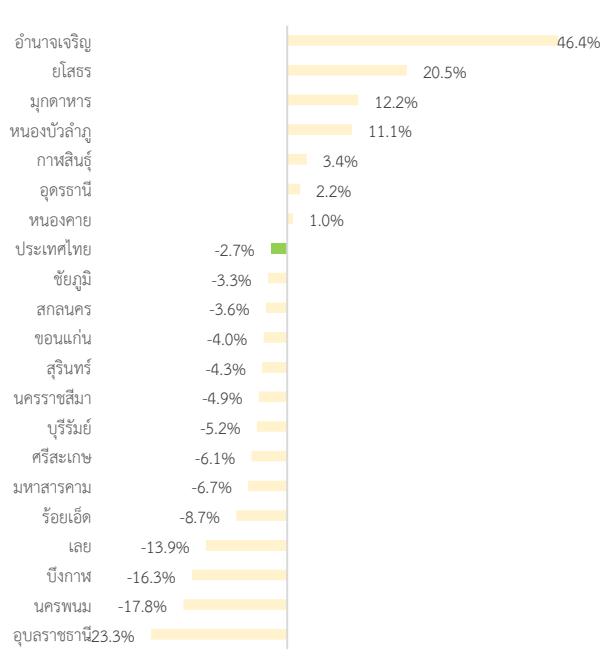
- เสียชีวิต 5,235 ราย คิดเป็น 32% ของทั้งประเทศ



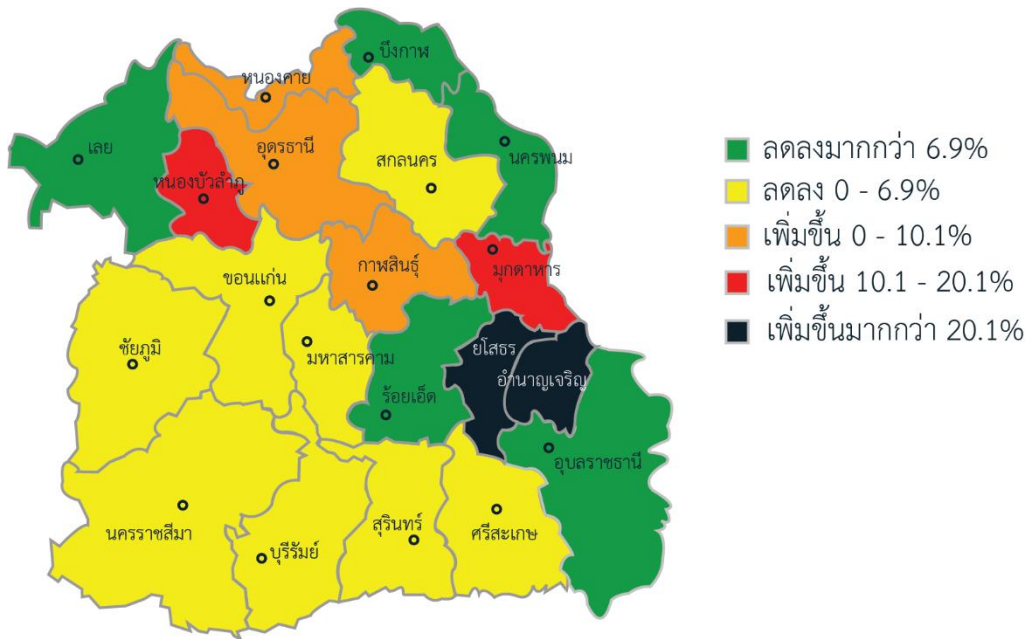
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ย 24.0 รายต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยทั้งประเทศที่ 26.6 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงสุด ได้แก่ มุกดาหาร (31.9) รองลงมาได้แก่ นครราชสีมา และเลย ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศมี 17 จังหวัด โดย 5 จังหวัดแรก ได้แก่ อุดรธานี (19.6) รองลงมาได้แก่ บุรีรัมย์ นครพนม ศรีสะเกษ และหนองบัวลำภู (รูปที่ 3.19)



รูปที่ 3.19 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ.2565



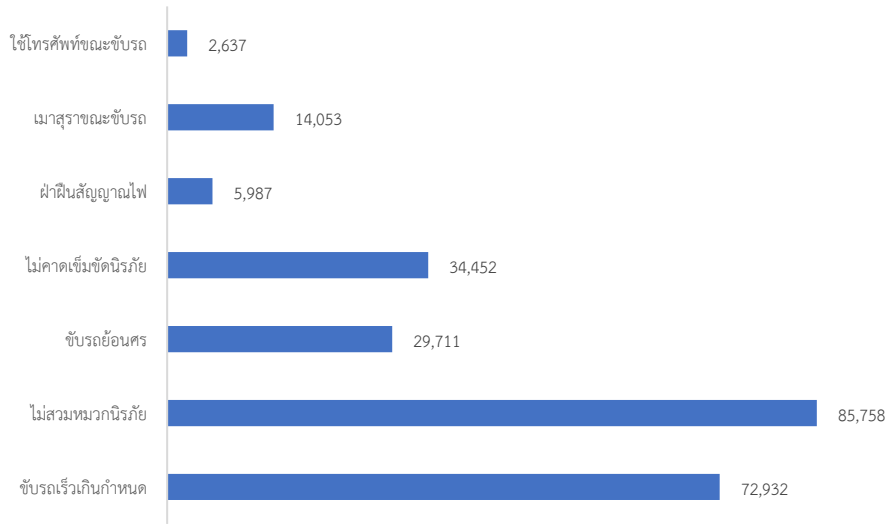
เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 กับ 2563 พบว่าจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงคิดเป็น -1.1% ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงอัตราการเสียชีวิตทั่วประเทศซึ่งมีค่าอยู่ที่ -2.7% จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด 3 จังหวัดแรก ได้แก่ อุบลราชธานี นครพนม และบึงกาฬ ขณะที่จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 3 จังหวัดแรก ได้แก่ อำนาจเจริญ ยโสธร และมุกดาหาร (รูปที่ 3.20)



รูปที่ 3.20 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับ พ.ศ.2563

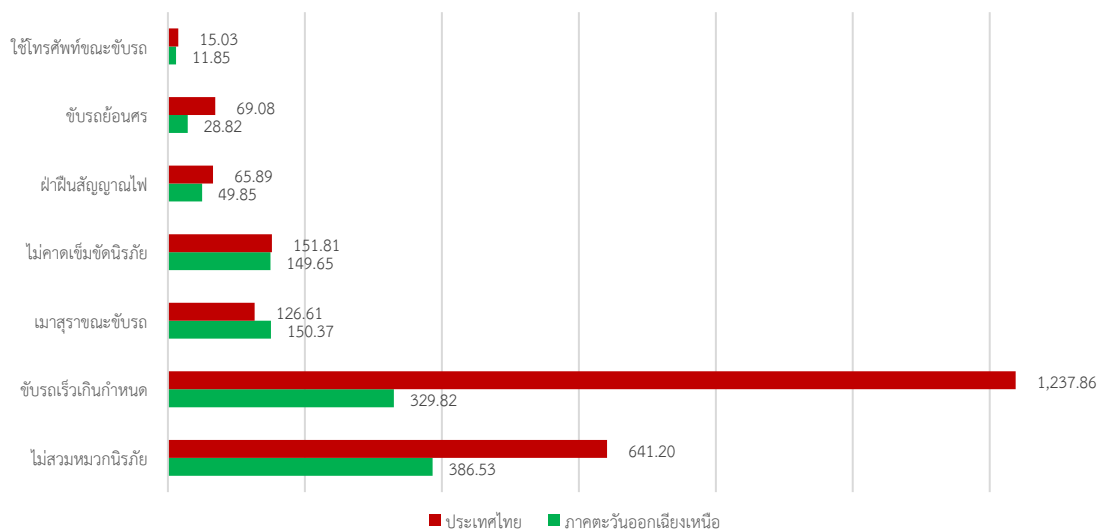
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี ได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย



รูปที่ 3.21 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสถิติการจับกุมต่ำกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศ (รูปที่ 3.22) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย (386.53 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ (11.85 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 3.2 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



รูปที่ 3.22 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับประเทศไทย

ตารางที่ 3.2 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร ของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัด	เมาสุรา ขณะขับรถ	ไม่สวมหมวก นิรภัย	ขับรถเร็ว เกินกำหนด	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย	ขับรถ ย้อนศร	ฝ่าฝืน สัญญาณไฟ	ใช้โทรศัพท์ ขณะขับรถ
เลย	128.97	1285.34	139.17	426.77	24.32	31.22	13.34
กาฬสินธุ์	81.68	470.53	532.04	108.73	43.62	44.54	38.78
ขอนแก่น	132.07	113.97	1132.72	101.31	14.12	9.58	10.65
ชัยภูมิ	108.06	127.38	46.69	31.84	8.68	31.58	3.94
นครพนม	93.49	388.06	82.05	89.30	38.65	12.14	8.09
นครราชสีมา	204.82	256.99	104.33	71.79	24.22	30.04	3.73
บึงกาฬ	90.35	459.11	45.29	86.08	49.80	41.74	4.03
บุรีรัมย์	69.19	130.89	50.41	83.33	42.49	9.20	4.00
มหาสารคาม	113.59	960.40	1092.31	262.01	33.66	122.38	24.77
มุกดาหาร	149.04	780.74	234.08	232.37	58.59	23.89	8.53
ยโสธร	345.75	233.07	40.07	70.73	9.41	12.42	4.70
ร้อยเอ็ด	109.52	254.27	181.39	201.61	39.50	13.55	16.03
ศรีสะเกษ	90.05	273.87	18.70	31.55	18.84	17.60	0.69
สกลนคร	188.44	471.10	588.99	112.91	18.08	38.42	8.38
สุรินทร์	184.21	370.82	409.13	333.16	48.80	13.84	8.74
หนองคาย	165.18	173.52	276.08	200.85	12.41	6.98	7.76
หนองบัวลำภู	68.85	190.04	26.36	53.90	25.77	17.51	12.79
อำนาจเจริญ	169.69	244.02	15.98	214.71	23.44	5.86	8.26
อุดรธานี	183.30	206.84	931.51	125.27	12.41	141.90	28.02
อุบลราชธานี	331.16	339.55	649.05	154.78	29.58	372.61	21.87

หมายเหตุ: -ไม่มีข้อมูล

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีดังแสดงในตารางที่ 3.2 พบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการจับกุม คดีเมาสุราขณะขับรถเฉลี่ย 150.37 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (126.61 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ยโสธร ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ หนองบัวลำภู

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วของภาคเฉลี่ย 329.82 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (1237.86 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศได้แก่ ขอนแก่น ส่วนจังหวัดที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ อำนาจเจริญ

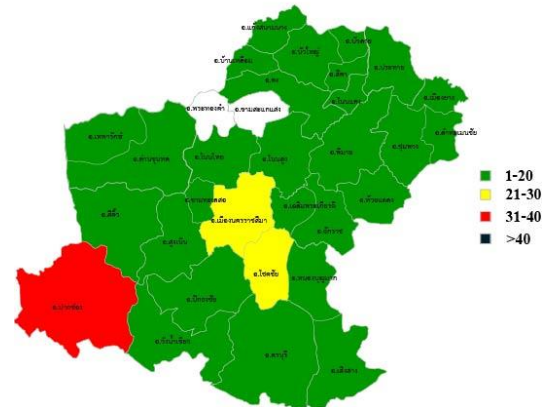
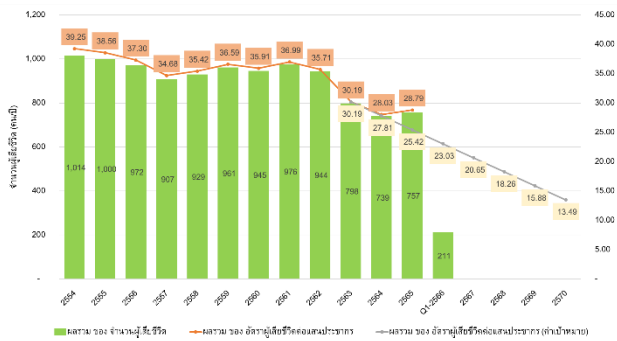
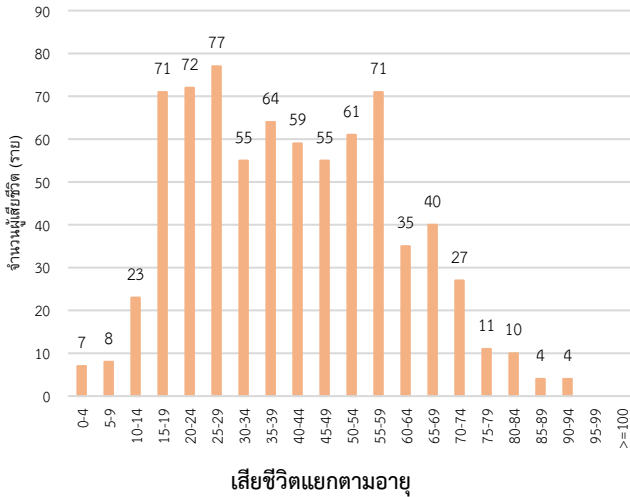
นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 386.53 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ เลย ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ ขอนแก่น

นครราชสีมา

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร ¹	2,630,058	คน	เสียชีวิต ⁴	757	ราย
รถจดทะเบียน ²	1,484,062	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	28.79	
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	749,982	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	100.94	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	315,583	ล้านบาท			

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

นครราชสีมา

1. Enforcement และ อาสาจราจร

1) มีระบบสุ่มสุ่มตรวจรถบรรทุกผู้ขับขี่ และผู้ขับขี่ที่รักษาความปลอดภัยผู้ขับขี่ และช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตามกฏหมายว่าด้วยรถบรรทุกของรถ สิ่งที่เป็นเหตุที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกมีหน้าที่รับผิดชอบจากผู้ขับขี่รถบรรทุก

2) อัตราการจราจรที่ผิดกฏหมายจากผู้ขับขี่รถบรรทุก

2. อำเภอเร่งเรียนนโยบายด้านความปลอดภัย

1) ผลการศึกษาเชิงนโยบายความปลอดภัย 100%

2) มีการนำข้อมูลเชิงนโยบายมาใช้ และกำหนดนโยบายควบคุมรถบรรทุก

3. มาตรการองค์กรการศึกษา โฆษณาประชาสัมพันธ์ สถานประกอบการ

1) มีการนำข้อมูลเชิงนโยบายมาใช้ และกำหนดนโยบายควบคุมรถบรรทุก

4. พัฒนาสร้างทางเลือกการเดินทาง (ทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์)

1) การดำเนินการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

2) การประเมินใช้รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ

5. การแก้ไขปรับปรุงกระบวนการขนส่งที่ไม่ปลอดภัย (แก้ไขรถบรรทุก)

1) มีรถบรรทุกที่ปลอดภัยจำนวน 2 ชุด และมีรถบรรทุกจำนวน 1 ชุด

2) มีจุดตรวจรถบรรทุกของรถบรรทุกของนครราชสีมา ในถนนสายหลัก

3) มีการนำข้อมูลเชิงนโยบายมาใช้ และกำหนดนโยบายควบคุมรถบรรทุก



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

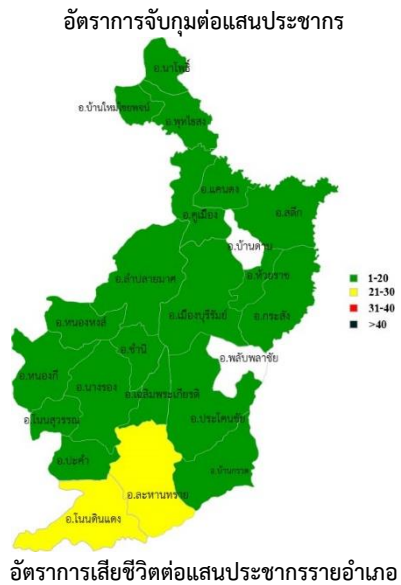
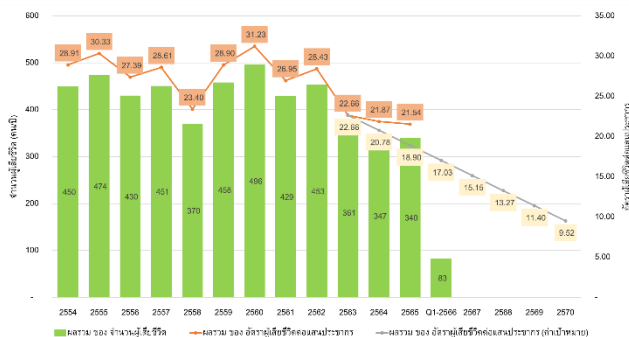
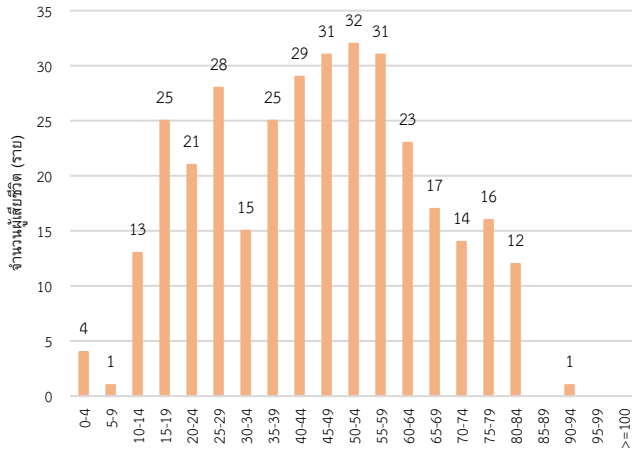
รายละเอียดเพิ่มเติม

บุรีรัมย์

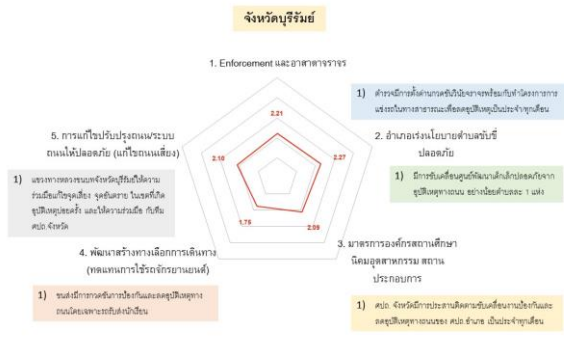
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

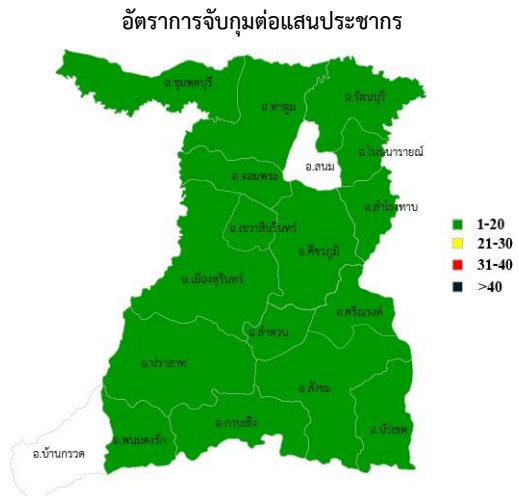
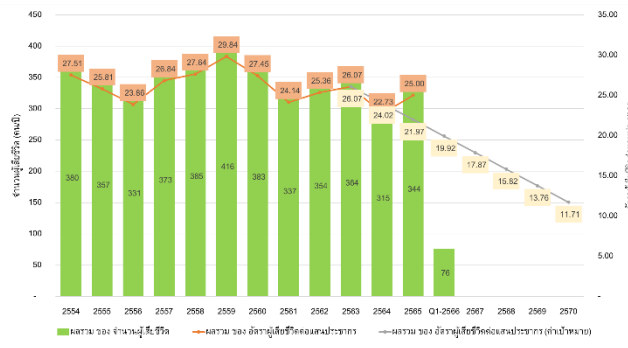
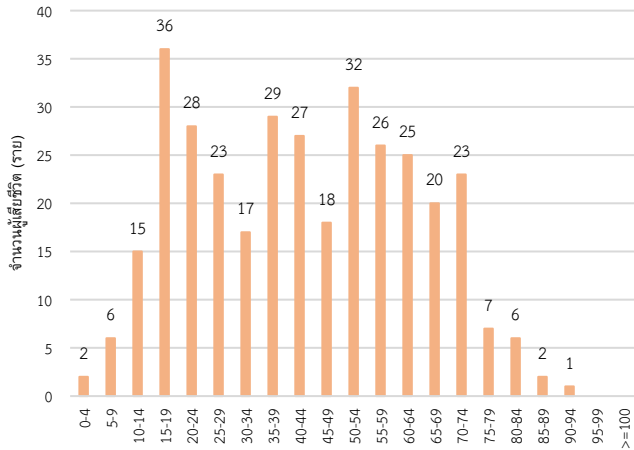
รายละเอียดเพิ่มเติม

สุรินทร์

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

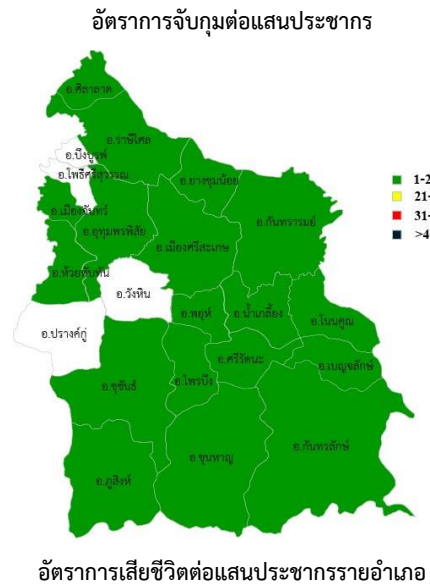
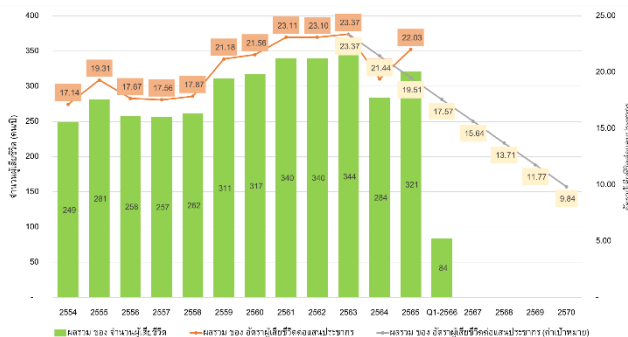
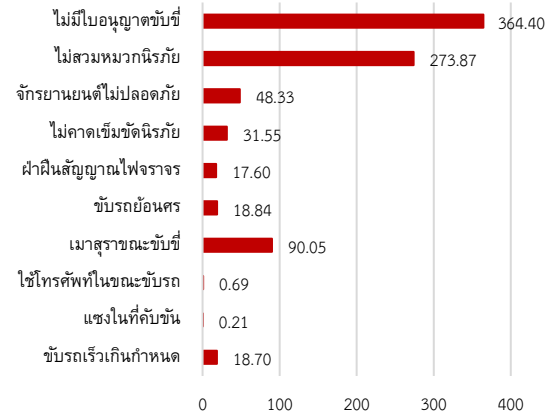
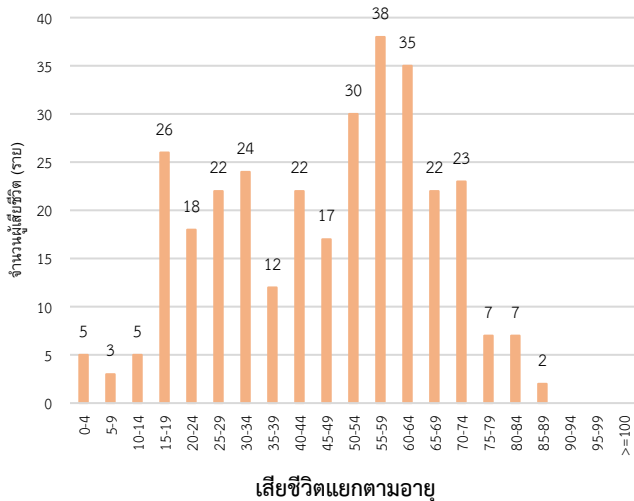
รายละเอียดเพิ่มเติม

ศรีสะเกษ

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร ¹	1,454,730	คน	เสียชีวิต ⁴	321	ราย
รถจดทะเบียน ²	458,690	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	22.03	
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	270,211	คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	118.80	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	78,657	ล้านบาท			

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



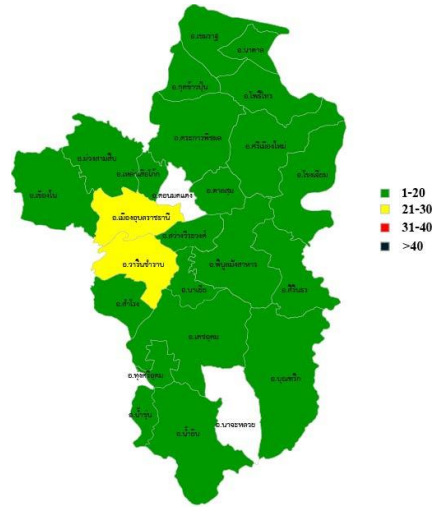
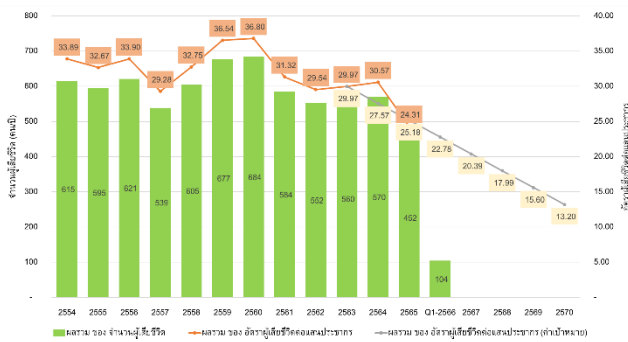
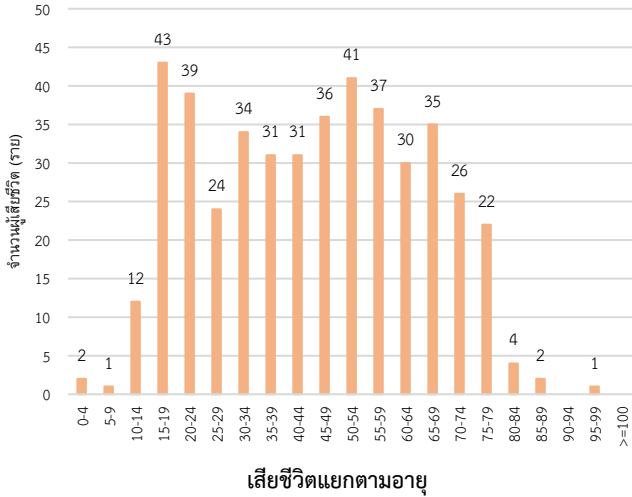
รายละเอียดเพิ่มเติม

อุบลราชธานี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



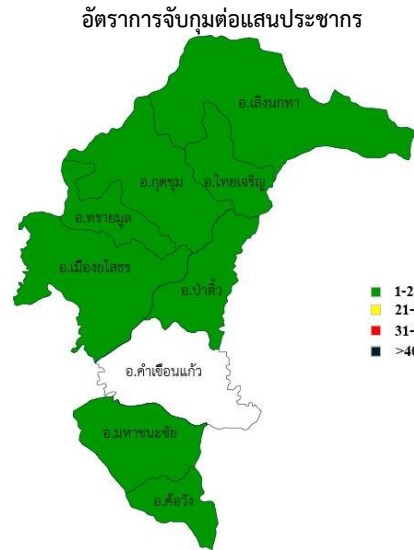
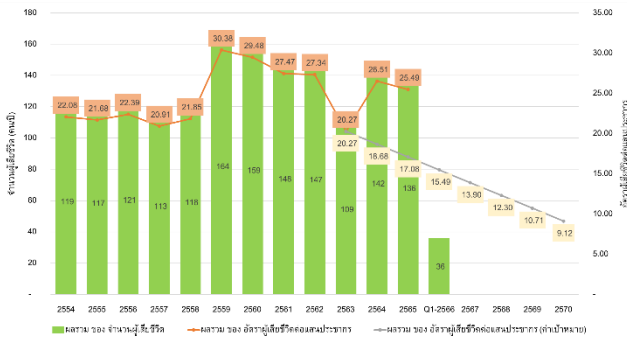
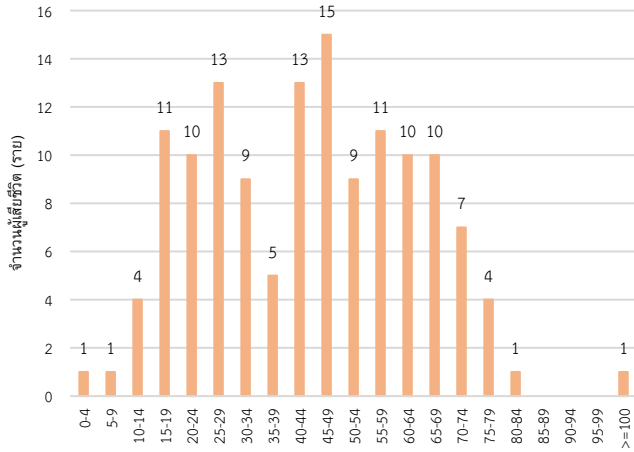
รายละเอียดเพิ่มเติม

ยโสธร

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

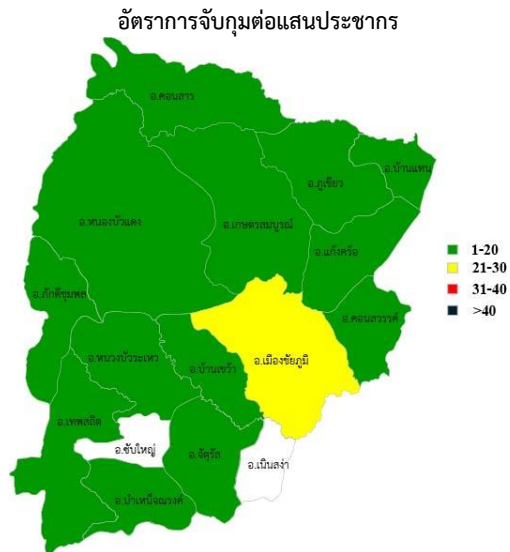
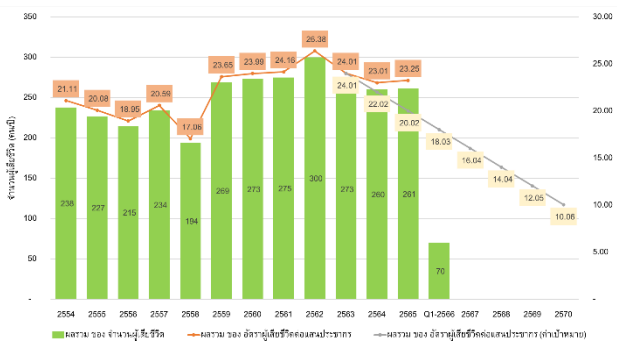
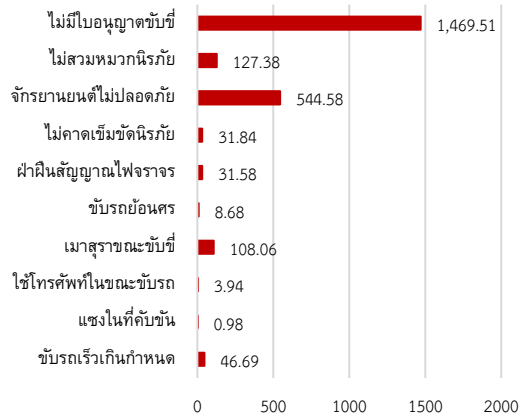
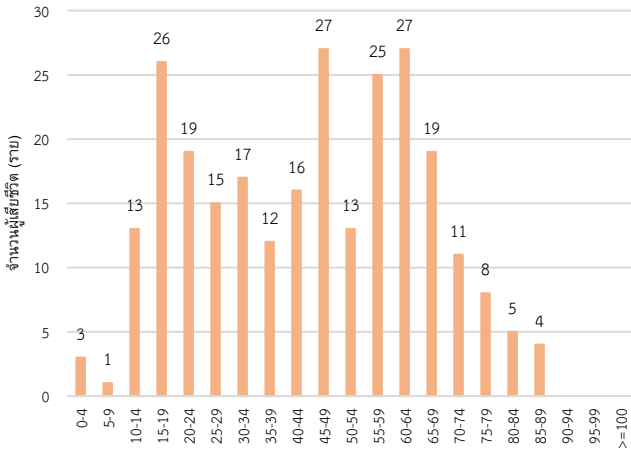
รายละเอียดเพิ่มเติม

ชัยภูมิ

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จ. ชัยภูมิ

- 1) มีอัตราการลดจำนวน 1 จุด
- 2) มีจุดลดการจราจรบนทางหลวงหรือชนบทในถนนสายหลัก
- 3) มีกาน้ำช้อนอยู่เป็นสัญลักษณ์จราจร และกำหนดมาตรการในลักษณะอื่น
4. พัฒนาสร้างทางเลี่ยงการเดินทาง (ถนนกวนเป่าใช้รถจักรยานยนต์)
5. การเสริมสร้างระบบขนส่งมวลชนให้ปลอดภัย (สายรถโดยสาร)

1) เติบโตทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

- 1) ดำรงรักษา ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่เกษตรกรรม
- 2) อนุรักษ์และฟื้นฟูป่าไม้ตามโครงการอนุรักษ์ป่าต้นน้ำ
- 3) มาตรการส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน สถานประกอบการ
- 4) พัฒนาสร้างทางเลี่ยงการเดินทาง (ถนนกวนเป่าใช้รถจักรยานยนต์)

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



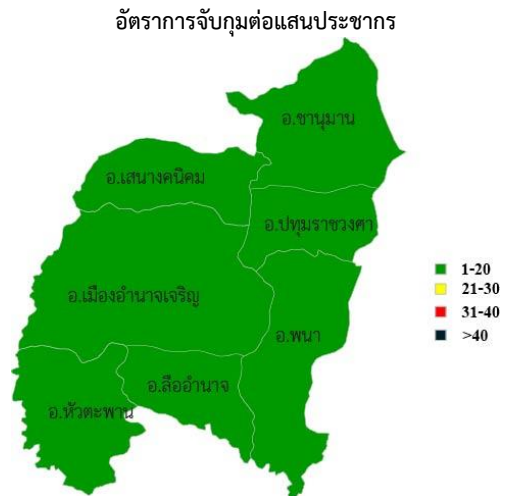
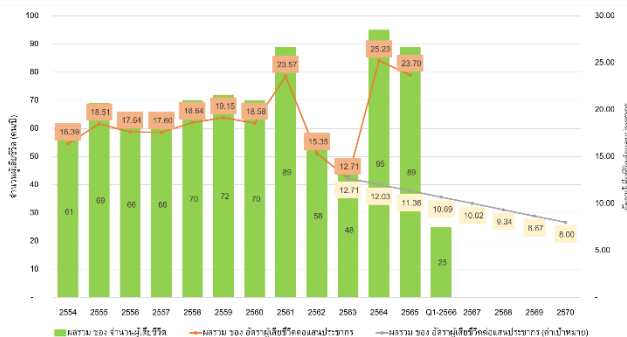
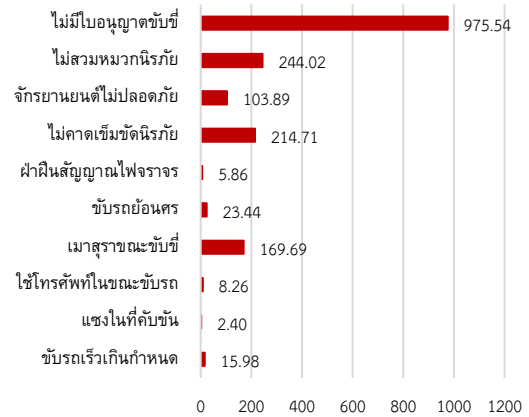
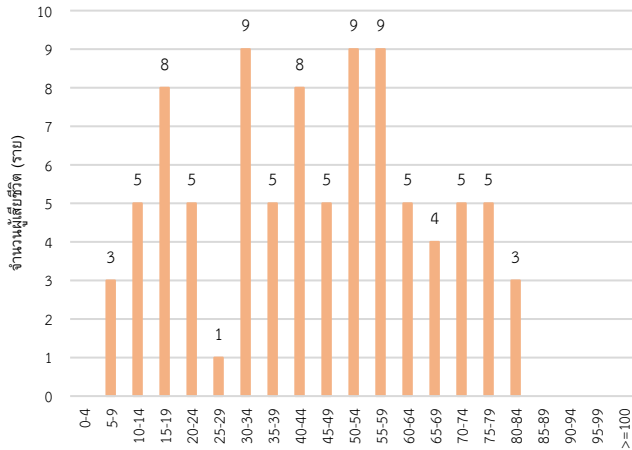
รายละเอียดเพิ่มเติม

อำนาจเจริญ

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

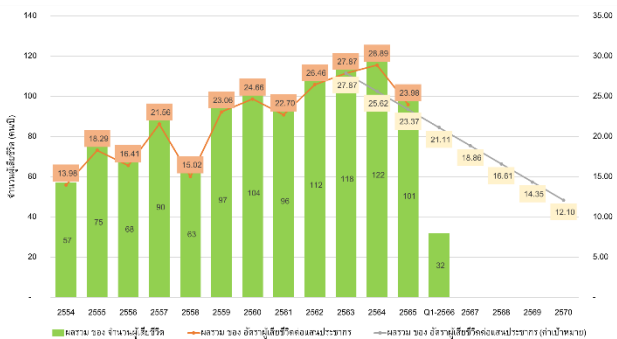
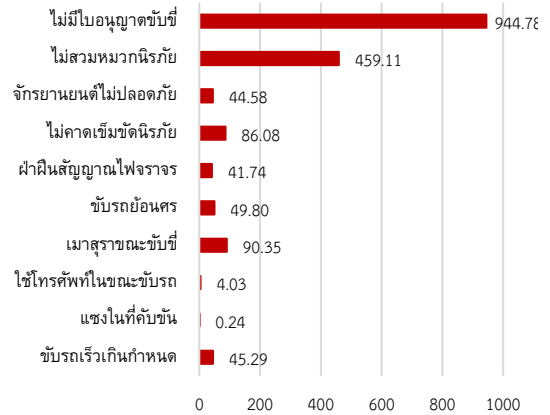
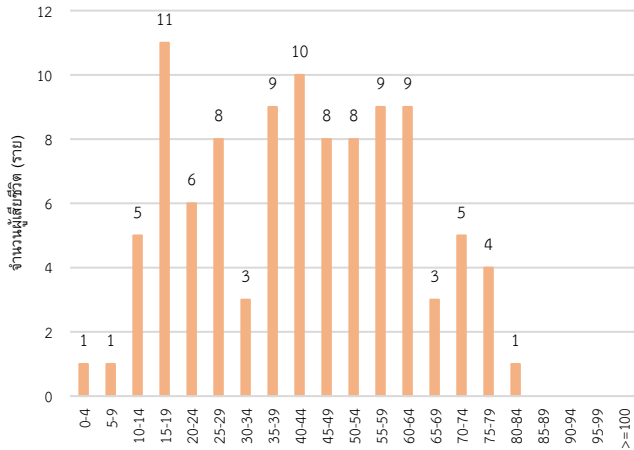
รายละเอียดเพิ่มเติม

บึงกาฬ

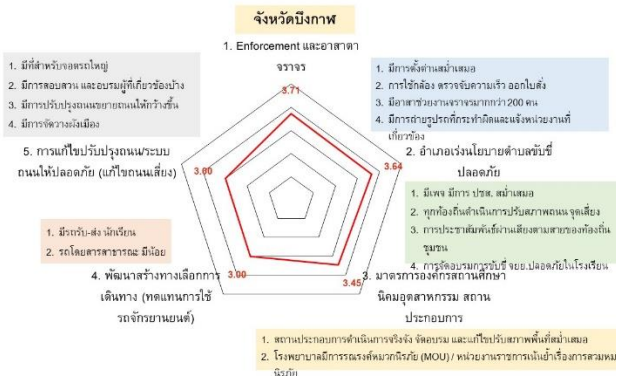
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



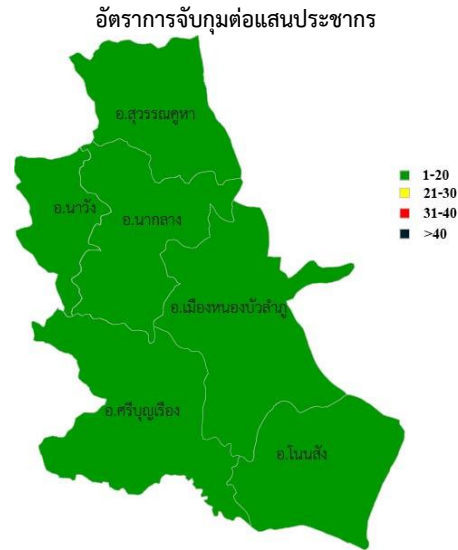
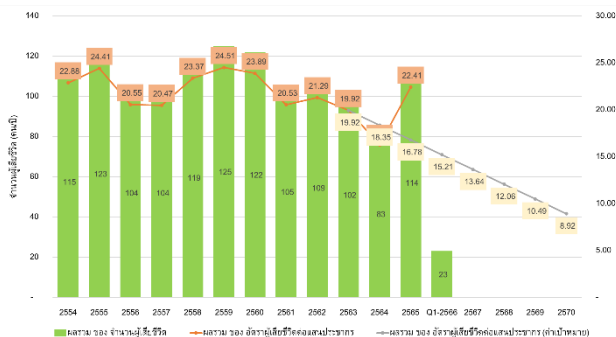
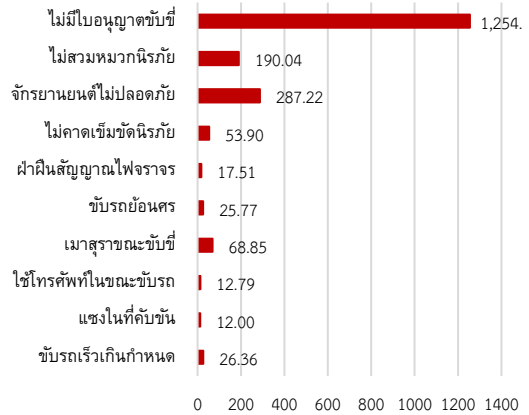
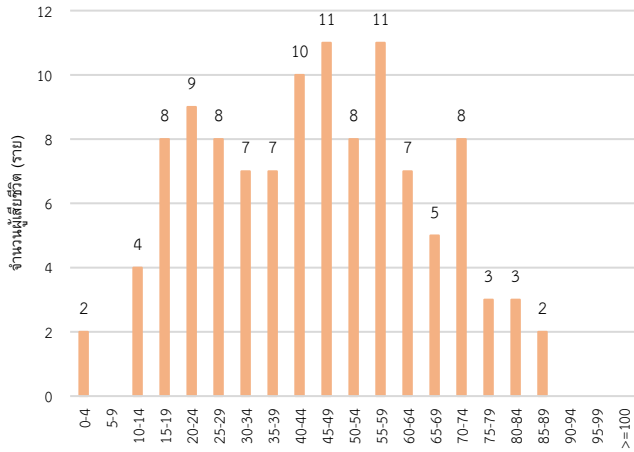
รายละเอียดเพิ่มเติม

หนองบัวลำภู

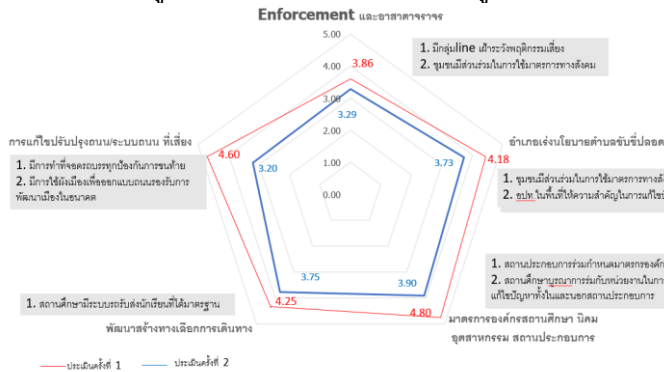
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



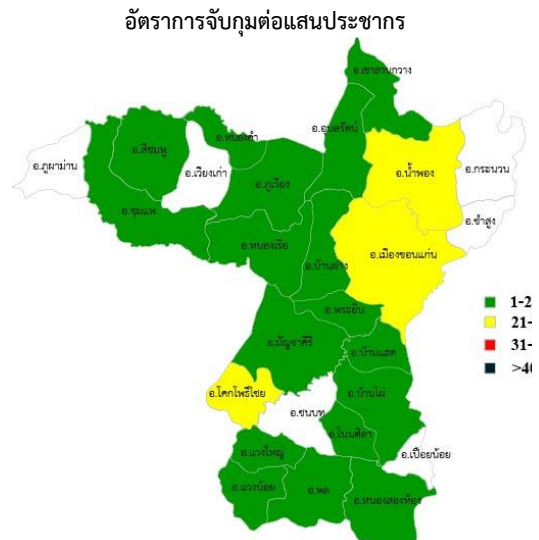
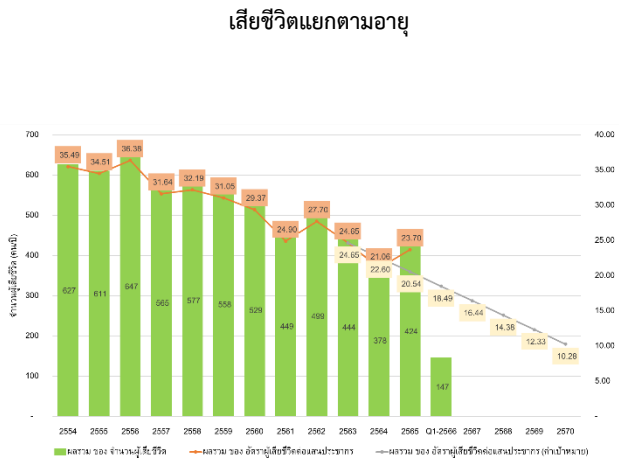
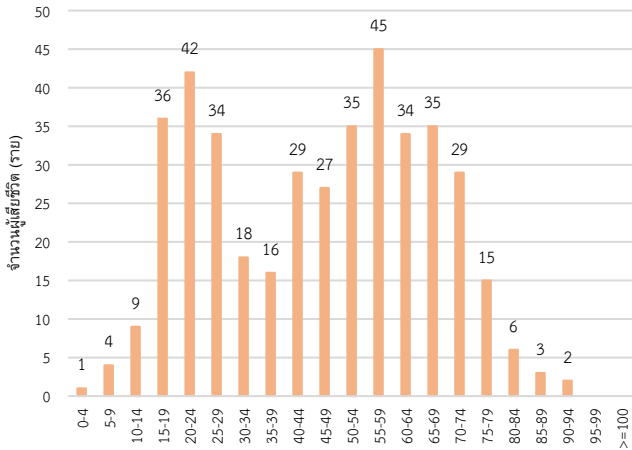
รายละเอียดเพิ่มเติม

ขอนแก่น

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

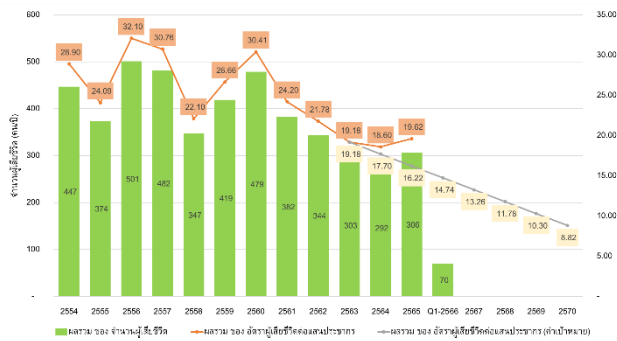
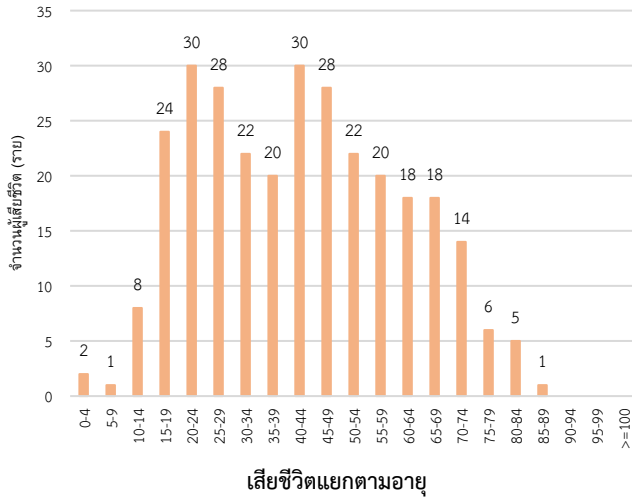
ขอนแก่น

อุดรธานี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดอุดรธานี

1. สนับสนุน ๑๓๑ เขตจราจรสำหรับใช้ข้ามเมือง หรือโดยทางรถไฟ และระบบขนส่งมวลชน

2. มีโครงการ Smart Safety Zone

3. พัฒนาศูนย์ช่วยเหลือการบาดเจ็บ (เขตแผนการใช้รถจักรยานยนต์)

4. พัฒนาศูนย์ช่วยเหลือการบาดเจ็บ (เขตแผนการใช้รถจักรยานยนต์)

5. การแก้ไขปรับปรุงถนน/ระบบถนนให้ปลอดภัย (แก้ไขถนนเสี่ยง)

1. Enforcement และลาดตระเวน

2. จำกัดความเร็วโดยด่านตรวจจับโดยกล้อง

3. มาตราการองค์กรสถานศึกษา นิคมอุตสาหกรรม สถานประกอบการ

4. มีการสนับสนุนการเข้าถึง CCTV กล้องชนิดใหม่ เพื่อจับผิดผู้ขับขี่ที่อาจทำได้

5. ใช้ยาเสพติดหรือเป็นสื่อสัญญาณ

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



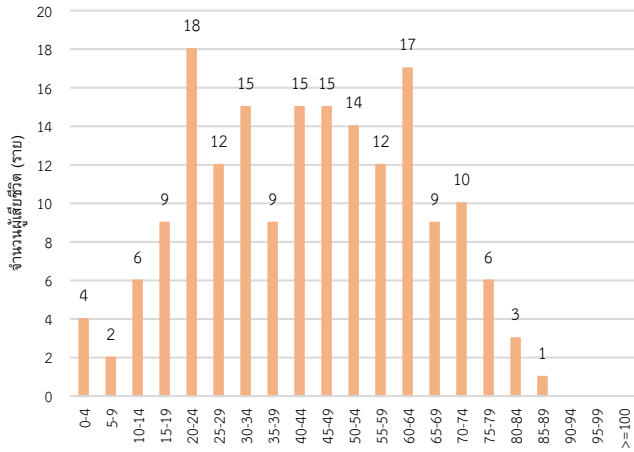
รายละเอียดเพิ่มเติม

เลย

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	637,341 คน	เสียชีวิต ⁴	178 ราย
รถจดทะเบียน ²	302,914 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	28.05
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	157,287 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	113.17
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	56,584 ล้านบาท		

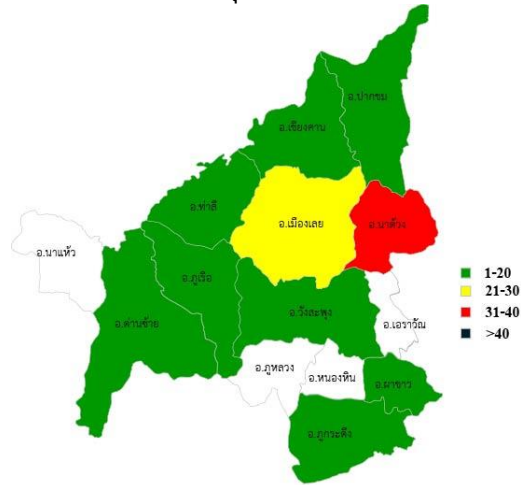
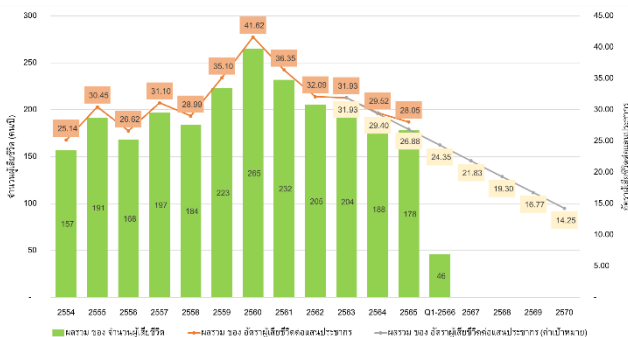
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



เสียชีวิตแยกตามอายุ

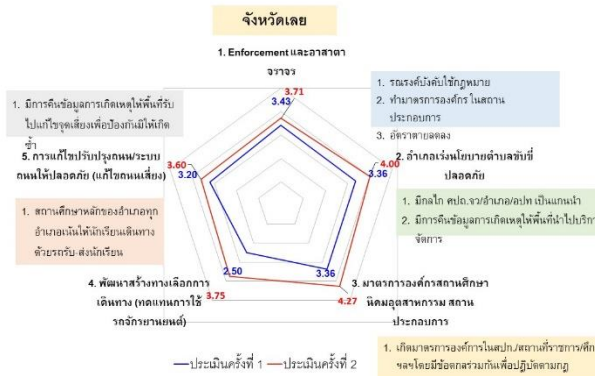


อัตราการเจ็บมต่อแสนประชากร

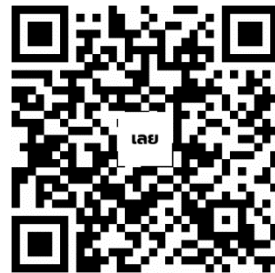


จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



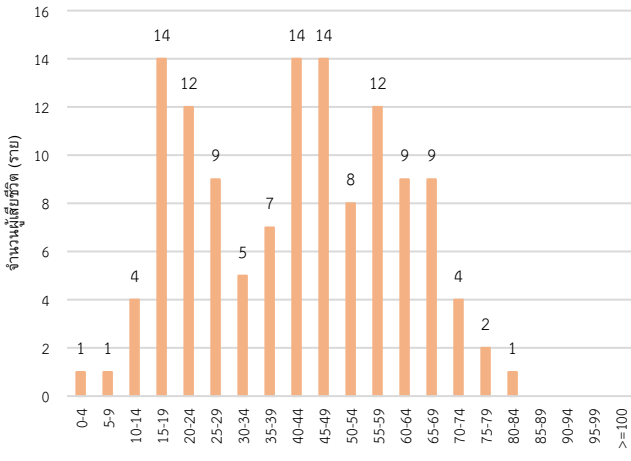
รายละเอียดเพิ่มเติม

หนองคาย

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

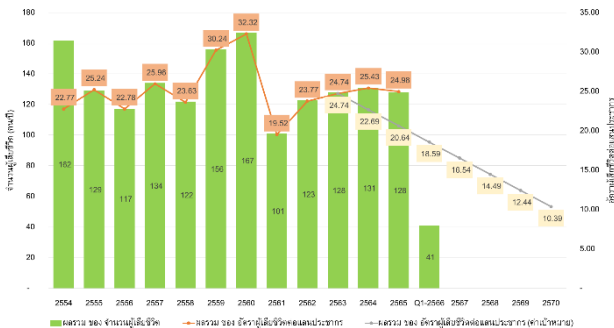
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



เสียชีวิตแยกตามอายุ



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



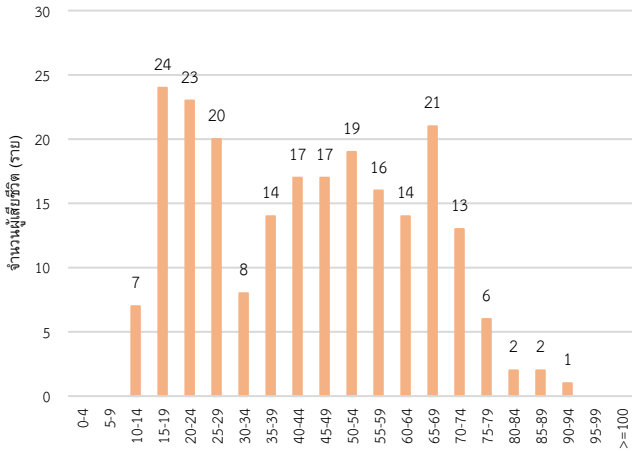
รายละเอียดเพิ่มเติม

มหาสารคาม

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

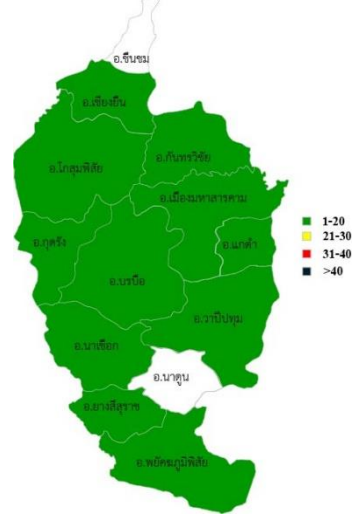
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



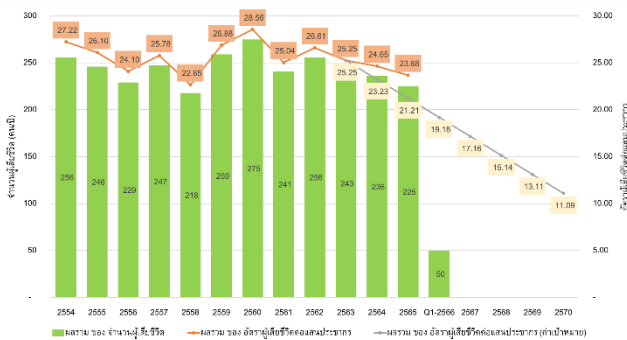
เสียชีวิตแยกตามอายุ



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดมหาสารคาม

1. Enclomment และอาสาจราจร

2. จำนวนแรงนโยบายด้านอุบัติเหตุ

3. มาตรการองค์กรสถานศึกษา นิคมอุตสาหกรรม สภาปกครอง

4. พัฒนาสร้างทางเลือกการเดินทาง (พัฒนาศูนย์จราจรยานยนต์)

5. การเสริมระบบบูรณาการระบบถนนให้ปลอดภัย (ยกเว้นถนน)

6. การเสริมระบบบูรณาการระบบถนนให้ปลอดภัย (ยกเว้นถนน)

1) จัดตั้งศูนย์จราจรยานยนต์ 13 อำเภอ

2) จัดตั้งศูนย์จราจรยานยนต์ 1 อำเภอ

3) จัดตั้งศูนย์จราจรยานยนต์ 1 อำเภอ

1) จัดตั้งศูนย์จราจรยานยนต์ 1 อำเภอ

2) จัดตั้งศูนย์จราจรยานยนต์ 1 อำเภอ

3) จัดตั้งศูนย์จราจรยานยนต์ 1 อำเภอ

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



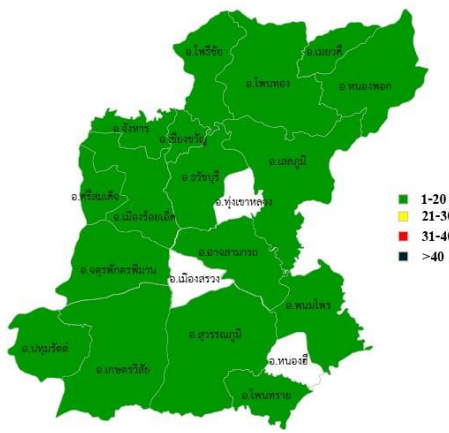
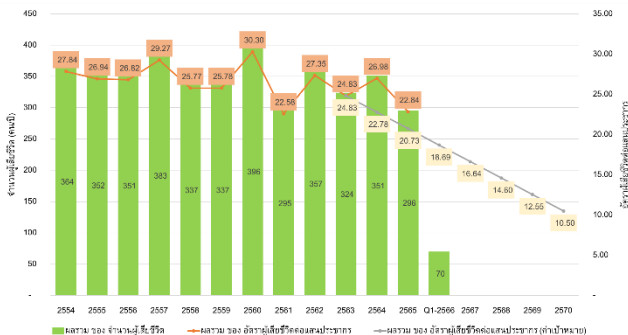
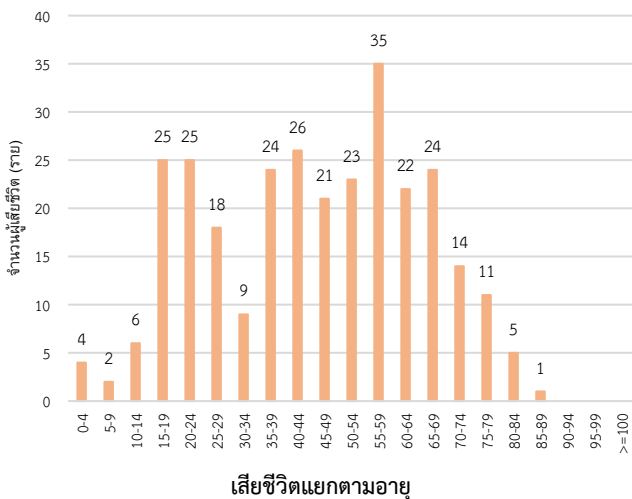
รายละเอียดเพิ่มเติม

ร้อยละ

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



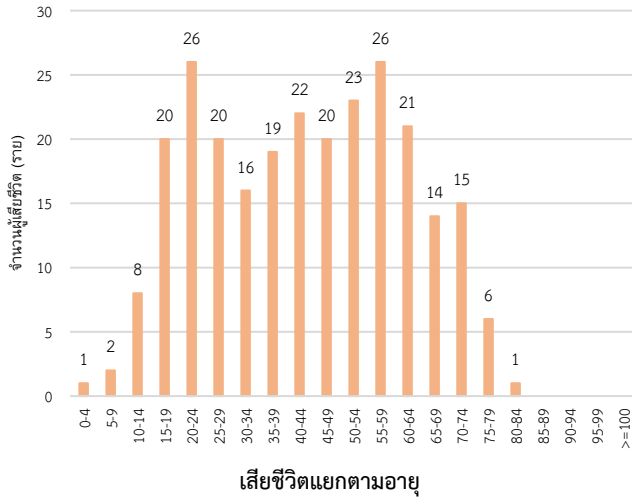
รายละเอียดเพิ่มเติม

สถกนกร

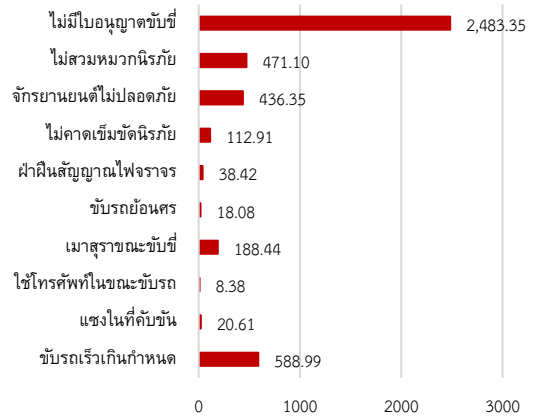
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

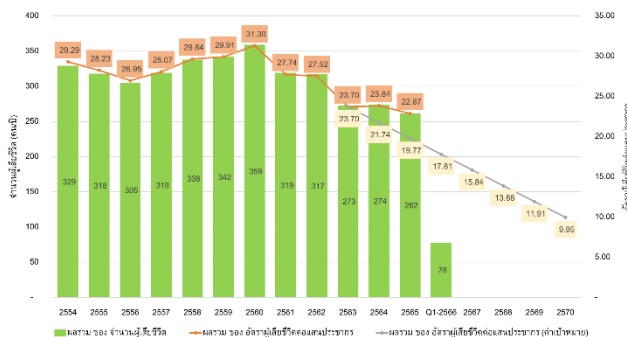
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



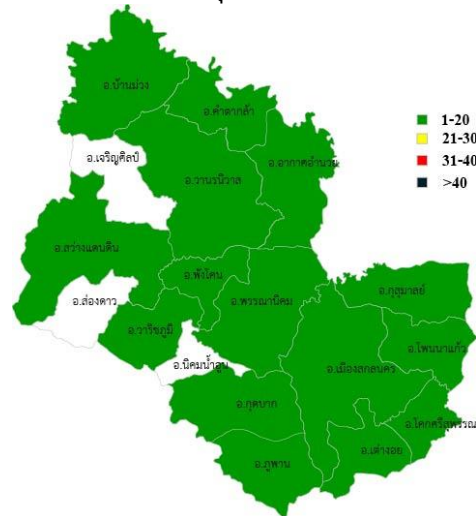
เสียชีวิตแยกตามอายุ



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

สัจจร.

ประเมินเสริมหลัง สอจร. 5 ด้าน จังหวัดขอนแก่น

5.การแก้ไขปรับปรุงบนระบบถนนให้ปลอดภัย (แต่ไขบนเสียง)

- มีการตั้งจุดตรวจรถใหญ่คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก

4.พัฒนาการเชื่อมโยงการเดินข้าม (พัฒนาการใช้เข็มขัดนิรภัย)

- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก

1.Enforcement และอาชญากรรม

- มีการตรวจค้นรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตรวจค้นรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก

2.ถ้ากองเฝ้าระวังความปลอดภัย

- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก

3.มาตรการลดการชนกัน

- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก
- มีการตั้งจุดตรวจรถจักรยานยนต์คันเล็ก

ประเมินครั้งที่ 1 — ประเมินครั้งที่ 2

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



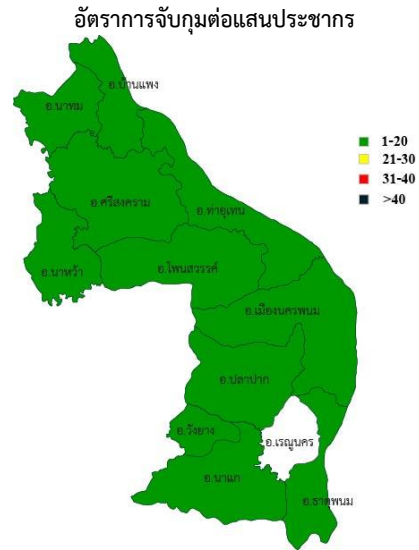
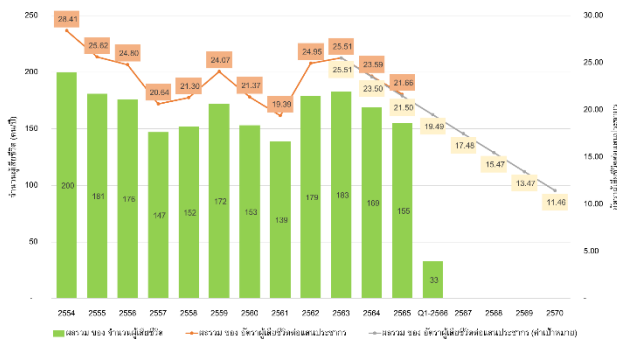
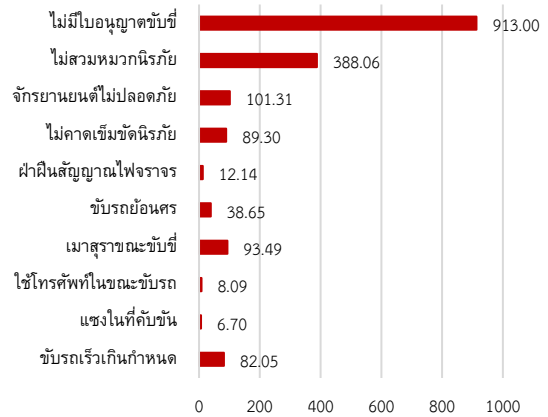
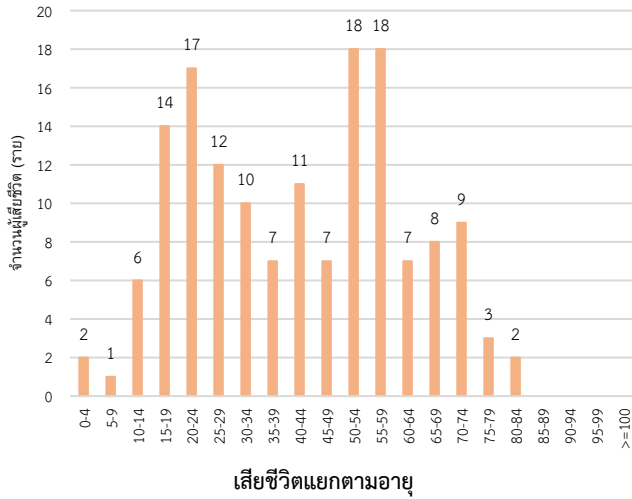
รายละเอียดเพิ่มเติม

นครพนม

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



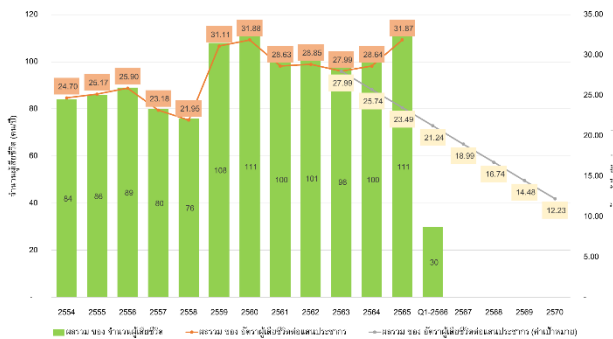
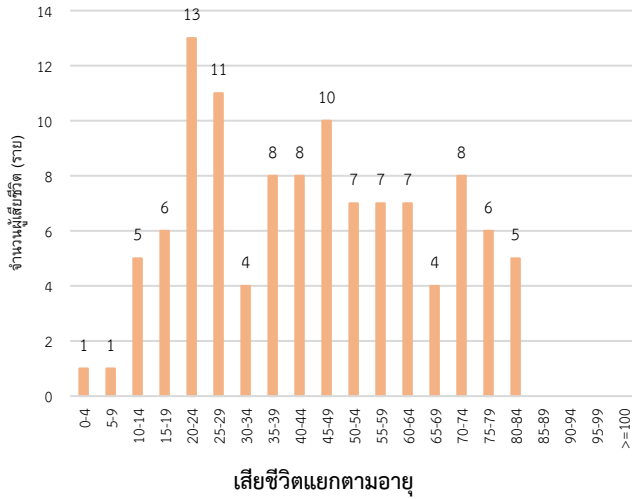
รายละเอียดเพิ่มเติม

มุกดาหาร

พ.ศ.2565

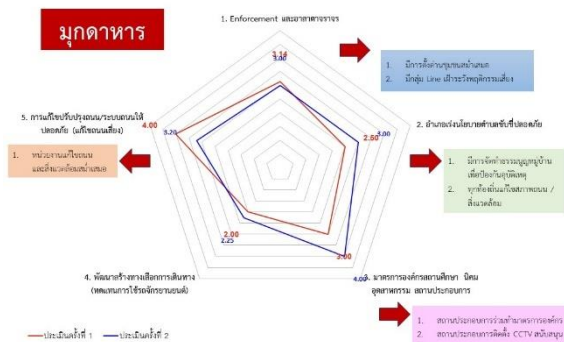
สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



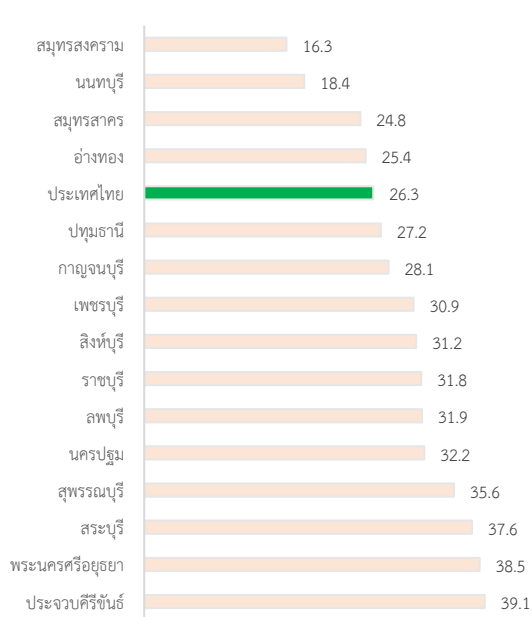
ภาคกลาง

ภาคกลางเป็นภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ประกอบไปด้วย 16 จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี อ่างทอง สระบุรี พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี สิงห์บุรี กาญจนบุรี นครปฐม ราชบุรี สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร กรุงเทพมหานคร โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาค ดังนี้

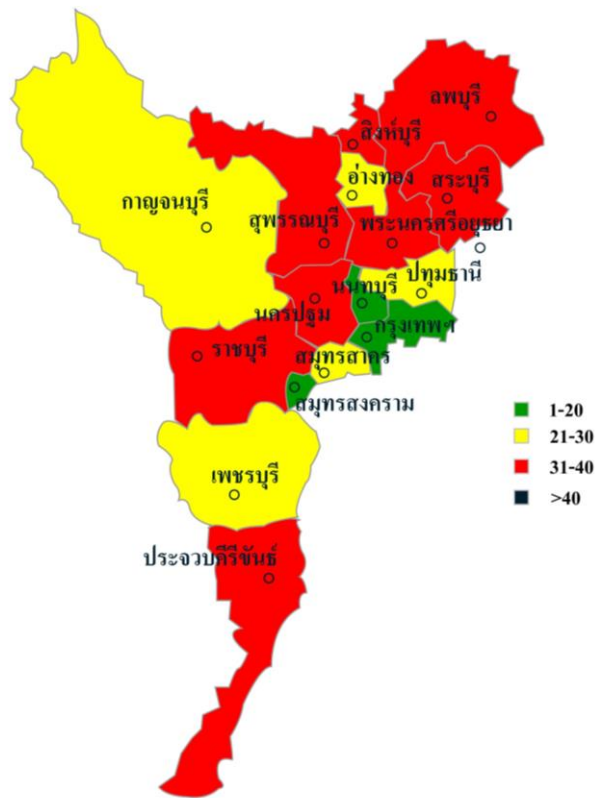
- ประชากร 10,494,920 คน คิดเป็น 17% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 5,155,302 คัน คิดเป็น 16% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 2,970,260 ล้านบาท คิดเป็น 27% ของทั้งประเทศ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของภาคกลาง พ.ศ.2565 มีดังนี้

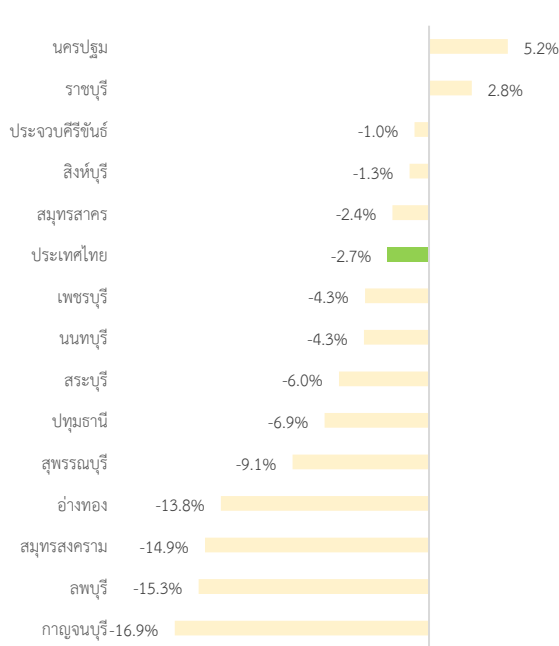
- เสียชีวิต 3,092 ราย คิดเป็น 19% ของทั้งประเทศ



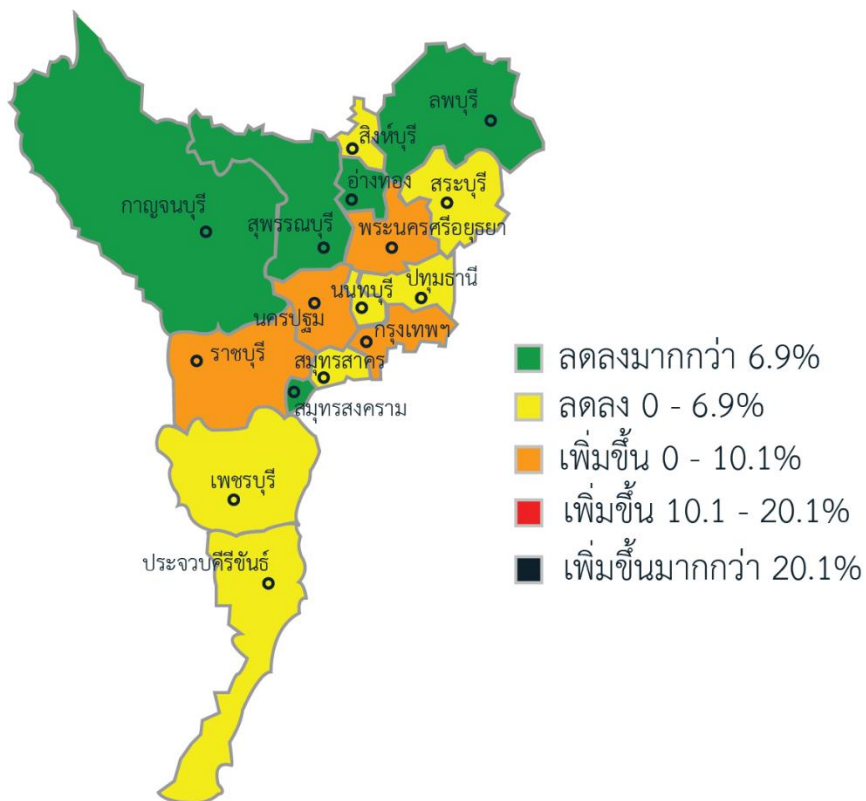
ภาคกลางเป็นภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเมื่อเทียบกับภาคอื่นๆ โดยมีอัตราการเสียชีวิต 29.5 รายต่อแสนประชากร มีเพียง 4 จังหวัดที่มีสถิติต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (26.6 รายต่อแสนประชากร) ได้แก่ อ่างทอง สมุทรสาคร นนทบุรี และสมุทรสงคราม ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ พระนครศรีอยุธยา และสระบุรี (รูปที่ 3.23)



รูปที่ 3.23 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรภาคกลาง พ.ศ.2565



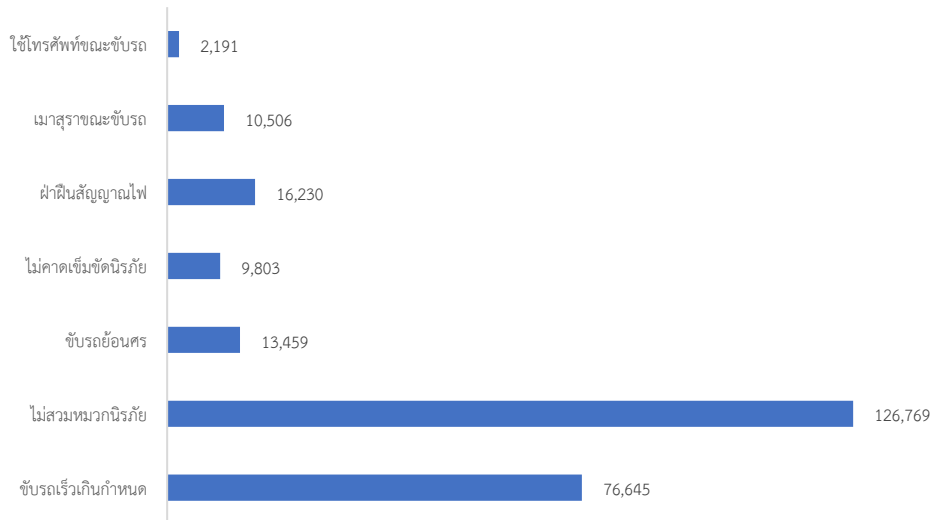
เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 กับ 2563 พบว่าจังหวัดในภาคกลางส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงคิดเป็น -5.5% ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงอัตราการเสียชีวิตทั่วประเทศซึ่งมีค่าอยู่ที่ -2.7% จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด 3 จังหวัดแรก ได้แก่ กาญจนบุรี ลพบุรี และสมุทรสงคราม ขณะที่จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 2 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม และราชบุรี (รูปที่ 3.24)



รูปที่ 3.24 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับพ.ศ.2563

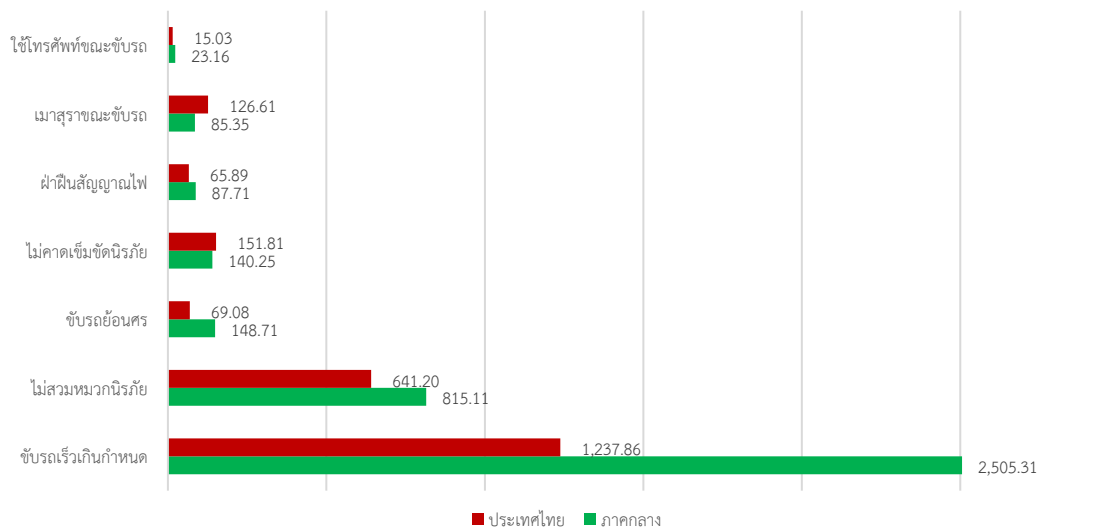
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีได้จากการนำสถิติอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย



รูปที่ 3.25 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีของภาคกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคกลางมีสถิติการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศ (รูปที่ 3.26) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ขับรถเร็ว (2,505.31 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ (23.16 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 3.3 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคกลาง



รูปที่ 3.26 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของภาคกลางกับประเทศไทย

ตารางที่ 3.3 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร ของจังหวัดในภาคกลาง

จังหวัด	เมาสุรา ขณะขับรถ	ไม่สวมหมวก นิรภัย	ขับรถเร็วเกิน กำหนด	ไม่เข็มขัด นิรภัย	ขับรถ ย้อนศร	ฝ่าฝืน สัญญาณไฟ	ใช้โทรศัพท์ ขณะขับรถ
เพชรบุรี	88.00	765.92	12572.32	190.70	166.06	72.68	54.04
กาญจนบุรี	70.45	622.51	228.90	216.93	202.73	163.37	27.84
นครปฐม	244.61	897.40	442.57	213.48	242.66	566.88	55.32
นนทบุรี	113.36	604.75	140.90	28.55	162.74	40.43	19.37
ปทุมธานี	67.08	656.25	47.52	52.68	87.39	38.03	3.25
ประจวบคีรีขันธ์	55.12	830.47	224.65	159.41	75.00	85.13	31.81
พระนครศรีอยุธยา	83.13	474.03	81.30	83.01	79.35	40.22	8.04
ราชบุรี	129.94	960.95	275.23	175.21	104.30	33.84	17.09
ลพบุรี	50.86	445.81	27.34	124.85	76.98	28.02	7.21
สมุทรสงคราม	93.95	1085.76	218.52	245.97	50.67	26.39	11.61
สมุทรสาคร	64.81	946.68	56.50	136.06	677.27	68.03	19.85
สระบุรี	52.93	210.15	843.27	49.48	29.13	22.24	3.13
สิงห์บุรี	60.65	1356.04	21753.28	162.23	57.69	40.43	70.51
สุพรรณบุรี	75.96	916.10	173.23	177.92	124.84	47.79	15.41
อ่างทอง	29.35	1453.85	494.15	87.31	93.91	42.19	2.93

หมายเหตุ: -ไม่มีข้อมูล

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีดังแสดงในตารางที่ 3.3 พบว่าภาคกลางมีอัตราการจับกุมคดีเมาสุราขณะขับรถเฉลี่ย 85.31 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (126.61 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ นครปฐม ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ อ่างทอง

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วของภาคเฉลี่ย 2,505.31 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (1,237.86 คดีต่อแสนประชากร) 2 เท่า โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ สิงห์บุรี ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ลพบุรี

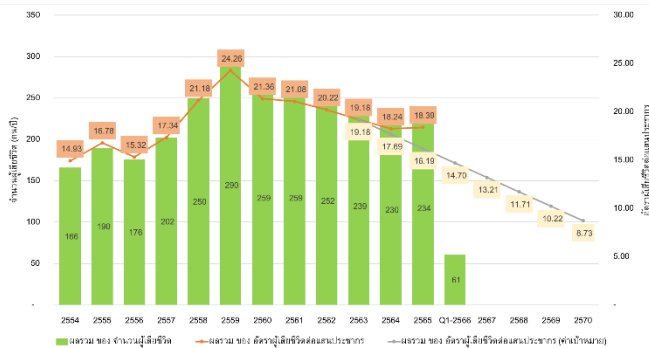
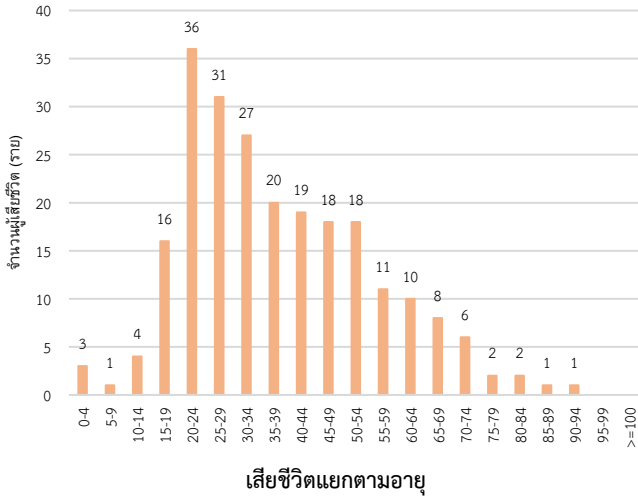
นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 815.11 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ อ่างทอง ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ สระบุรี

นนทบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	
1,295,916 คน	234 ราย
186,029 คัน	18.39
53,592 คัน	436.63
350,498 ล้านบาท	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

1) กรมการขนส่งทางบก ปรับปรุงสภาพอุบัติเหตุ และการจัดการจุดเสี่ยง

2) กรมการขนส่งทางบก ปรับปรุงสภาพอุบัติเหตุ และการจัดการจุดเสี่ยง

1) ไม่พกถุงเหล้า-เบียร์ ติดรถ

2) มีสิริกรรม สด. ป้องกันจากการพลาญภัย

3) ตำรวจจราจรและอาสาจราจร

4) สถานีวิทยุกระจายเสียง

นนทบุรี

1) รถโดยสารสาธารณะ รถรับ-ส่งคนงานในพื้นที่ก่อสร้างและเหมืองแร่

2) รถโดยสารสาธารณะ รถรับ-ส่งคนงานในพื้นที่ก่อสร้างและเหมืองแร่

3) รถโดยสารสาธารณะ รถรับ-ส่งคนงานในพื้นที่ก่อสร้างและเหมืองแร่

1) สถานประกอบการขนส่งสาธารณะ

2) สถานประกอบการขนส่งสาธารณะ

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



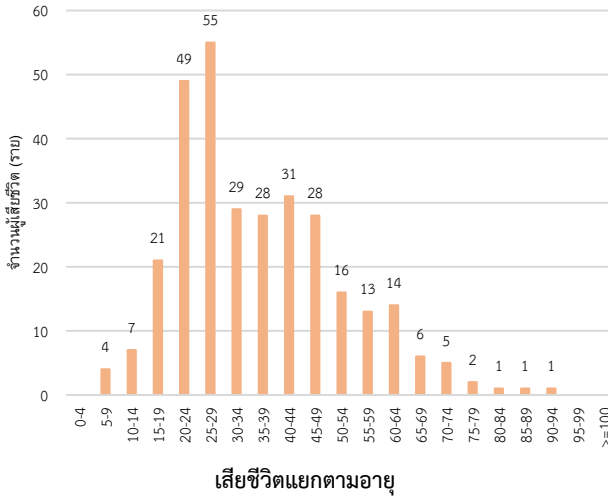
รายละเอียดเพิ่มเติม

ปฐมฐาน

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	1,201,532 คน	เสียชีวิต ⁴	319 ราย
รถจดทะเบียน ²	180,263 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	27.18
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	77,099 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	413.75
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	417,975 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- 1) ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดูแลความปลอดภัยของประชาชนในเขตเมือง
- 2) การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- 3) มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์และสาธารณสุข
- 4) ให้ความสำคัญกับการดำเนินงาน

- 1) มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์และสาธารณสุข
- 2) ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดูแลความปลอดภัยของประชาชนในเขตเมือง
- 3) มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์และสาธารณสุข
- 4) ให้ความสำคัญกับการดำเนินงาน

5 ด้านการประเมินความปลอดภัย

- 1) มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ
- 2) มาตรการลดความรุนแรง
- 3) มาตรการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ
- 4) มาตรการฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ
- 5) มาตรการป้องกันอุบัติเหตุซ้ำ

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



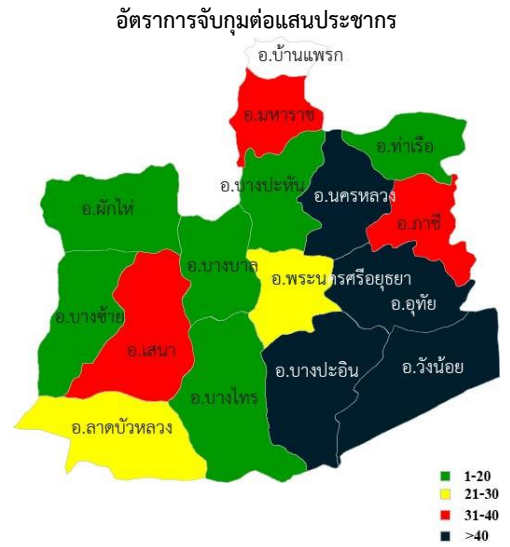
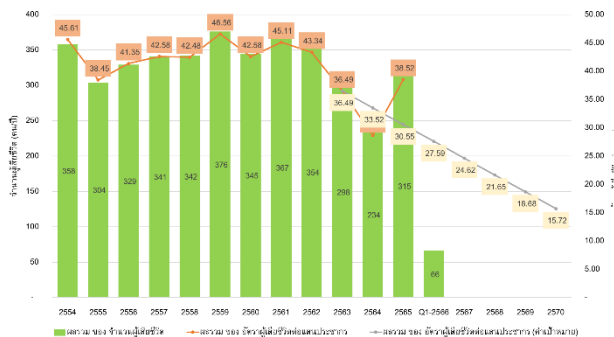
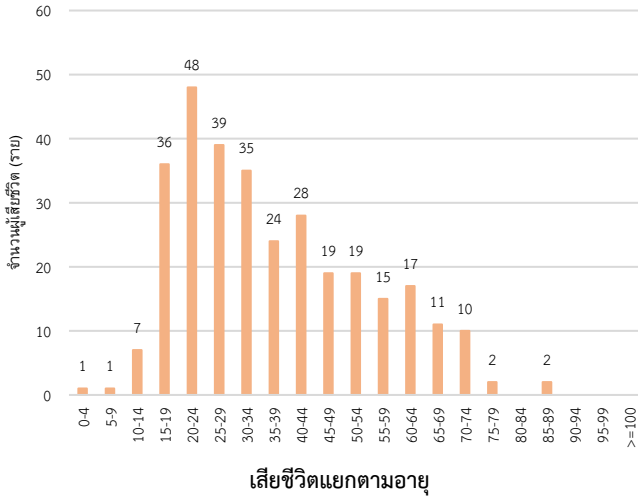
รายละเอียดเพิ่มเติม

พระนครศรีอยุธยา

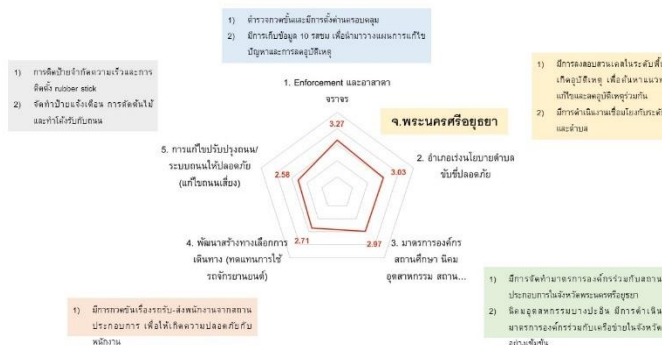
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	
820,417 คน	315 ราย
523,625 คัน	38.52
272,089 คัน	115.77
428,548 ล้านบาท	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

รายละเอียดเพิ่มเติม

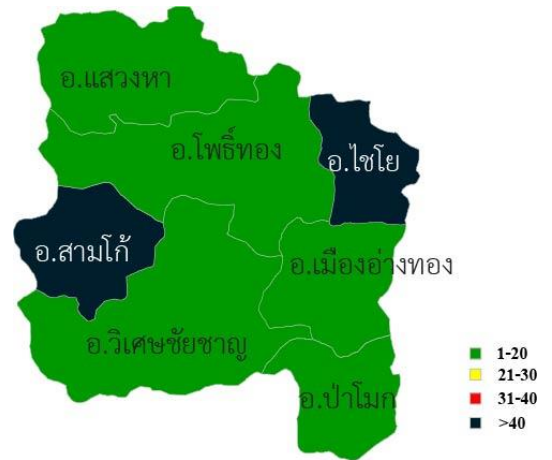
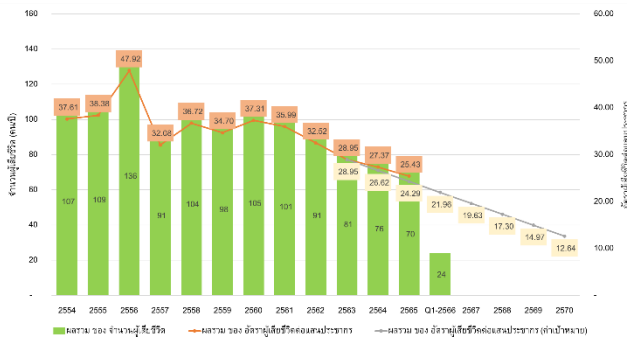
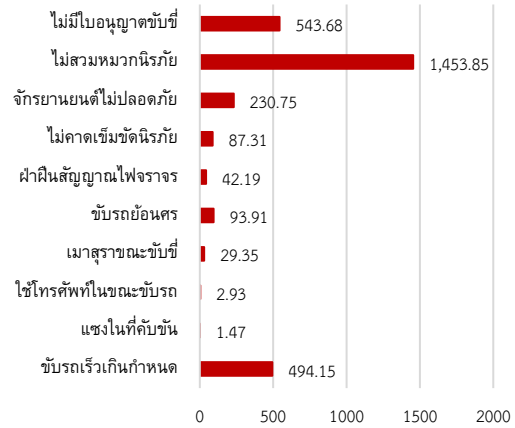
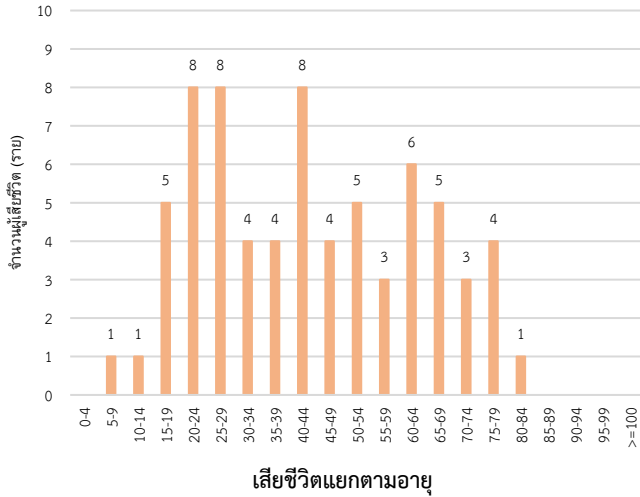


อ่างทอง

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- 1) ดำเนินการ Feed Back Loop ตามกรอบวิเคราะห์สถานการณ์การเสียชีวิตตามความเสี่ยงของถนนจุดการเกิดอุบัติเหตุ
- 1) มีการประเมินความเสี่ยงอุบัติเหตุบนถนน 100% ในระดับเทศบาล

- 1) ดำเนินการลดจำนวนผู้เสียชีวิต 100% ในสถานการณ์จราจร
- 2) ใช้ CCTV ในจุดเกิดอุบัติเหตุและจับผิดจราจร
- 3) มีจุดเฝ้าระวังอุบัติเหตุ
- 4) MOU ร่วมกับภาครัฐ ภาคเอกชนในการลดอุบัติเหตุ
- 5) มีข้อสั่งการจาก อบจ. แสงทอง

อ่างทอง

- 1) การดำเนินการลดจำนวนผู้เสียชีวิต 100% ในสถานการณ์จราจร
- 2) ใช้ CCTV ในจุดเกิดอุบัติเหตุและจับผิดจราจร
- 3) มีจุดเฝ้าระวังอุบัติเหตุ
- 4) MOU ร่วมกับภาครัฐ ภาคเอกชนในการลดอุบัติเหตุ

- 1) มีจุดเฝ้าระวังอุบัติเหตุ
- 2) มีการประเมินความเสี่ยงอุบัติเหตุบนถนน 100% ในระดับเทศบาล
- 3) มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
- 4) มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
- 5) มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
- 6) มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

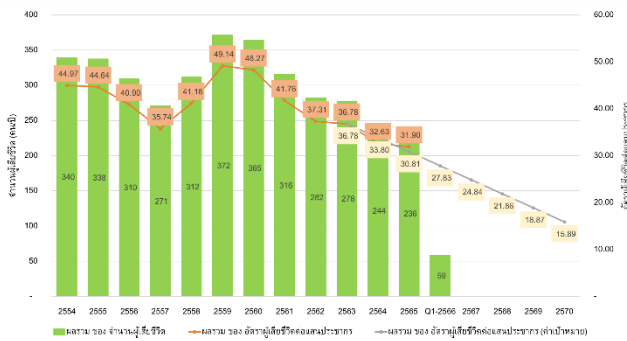
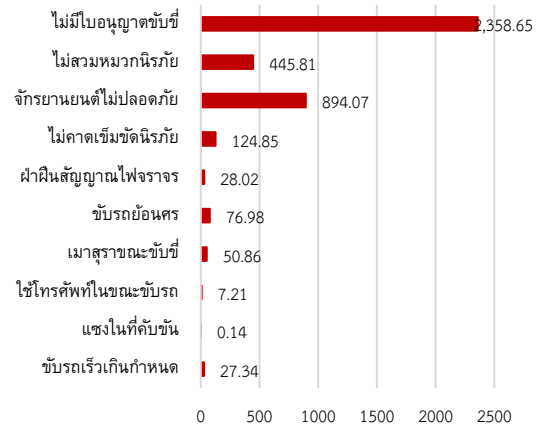
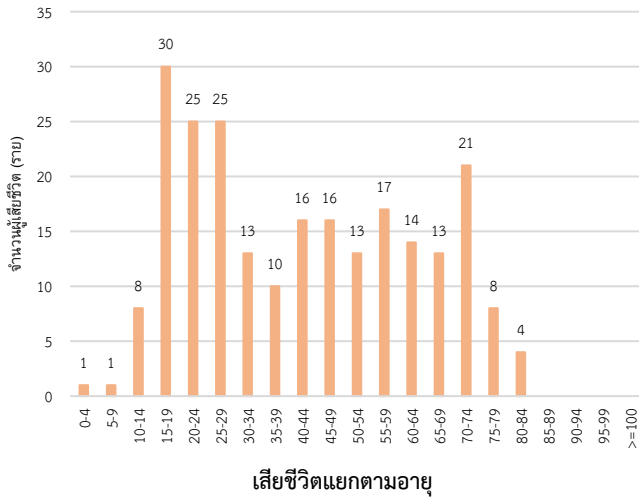
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

ลพบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- มีการพัฒนาทางเดิน มีการติดตั้งไฟในยามค่ำคืน
- ทางหลวงชนบทมีการสำรวจและติดตั้งเครื่องหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพสูงและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- มีการตรวจเช็คความพร้อมของรถจักรยานยนต์ก่อนขึ้นรถทุกครั้ง
- มีการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนและผู้ประกอบการ
- มีการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ

- มีการดำเนินการ อำนวยการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการปรับปรุงระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการปรับปรุงระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการปรับปรุงระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง

- มีการตรวจเช็คความพร้อมของรถจักรยานยนต์ก่อนขึ้นรถทุกครั้ง
- มีการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนและผู้ประกอบการ
- มีการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ
- มีการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ
- มีการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ

จ.ลพบุรี

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

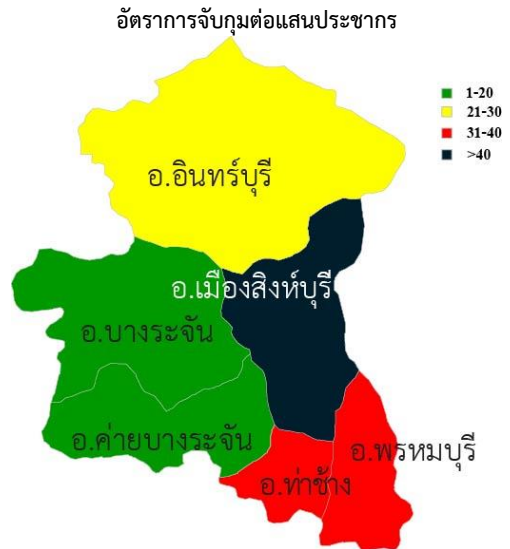
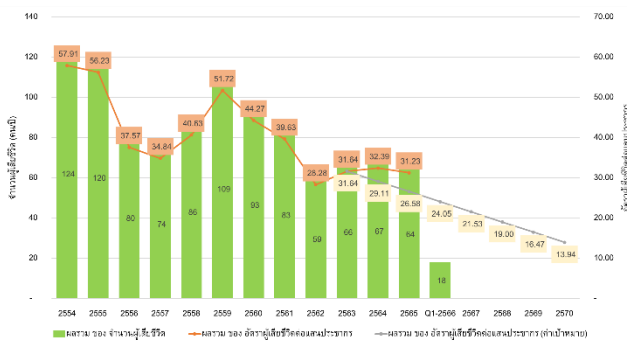
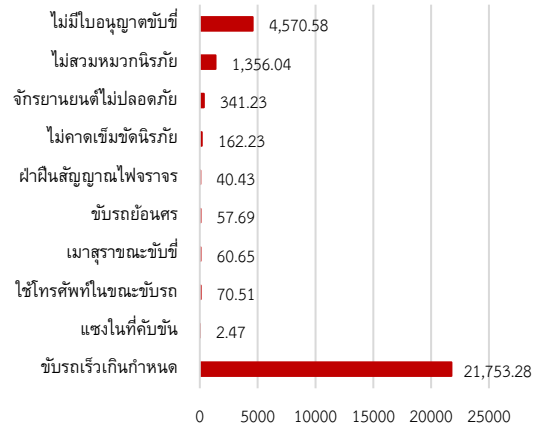
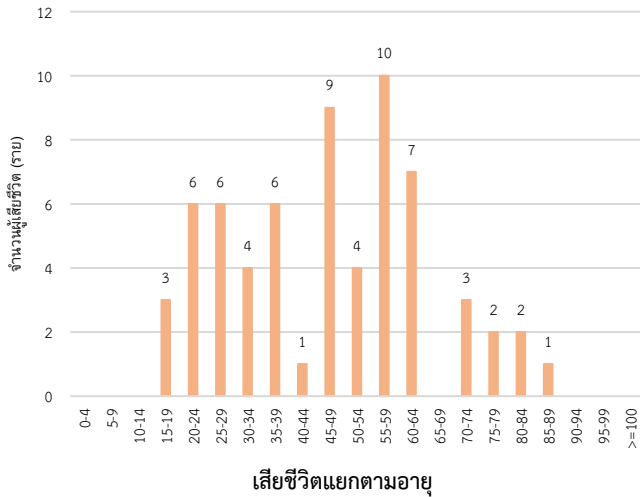
รายละเอียดเพิ่มเติม

สิ่งบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- ทางหลวงชนบทขอเงินจากโครงการบูรณาการ... (รายละเอียด)
- ทางหลวงชนบทขอเงินจากโครงการบูรณาการ... (รายละเอียด)

- เพิ่มงบประมาณ... (รายละเอียด)
- เพิ่มงบประมาณ... (รายละเอียด)

- ขอเงินจาก... (รายละเอียด)
- ขอเงินจาก... (รายละเอียด)

จังหวัดสิงห์บุรี

- มีการจัดทำมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน... (รายละเอียด)
- มีการทำโครงการ... (รายละเอียด)
- มีการดำเนินงาน... (รายละเอียด)

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



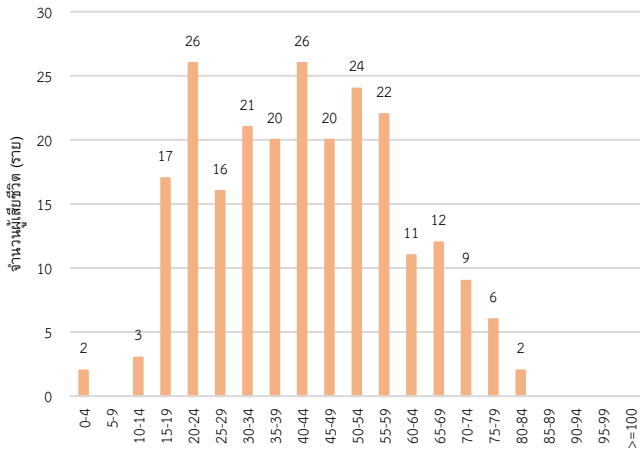
รายละเอียดเพิ่มเติม

สระบุรี

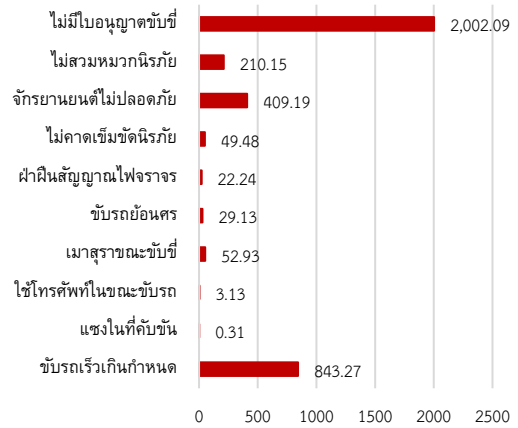
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

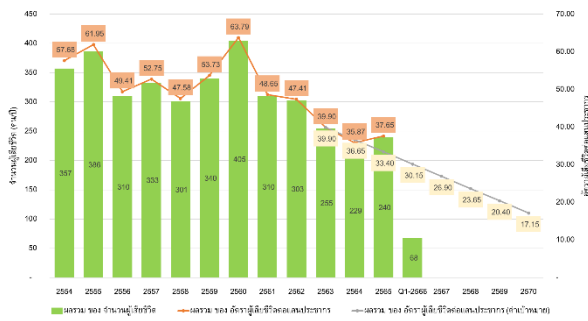
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



เสียชีวิตแยกตามอายุ



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

9. สระบุรี

- 1) ประชากรมีระดับและอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำ
- 2) มีชุด DARE ใช้ควบคุมการจราจรบนถนน และแจกหมวกนิรภัยให้ประชาชน
- 3) มีการตั้งด่านชุมชน 7 วัน 24 ชม.

1. Enforcement และอาสาสมัครจราจร

2. อำเภอวังม่วง โหม่งคอก

3. มาตรการองค์กร สถานศึกษา นิคมอุตสาหกรรม สถาน...

4. พัฒนาระบบการเลือกการเดินทาง (ทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์)

5. การแก้ไขปรับปรุงถนนระบบถนนให้ปลอดภัย (แก้ไขถนนเสี่ยง)

1) การใส่เสื้อกันหนาวในรถจักรยานยนต์ มีกระจกบังลมแดดอย่างชัดเจน

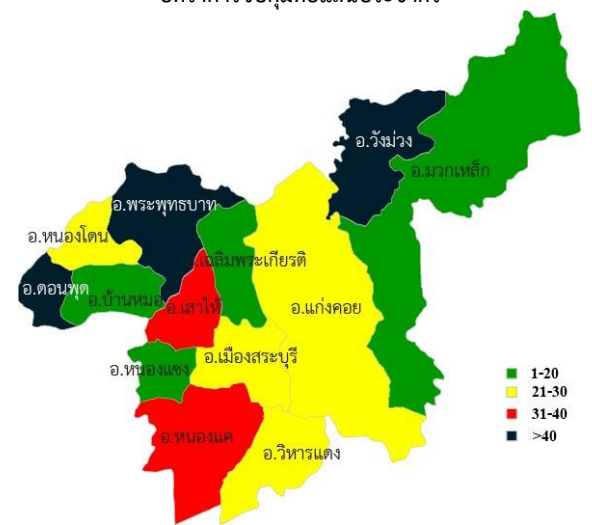
2) การใส่เสื้อจราจรบนรถจักรยานยนต์สีที่ต่างจากในขณะขับขี่

1) การตรวจสอบรถจักรยานยนต์ก่อนขึ้นรถ

1) การตรวจสอบรถจักรยานยนต์ก่อนขึ้นรถ

2) การตรวจสอบรถจักรยานยนต์ก่อนขึ้นรถ

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



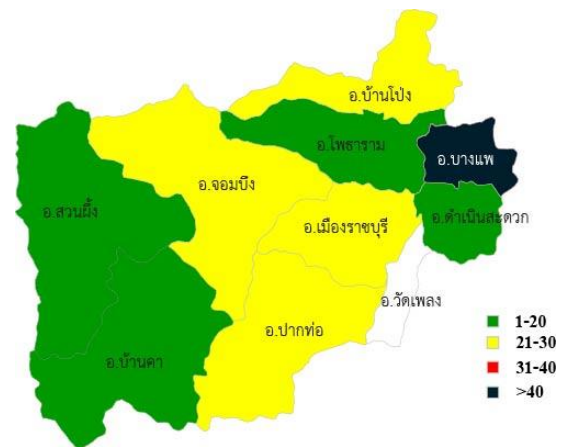
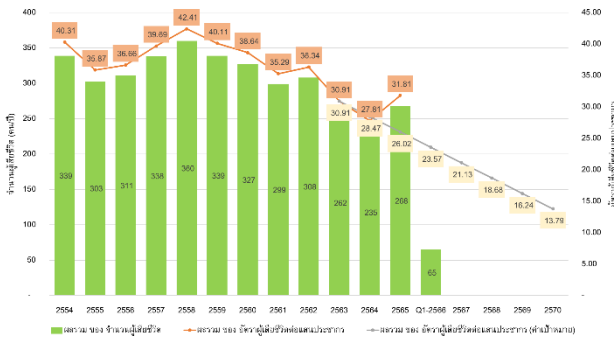
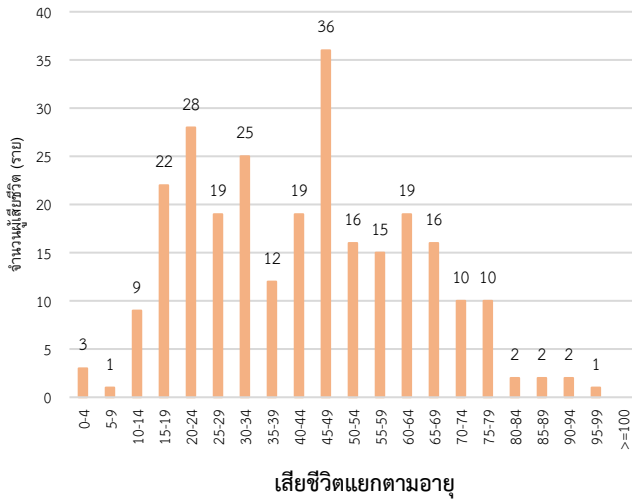
รายละเอียดเพิ่มเติม

ราชบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	865,807 คน	เสียชีวิต ⁴	268 ราย
รถจดทะเบียน ²	539,875 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	31.81
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	335,235 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	79.94
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	179,620 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- 1) การลงนามลดพื้นที่การจราจรในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ
- 2) การลงนามลดพื้นที่การจราจรในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ
- 3) การลงนามลดพื้นที่การจราจรในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ

- 1) มีการจัดฝึกอบรมและให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ
- 2) มีการจัดฝึกอบรมและให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ

จ.ราชบุรี

- 1) มีการลงนามลดพื้นที่การจราจรในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ
- 2) การลงนามลดพื้นที่การจราจรในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ
- 3) การลงนามลดพื้นที่การจราจรในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ

- 1) มีการจัดฝึกอบรมและให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ
- 2) มีการจัดฝึกอบรมและให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ
- 3) มีการจัดฝึกอบรมและให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการ

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

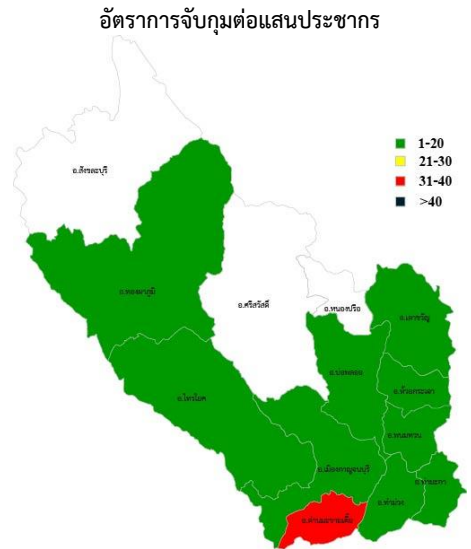
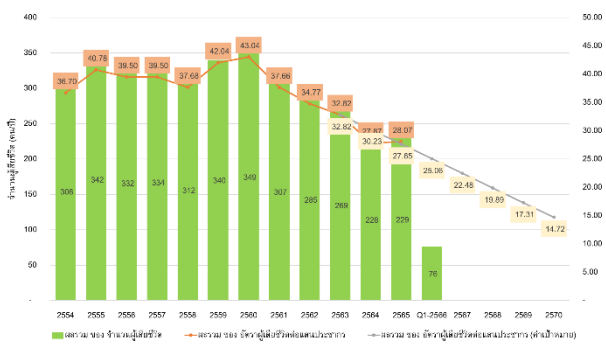
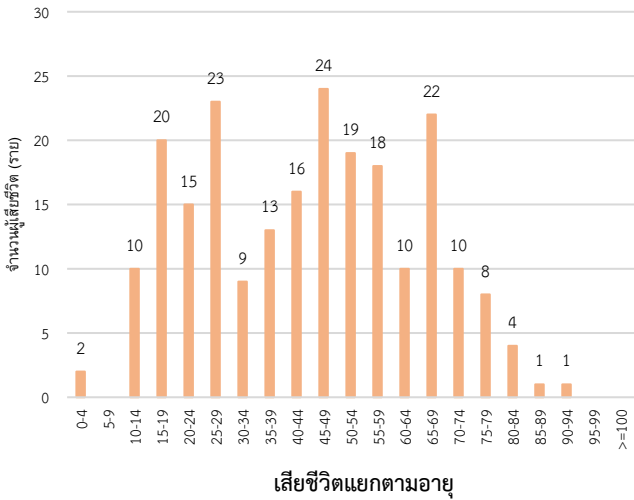
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

กาญจนบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹ 894,283 คน	เสียชีวิต ⁴ 229 ราย
รถจดทะเบียน ² 422,530 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร 28.07
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ² 233,396 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์ 98.12
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³ 106,056 ล้านบาท	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- 1) ประชากรอายุอยู่ในวัยเด็กหรือวัยรุ่น ทำให้เป็นสาเหตุหนึ่งซึ่งในจำนวนผู้เสียชีวิต
- 2) ทำหน้าที่ซึ่งหน่วยงานขนส่งทางบกไปปรับปรุงกฎระเบียบทางจราจร
- 3) ประชากรอายุอยู่ในวัยชราหรือมีโรคประจำตัว
- 4) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลสูงเกินไป
- 5) มีทัศนคติที่มองข้ามความปลอดภัยในการขับขี่

- 1) มีจุดขายที่ชัดเจน
- 2) มองถึงผลกระทบด้านสังคมและเศรษฐกิจ
- 3) ประชากรอายุอยู่ในวัยชราหรือมีโรคประจำตัว
- 4) มีทัศนคติที่มองข้ามความปลอดภัยในการขับขี่

กาญจนบุรี

- 1) สดข.ต. 1, 3, 4 มีอาสาสมัครจราจรประจำหมู่บ้าน
- 2) มีศูนย์ช่วยเหลือฉุกเฉิน และ Safety center ตามพระราชบัญญัติ

- 1) มีการทำ Feed Back Loop การลดอุบัติเหตุทางถนน
- 2) มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
- 3) มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



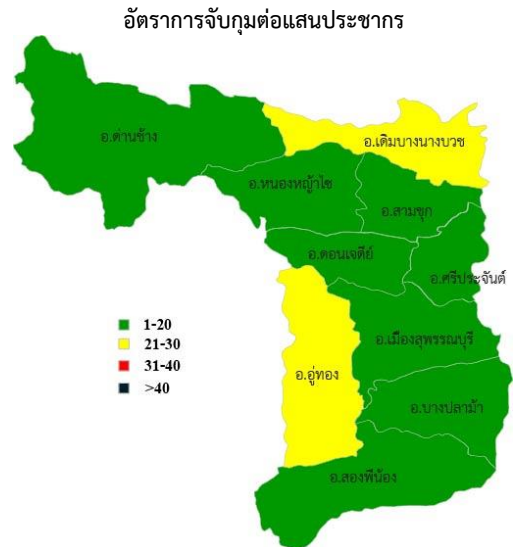
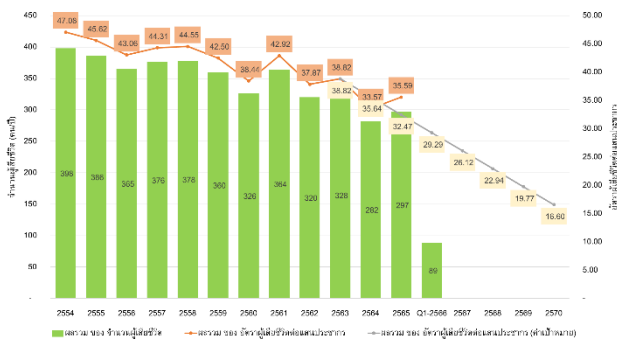
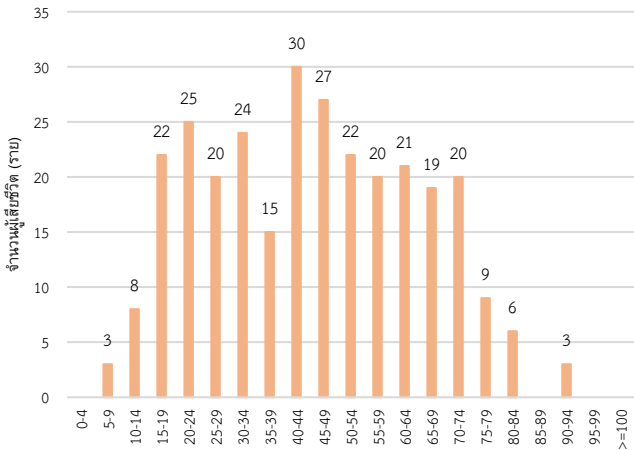
รายละเอียดเพิ่มเติม

สุพรรณบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- มีหน้าที่ของหน่วยงานไปการป้องกันอุบัติเหตุ
- มีหน้าที่ Feed Back Loop
- มีหน้าที่... (text partially obscured)
- พัฒนาสร้างทางเลือกการเดินทาง

- ตั้งศูนย์... (text partially obscured)
- ใช้... (text partially obscured)
- มี... (text partially obscured)
- มี... (text partially obscured)

จ.สุพรรณบุรี

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

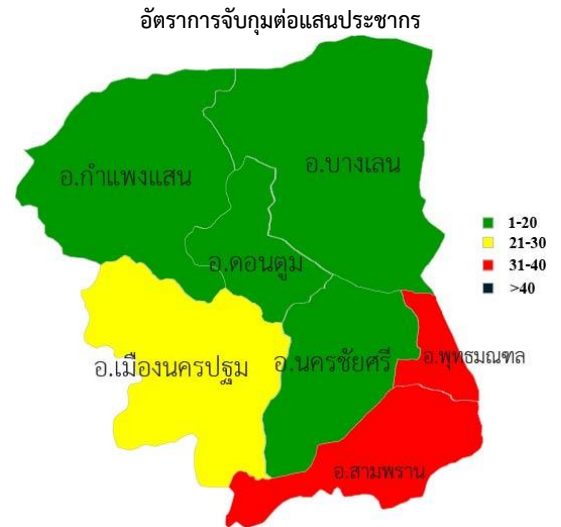
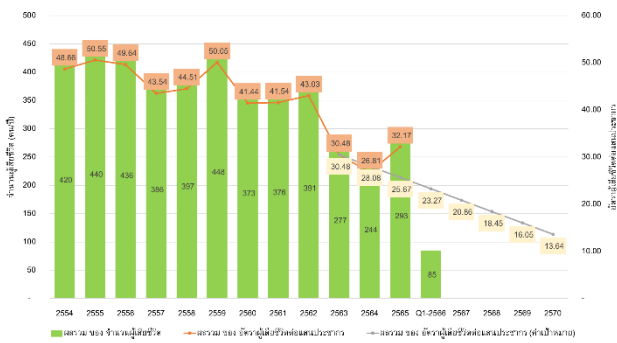
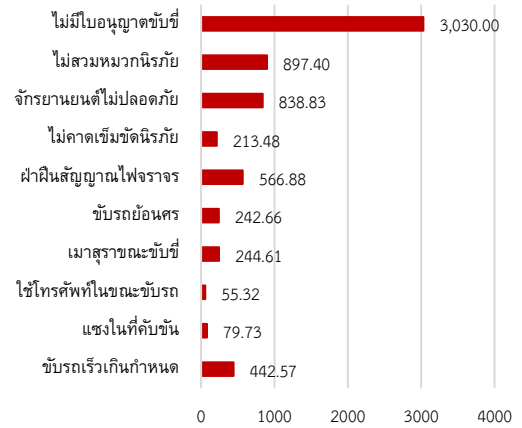
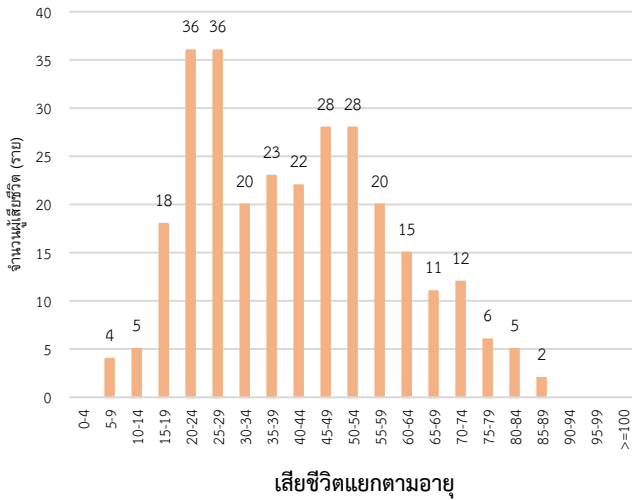


นครปฐม

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- มาตรการลดอุบัติเหตุ: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
- สำหรับรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

- การเพิ่มขีดความสามารถของรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
- การเพิ่มขีดความสามารถของรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

นครปฐม

3.48 (ปัจจุบัน) | 2.79 (เป้าหมายปี 2566) | 2.88 (เป้าหมายปี 2567) | 3.26 (เป้าหมายปี 2568) | 3.24 (เป้าหมายปี 2569)

- การเพิ่มขีดความสามารถของรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
- การเพิ่มขีดความสามารถของรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

- การเพิ่มขีดความสามารถของรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์
- การเพิ่มขีดความสามารถของรถจักรยานยนต์: มีการจัดทำสภาศักดิ์เขต คือใช้พื้นที่จำนวนมากเพื่อจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะ ทำแล้วก็ลดอุบัติเหตุลงได้มาก การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ การเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

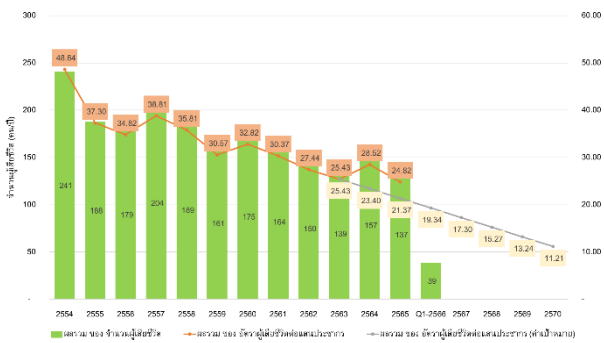
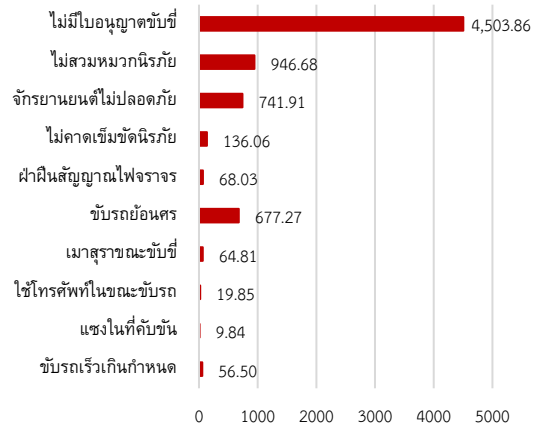
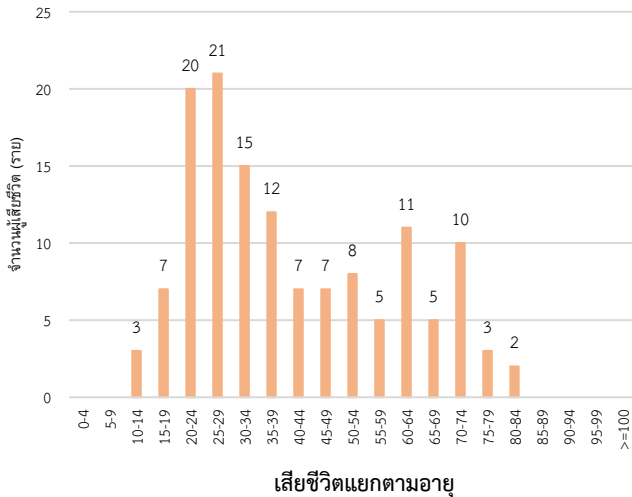
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

สมุทรสาคร

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- 1) มีการจัดตั้ง บอร์ดความปลอดภัย 10 จังหวัดภาคเหนือ
- 2) มีข้อมูลสถิติการบาดเจ็บ 10 จังหวัดภาคเหนือ
- 3) มีการจัดตั้งศูนย์ OCV สำหรับภาวะฉุกเฉินและการบริหารจัดการ
- 4) มีการฝึกอบรมอาจารย์ ประมาณ 3,000 คน (ในนามเชียงใหม่) โดยเน้นเรื่องอุบัติเหตุทางถนน

1) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

7) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

8) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

9) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

10) มีการประชุมระดับจังหวัดและท้องถิ่น เพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และวางแผนการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

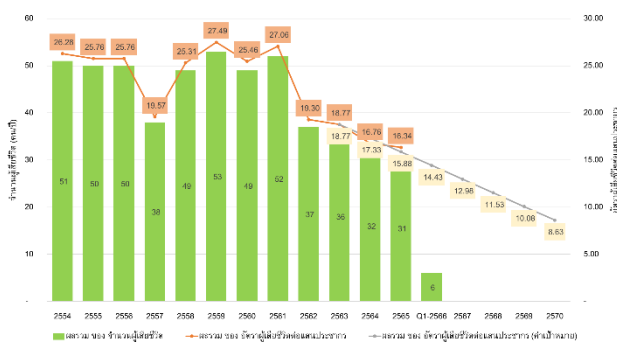
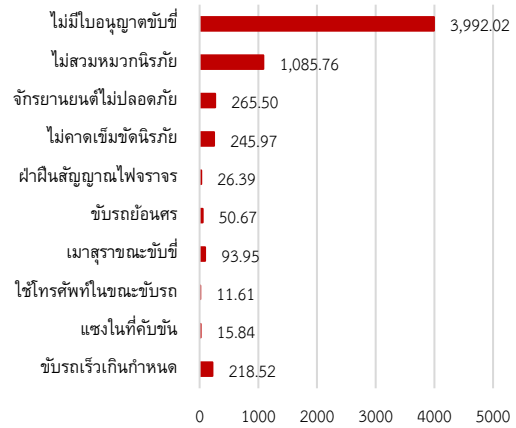
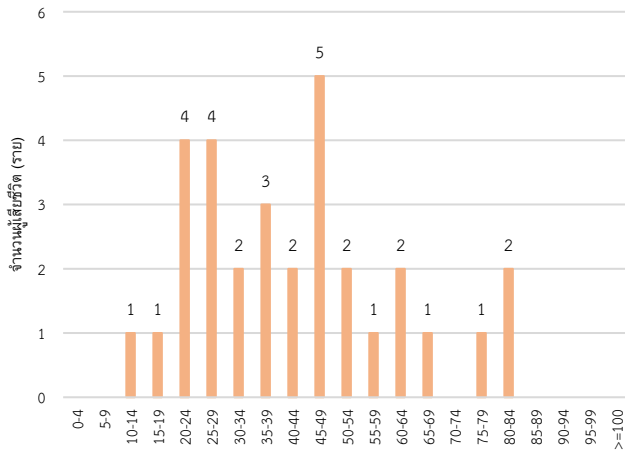
รายละเอียดเพิ่มเติม

สมุทรสงคราม

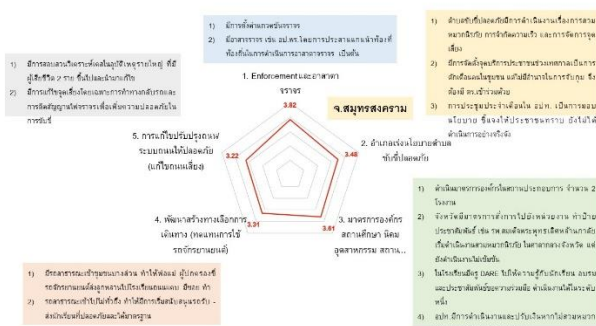
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



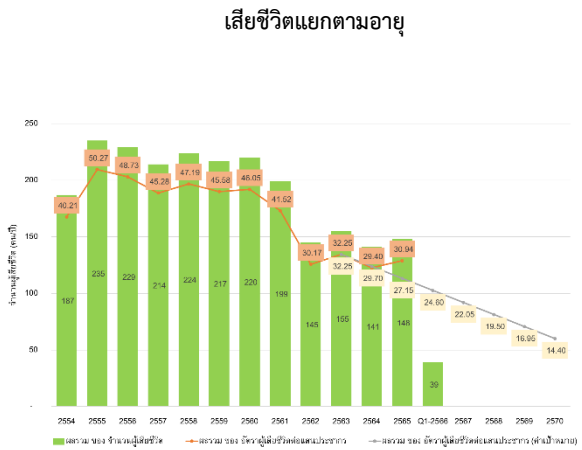
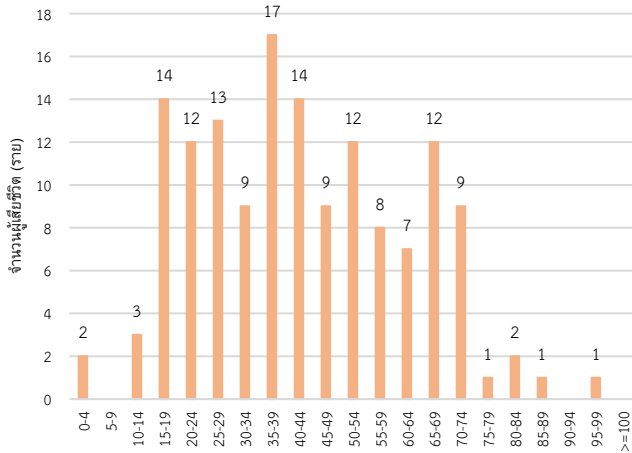
รายละเอียดเพิ่มเติม

เพชรบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- มีกลไกลดจำนวนผู้เสียชีวิตอย่างเป็นระบบ มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน มีหน่วยงานรับผิดชอบชัดเจน มีข้อมูลและรายงานผลการดำเนินงานที่ชัดเจน
- มีกลไก Feedback Loop การลดจำนวนผู้เสียชีวิตอย่างเป็นระบบ มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน มีหน่วยงานรับผิดชอบชัดเจน มีข้อมูลและรายงานผลการดำเนินงานที่ชัดเจน
- มีกลไกส่งเสริมการลดจำนวนผู้เสียชีวิตอย่างเป็นระบบ มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน มีหน่วยงานรับผิดชอบชัดเจน มีข้อมูลและรายงานผลการดำเนินงานที่ชัดเจน
- พัฒนาสร้างทางเลือกการเดินทาง (ทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์)
- การแก้ไขปรับปรุงถนนระบบถนนให้ปลอดภัย (แก้ไขถนนเสี่ยง)

จ.เพชรบุรี

1) มีการบังคับใช้กฎหมายจราจร 100% และมีกระบวนการยุติธรรมที่รวดเร็ว

2) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการลดจำนวนผู้เสียชีวิต 100%

3) มีการตรวจสอบความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ 100%

4) มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน 100%

5) มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน 100%

1) มีการบังคับใช้กฎหมายจราจร 100% และมีกระบวนการยุติธรรมที่รวดเร็ว

2) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการลดจำนวนผู้เสียชีวิต 100%

3) มีการตรวจสอบความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ 100%

4) มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน 100%

5) มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน 100%

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



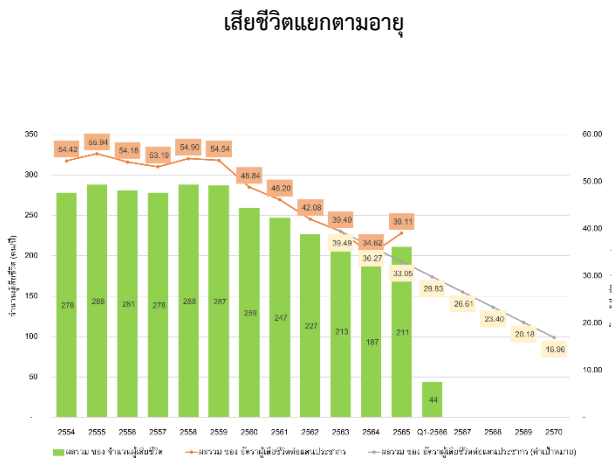
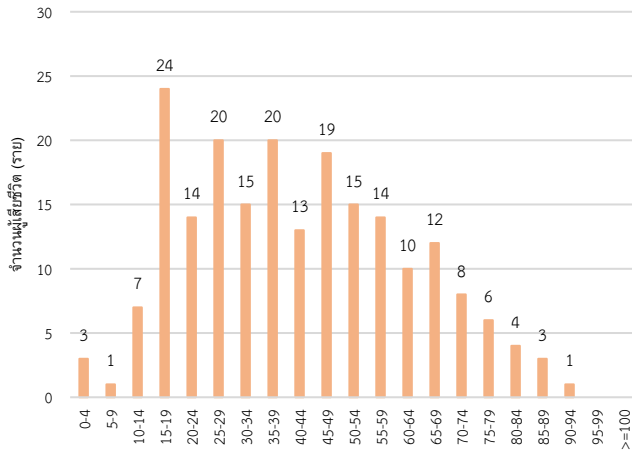
รายละเอียดเพิ่มเติม

ประจวบคีรีขันธ์

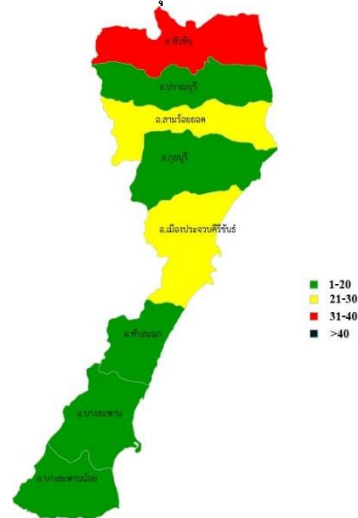
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	553,298 คน	เสียชีวิต ⁴	211 ราย
รถจดทะเบียน ²	353,914 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	39.11
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	215,272 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	98.02
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	93,735 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- 1) การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยลดอุบัติเหตุร้ายแรง 50 แห่ง และลดอุบัติเหตุเล็กน้อย 50 แห่ง
- 2) ลดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์

- 1) จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- 2) จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของสถานศึกษา และจังหวัด พ.ศ. 2566 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 3) จัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2566 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 4) ปรับปรุงโครงสร้างและสิ่งแวดล้อมทางถนน เช่น ปรับปรุงทางเท้า ปรับปรุงสัญญาณจราจร ปรับปรุงป้ายจราจร ปรับปรุงสัญญาณจราจรที่ไม่เป็นมาตรฐาน
- 5) อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 100% และลดอุบัติเหตุทางถนน
- 6) ฝึกอบรมและแข่งขันการขับขี่ปลอดภัย 100% และลดอุบัติเหตุทางถนน
- 7) ฝึกอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้มีรางวัล Hero awards

5 ประจวบคีรีขันธ์

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

รายละเอียดเพิ่มเติม

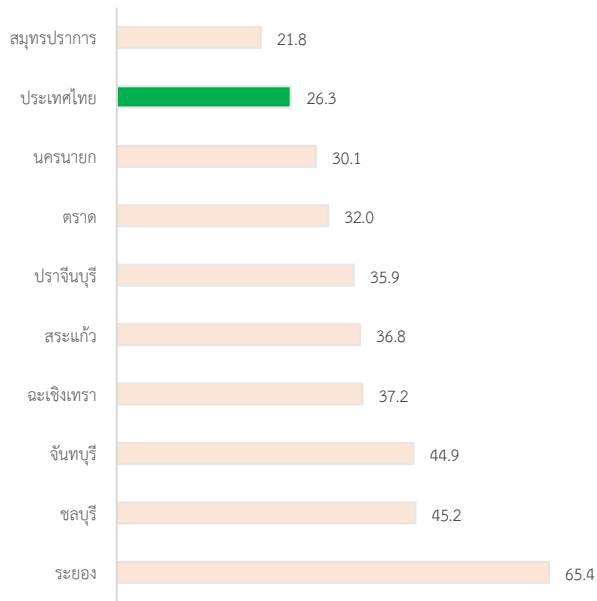
ภาคตะวันออก

ภาคตะวันออกเป็นภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ประกอบไปด้วย 9 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี สมุทรปราการ สระแก้ว จันทบุรี ชลบุรี ตราด และระยอง โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาค ดังนี้

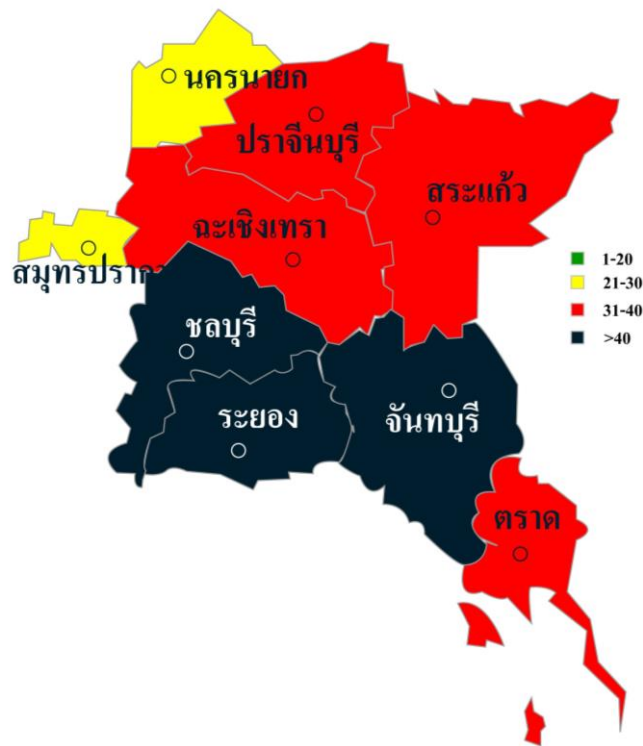
- ประชากร 6,526,010 คน คิดเป็น 11% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 4,481,471 คัน คิดเป็น 14% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 3,590,563 ล้านบาท คิดเป็น 33% ของทั้งประเทศ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของภาคตะวันออก พ.ศ.2565 มีดังนี้

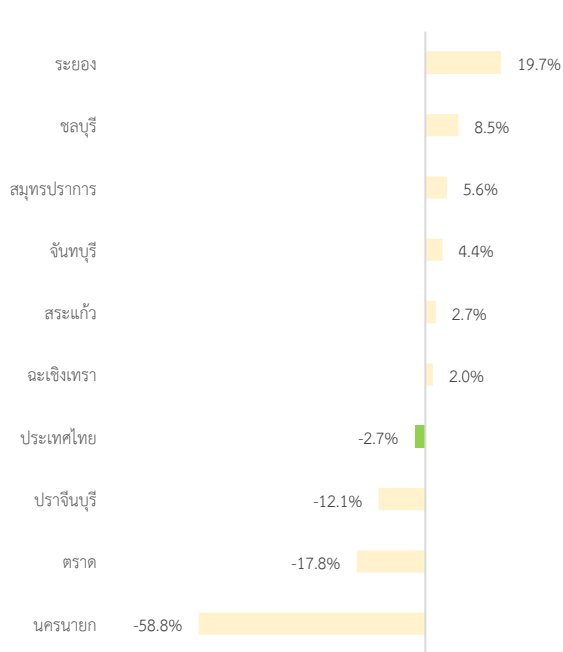
- เสียชีวิต 2,512 ราย คิดเป็น 15% ของทั้งประเทศ



ภาคตะวันออกเป็นภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดเมื่อเทียบกับภาคอื่นๆ โดยมีอัตราการเสียชีวิต 38.5 รายต่อแสนประชากร จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และจันทบุรี ส่วนจังหวัดมีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุด คือ สมุทรปราการ (รูปที่ 3.27)



รูปที่ 3.27 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรภาคตะวันออก พ.ศ.2565



เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 กับ 2563 พบว่าจังหวัดในภาคตะวันออกส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงคิดเป็น -5.1% ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงอัตราการเสียชีวิตทั่วประเทศซึ่งมีค่าอยู่ที่ -2.7% จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด 3 จังหวัดแรก ได้แก่ นครนายก ตราด และปราจีนบุรี (รูปที่ 3.28)

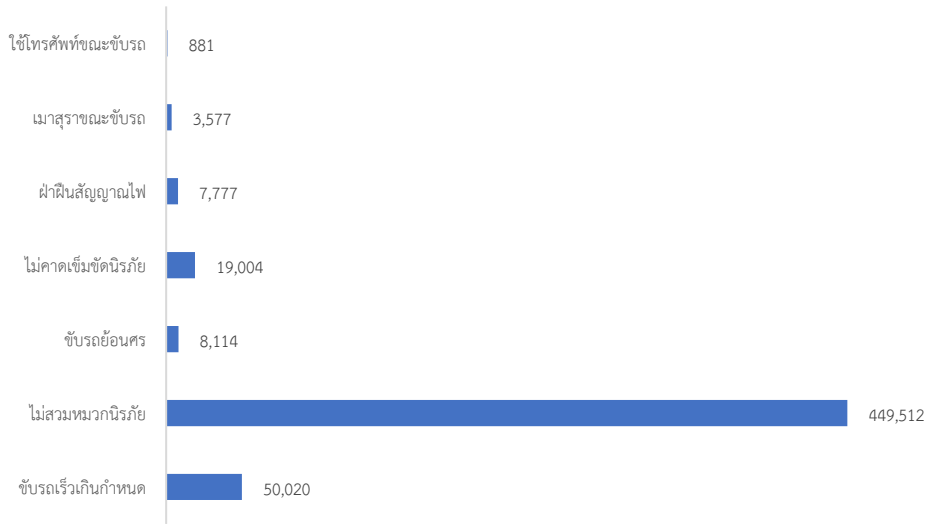


- ลดลงมากกว่า 6.9%
- ลดลง 0 - 6.9%
- เพิ่มขึ้น 0 - 10.1%
- เพิ่มขึ้น 10.1 - 20.1%
- เพิ่มขึ้นมากกว่า 20.1%

รูปที่ 3.28 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับ พ.ศ.2563

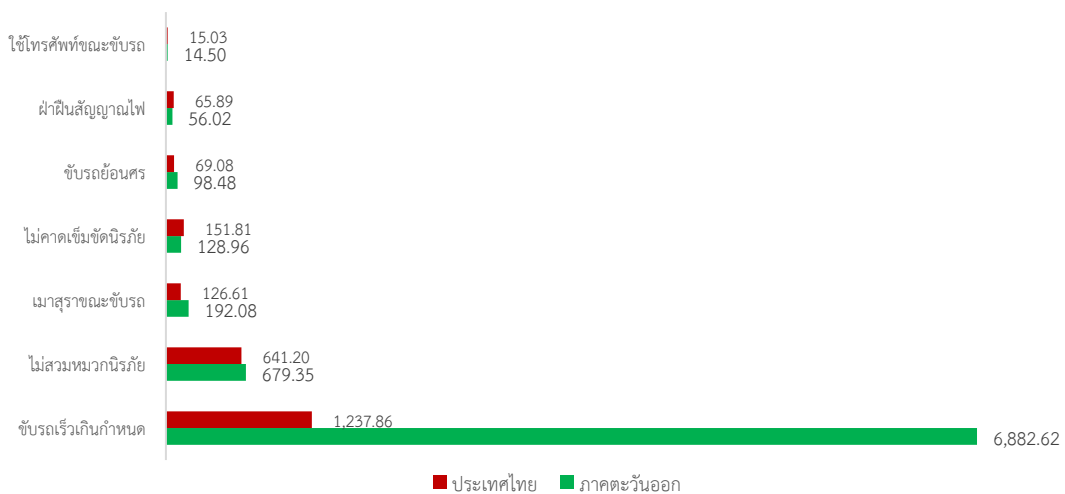
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีได้จากการนำสถิติอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย



รูปที่ 3.29 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีของภาคตะวันออก

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคตะวันออกมีสถิติการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศ (รูปที่ 3.30) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ความเร็วเกินกำหนด (6,882.62 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ (14.50 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 3.4 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก



รูปที่ 3.30 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของภาคตะวันออกกับประเทศไทย

ตารางที่ 3.4 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร ของจังหวัดในภาคตะวันออก

จังหวัด	เมาสุรา ขณะขับรถ	ไม่สวมหมวก นิรภัย	ขับรถเร็ว เกินกำหนด	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย	ขับรถ ย้อนศร	ฝ่าฝืน สัญญาณไฟ	โทรศัพท์ ขณะขับรถ
จันทบุรี	107.99	867.68	80.95	280.15	69.38	49.05	14.55
ฉะเชิงเทรา	49.68	222.10	60685.14	50.23	44.72	13.90	3.72
ชลบุรี	701.36	1238.75	188.68	160.96	94.00	30.10	12.85
ตราด	120.28	680.40	57.07	93.94	43.02	12.29	5.71
นครนายก	137.09	427.41	117.12	52.23	45.70	67.97	6.91
ปราจีนบุรี	63.48	519.51	716.58	256.74	135.40	55.85	65.09
ระยอง	184.62	835.68	2.11	112.85	73.74	138.27	7.37
สมุทรปราการ	311.05	622.03	65.21	41.46	249.44	53.96	10.00
สระแก้ว	53.13	700.58	30.74	112.11	130.95	82.80	4.26

หมายเหตุ: -ไม่มีข้อมูล

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีดังแสดงในตารางที่ 3.4 พบว่าภาคตะวันออกมีอัตราการจับกุมคดีเมาสุราขณะขับรถเฉลี่ย 192.08 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (126.61 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ชลบุรี ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วของภาคเฉลี่ย 6882.62 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (1237.86 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงที่สุด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ระยอง

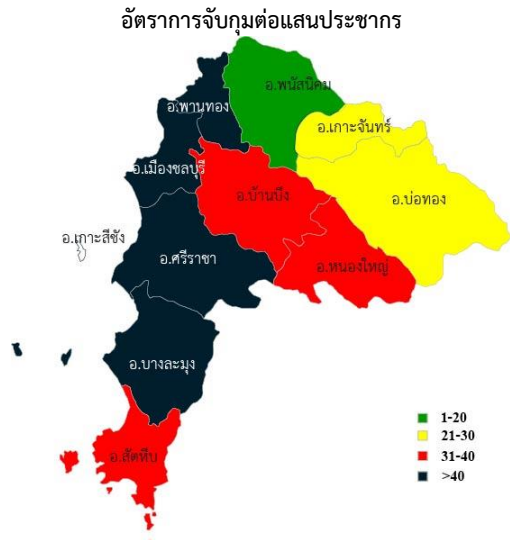
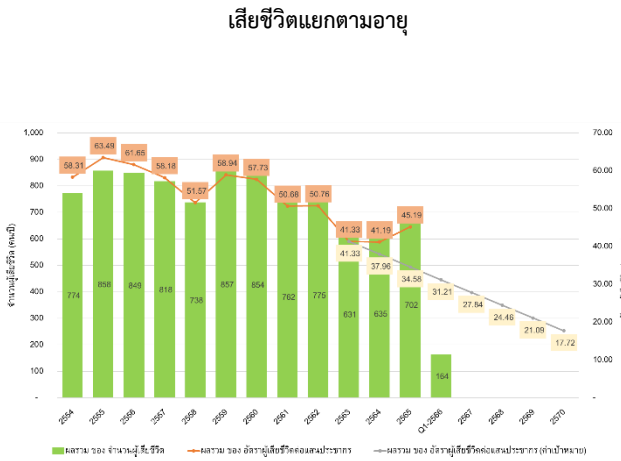
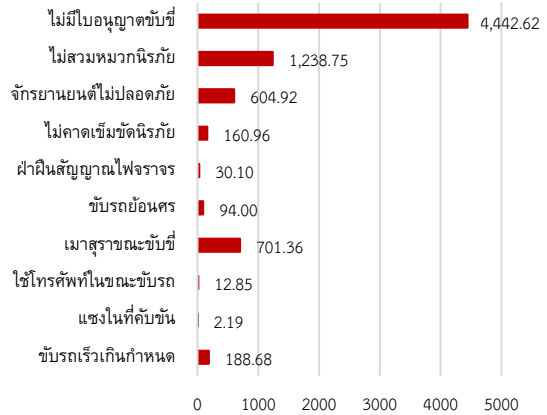
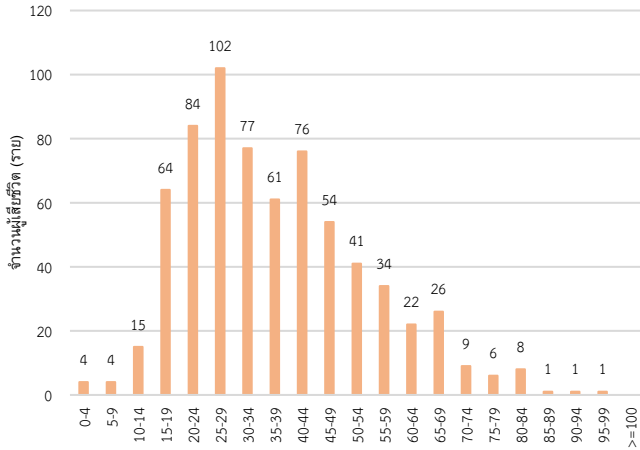
นอกจากนี้ อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 679.35 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงที่สุด ได้แก่ ชลบุรี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา

ชลบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดชลบุรี เดิม 3.13 คะแนน

5 ด้านการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

1. Enforcement (คะแนนปัจจุบัน 5.00)
2. จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (คะแนนปัจจุบัน 3.00)
3. จำนวนการตรวจค้นยาเสพติด (คะแนนปัจจุบัน 3.00)
4. จำนวนการตรวจค้นยาเสพติด (คะแนนปัจจุบัน 3.00)
5. จำนวนการตรวจค้นยาเสพติด (คะแนนปัจจุบัน 3.00)

1. Enforcement (คะแนนปัจจุบัน 5.00)

- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด

2. จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (คะแนนปัจจุบัน 3.00)

- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด

3. จำนวนการตรวจค้นยาเสพติด (คะแนนปัจจุบัน 3.00)

- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด

4. จำนวนการตรวจค้นยาเสพติด (คะแนนปัจจุบัน 3.00)

- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด

5. จำนวนการตรวจค้นยาเสพติด (คะแนนปัจจุบัน 3.00)

- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด
- เพิ่มจำนวนการตรวจค้นยาเสพติด

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

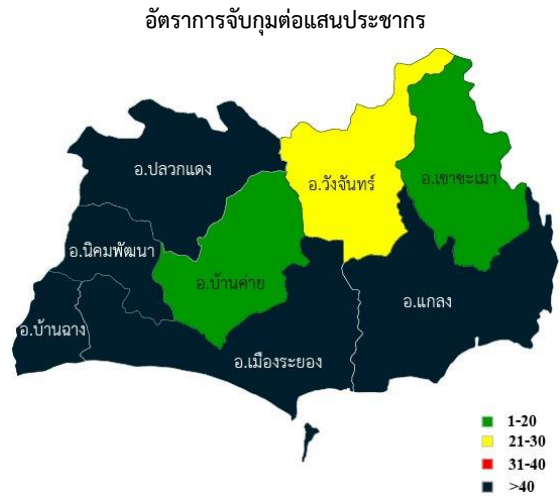
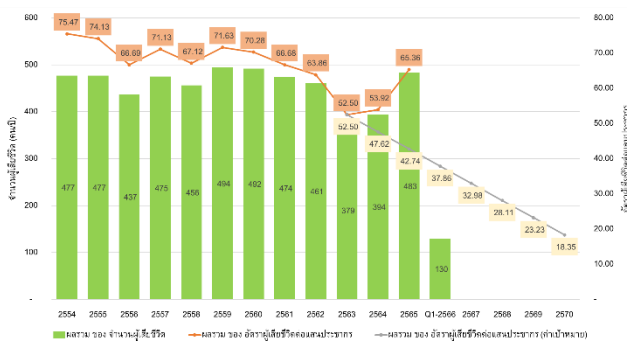
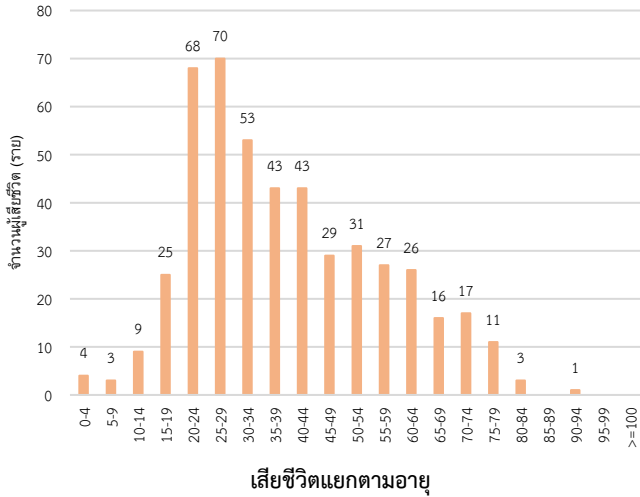
รายละเอียดเพิ่มเติม

ระยอง

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	759,386 คน	เสียชีวิต ⁴	483 ราย
รถจดทะเบียน ²	828,645 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	65.36
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	453,887 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	106.41
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	955,119 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดระยอง

Enforcement และมาตรการจราจร

3.00

3.25

3.36

3.00

2.45

เฉลี่ย 3.01 คนบน

- เน้นมาตรการ 10 ฐาน เด็ดขาด (ซึ่งตกค้าง/จับปรับจริง)
- จัดตั้งศูนย์วิจัยจราจรยุคใหม่ / ภาคการศึกษาวิจัยเชิงลึก
- CCTV กล้องเฝ้าระวังการจราจรตามจุดเสี่ยง และ 99 จุด ขณะก่อสร้าง
- ตรวจจับความเร็ว 500 คัน/ชม CCTV จึงได้ใช้ถึงแค่แค่ 20 ชม. มีปัญหาหลายพื้นที่
- มาตรการฯ ด้านวิศวกรรมจราจร ชูชน. วันรถจักรยานยนต์
- มาตรการฯ เฝ้าระวังจุดเสี่ยง และจุดอันตรายตามเส้นทาง
- มาตรการฯ เฝ้าระวังรถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ
- มาตรการฯ เฝ้าระวังรถจักรยานยนต์
- มาตรการฯ เฝ้าระวังรถจักรยานยนต์

เป้าหมาย: 3.00

ปัจจุบัน: 3.25

อนาคต: 3.36

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



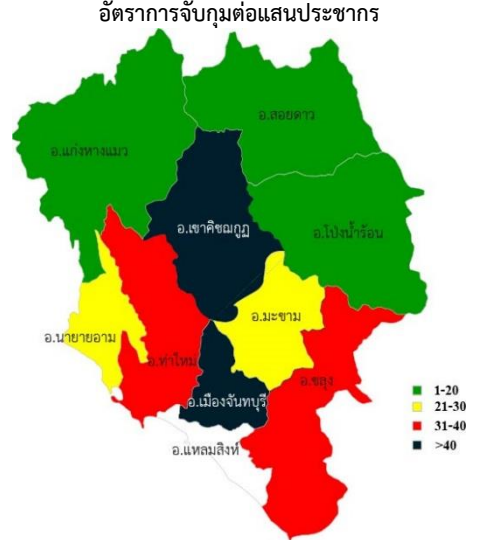
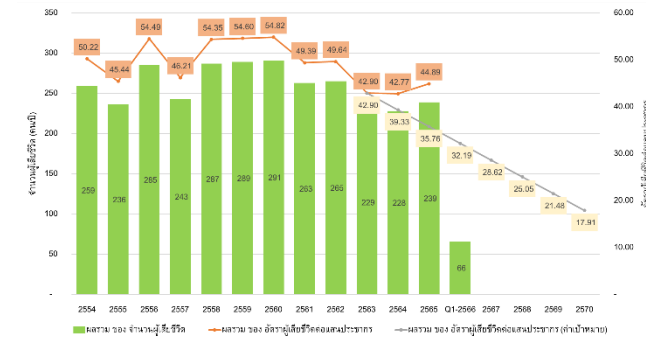
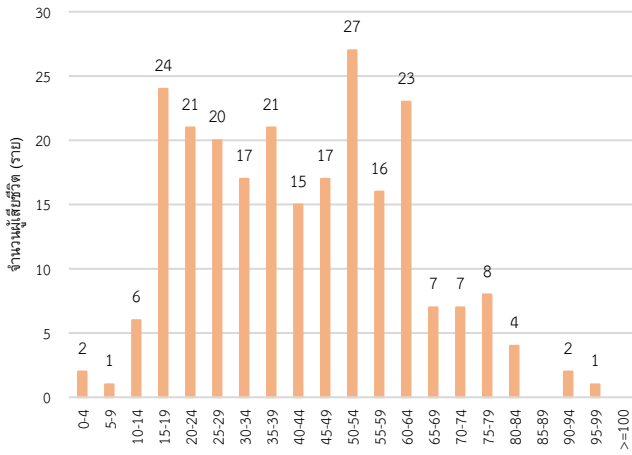
รายละเอียดเพิ่มเติม

จันทบุรี

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จังหวัดจันทบุรี

เฉลี่ย 3.62 คะแนน

Enforcement เปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมาย

คะแนนการบังคับใช้กฎหมาย: 3.62

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- มีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้แก่ประชาชน
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำงานร่วมกัน
- มีการประเมินผลและปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมาย
- มีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้แก่ประชาชน
- มีการประเมินผลและปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมาย
- มีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้แก่ประชาชน
- มีการประเมินผลและปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมาย



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

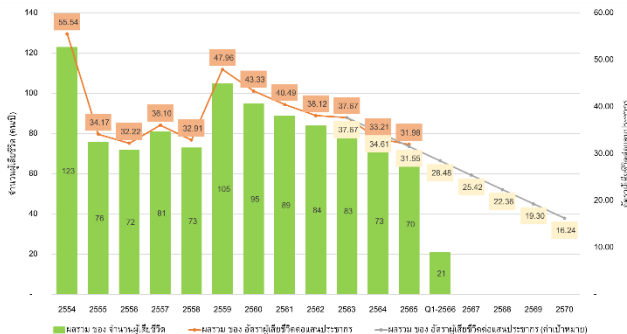
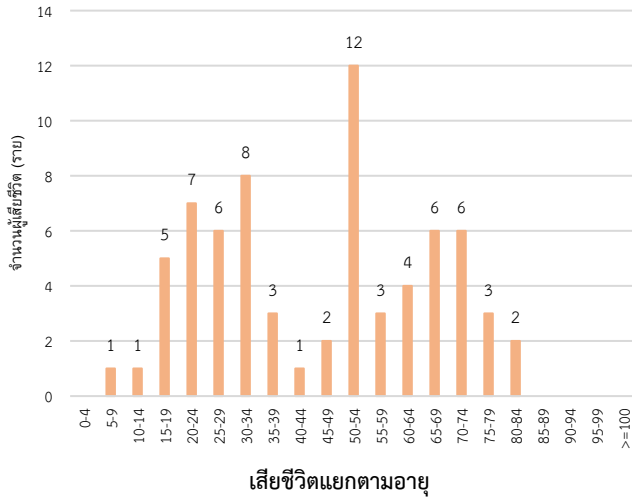
รายละเอียดเพิ่มเติม

ตราด

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹ 227,808 คน	เสียชีวิต ⁴ 70 ราย
รถจดทะเบียน ² 136,727 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร 31.98
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ² 87,403 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์ 80.09
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³ 44,027 ล้านบาท	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดตราด เฉลี่ย 2.78 คน

Enforcement 5.00

เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

- ดำเนินการเชิงรุกตามแผนปฏิบัติการ
- ใช้มาตรการกวดขันวินัยจราจร
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
- เพิ่มการลาดตระเวน
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย

- บูรณาการ CCTV ทั่วทั้งจังหวัด
- เพิ่มการลาดตระเวนเชิงรุก
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์
- เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



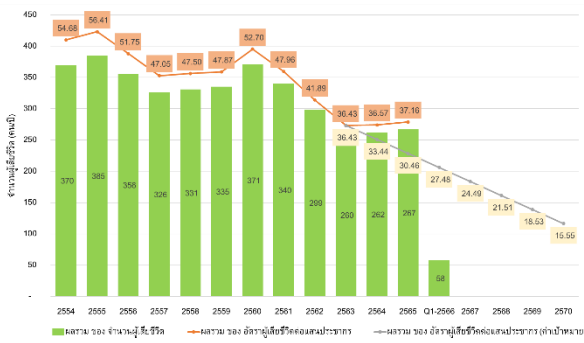
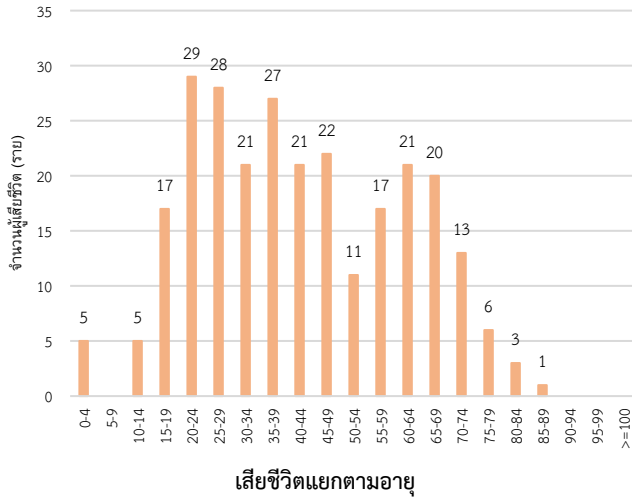
รายละเอียดเพิ่มเติม

ฉะเชิงเทรา

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	726,687 คน	เสียชีวิต ⁴	267 ราย
รถจดทะเบียน ²	441,305 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	37.16
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	241,943 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	110.36
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	400,385 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จังหวัดฉะเชิงเทรา

- นำจุดตรวจความปลอดภัยไปตรวจ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- ขยายการตรวจความปลอดภัย
- นำอาสาสมัครไปตรวจความปลอดภัย
- ปรับปรุงถนนเสี่ยง ชำระล้าง Drainage
- ปรับปรุงจุดตัดกับโรงเรียน/วิทยาลัย และชุมชนแออัด
- จัดทำโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ
- จุดตัดปลอดภัย
- ปรับปรุงป้ายจราจร
- ปรับปรุงป้ายจราจร

เฉลี่ย 3.56 คน

Enforcement และมาตรการ

- มีการนำป้อมกวดขัน ประชาชนช่วยกันกวดขัน
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
- ตรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

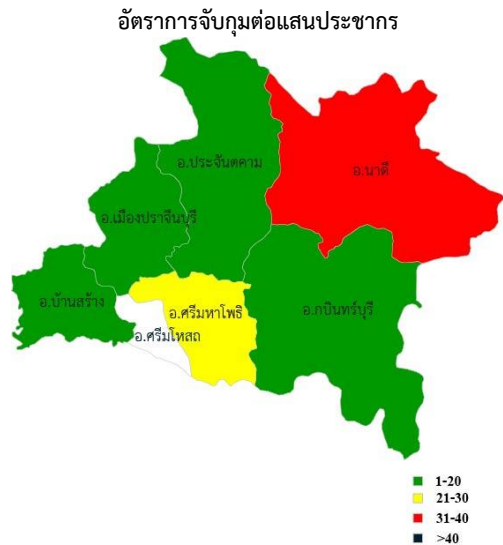
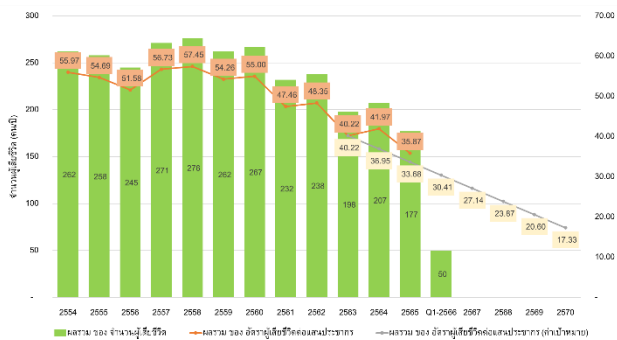
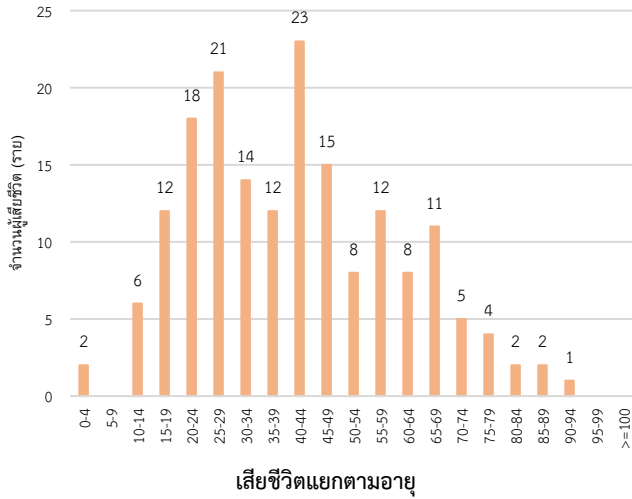
รายละเอียดเพิ่มเติม

ปราจีนบุรี

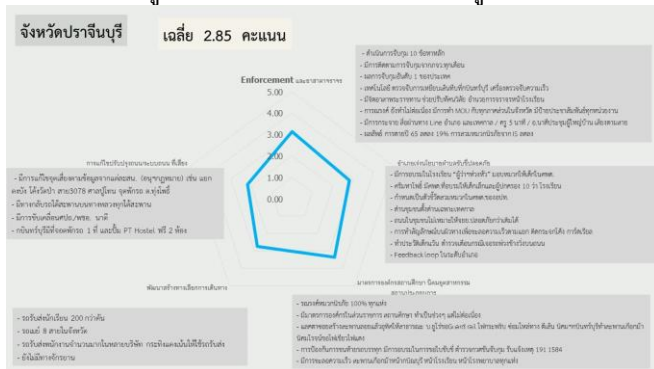
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

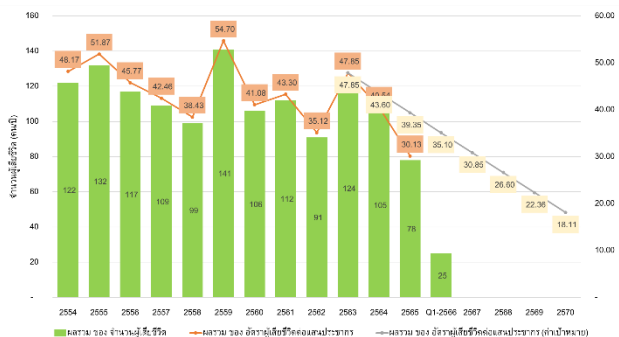
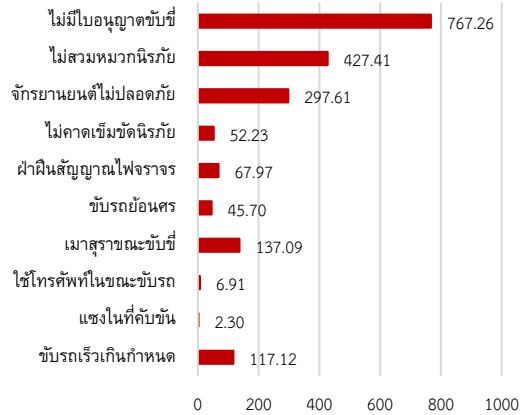
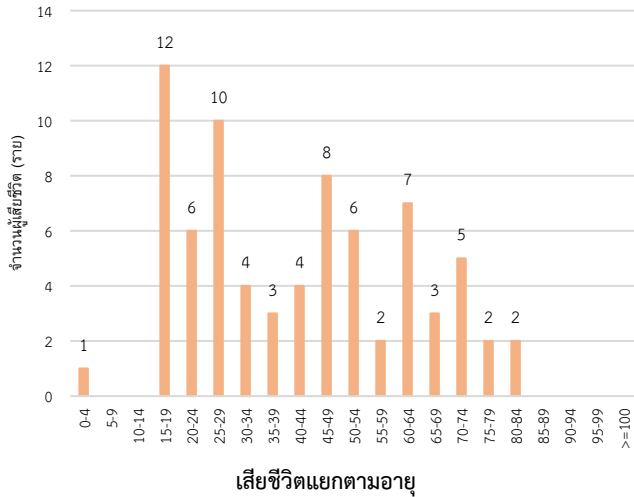
การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

นครนายก

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จังหวัดนครนายก

เฉลี่ย 2.57 คะแนน

Enforcement เฉลี่ย

ภาพเปรียบเทียบจุดตรวจบนถนนสายหลัก

พัฒนาจังหวัดทางอิเล็กทรอนิกส์

วัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการ

- ตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ
- ประชาชนที่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- ประชาชนที่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- ประชาชนที่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- ประชาชนที่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



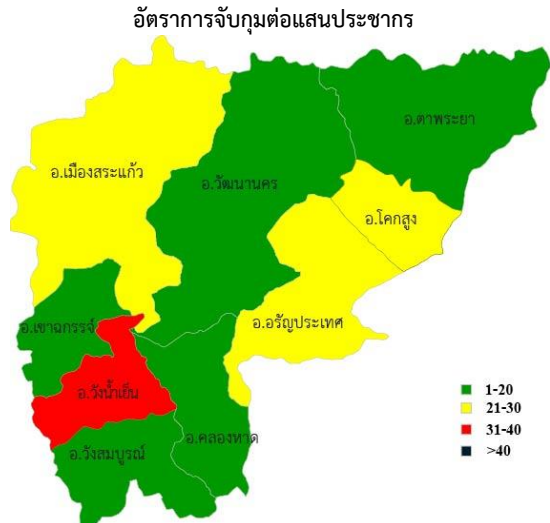
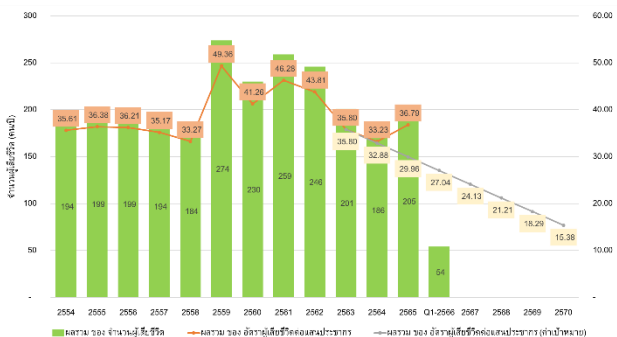
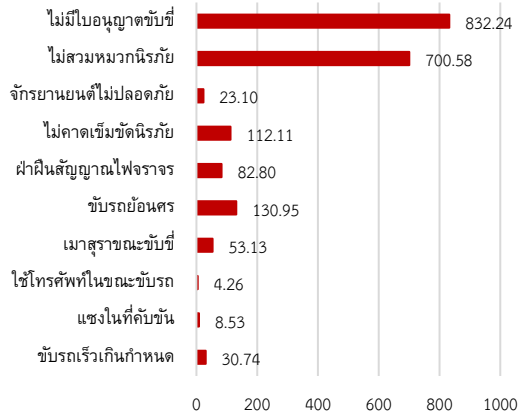
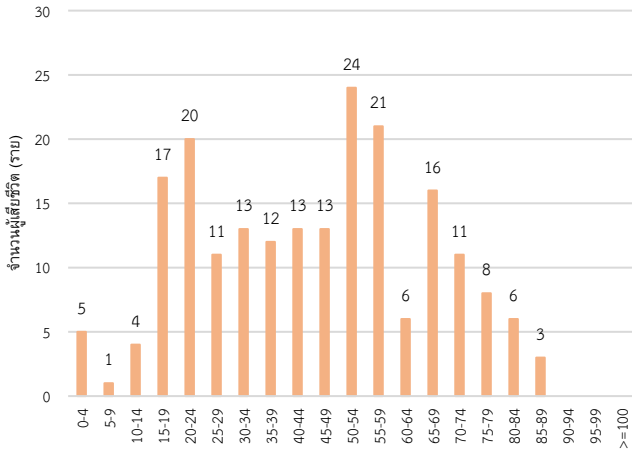
รายละเอียดเพิ่มเติม

สระแก้ว

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	562,816 คน	เสียชีวิต ⁴	205 ราย
รถจดทะเบียน ²	288,531 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	36.79
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	154,325 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	132.84
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	48,376 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จังหวัดสระแก้ว

เฉลี่ย 2.80 คะแนน

เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต: 5 ด้าน

- 1. ประชาชนใช้หมวกนิรภัย 100% ในรถจักรยานยนต์
- 2. ประชาชนคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ในรถยนต์ส่วนบุคคล
- 3. ประชาชนใช้รถจักรยานยนต์ที่มีใบขับขี่ถูกต้อง
- 4. ประชาชนปฏิบัติตามสัญญาณจราจร
- 5. ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



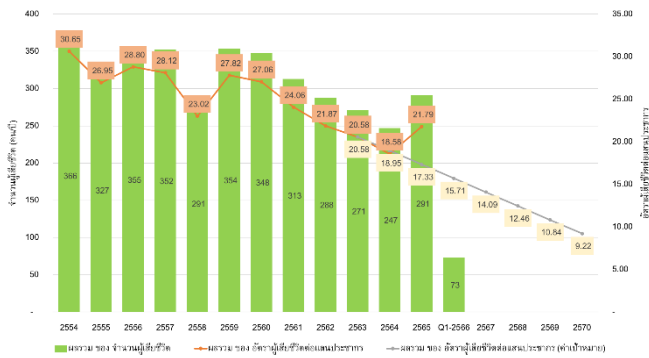
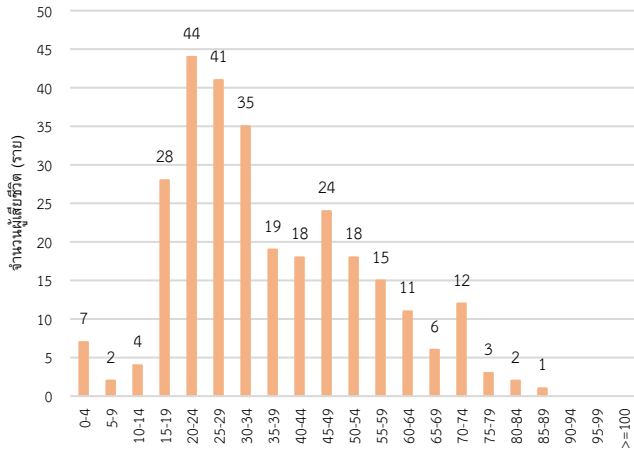
รายละเอียดเพิ่มเติม

สมทรวรรณ

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จังหวัดสมุทรปราการ

เฉลี่ย 2.95 คนบน

Enforcement และอาสาจราจร

การพัฒนาสร้างทางเลือกการเดินทาง

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

จำนวนเฝ้าระวังความปลอดภัย

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



รายละเอียดเพิ่มเติม

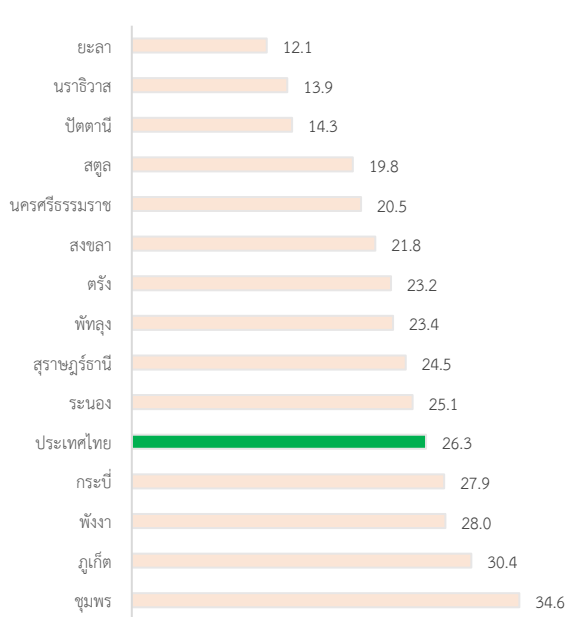
ภาคใต้

ภาคใต้ประกอบไปด้วย 14 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี พังงา ภูเก็ต กระบี่ นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สตูล สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาค ดังนี้

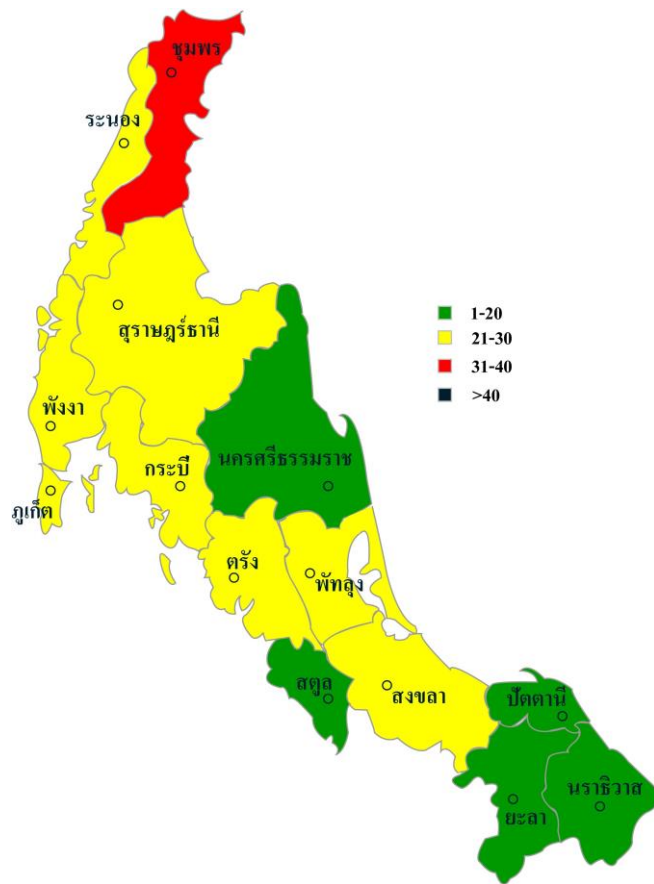
- ประชากร 9,496,991 คน คิดเป็น 16% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 5,037,576 คัน คิดเป็น 16% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,277,807 ล้านบาท คิดเป็น 12% ของทั้งประเทศ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของภาคใต้ พ.ศ.2565 มีดังนี้

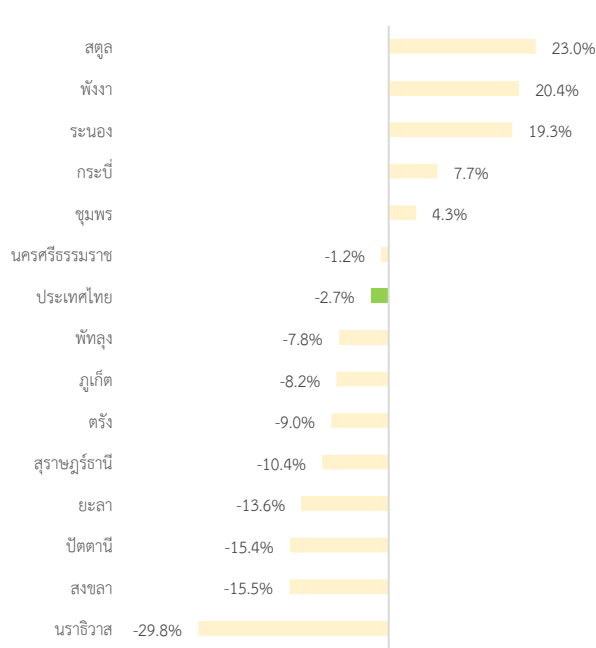
- เสียชีวิต 2,051 ราย คิดเป็น 12% ของทั้งประเทศ



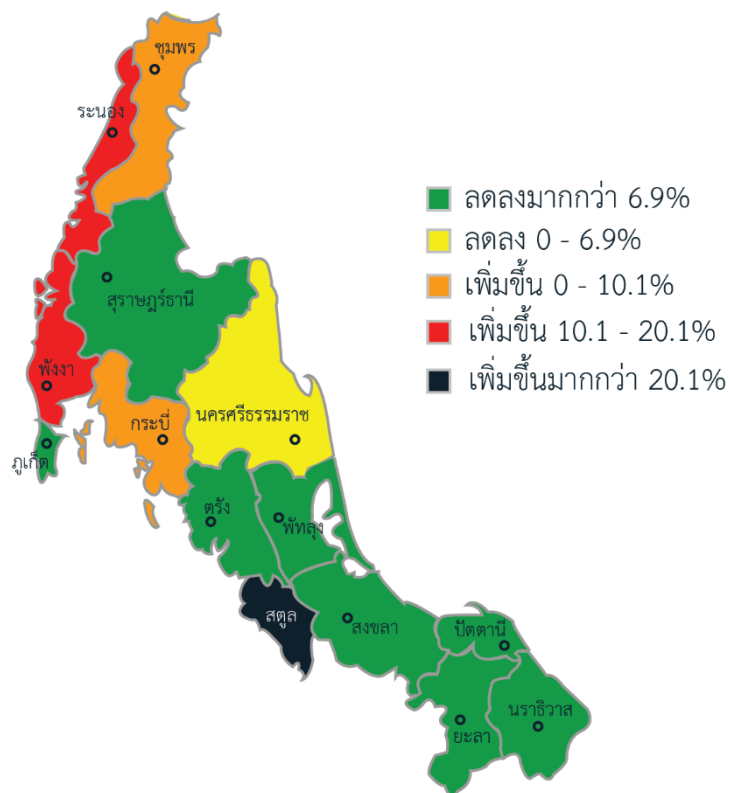
ภาคใต้มีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ย 21.6 รายต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (26.6) เล็กน้อย โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิต สูงสุด ได้แก่ ชุมพร ภูเก็ต และพังงา ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุด ได้แก่ ยะลา นราธิวาส และปัตตานี (รูปที่ 3.31)



รูปที่ 3.31 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรภาคใต้ พ.ศ.2565



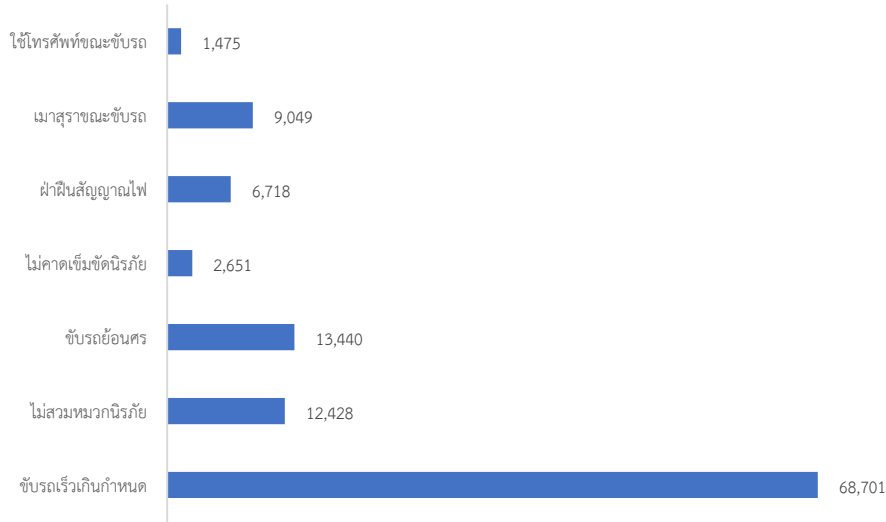
เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 กับ 2563 พบว่าจังหวัดในภาคใต้ส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงคิดเป็น -2.6% ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงอัตราการเสียชีวิตทั่วประเทศซึ่งมีค่าอยู่ที่ -2.7% จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด 3 จังหวัดแรก ได้แก่ นราธิวาส สงขลา และปัตตานี โดยจังหวัดใดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ได้แก่ สตูล พังงา ระนอง (รูปที่ 3.32)



รูปที่ 3.32 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับ พ.ศ.2563

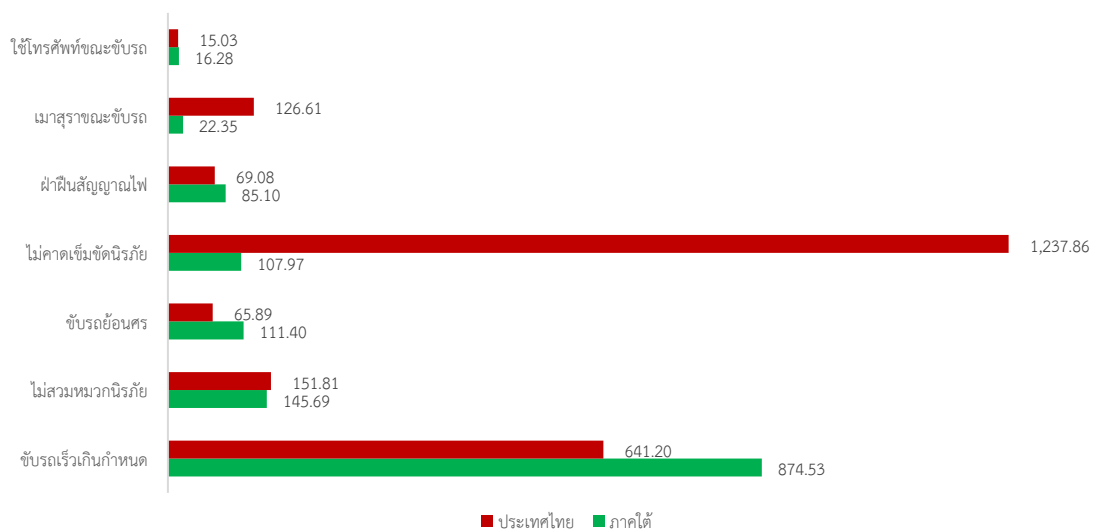
การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย



รูปที่ 3.33 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีของภาคใต้

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคใต้มีสถิติการจับกุมต่ำกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศ (รูปที่ 3.34) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ขับรถเร็ว (874.53 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ (16.28 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 3.5 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้



รูปที่ 3.34 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของภาคใต้กับประเทศไทย

ตารางที่ 3.5 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร ของจังหวัดในภาคใต้

จังหวัด	เมาสุรา ขณะขับรถ	ไม่สวมหมวก นิรภัย	ขับรถเร็ว เกินกำหนด	ไม่คาดเข็มขัด นิรภัย	ขับรถ ย้อนศร	ฝ่าฝืน สัญญาณไฟ	ใช้โทรศัพท์ ขณะขับรถ
กระบี่	9.79	773.66	63.74	118.53	16.25	18.54	14.16
ชุมพร	23.75	1070.51	151.95	114.06	42.60	26.11	2.16
ตรัง	17.55	263.39	233.78	32.90	30.71	128.33	1.10
นครศรีธรรมราช	92.29	905.35	301.91	200.95	84.65	19.03	21.75
นราธิวาส	0.37	1.60	151.33	41.03	80.95	100.35	7.74
ปัตตานี	0.55	6.14	89.23	89.09	70.40	69.17	22.78
พังงา	16.83	1498.27	155.55	186.96	105.07	27.30	12.34
พัทลุง	11.12	867.30	53.68	366.36	97.77	28.37	35.66
ภูเก็ต	89.98	3888.33	15.08	252.46	74.66	274.23	45.71
ยะลา	2.38	0.92	0.18	61.55	87.01	651.94	30.59
ระนอง	10.30	1265.02	15.45	108.64	259.49	9.78	9.78
สงขลา	18.03	274.55	98.81	155.55	52.55	54.57	6.99
สตูล	6.15	360.89	112.51	213.34	150.01	129.11	7.69
สุราษฎร์ธานี	13.78	1067.47	68.46	98.26	39.30	22.73	9.50

หมายเหตุ: -ไม่มีข้อมูล

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีดังแสดงในตารางที่ 3.5 พบว่าภาคใต้มีอัตราการจับกุมคดีเมาสุราขณะขับรถเฉลี่ย 22.35 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (126.61 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ นครศรีธรรมราช ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ นราธิวาส

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วของภาคเฉลี่ย 874.53 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงที่สุด ได้แก่ นครศรีธรรมราช ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ยะลา เนื่องด้วยยะลามีปัญหาความขัดแย้งทางชายแดนใต้

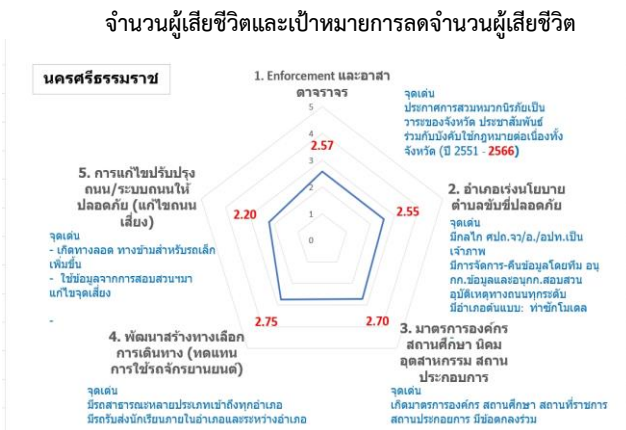
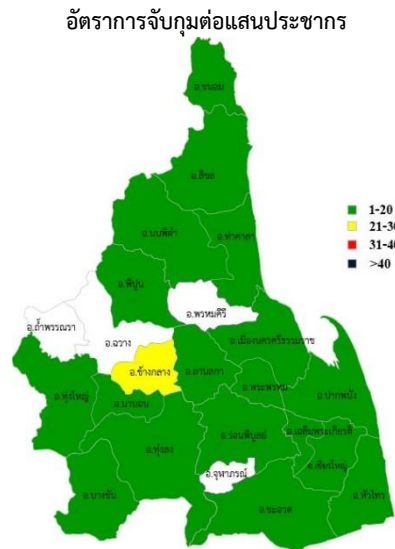
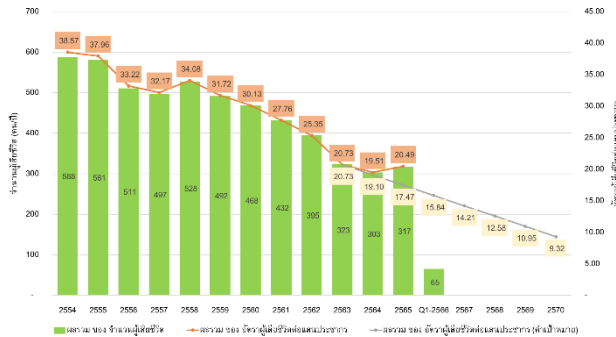
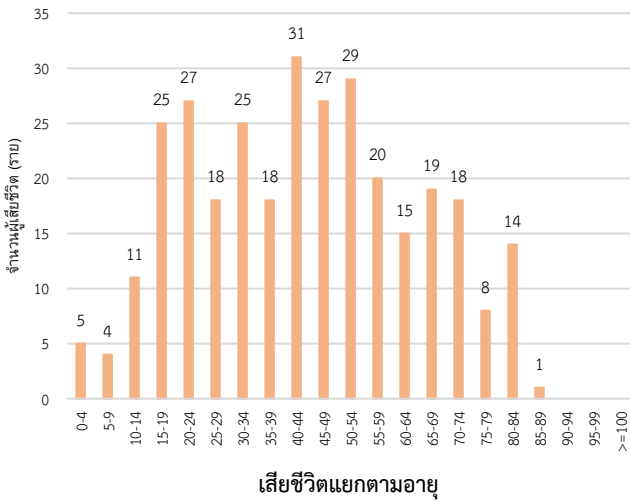
นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 145.69 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (151.81 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงที่สุดมากกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ 3 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต พังงา และ ระนอง ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ยะลา นราธิวาส และปัตตานี

นครศรีธรรมราช

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	1,545,147 คน	เสียชีวิต ⁴	317 ราย
รถจดทะเบียน ²	655,417 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	20.49
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	381,198 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	83.16
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	186,126 ล้านบาท		

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ล้าน กระทรวงสาธารณสุข)



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



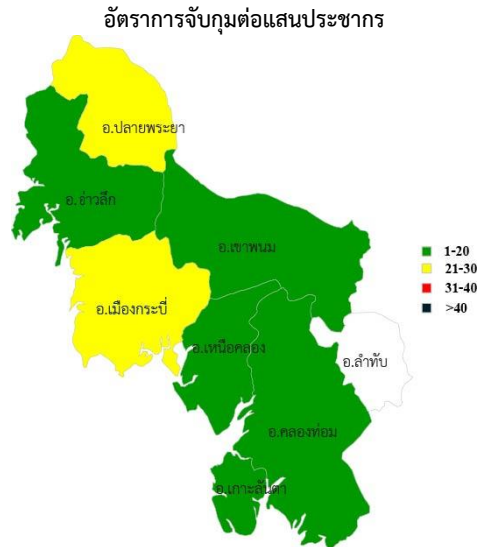
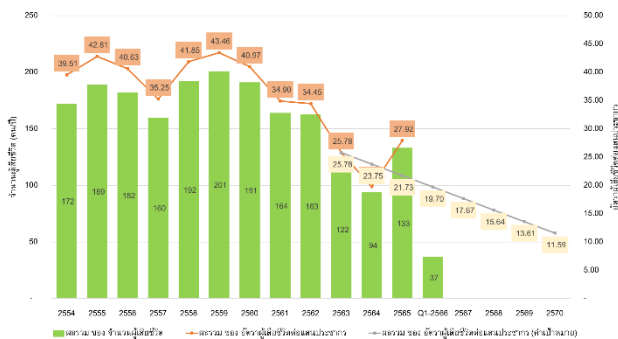
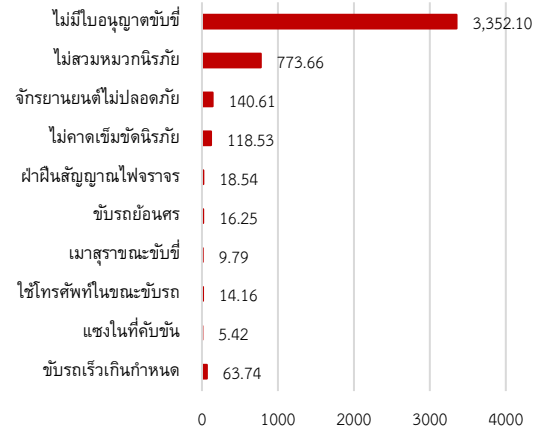
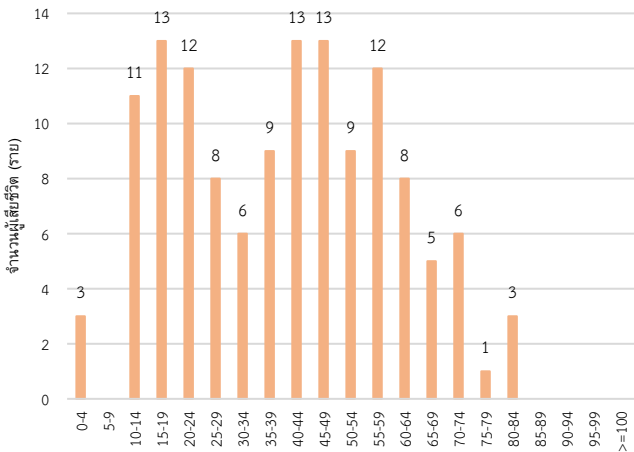
รายละเอียดเพิ่มเติม

กระบี่

พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ

กระบี่



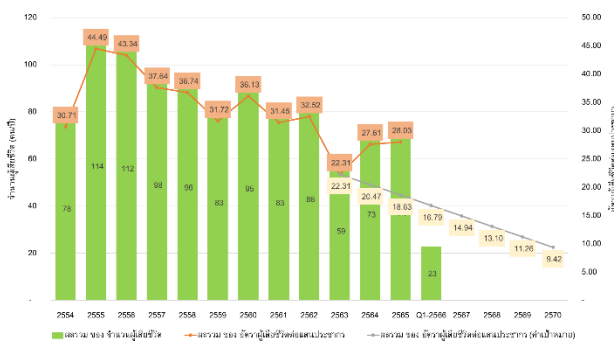
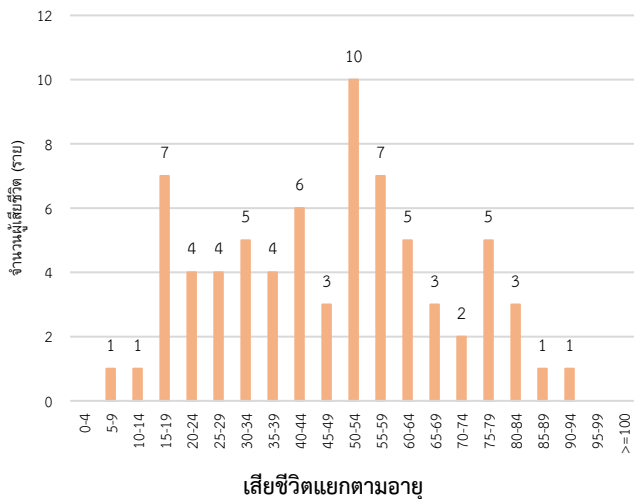
รายละเอียดเพิ่มเติม

พังงา

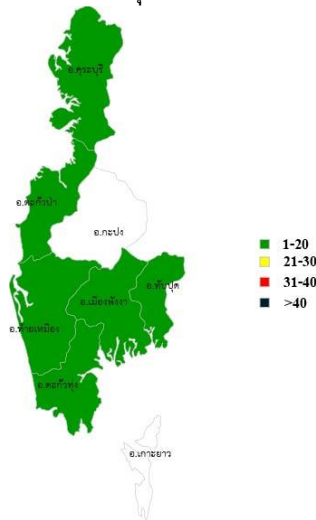
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	267,442 คน	เสียชีวิต ⁴	74 ราย
รถจดทะเบียน ²	122,808 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	28.03
รถจักรยานยนต์จัดทะเบียน ²	83,175 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	88.97
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	48,409 ล้านบาท		

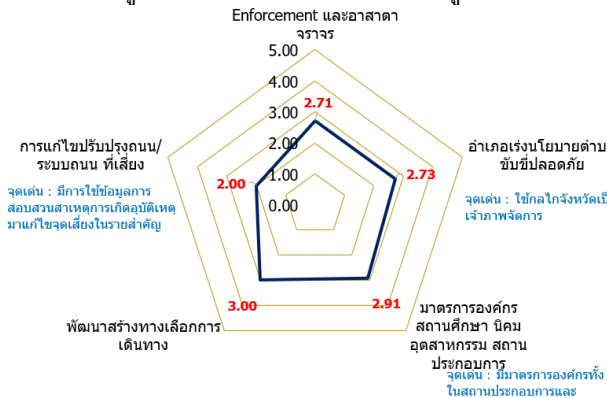
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



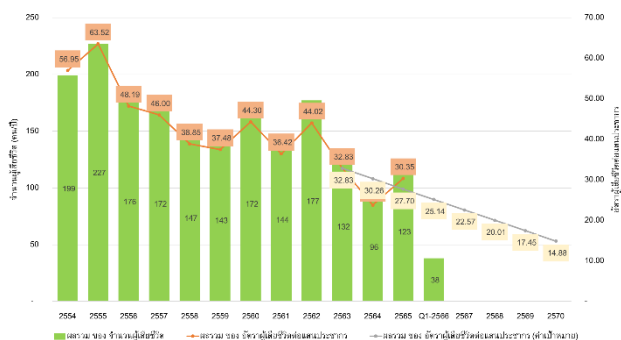
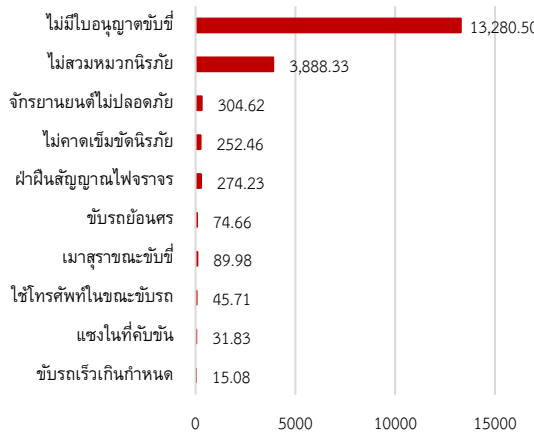
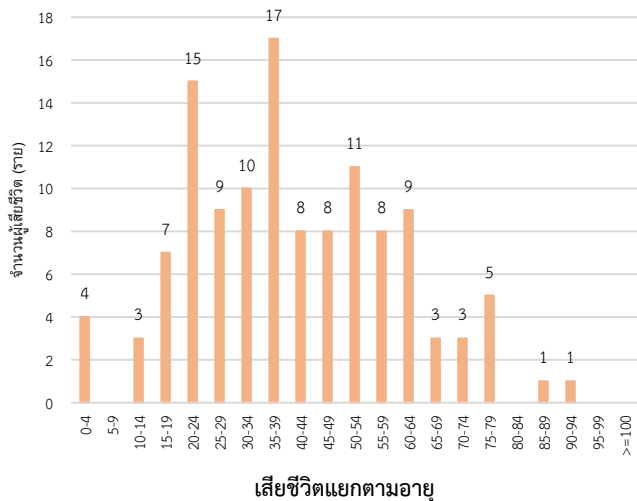
รายละเอียดเพิ่มเติม

ภูเก็ต

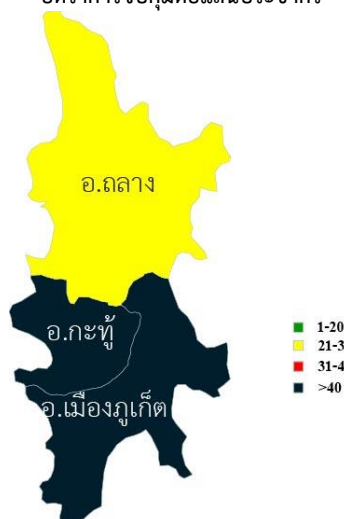
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข)



อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

ภูเก็ต

5. การแก้ไขปรับปรุงถนน/ระบบถนนให้ปลอดภัย (แก้ไขถนนเสี่ยง)

จุดเด่น

- มีการใช้ข้อมูลจากการสอบสวนมาแก้ไขจุดเสี่ยง
- เทศบาล/ท้องถิ่นมีศักยภาพและงบประมาณ
- ทาสี ข้อความ Look Right Look Left บนทางม้าลาย

1. Enforcement และอาสาจราจร

จุดเด่น

- ประชาสัมพันธ์ ร่วมกับบังคับใช้กฎหมายต่อเนื่องทั้งจังหวัด (ปี 2551-ปัจจุบัน)
- มีการใช้ Realight camera (ปี 2561-2563) และ TraffyFondue (ปี 2565-66) ตรวจ/ส่งในสิ่งผู้กระทำผิด ไม่สวมหมวกฯ ฝ่าสัญญาณไฟ
- มีกองร้อยนำหน้าเป็นอาสาจราจร

2. สาธารณชนนโยบายด้านอุบัติเหตุ

จุดเด่น

- มีกลไก สป.จว. เป็นเจ้าภาพ
- มีการจัดการ-เก็บข้อมูลโดยทีม อบจ.ก. ข้อมูลและอุกภัย.สอบสวนอุบัติเหตุทางถนนทุกระดับ

3. มาตรการองค์กรสถานศึกษา

จุดเด่น

- เกิดมาตรการองค์กร ในสถานประกอบการ มีข้อตกลงร่วมบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- ผู้ว่าราชการจังหวัดประกาศ มาตรการรถเช่า

4. พัฒนาสร้างทางเลือกการเดินทาง(ลดแทนรถจักรยานยนต์)

จุดเด่น

- ภาครัฐและภาคเอกชนจัดหารถสาธารณะ (Airport Bus, Smart Bus และรถไฟฟ้า) และรถรับส่งพนักงาน

การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



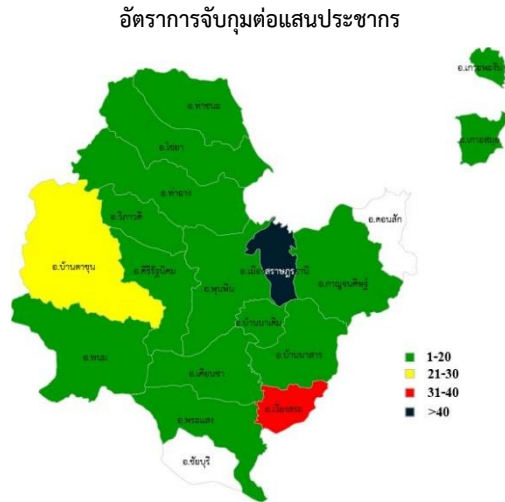
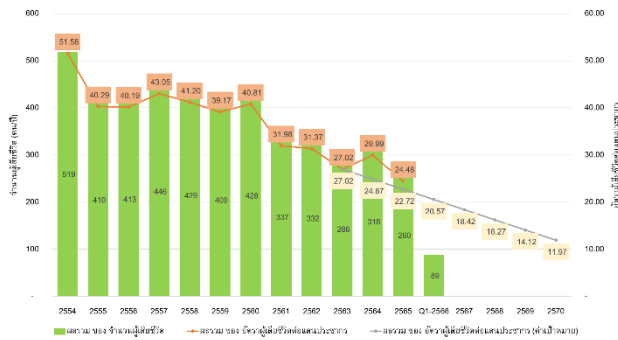
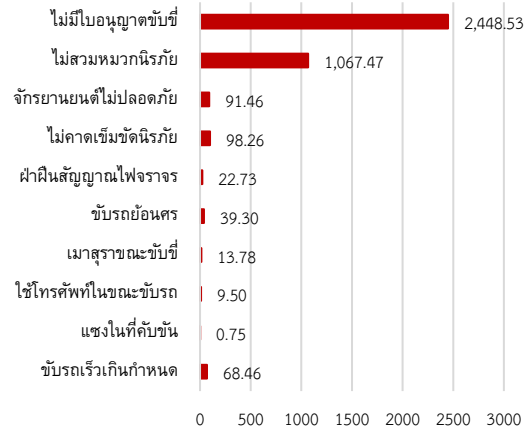
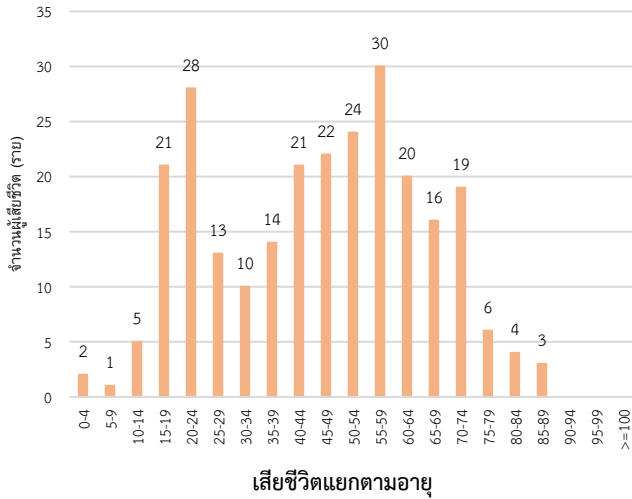
รายละเอียดเพิ่มเติม

สรุปภาพรวม

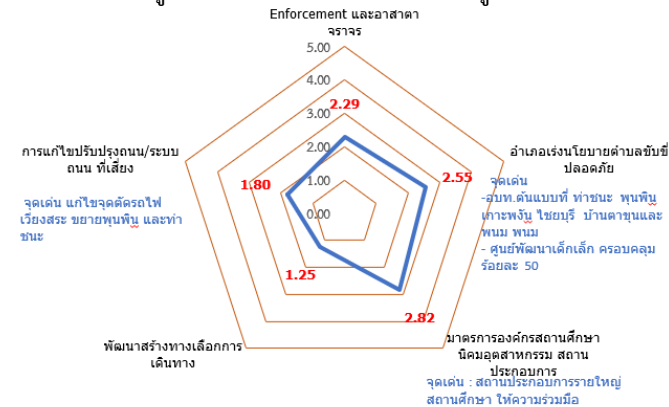
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



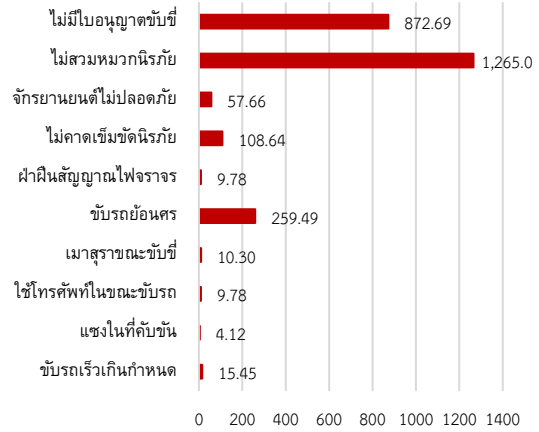
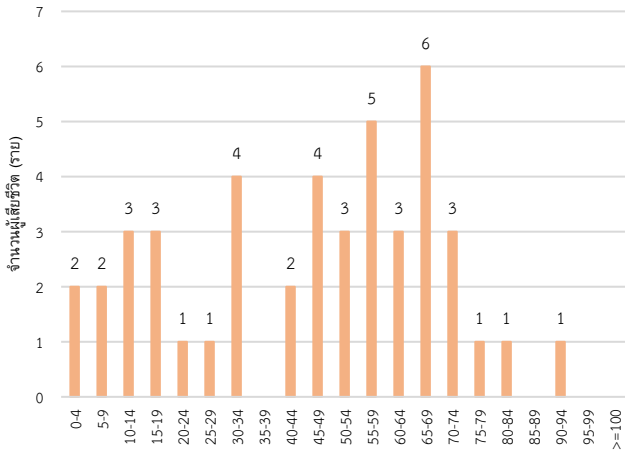
รายละเอียดเพิ่มเติม

ระนอง

พ.ศ.2565

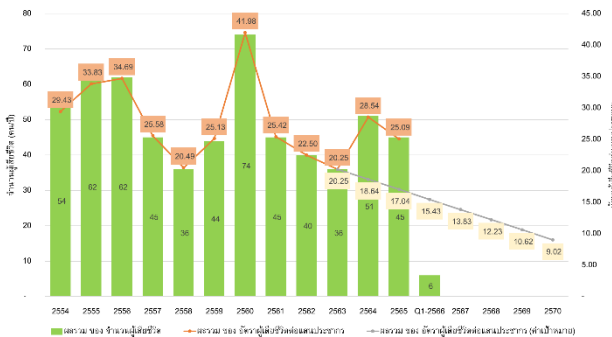
สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ทะเบียน ²	
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนา (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



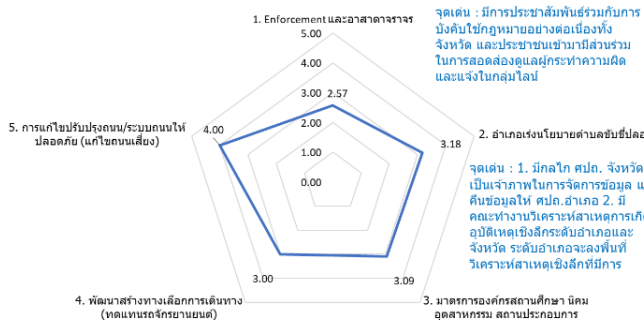
เสียชีวิตแยกตามอายุ

อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

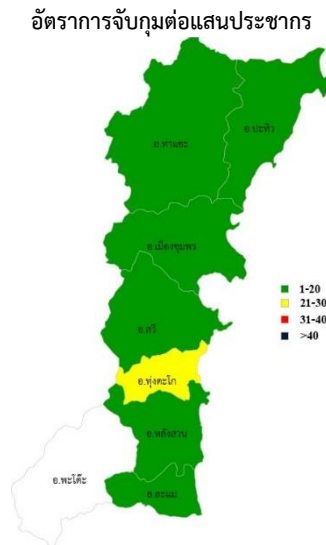
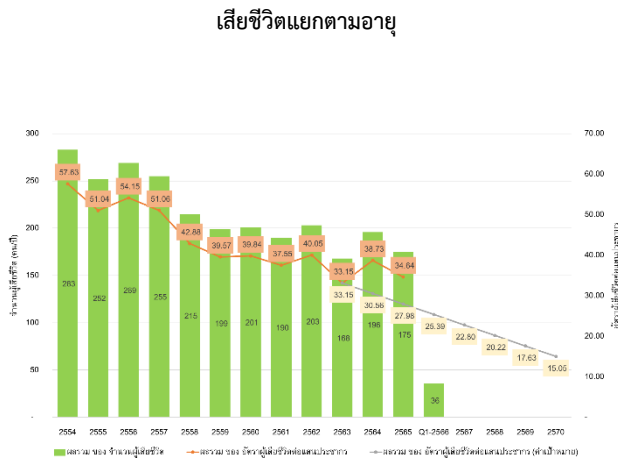
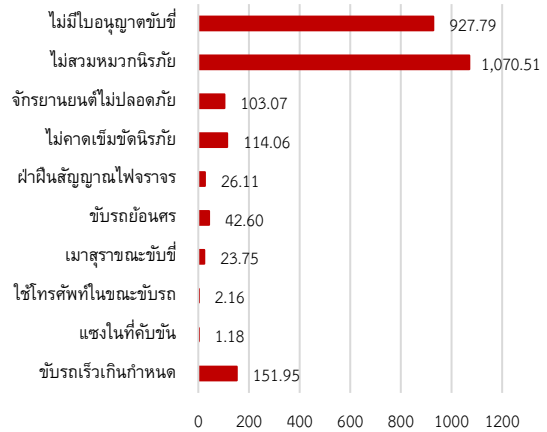
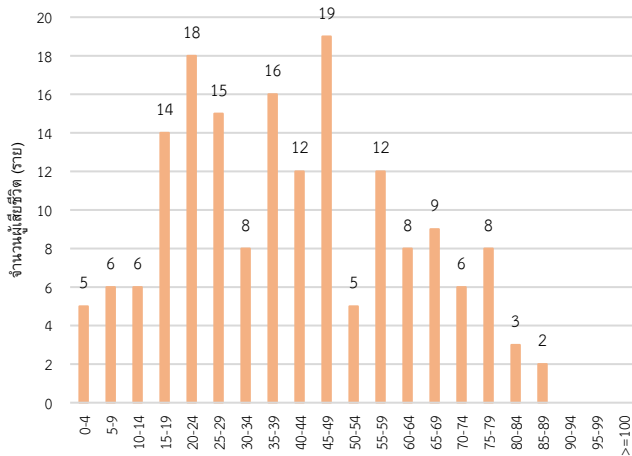
รายละเอียดเพิ่มเติม

ชุมพร

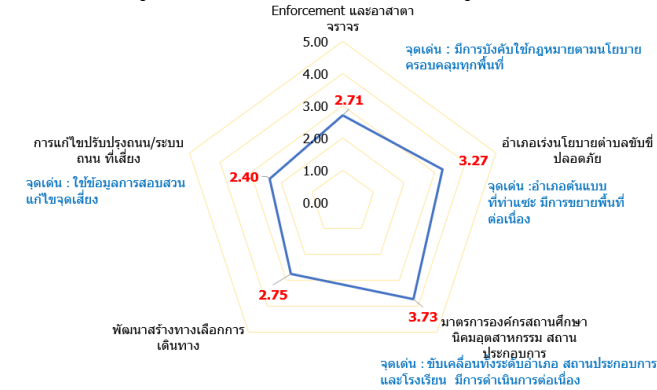
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ล้าน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



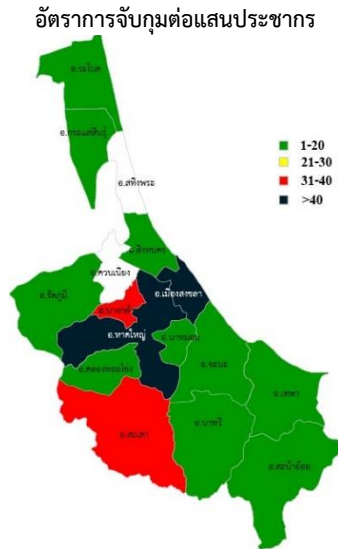
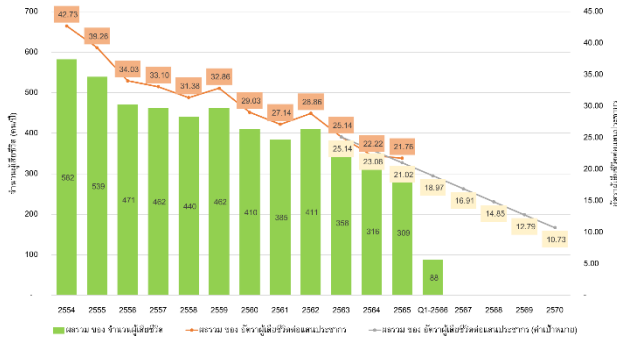
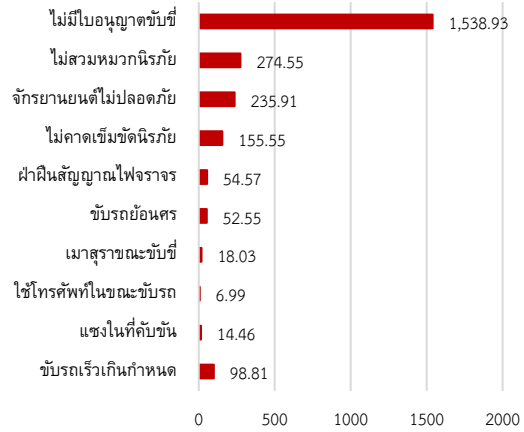
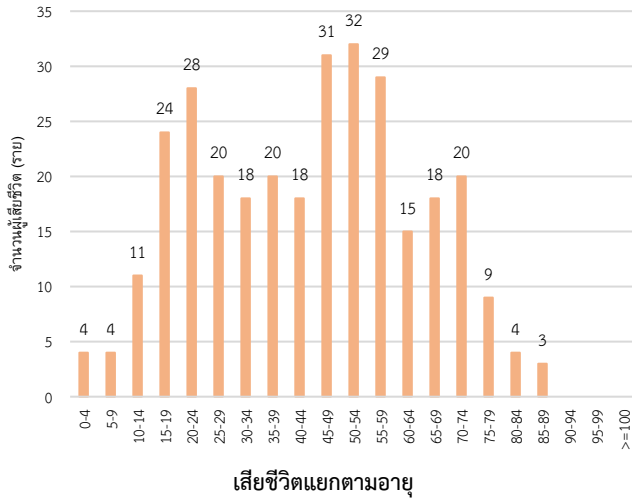
รายละเอียดเพิ่มเติม

สงขลา

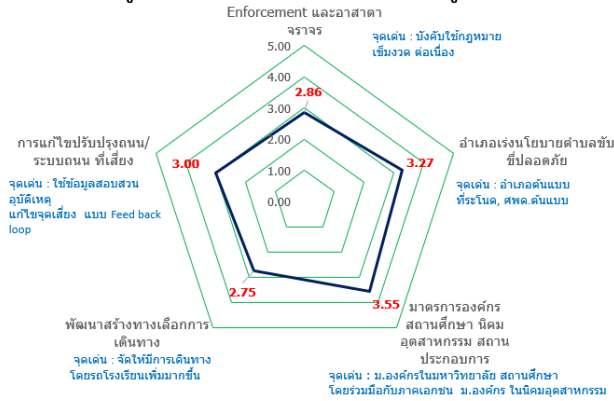
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3ฐาน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



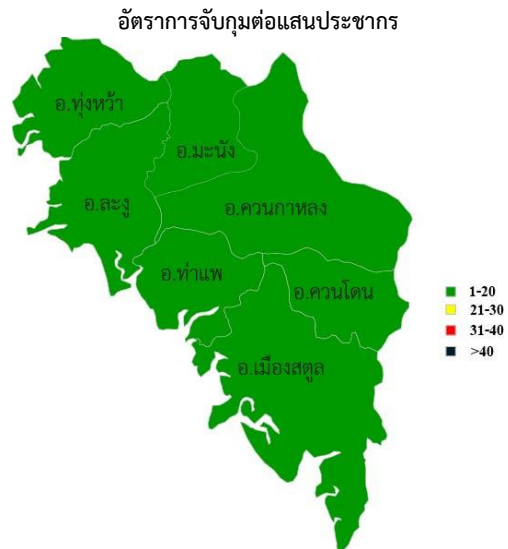
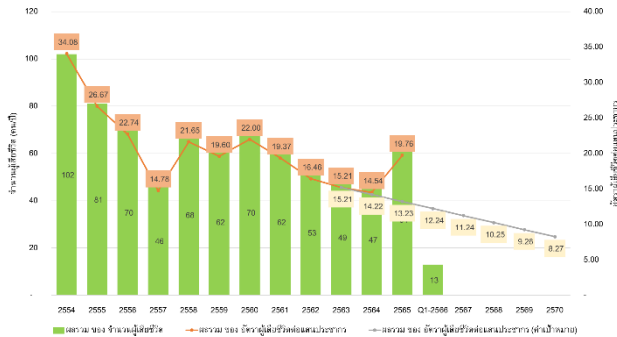
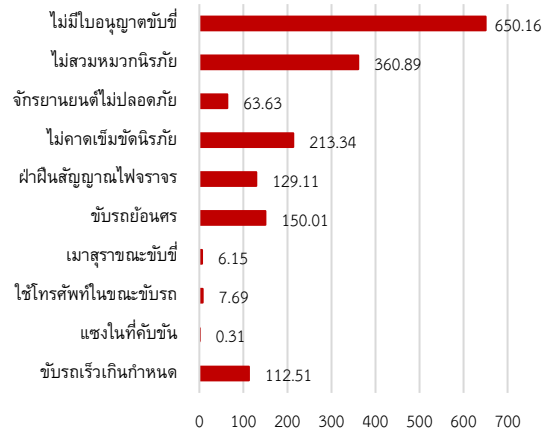
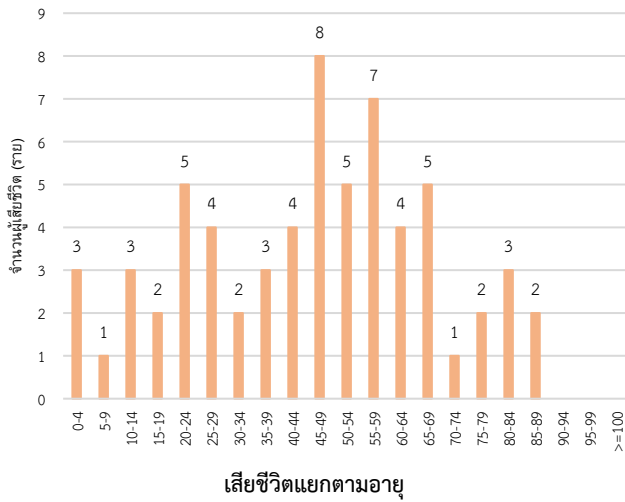
รายละเอียดเพิ่มเติม

สรุป

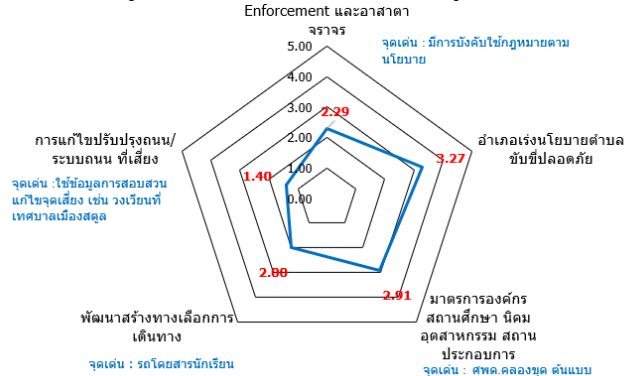
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ล้าน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



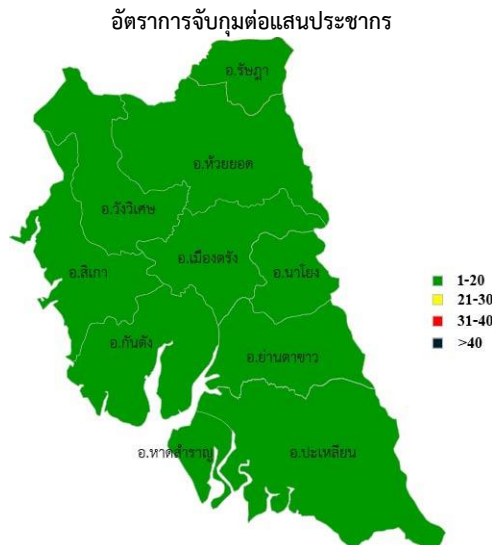
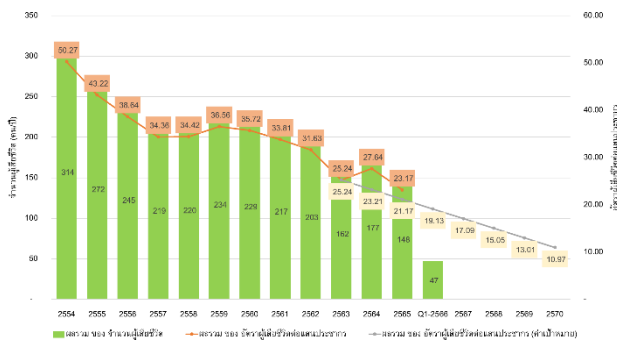
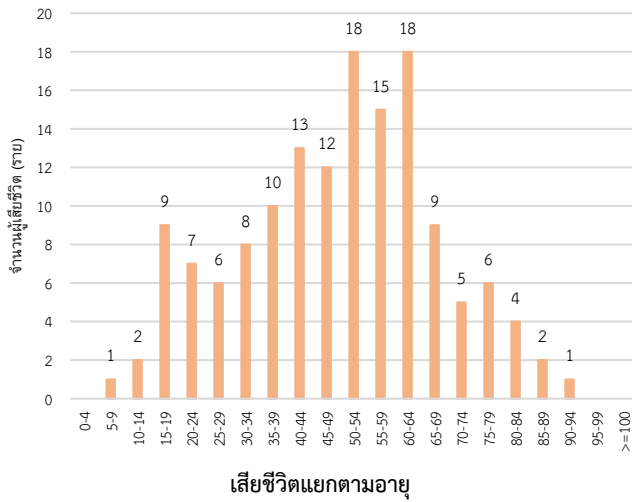
รายละเอียดเพิ่มเติม

ตรัง

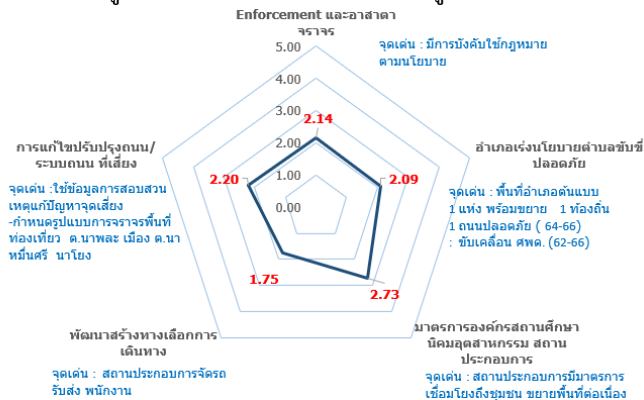
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ล้าน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



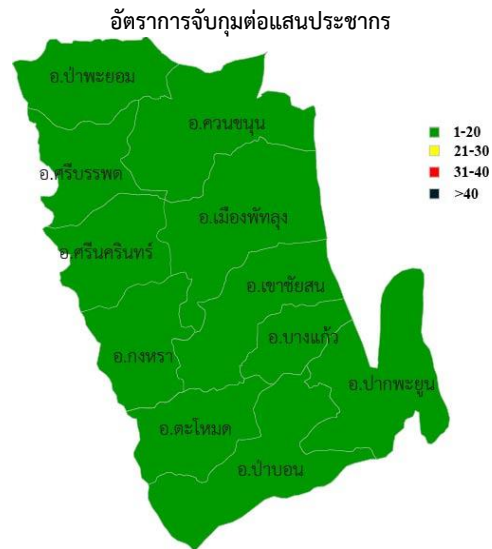
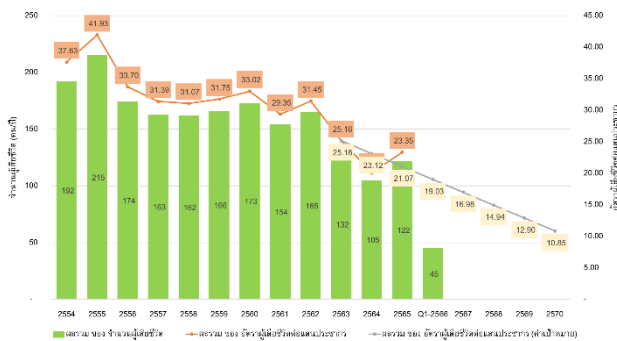
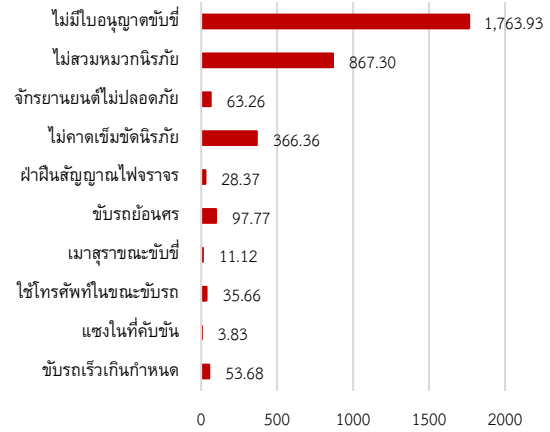
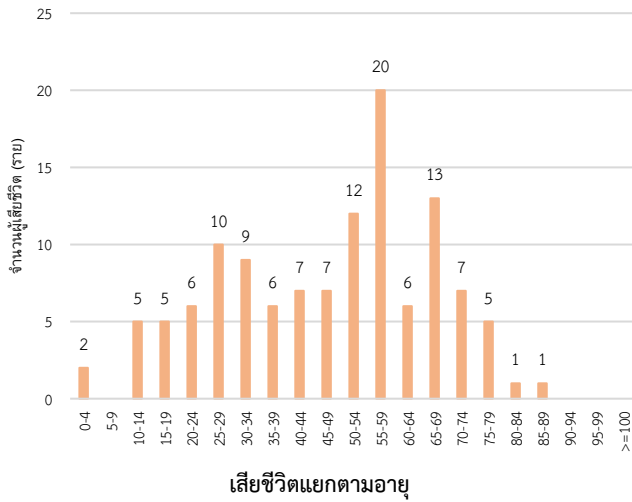
รายละเอียดเพิ่มเติม

พัทลุง

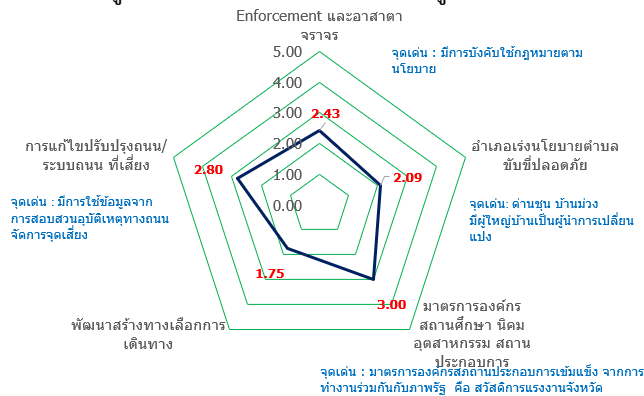
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



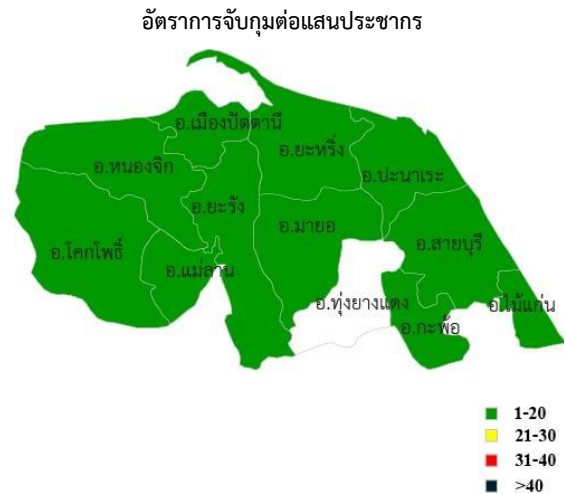
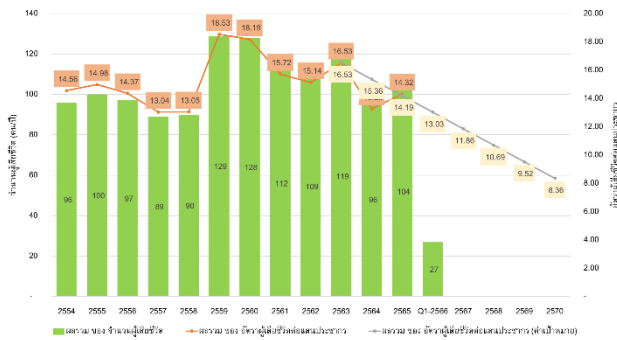
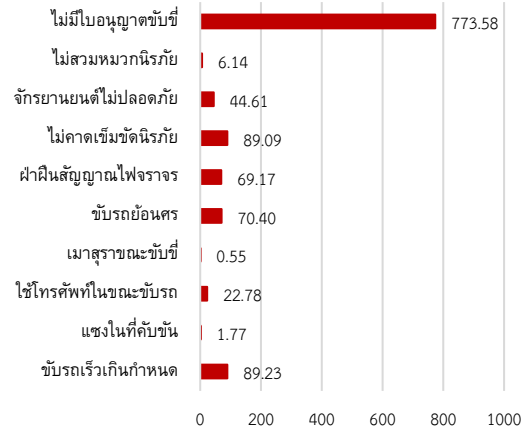
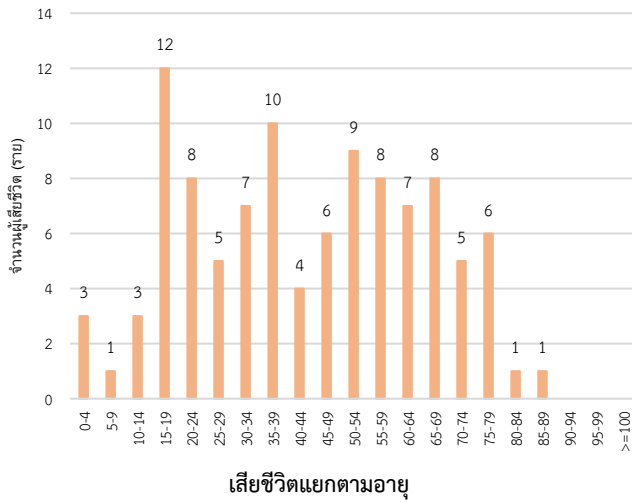
รายละเอียดเพิ่มเติม

ปัตตานี

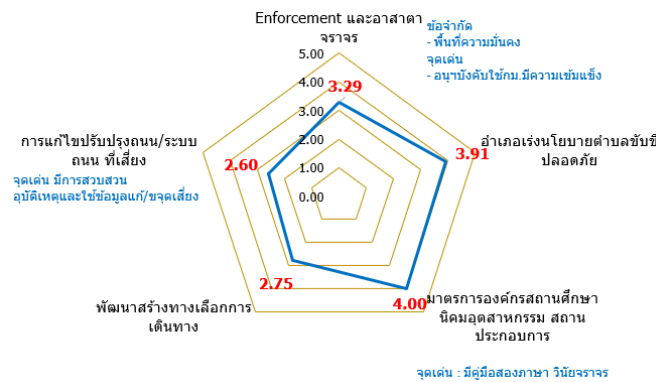
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

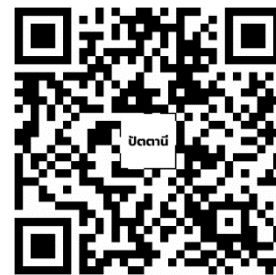
(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒน์ฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ล้าน กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



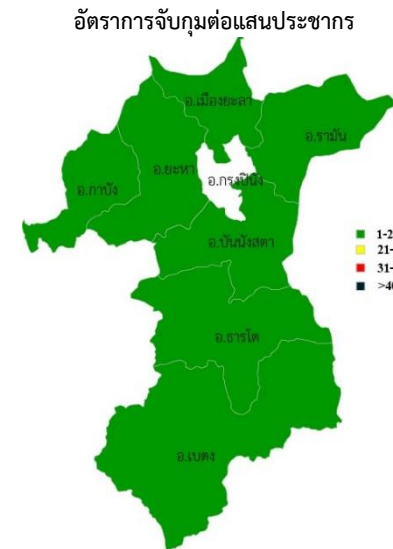
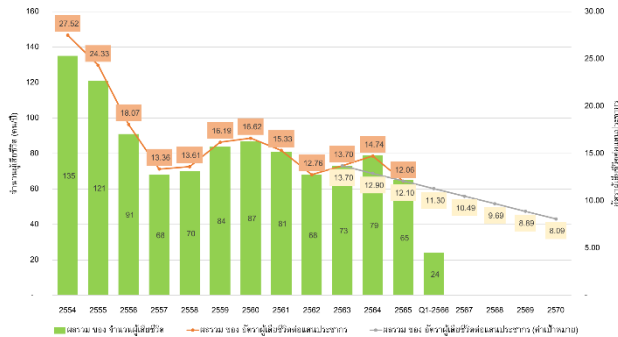
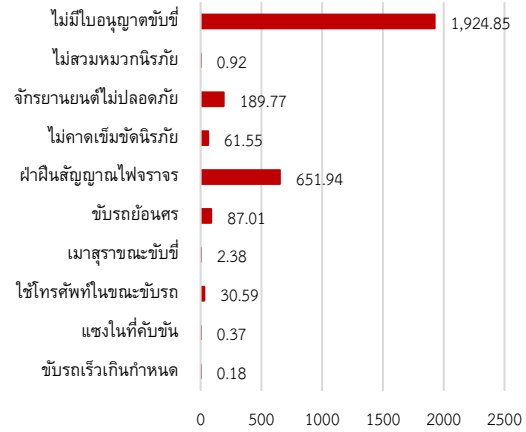
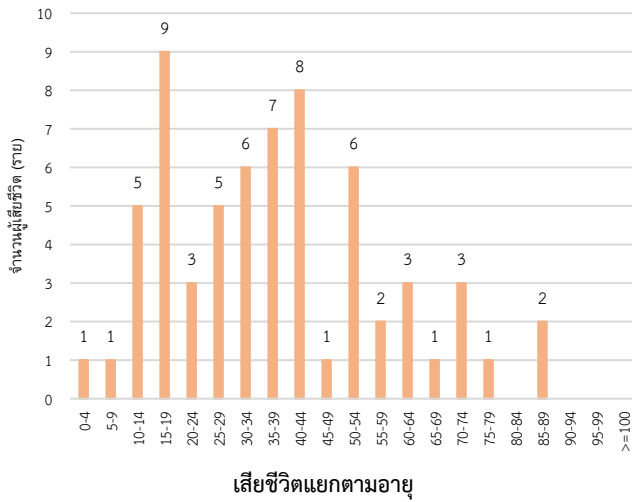
รายละเอียดเพิ่มเติม

ยะลา

พ.ศ.2565

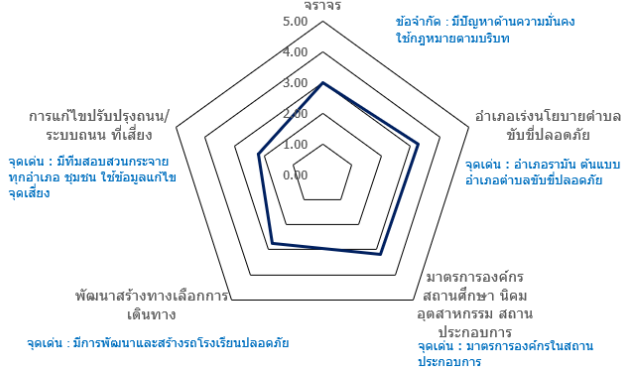
สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร ¹	545,913 คน	เสียชีวิต ⁴	65 ราย
รถจดทะเบียน ²	311,194 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	12.06
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	222,070 คัน	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์	29.27
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	50,387 ล้านบาท		

¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข

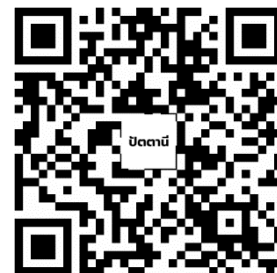


จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต
Enforcement และอาชญากรรม

อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรรายอำเภอ



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



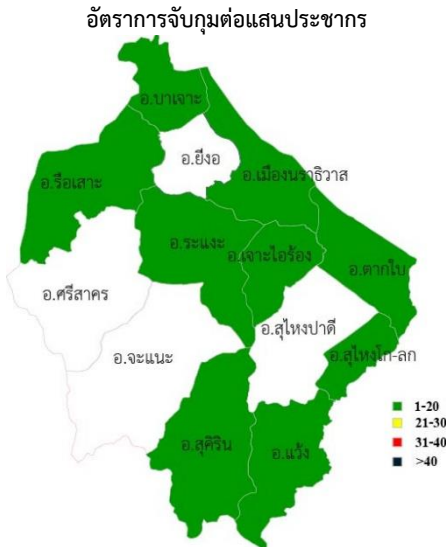
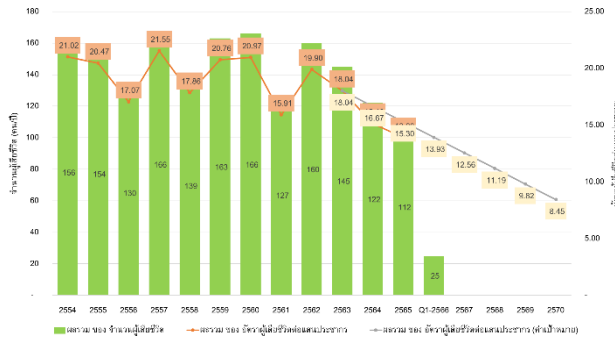
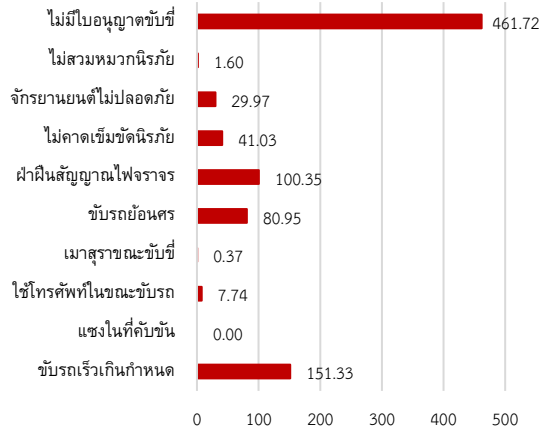
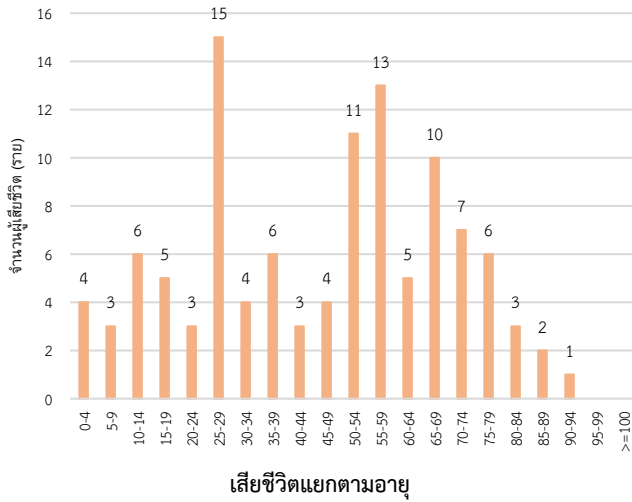
รายละเอียดเพิ่มเติม

นราธิวาส

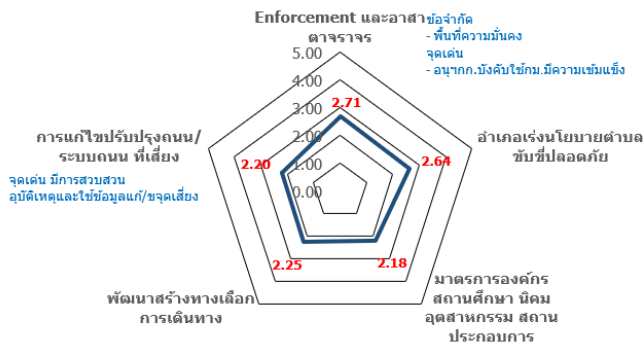
พ.ศ.2565

สถิติพื้นฐาน	สถิติอุบัติเหตุ
ประชากร ¹	เสียชีวิต ⁴
รถจดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
รถจักรยานยนต์จดทะเบียน ²	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนจักรยานยนต์
ผลิตภัณฑ์มวลรวม ³	

(¹ กรมการปกครอง ² กรมการขนส่งทางบก ³ สภาพัฒนาฯ (พ.ศ.2565) ⁴ ระบบ 3 ชั้น กระทรวงสาธารณสุข)



จำนวนผู้เสียชีวิตและเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต



การประเมินความปลอดภัย 5 ด้าน



รายละเอียดเพิ่มเติม

บทสรุป

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่อยู่ระดับรุนแรงมาก ในปี พ.ศ. 2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 17,379 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ถึงร้อยละ 2.48 และมากกว่าค่าเป้าหมายถึงร้อยละ 14.56 โดยอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อแสนประชากรรายจังหวัดสูงสุด 10 ลำดับแรก ได้แก่ จังหวัดระยอง (65.4) ชลบุรี (45.2) จันทบุรี (44.9) ประจวบคีรีขันธ์ (39.1) พระนครศรีอยุธยา (38.5) สระบุรี (37.6) ฉะเชิงเทรา (37.2) สระแก้ว (36.8) เชียงใหม่ (36.5) เชียงราย (36.3) และลำพูน (36.1) โดยส่วนใหญ่ของผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในวัย 15-24 ปี รองลงมาอยู่ในวัย 25-49 ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีประสิทธิภาพในการทำงานสูงสุด ก่อให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เมื่อแยกผู้เสียชีวิตตามประเภทการเดินทาง พบว่ากลุ่มที่เกิดการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีสัดส่วนสูงถึง 79.69% สำหรับการบังคับใช้กฎหมายโดยการจับกุมปรับ และดำเนินคดีพบว่าโดยเฉลี่ยประเทศไทยมีอัตราการจับกุม 2,307.48 รายต่อแสนประชากร ใน 7 คดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย เมาสุราขณะขับรถ ขับรถเร็วเกินกำหนด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ และโดยเฉพาะคดีไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีการจับกุมสูงที่สุดถึง 388,541 ราย หรือคิดเป็นอัตราการจับกุม 641 รายต่อแสนประชากร

เมื่อพิจารณาแยกตามรายภาคและจังหวัด พบอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อแสนประชากรสูงสุด คือ ภาคตะวันออก (38.5) โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด 3 ลำดับ ได้แก่ ระยอง (65.4) ชลบุรี (45.2) และจันทบุรี (44.9) รองลงมาเป็น ภาคเหนือ (29.6) โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ (36.5) รองลงมาได้แก่ เชียงราย (36.3) และลำพูน (36.1) และ ภาคกลาง (29.5) โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด 3 ลำดับ ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ (39.1) พระนครศรีอยุธยา (38.5) และสระบุรี (37.6) ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (24.0) จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ มุกดาหาร (31.9) รองลงมาได้แก่นครราชสีมา (28.8) และเลย (28.0) สำหรับภาคใต้ (21.6) จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ชุมพร (34.6) รองลงมาได้แก่ ภูเก็ต (30.4) และพังงา (28.0) สำหรับสถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีจากคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดี (เร็วเกินกำหนด / ไม่สวมหมวกนิรภัย / ย้อนศร / ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย / ฝ่าสัญญาณไฟ / เมาสุรา / ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ) ในภาพรวมพบอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรมีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าระดับประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ สำหรับอัตราการจับกุมเฉลี่ยต่อแสนประชากรในคดีไม่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20) ได้แก่ ภาคเหนือ (951.28) ภาคใต้ (874.52) ภาคกลาง (815.11) และภาคตะวันออก (679.35) ยกเว้นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (386.53) ซึ่งต่ำที่สุดและต่ำกว่าค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ

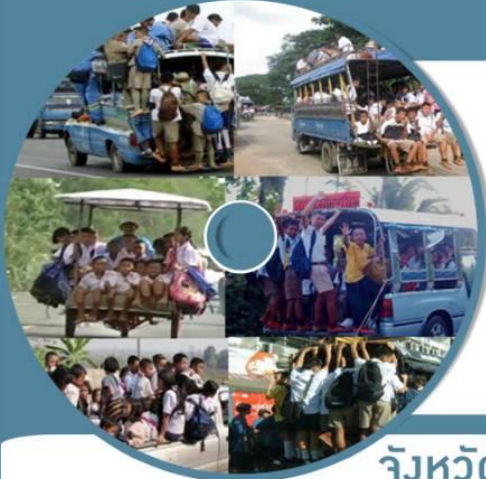
นอกจากนั้น จากการถอดบทเรียนความสำเร็จที่ผ่านการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ซึ่งเป็นเรื่องเด่นที่สามารถขยายผลและเสนอเป็นนโยบายผ่านคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน จะได้อีกในบทต่อไป

บทที่ 4 เรื่องเด่น: บทเรียนความสำเร็จที่ลดอุบัติเหตุทาง ถนนผ่านการดำเนินการจริงในพื้นที่

อุบัติเหตุเป็นภัยร้ายที่ก่อให้เกิดความสูญเสียมหาศาลต่อประเทศไทย การแสวงหาบทเรียนความสำเร็จที่ผ่านการดำเนินการจริง เพื่อเป็นแบบอย่างในการขยายผลไปพื้นที่อื่น ๆ เป็นสิ่งจำเป็น แผนงานสอจร. ได้จัดเวทีการคัดกรองตั้งแต่ระดับจังหวัด ระดับภาค จนเหลือเรื่องเด่น 10 เรื่อง โดยจังหวัดที่สามารถสร้างผลงานเรื่องเด่นเพื่อเป็นนโยบาย ประกอบด้วย 1) กองร้อยน้ำหวานภาคประชาชน 2) ภาคีเครือข่ายร่วมใจเสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย 3) การเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 4) ลดตายครึ่งทั่วไทยด้วยการใช้กล้องฉลาด 5) ทำซั๊กโมเดล: การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อบต.ทำซั๊ก 6) มาตรการองค์กร สุนัขคุมฯ ต้นแบบความปลอดภัยทางถนน 7) วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 8) พลังท้องถิ่นร่วมใจแก้ไขอุบัติเหตุ 9) ทางลัด ศปถ.ราชบุรี และ 10) อุบัติเหตุตัวร้าย หยุดการเจ็บตายด้วยหมวกกันน็อก โดยปัจจัยสำคัญของความสำเร็จที่เหมือนกัน คือ ผู้บริหารองค์กรเห็นชอบ สนับสนุนการดำเนินงาน และมีแกนนำ หรือ focal point รับผิดชอบดำเนินการด้วยศรัทธา มุ่งมั่น ต่อเนื่องจริงจัง จนเห็นผลลัพธ์ที่ชัดเจนในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

วุฒิสภาโดยคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน จะได้ผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนเรื่องเด่นดังกล่าวสู่นโยบายผ่านกลไกต่าง ๆ เพื่อเดินหน้าลดปัญหาที่บั่นทอนการพัฒนาและการปฏิรูปด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยทุกประเด็น ทุกเรื่อง ล้วนแต่สามารถนำไปขยายเป็นนโยบายผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวง กรม กอง และอีกหลายหน่วยงาน เพื่อเสริมระบบ Safe System ได้เป็นอย่างดี และช่วยลดการเจ็บตายบนถนนที่เป็นภัยอันตรายของคนไทย ซึ่งกำหนดไว้ตามแผนปฏิรูปประเทศและยุทธศาสตร์ภายใต้แผนแม่บทด้านความมั่นคง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล มีเป้าหมายการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2570 ตามรัฐธรรมนูญหมวด 16 การปฏิรูปประเทศ

จากโครงการ ภาครัฐช่วยร่วมใจ เสริมสร้างระบบ รถรับส่งนักเรียนปลอดภัย ปลอดภัยอุบัติเหตุ จังหวัดเชียงราย นำเสนอศูนย์นโยบายชาติ ไป-กลับ อุ่นใจ รถรับส่งนักเรียนปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ

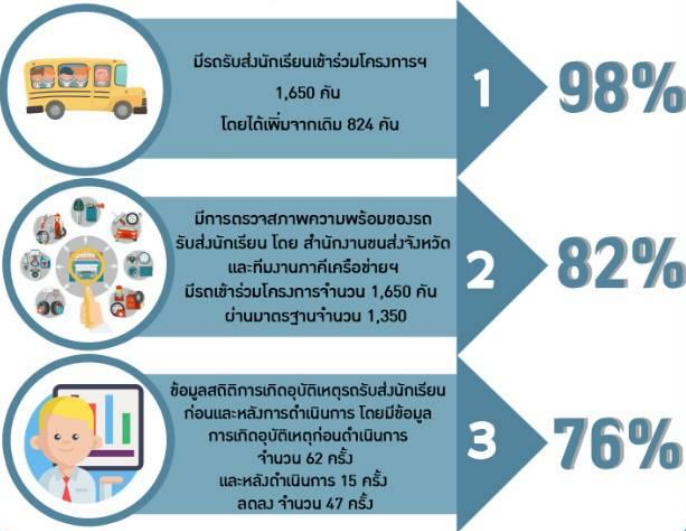


ปัญหาการรับส่งนักเรียน เป็นปัญหาระดับชาติที่ยังขาดการพัฒนาแก้ไขปัญหายังเป็นระบบเนื่องจากปัญหาถูกหมกหมมมาอย่างช้านาน ปัญหาหลายมิติ และมีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย จึงทำให้การแก้ปัญหาทำได้ยากลำบาก เรามีภาระผูกพันกับปัญหาการรับส่งนักเรียนที่ไม่ได้มาตรฐาน การบรรทุกเด็กจำนวนมาก และข่าวการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ รถรับส่งนักเรียนอย่างต่อเนื่องและเพิ่มความถี่ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ

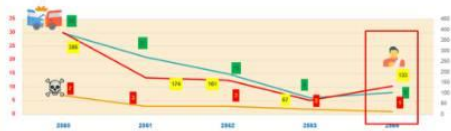
จังหวัดเชียงราย เป็นจังหวัดหนึ่งที่เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน และได้ร่วมกันแก้ปัญหาเพื่อสร้างความปลอดภัยในระบบรถรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายภายใต้ โครงการภาครัฐช่วยร่วมใจเสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียน ปลอดภัย ปลอดภัยอุบัติเหตุ จังหวัดเชียงราย ซึ่งได้สร้างเป็นรูปแบบภาคีเครือข่ายตั้งแต่ปี 2561 มีการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม แบบบูรณาการสร้างภาคีเครือข่าย พัฒนากลไกอย่างเป็นระบบจนถึงรากเหง้าแก่นแท้ของปัญหา รถรับส่งนักเรียนของจังหวัดเชียงราย

ผลการดำเนินโครงการ

ได้เกิดการพัฒนาระบบกลไก รถโรงเรียนปลอดภัยในพื้นที่ จังหวัดเชียงราย ครอบคลุมทั้ง 18 อำเภอ โดยมีผลการดำเนินงานและศึกษาเก็บข้อมูลดังนี้



สรุปข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุ บาดเจ็บ และ เสียชีวิต รถรับส่งนักเรียน ปี 60-64



ปี 2564 เปิดเรียนเพียง 4 เดือน (มิถุนายน) เกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน 8 ครั้ง เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 133 ราย ถือว่ามีความรุนแรงที่สุดในรอบ 5 ปี



การเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสถานศึกษาจังหวัดพะเยา

นางสาวพวงทอง ว่องไว

อุบัติเหตุ..... นำมาซึ่งความสูญเสียที่ไม่มีใครอยากให้เกิดกับคนใกล้ตัว ไม่ว่าจะเป็นคนในครอบครัว เพื่อน หรือคนรัก ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุจะไม่สามารถคาดเดาหรือรู้ล่วงหน้าได้ แต่ป้องกันได้ ในแต่ละปี การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นขนส่งมวลชนที่มีความจำเป็นต่อการเดินทาง ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ไม่น้อยกว่า 150 ครั้ง ต่อปี ซึ่งมีปัจจัยจากสภาพรถ คนขับ และเส้นทาง

ต่างประเทศให้ความสำคัญกับการควบคุมความเร็ว การบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย และเรื่องของสภาพรถ จังหวัดพะเยาได้พัฒนาสัญญาเช่ารถเพื่อเป็นเครื่องมือการเลือกเช่ารถโดยสารสาธารณะที่มีมาตรฐานเพื่อทัศนศึกษา ในปี 60-64 กับ อปท. 72 แห่ง และ 18 สถานศึกษา

“ตลอดการดำเนินงาน 4 ปี พบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง (อุบัติเหตุ = 0)”

ใช้สัญญาเลือกเช่ารถมีมาตรฐาน = เดินทางปลอดภัย **อุบัติเหตุ = 0**

เพราะทุกชีวิตมีคุณค่า..... การนำเอาบทเรียนการใช้สัญญาเช่ารถเพื่อขยายผลสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 7,850 แห่ง สถานศึกษา 2,358 แห่ง ผู้ประกอบการ 77 จังหวัด รถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทาง 3,676 คัน เพื่อสร้างมาตรฐานในการเดินทางที่ปลอดภัย สามารถป้องกัน และลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุได้มากถึง 300,000,000,000 บาท กับประชากรที่ต้องเดินทางปีละ 500,000 คน



ข้อเสนอการขับเคลื่อนนโยบาย

- กรมบัญชีกลางแก้ไขระเบียบจัดซื้อจัดจ้างให้เพิ่ม เติมรายละเอียดการเลือกเช่ารถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทางให้มีรายละเอียดที่ครอบคลุม ได้แก่ ใบเสนอราคา รายละเอียดการจ้าง เอกสารการจดทะเบียนบริษัท คู่มือจดทะเบียนรถยนต์ กรมธรรมประกันภัย ใบขับขี่คนขับรถ 2 คน (ในกรณีไม่เกิน 400 กม.) ประวัติการตรวจสภาพรถ
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนทุกจังหวัดกำหนดให้ทุกหน่วยงานใช้สัญญาเลือกเช่ารถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทางให้เป็นไปตามมาตรฐานสัญญาเช่ารถกรมบัญชีกลางที่ปรับปรุง
- สำนักงานขนส่งกำกับควบคุมคุณภาพรถ โดยสาธารณะไม่ประจำทางทุกคันให้มีคุณภาพและ มาตรฐานพร้อมใช้งาน
 - ควบคุมอายุการใช้งานต้องไม่เกิน 10 ปี
 - ไม่ให้เช่ารถสองชั้นมาวิ่งในเส้นทางที่มีความลาดชัน
 - รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องผ่านการทดสอบการทรงตัว
 - รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องติด GPS












ลดตายครั้งทั่วไทย ด้วยการใช้ กล้องฉลาด ลดตายครั้ง ได้ทุกที่





คนไทยกว่า 42 ล้านคน จำเป็นต้องจับจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย จักรยานยนต์ฆ่าคน 3 เท่า ในเวลากลางคืน มืด แต่ถนนโล่งให้จับเร็ว เวลาค่าคืนเหมาะให้มาเร็ว ซึ่งเป็นช่วงที่สวมหมวกกันน็อกน้อยลง หลัง 20 น. สวมเพียง 12% เนื่องจากไม่มีตำรวจ และไม่มีการเฝ้ากำกับพฤติกรรมประมาทได้ว่า คนไทยเสียชีวิตจากไม่สวมหมวกกันน็อกจับจักรยานยนต์กลางคืน รวมนับคน ทุกปี

การรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักในการสวมหมวกกันน็อกในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้ทุกคนรู้ว่าสวมหมวกปลอดภัยกว่า มีจิตสำนึก แต่หลายคนยังประมาท ไม่สวมหมวก เกือบครึ่ง การตีด่านตรวจจับไม่สวมหมวกกันน็อกจับจักรยานยนต์ทุกวัน เป็นการสวมหมวกเมื่อเห็นตำรวจ แต่ไม่ลดการเสียชีวิต กล้องฉลาดด้วย AI SOFTWARE ได้ช่วยพิสูจน์ที่ถูกต้องแก่คน และชี้แจงใหม่ แล้วว่าได้ผลในการทำให้คนทั่วไปปรับเปลี่ยนพฤติกรรม สวมหมวกกันน็อกเพิ่มขึ้นทั้งกลางวันและเวลากลางคืน อย่างรวดเร็วมาก

เชียงใหม่ ติดตั้งและดำเนินการ พัฒนาเพิ่มเติมจากขอนแก่น โดยใช้กล้องรุ่นล่าสุด เพิ่มวิธีการพิเศษ ในการประชาสัมพันธ์ จึงได้ผล เพิ่มเป็นการสวมหมวก เฉลี่ยกว่า 80% ทุกจุดทุกเวลา โดยเฉพาะเวลากลางคืนเพิ่มจาก 10% เป็น 79%

การสวมหมวกกันน็อกจับจักรยานยนต์ ตลอดเวลา หากเกิดอุบัติเหตุ ล้มเองหรือถูกเฉี่ยวชน ลดการเสียชีวิต ลงกว่า 2 ใน 3 เชียงใหม่สามารถ ลดการเสียชีวิต ได้เกือบครึ่งหนึ่งภายใน 6 เดือน ใน5อำเภอที่ติดตั้งกล้อง จากช่วงเวลาเดียวกัน ของปี 2563 เสียชีวิต 130 ราย ในปี 2564 นี้ ลดเหลือ 68 ราย (ข้อมูลจาก 3 จุดตรวจ สำนิบาบ้องกั้นบรรเทาสาธารณภัย)

Year 2020	January	February	March	April	May	Total
Mung	11	1	16	6	7	41
Sansai	6	5	6	3	5	25
Sarapee	5	5	4	3	2	19
Hangdong	5	3	3	3	1	15
Mae rim	4	4	4	2	0	14
Total	31	18	33	16	15	113

Year 2021	January	February	March	April	May	Total
Mung	5	3	2	3	3	16
Sansai	4	1	3	2	2	12
Sarapee	3	4	4	1	2	14
Hangdong	4	2	1	2	1	10
Mae rim	1	0	0	1	1	3
Total	17	10	10	9	9	55

Death reduction: 56%

CHEAPER, BETER & FASTER

- 4 ข้อดี ของนโยบายกล้อง CCTV จับหมวก**
- ✓ ลดปัญหาการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากไม่สวมหมวกกันน็อก ที่เคยเกิดขึ้นและซ้ำเติม จากโครงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ที่เน้นการขอเงินบริจาคเพื่อติดตั้ง CCTV
 - ✓ มีการเฝ้าระวังตลอดเวลา 24 ชั่วโมงและสามารถแจ้งเตือนสามารถแจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาแจ้งเตือนทันที
 - ✓ ภาครัฐได้ทุนมาใช้ประโยชน์สูงสุดในการประชาสัมพันธ์ และใช้เงินที่น้อยลงในการประชาสัมพันธ์
 - ✓ กล้องจับเวลาและบันทึกข้อมูลประมาณ 1000 ชั่วโมงที่ศูนย์ข้อมูล ราคายกขึ้นไม่ถึง 15 ล้านบาท (หรือประมาณค่า 20,000 บาท)
 - ✓ มีข้อมูลย้อนหลัง 6 เดือนที่รวบรวม

District	Before 15 December 2020	15 January 2021	15 March 2021	15 June 2021
Mung	60.17	80.11	82.30	84.72
Sansai	63.30	71.07	79.61	88.97
Sarapee	54.74	72.98	74.31	85.41
Hangdong	60.90	81.20	83.90	82.35
Mae rim	43.50	58.13	78.03	78.30
average	54.54	72.70	79.63	83.90

ภาพการสวมหมวก ทุกจุด ทุกเวลา มากกว่า 90% เชียงใหม่พร้อมให้พิสูจน์ ได้ทุกเวลาด้วยเครื่องมือ และ SOFTWARE ฝีมือคนไทย กล้อง ฉลาดด้วย AI SOFTWARE เปลี่ยนพฤติกรรม ได้รับการพิสูจน์แล้ว

ทุกปี จักรยานยนต์คร่าชีวิตคนไทยมากกว่า 14000 คน ประมาณ 5000 คนเป็นคนหนุ่มสาว หากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนผลักดันห้องกันให้สนับสนุนงบประมาณโดยปรับปรุง ระเบียบกระทรวงการคลัง และขนส่ง (กปท.) ช่วยเอื้อการติดตั้งกล้องฉลาด โดยถือเป็นนโยบาย ลดตายลงครั้งหนึ่งทั่วไทย จะลดงบประมาณการดำเนินการได้มากกว่าครึ่ง



ท่าชั๊กโมเดล

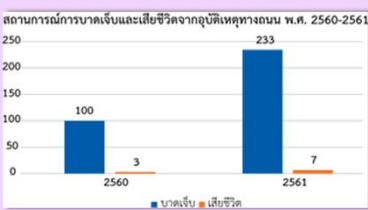
1 สปก.ท้องถิ่น

1 ตำบลปลอดภัย

การขับเคลื่อน กลไก สปก.อปท.ท่าชั๊ก : บทพิสูจน์อุบัติเหตุบนท้องถนน ความสูญเสียที่ป้องกันได้

1

สถิติอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2560-2561



พ.ศ. 2561
 - คนท่าชั๊ก ตาย 7 ราย คิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ 46.9 ล้านบาท (ข้อมูลอ้างอิงจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI))
 - มีครอบครัวที่ต้องสูญเสียสมาชิกวัยทำงาน/เป็นความหวัง 7 ครัวเรือน
 - มีคนบาดเจ็บที่ต้องเข้าสู่กระบวนการรักษามากกว่า 200 ราย
 - มีคนพิการที่ต้องดูแล จำนวน 4 ราย

2

ปัจจัยสาเหตุ

- ความเป็นเมืองกำลังรุกไล่เข้ามา
- ถนนหลายเส้นตัดผ่าน
- ถูกพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลปากนคร
- ประชาชนเกือบ 80 เดินทางออกไปหางาน/เรียนหนังสือ (ร้อยละ 80 ใช้จักรยานยนต์ในการเดินทาง อัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 15)

3

กลไกการดำเนินงาน “ท่าชั๊กโมเดล”

ด้านครอบครัว

- มาตราการเอ็กซ์ชเรย์พื้นที่ (แยกน้ำ แยกปลา)
- มาตราการเคาะประตูสู่ความปลอดภัย
- มาตราการควบคุมจำหน่ายสุราในหมู่บ้านชุมชน (ทุกวันพฤหัสบดี ที่ 2 และ 4 ของเดือน)

ด้านโรงเรียน

- บรรจุ “หลักสูตรการศึกษาวิชา พรบ.จราจรทางบก” 10 ชม./ 1 ภาคเรียน
- นักข่าวจิต ประชาสัมพันธ์ประจำโรงเรียน

ด้านชุมชน

- จัดตั้งตำบลชุมชน 2 วรรณ (ทุกวันพฤหัสบดี เวลา 17.00 – 20.00 น.)
- เปลี่ยนไฟหน้า ไฟท้ายฟรี (วิทยาลัยเทคนิค นคร)
- ทำจิตสภาวะเวียนไขที่ไม่ปลอดภัย

ด้านพี่เลี้ยง

- พี่เลี้ยงจังหวัด และพี่เลี้ยงอำเภอ
- จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้/การจัดการข้อมูล
- พัฒนาศักยภาพทีมอย่างต่อเนื่อง

ด้านตำรวจ

- ตำรวจ สภ.เมือง อบรมให้ความรู้แก่เด็กเยาวชน และประชาชนในพื้นที่
- บูรณาการร่วมกับพื้นที่/ตำบลชุมชน

4

ผลสัมฤทธิ์การดำเนินงาน 3 ปี พ.ศ. 2562-2564



- สูญเสียประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนน เพียง 1 คน
- การบาดเจ็บลดลงมากกว่าร้อยละ 60
- อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 80

ปัจจัยความสำเร็จ

- 1) ผู้บริหารทุกระดับให้ความสำคัญ
 - นายกองกำกับการตำรวจท่าชั๊กสนับสนุนและบรรจวงานความปลอดภัยทางถนนไว้ในแผนพัฒนาท้องถิ่นของ อปท./ ประชุม สปก.ทุกเดือน
 - สปก.อำเภอ (นายอำเภอ) สนับสนุน
 - สปก.จังหวัด (ผู้ว่าฯ) ให้ความสำคัญ
- 2) ทีมแกนนำที่เข้มแข็งสนับสนุนวิชาการ/พัฒนาศักยภาพของพื้นที่
 - ทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัด + ทีมพี่ระดับอำเภอ
 - ทีมเครื่องข่ายในพื้นที่ พชส./ครุ/ตำรวจ/วิทยาลัยเทคนิค นคร.
- 3) การจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ (PDCA)
 - ข้อมูล 3 ฐาน จาก สภ.เมือง นคร./ศูนย์ข้อมูล สว.มหาราช/บริษัทกลางฯ
 - การสำรวจจุดเสี่ยง/สวมหมวกนิรภัย/ค้นหากลุ่มเสี่ยงของคนในพื้นที่

ข้อเสนอต่อที่ประชุมวุฒิสภา

1. กระทรวงมหาดไทย โดยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ผลักดัน ให้ สปก.อปท. ซึ่งมีโครงสร้างการดำเนินงานอยู่แล้วให้มีชีวิตและทำงานต่อเนื่องตลอดทั้งปีไม่ใช่แค่ช่วงเทศกาล และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อเป็นฐานข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
2. วยายผลการดำเนินงาน “ท่าชั๊กโมเดล” ไปยัง สปก.อปท. ทั่วประเทศ จำนวน 7,850 แห่ง เพื่อให้สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

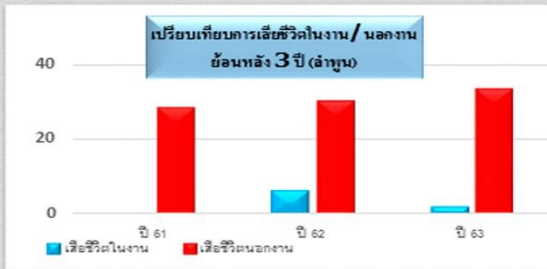


มาตรการองค์กร สุนิคมฯ ต้นแบบความปลอดภัยทางถนน

หาวิธีไหนที่ทำให้การป้องกันนำไปสู่ความสูญเสียในการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดการบาดเจ็บนอกงาน โดยการร่วมมือ ของภาคแรงงานเอกชน และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนให้เกิดการจับจ่ายปลอดภัย สวมใส่หมวกนิรภัย 100% ของพนักงานในสถานประกอบการ และส่งเสริมให้เกิด **“มาตรการองค์กร”** ในทุกสถานประกอบการ

ทำไมต้องทำ?

- พนักงานผู้ใช้แรงงานสอุบัติเหตุเยอะ ตายเยอะ
- การบาดเจ็บนอกงาน มีปริมาณสูงกว่าการบาดเจ็บในโรงงาน มีนัยสำคัญ
- เกิดการระดมองค์กร ครอบคลุม สังคม และประเทศ ในการดูแลเหยื่อจากอุบัติเหตุทางถนน
- บุคลากรวัยทำงานที่เป็นสัดส่วนประชากรสูงสุดของประเทศ ซึ่งเป็นกำลังหลักของประเทศ เกิดการพิการ ตายมากขึ้น ทำให้สูญเสียงบประมาณในการแก้ปัญหาที่เกิดผลกระทบโดยอ้อมต่อระบบเศรษฐกิจชาติ



กระบวนการทำงาน

1. อบรมภาคีเครือข่ายใน/นอกเขตนิคมฯ
2. จัดกิจกรรมเสริมสร้างระบบควบคุมที่นำสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของแรงงาน
3. ทรวจประเมินสถานประกอบการ
4. แลกเปลี่ยนเรียนรู้สถานประกอบการที่เป็นต้นแบบ และถอดบทเรียน



ผลลัพธ์เชิงประจักษ์

1. สถานประกอบการ 82 แห่ง ผู้มีใบทดสอบขับขี่ 61-64 (ผลจางานเป็นส่วนใหญ่เพิ่มขึ้น)
2. มีสถานประกอบการต้นแบบ 13 แห่ง เป็นแหล่งเรียนรู้ในบริษัทต่างๆองค์กร
3. สถิติผู้บาดเจ็บในสถานประกอบการ ปี 2011-2020 ลดลงอย่างต่อเนื่อง
4. ลดจำนวนอุบัติเหตุการเสียชีวิตจาก 51 รายลงเหลือ 4 ราย (ลดจำนวนผู้เสียชีวิต 92%)
5. จำนวนผู้เสียชีวิตในท้องที่ในโรงงาน จ. สำหรับ ปี 2017 - 2020 ลดลงจาก 29 ราย เหลือ 4 ราย (ลดจำนวนผู้เสียชีวิต 86%)
6. ขยายผลไปยังสถานศึกษา (แผนผัง สคส สป.) โรงเรียน และชุมชน

ตัวอย่างความคุ้มค่า

จากงบโครงการ 448,100 บาท ผู้ได้รับรางวัลเงินโบนัสเฉลี่ย 61,041
อัตราปี 2562 เฉลี่ยต่อวันต่อคน = 7.34 บาท / คน

➔ มีกลุ่มอุตสาหกรรม 65 แห่ง ใน 16 จังหวัด มีผู้ได้รับรางวัล 816,101
อัตรา
การใช้จ่ายสำหรับการจัดการโครงการ 5,990,174.-
เฉลี่ยต่อวันต่อคน = 7.34 บาท

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

1. กระทรวงแรงงาน - กระทรวงอุตสาหกรรม : มีนโยบายให้สถานประกอบการกิจการ - โรงงานอุตสาหกรรมทุกแห่ง ต้องมีมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในองค์กร
2. ผู้บริหารขององค์กร : ส่งเสริม-สนับสนุน แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนภายในองค์กร เพื่อดำเนินการตามคู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กร
3. คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน : มาจากตัวแทนฝ่ายบริหารและพนักงาน ดำเนินการขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน สร้างการรับรู้ และการมีส่วนร่วม
4. มีกฎว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน เป็นข้อบังคับขององค์กร ที่มีสภาพบังคับ เพื่อความปลอดภัยทางถนนให้กับพนักงานลูกจ้างทุกคน
5. มีระบบการควบคุมติดตามการปฏิบัติตามกฎขององค์กรทั้งภายในและภายนอกอย่างเป็นระบบตามตัวชี้วัด การเกิดเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิต ของลูกจ้าง
6. เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนให้กับพนักงาน ลูกจ้างขององค์กรตามกรอบกฎหมายและบริบทขององค์กร

วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน



อุดมศึกษายุคใหม่ จับตูกฎ ลดเจ็บ ลดตาย

เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ลดเจ็บ ลดตาย

รักษาชีวิตสู่ความสำเร็จ และเป็นกำลังสำคัญสังคม

สถานการณ์ปัญหา

- อุบัติเหตุบนถนนในพื้นที่ที่มีจำนวนมาก โดยเฉพาะกลุ่มวัยเรียน
- นิสิต บาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน
- นิสิตขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนไม่มีความรู้ในกฎหมายจราจร

กลไกในการดำเนินงาน



สร้างวัฒนธรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน



มีกฎกติกาแนวทางปฏิบัติร่วมกัน



ผู้บริหารรับรู้ และเข้าใจในวงด้านความปลอดภัยทางถนน



นำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยกำกับการใช้กฎกติกา

ก่อนโครงการ

2 - 5 %
50 - 100 ครั้งต่อปี
5 - 8 รายต่อปี

หลังโครงการ

85 - 95 %
20 - 30 ครั้งต่อปี
0 - 1 รายต่อปี

แนวทางการขยายผลไปสู่สถาบันการศึกษาเครือข่าย



ข้อเสนอแนะสู่การพัฒนา

1. ให้กระทรวง อว. กำหนดนโยบายให้สถาบันอุดมศึกษาทุกแห่ง “สร้างวัฒนธรรมการจับจ่ายปลอดภัยบนท้องถนน” ลดเจ็บ ลดตาย จากอุบัติเหตุบนท้องถนนของ นิสิต นักศึกษา
2. ให้กระทรวง อว. สนับสนุนบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน เทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงงบประมาณในการขับเคลื่อนการสร้างวัฒนธรรม วินัยจราจร การจับจ่ายปลอดภัย






อุบัติเหตุร้าย

หยุดการเจ็บตาย ด้วยหมวกกันน็อค

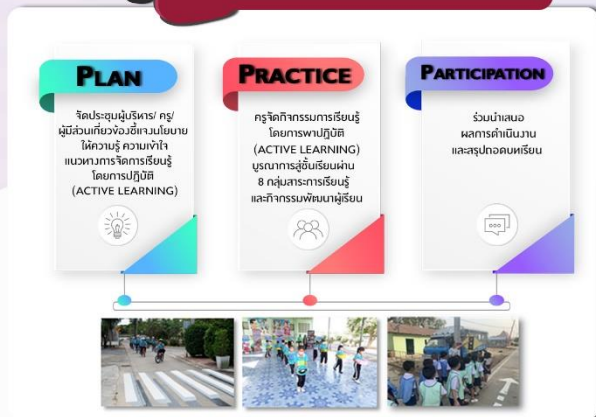
สภาพปัญหา

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี 2562
ยอดผู้เสียชีวิตสะสม 29,747 คน
อายุ 1-18 ปี (วัยเรียน) 2,263 คน

สถิติการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่บริการ
ของโรงเรียนในจังหวัดสหัสบุรี

-  อุบัติเหตุ 103 ครั้ง
-  ผู้บาดเจ็บ 109 คน
-  ผู้เสียชีวิต 10 คน

การดำเนินงาน



ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ผู้อำนวยการโรงเรียน และคณะครู มีความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สนับสนุน และนิเทศติดตามการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
2. มีเครือข่ายความร่วมมือที่เข้มแข็ง อาทิ แขวงทางหลวงสหัสบุรี แขวงทางหลวงชนบท จังหวัดสหัสบุรี สภารณสุขจังหวัดสหัสบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผลการดำเนินงาน

รายการ	ปีก่อนเข้าร่วมโครงการ	ปีที่ผ่านมาโครงการ	เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ	รายการ	ปีก่อนเข้าร่วมโครงการ	ปีที่ผ่านมาโครงการ
ครูสอนหมวกนิรภัย	77 คน	139 คน	100	 อุบัติเหตุ	103 ครั้ง	47 ครั้ง
นักเรียนสวมหมวกนิรภัยจนรถจักรยานยนต์มาจอด	66 คน	161 คน	100	 ผู้บาดเจ็บ	109 คน	50 คน
นักเรียนสวมหมวกนิรภัยพร้อมผู้ปกครอง	0 คน	1,902 คน	87.81	 ผู้เสียชีวิต	10 คน	5 คน
ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย	621 คน	1,536 คน	80.76			

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- >> กระทรวงศึกษาธิการ ต้องมียุทธศาสตร์ นโยบาย ให้นำหน่วยงานทางการศึกษาขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม ต่อเนื่องจริงจัง
- >> สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ต้องกำหนดกลยุทธ์ จุดเน้น มีหลักสูตรในทุกระดับชั้น มีครูรับผิดชอบ มีตัวชี้วัดในการติดตามและประเมิน
- >> สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ต้องมีการนิเทศ ติดตามการจัดการเรียนรู้ของครู เน้นให้เรียนรู้ด้วยการปฏิบัติ (ACTIVE LEARNING)
- >> สถานศึกษา ต้องสร้างความตระหนัก ปลูกฝังค่านิยม มีแหล่งเรียนรู้ กำหนดกฎระเบียบ เพื่อให้นักเรียนได้ปฏิบัติตามเป็นวิถี





พลังท้องถิ่นร่วมใจแก้ไขอุบัติเหตุ จุดตัดทางรถไฟแบบลักผ่าน จังหวัดสุราษฎร์ธานี



<p>อุบัติเหตุทั่วประเทศ เฉลี่ย 1 ปี เกิดอุบัติเหตุ 77 ครั้ง บาดเจ็บ 74 ราย เสียชีวิต 28 ราย</p>	<p>อุบัติเหตุทางรถไฟที่เกิดขึ้น ปี พ.ศ. 2562 - 2563 จังหวัดสุราษฎร์ธานี เกิดอุบัติเหตุ 8 ครั้ง บาดเจ็บ 5 ราย เสียชีวิต 7 ราย</p>
<p>จุดตัดทางรถไฟผ่าน 8 อำเภอ ระยะทาง 171.435 กิโลเมตร</p>	<p>ถนนตัดผ่านทางรถไฟ 162 แห่ง</p>
<p>อนุญาต 39 แห่ง ไม่อนุญาต 123 แห่ง</p>	

กรณีศึกษาเทศบาลตำบลเวียงสระการแก้ไขปัญหาลักผ่านจุดตัดทางรถไฟ

<p>ปรับเปลี่ยนกายภาพ มูลค่า 388,000 บาท/จุดตัด</p>	<p>เพิ่มวิศวกรรมจราจร</p>	<p>ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2551 - ปัจจุบัน อุบัติเหตุ เป็น 0 บาดเจ็บ - ลดตาย 100% ด้วยพลังท้องถิ่น SAVE 6.7 ล้านบาท ต่อราย</p>

ผลักดันให้ **การรถไฟแห่งประเทศไทย** กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ดำเนินการทั่วประเทศ





กองร้อยน้ำหวาน ภาคประชาชน



กองร้อยอาสาจราจร



แนวคิดการจัดตั้ง

1. ตอบสนองแผนพัฒนาเพื่อความยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ขององค์การอนามัยโลก 'เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน' ไม่ทิ้งใครไว้เบื้องหลัง
2. ตอบสนองแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน
3. ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่น และองค์กรมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ พ.ศ. 2551 'ชุมชนจัดการพฤติกรรมเสี่ยง โดยชุมชน เพื่อชุมชน'
4. พัฒนาศักยภาพ ส่งเสริมบทบาทสตรี

วัตถุประสงค์

1. พัฒนาศักยภาพสตรี
2. ให้สตรีเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันชีวิต และทรัพย์สิน ในชุมชน
3. สร้างการรับรู้ป้องกันอุบัติเหตุและอาชญากรรม



กระบวนการดำเนินงาน



1. คัดเลือกตำรวจที่เลี้ยง *****key success factors*****
2. คัดเลือกสตรีกลุ่มเป้าหมาย
3. จัดอบรมหลักสูตร 3 วัน ทั้งภาคทฤษฎี และปฏิบัติ
4. จบการอบรมตำรวจที่เลี้ยงนำอาสาจราจรรายงานตัวต่อ ผก.สภ. ที่สังกัด พร้อมรายชื่อผู้ผ่านการอบรม อาสาจราจรทุกคนมีป้ายชื่อประจำตัว
5. ปฏิบัติงานตามตารางเวร หรือตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมาย

กิจกรรม

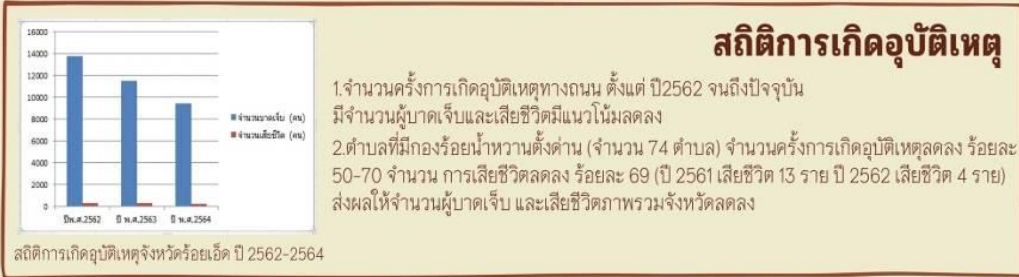
1. บูรณาการดำเนินงาน โดยร่วมกับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ท้องถิ่น ในการตั้งด่านเพื่อป้องกันผู้ดื่มแล้วขับ วิทยุชุมชนรถซิ่ง ไม่ให้มีโอกาสขับชยานพาหนะ ตรวจค้น ป้องปรามไม่ให้ยาเสพติดเข้าสู่ชุมชน ป้องกันเหตุทะเลาะวิวาทลดความรุนแรงในชุมชน
2. บังคับใช้กฎหมาย โดยอยู่ในความดูแลของตำรวจที่เลี้ยง
3. ว่ากล่าวตักเตือน ผู้กระทำผิดวินัยจราจร
4. ออกตรวจ จัดการจราจรสร้างการรับรู้สู่ชุมชน



ผลลัพธ์การมีกองร้อยน้ำหวานภาคประชาชน



1. จัดการพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชน โดยคนในชุมชน เพื่อชุมชนปลอดภัย
2. มีอัตราค่าจ้างช่วยงานตำรวจจราจร ซึ่งมีจำกัดในแต่ละ สภ.
3. มีอัตราค่าจ้างช่วยในการตั้งด่าน ทั้งด่านหลัก ด่านรอง ป้องปรามการนำยาเสพติดเข้าสู่ชุมชน ลดความรุนแรงในชุมชน
4. เป็นทีมวิทยากรด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นชาวบ้าน
5. เป็นกำลังสำคัญในด่านคัดกรองโควิดของกระทรวงมหาดไทย
6. ได้รับการร้องขอให้เป็นที่ม็อบเดินขบวนในงานศพ
7. แจ่งเบาะแส ผู้เสพ ผู้ค้า ยาเสพติดในชุมชน



สถิติทางคดี

ผลของการตั้งด่านชุมชน โดยการบูรณาการของกองร้อยน้ำหวานภาคประชาชน ส่งผลให้ในพื้นที่

- ไม่มีคดีเหตุทะเลาะวิวาทในงานมหรสพ (การจับกุมเป็น 0)
- เด็กแว้น เด็กซิ่ง แข่งรถในทาง (การจับกุมเป็น 0)
- ไม่มีการลักลอบนำยาเสพติดเข้าหมู่บ้าน (การจับกุมเป็น 0)
- คดีทำร้ายร่างกายในชุมชนลดลง มากกว่าร้อยละ 60 รวมทั้งการใช้ความรุนแรงในครอบครัว
- คดีลักทรัพย์ ฉ้อโกง หลอกหลวงประชาชนลดลงมากกว่าร้อยละ 70

การขยายผล

1. จังหวัดร้อยเอ็ดมี 9 กองร้อย ครอบคลุม 15 อำเภอ 74 ตำบล
2. ก.จว. ในตำรวจภูธรภาค 4 ทั้ง 12 จังหวัด มีกองร้อยน้ำหวานภาคประชาชน
3. ขยายเครือข่ายไปยัง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
4. รขยายในกลุ่มสตรีข้ามเขต ที่ต้องการมีส่วนร่วมในการเป็นอาสาจราจรในชุมชน

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม

กองร้อยน้ำหวาน ภาคประชาชน ช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ชุมชนร้อยละ 50 ลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 70

เศรษฐศาสตร์ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (TDR1 : 2564)

- ผู้เสียชีวิตมีมูลค่าสูงถึง 6.7 ล้านบาทต่อราย
- ต้นทุนค่ารักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บสาหัสมีมูลค่า 2 ล้านบาทต่อราย
- ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตปีละประมาณ 22,000 ราย ลดตายครึ่งหนึ่งสามารถประหยัดเงินได้ถึง 73,700 ล้านบาทต่อปี
- ผู้บาดเจ็บสาหัสประมาณ 150,000 คนต่อปี ลดการบาดเจ็บร้อยละ 70 ประหยัดเงินได้ 105,000 ล้านบาทต่อปี
- หรือคิดเป็นมูลค่าความสูญเสียของประเทศ 642,743.3 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2562

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

1. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สนับสนุนให้มีกองร้อยน้ำหวาน จิตอาสาภาคประชาชนทุกสถานีตำรวจ
2. ให้กระทรวงมหาดไทย สนับสนุนงบประมาณในการจัดอบรม กองร้อยน้ำหวาน จิตอาสาภาคประชาชน
3. พัฒนาศักยภาพบุคลากร งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีความรู้ ในการดูแลกองร้อยน้ำหวาน จิตอาสาภาคประชาชน เพื่อให้สามารถบูรณาการงานป้องกันอุบัติเหตุจราจร และภัยอื่นๆร่วมด้วย
4. ให้มีการติดตาม ประเมินผลอย่างเป็นระบบ

นางสุภาภรณ์ หัสชนงค์ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ
 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด



บทที่ 5 บทสรุป และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

บทสรุป

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาร้ายแรงที่ส่งผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนทั่วโลก ทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 13 ล้านคนในทศวรรษหน้า ซึ่งมีผลกระทบต่อเด็กและเยาวชน รัฐบาลทั่วโลกได้ร่วมกันกำหนดให้ปี ค.ศ. 2021-2030 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลงอย่างน้อย ร้อยละ 50 โดยประเด็นทางเศรษฐกิจจากรายงานการวิจัย “The High Toll of Traffic Injuries : Unacceptable and Preventable” ของธนาคารโลกได้ระบุว่า “หากประเทศไทยสามารถลดอัตราการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนลงได้ร้อยละ 50 จะเพิ่มรายได้ประชาชาติต่อประชากร (GDP per capita) เมื่อเทียบจากฐานปี พ.ศ. 2557 ได้ประมาณร้อยละ 22.2 ในอีก 24 ปี ข้างหน้า และทำให้แนวทางการแก้ไขคือควรจัดตั้งองค์การนำเพื่อดำเนินการเรื่องนี้โดยเฉพาะ มีแผนระดับชาติที่สอดคล้องกับปัญหา มีการลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับปัญหาความสูญเสียพลเมืองจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก จึงได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันเป็นฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 รวมทั้งมีการจัดทำรายงาน National Status Report on Road Safety ตั้งแต่ ปี 2554 ถึงปัจจุบันเป็น ฉบับที่ 7 เพื่อใช้ข้อมูลสถานการณ์ปัญหาอื่น เป็นปัญหาร่วม เป็นเครื่องมือรวมกลุ่มทุกภาคส่วน ดำเนินการทุกมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร ตามเป้าหมายผลลัพธ์ของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 ซึ่งเป็นแผนที่สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับสากล โดยมียุทธศาสตร์และกลยุทธ์ กำหนดตัวชี้วัดและมาตรการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่าง ๆ รวมไปถึงการติดตามประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละตัวชี้วัดของปี พ.ศ. 2565 ซึ่งพบว่าจังหวัดส่วนใหญ่บรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยงมากที่สุด แต่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมได้ โดย 10 อันดับ ของจังหวัดที่ห่างจากเป้าหมายสูงสุดเรียงตามลำดับ ได้แก่ ระยอง อานาจเจริญ ชลบุรี พังงา จันทบุรี ยโสธร มุกดาหาร ลำปาง เชียงใหม่ และระนอง (TDRI, 2566) โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อแสนประชากรสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี จันทบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และพระนครศรีอยุธยา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่อยู่ระดับรุนแรงมาก ในปี พ.ศ. 2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 17,379 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ถึงร้อยละ 2.48 และมากกว่าค่าเป้าหมายถึงร้อยละ 14.56 โดย ส่วนใหญ่ของผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในวัย 15-24 ปี รองลงมาอยู่ในวัย 25-49 ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีประสิทธิภาพในการทำงานสูงที่สุด ก่อให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เมื่อแยกผู้เสียชีวิตตามประเภทการเดินทาง พบว่ากลุ่มที่เกิดการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีสัดส่วนสูงถึง 79.69% สำหรับการบังคับใช้กฎหมายโดยการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีพบว่าโดยเฉลี่ยประเทศไทยมีอัตราการจับกุม 2,307.48 รายต่อแสนประชากร ใน 7 คดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย เมาสุราขณะขับรถ ขับรถเร็วเกินกำหนด ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ และโดยเฉพาะคดีไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีการจับกุมสูงที่สุดถึง 388,541 ราย หรือคิดเป็นอัตราการจับกุม 641 รายต่อแสนประชากร

เมื่อพิจารณาแยกตามรายภาค พบอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยต่อแสนประชากรสูงที่สุด คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (38.5) โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุด 3 ลำดับ ได้แก่ ระยอง (65.4) ชลบุรี (45.2) และจันทบุรี (44.9) รองลงมาเป็น ภาคเหนือ (29.6) โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุด ได้แก่ เชียงใหม่ (36.5) รองลงมาได้แก่ เชียงราย (36.3) และลำพูน (36.1) และ ภาคกลาง (29.5) โดยจังหวัดที่มีอัตราการ

เสียชีวิตสูงสุด 3 ลำดับ ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ (39.1) พระนครศรีอยุธยา (38.5) และสระบุรี (37.6) ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (24.0) จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ มุกดาหาร (31.9) รองลงมาได้แก่นครราชสีมา (28.8) และเลย (28.0) สำหรับภาคใต้ (21.6) จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ชุมพร (34.6) รองลงมาได้แก่ ภูเก็ต (30.4) และพังงา (28.0) สำหรับสถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดีจากคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดี (เร็วเกินกำหนด / ไม่สวมหมวกนิรภัย / ย้อนศร / ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย / ฝ่าสัญญาณไฟ / เมาสุรา / ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ) ในภาพรวมพบอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรมีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าระดับประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ สำหรับอัตราการจับกุมเฉลี่ยต่อแสนประชากรในคดีไม่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (641.20) ได้แก่ ภาคเหนือ (951.28) ภาคใต้ (874.52) ภาคกลาง (815.11) และภาคตะวันออก (679.35) ยกเว้นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (386.53) ซึ่งต่ำที่สุดและต่ำกว่าค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ

การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงปัญหานี้โดยในคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2566 ว่ารัฐบาลจะไม่ละเลยเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ รัฐบาลจะมุ่งลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทย การส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน อาทิ ความปลอดภัยทางถนน การลดอัตราการเจ็บป่วยและการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร และประเทศไทยได้ประกาศเป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 ปี พ.ศ. 2565-2570 โดยกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 ต่อแสนหรือ 8,474 รายในปี พ.ศ. 2570 ซึ่งการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วนรวมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาคประชาสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งความมุ่งมั่นทางการเมือง ซึ่งสมาชิกรัฐสภามีบทบาทสำคัญยิ่งเนื่องจากมีภารกิจและอำนาจหน้าที่ในการบัญญัติกฎหมาย การสนับสนุนงบประมาณ การผลักดันนโยบายและการกำกับติดตามให้มีการดำเนินการตามแผน รวมทั้งเป็นผู้นำความคิดของสังคม โดยที่ผ่านมามีบทบาทสมาชิกของรัฐสภาไทยมีความโดดเด่นในระดับสากลเนื่องจากสมาชิกวุฒิสภา และสภาผู้แทนราษฎรของประเทศไทยได้รับเลือกให้เป็นประธาน

เครือข่ายสมาชิกรัฐสภาด้านความปลอดภัยทางถนนภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ติดต่อกันถึงสามสมัย รัฐสภาไทยได้สนับสนุนการผ่านกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่สำคัญอย่างท่วมท้น 2 ฉบับในช่วงที่ผ่านมา กรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรได้จัดทำรายงานความปลอดภัยทางถนนเสนอรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึง 2 ฉบับ วุฒิสภาได้แต่งตั้งคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนนที่ได้ดำเนินการประสานและติดตามการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเข้มแข็ง ซึ่งถือว่าบทบาทของรัฐสภาที่ผ่านมามีการยกย่องอย่างสูงจากนานาชาติ

ประธานมูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน และเป็นผู้เชี่ยวชาญในคณะที่ปรึกษาขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ (WHO expert advisory panel on injury and violence prevention and control) โดยนายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย และภาคีเครือข่ายวิชาการ ได้จัดทำข้อเสนอความเห็นเชิงนโยบายต่อสมาชิกรัฐสภาดังนี้

1. โปรดพิจารณาวางกลไกของรัฐสภาในการกำกับติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 (ปี พ.ศ. 2565-2570) โดยพิจารณาจัดตั้งคณะอนุกรรมาธิการเพื่อกำกับติดตามอย่างต่อเนื่องและหรือกำหนดระเบียบวาระให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านต่างๆ ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 (ปี พ.ศ. 2565-2570) ได้นำเสนอความก้าวหน้าทุก 3 เดือน

2. โปรดพิจารณาปรับปรุงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ให้มีระบบโครงสร้างองค์การบริหารจัดการแบบสั่งการชัดเจนระบบบัญชาการเดียว (Single Command) รวมทั้งพิจารณาผลักดันร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. เพื่อเปิดทำการแผนกคดีจราจรในศาลแขวงและศาลจังหวัดรวมทั้งให้มีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะเพื่อดำเนินคดีและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพตามข้อเสนอแนะรายงานเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาอมของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรในชุดที่แล้ว

3. โปรดพิจารณาร่วมกันเสนอให้รัฐบาลออกพระราชกฤษฎีกาถอดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ออกจากบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 เพื่อลดผลกระทบจากพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน

4. โปรดพิจารณาอย่างรอบด้านต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม ความเท่าเทียมและเป็นธรรมและผลกระทบต่ออุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งการวางมาตรการเชิงระบบในการป้องกันแก้ไขปัญหาการดื่มแล้วขับ

5. โปรดพิจารณาการผลักดัน 4 มาตรการที่ได้ผลดีผ่านกลไกรัฐสภาเพื่อทำให้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยลดลงได้ตามเป้าหมายแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5

4 มาตรการประสิทธิภาพสูงที่ประเทศไทยควรลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรในชุดที่ 25 ปี พ.ศ. 2562-2566 ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 2 ชุดเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ 1) รายงานเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนและคมนาอม และ 2) รายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การติดตามการเสนอและบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งรายงานทั้งสองฉบับได้จัดทำอย่างละเอียดรอบคอบโดยเชิญนักวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมให้ความคิดเห็น โดยมีมาตรการต่างๆ ที่ครอบคลุมรอบด้าน ใน 4 มาตรการประสิทธิภาพสูงตามเอกสารนี้ เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการตามการศึกษาของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎรในชุดที่ 25 ปี พ.ศ. 2562-2566 ซึ่งสมควรที่สมาชิกรัฐสภาควรได้ร่วมขับเคลื่อนให้รัฐบาลลงทุนเพื่อให้ประเทศไทยสามารถลดการเสียชีวิตได้ลงอย่างรวดเร็วและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 ปี พ.ศ. 2565-2570 ตามเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 ต่อแสนหรือ 8,474 รายในปี พ.ศ. 2570

มาตรการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

1. ระบบกล้อง CCTV อัตโนมัติเพื่อตรวจจับการไม่สวมหมวกนิรภัย

สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ (IHPP) ได้ประมาณการตัวเลขว่าหากคนไทยสวมหมวกนิรภัยใกล้เคียง 100% จะลดการเสียชีวิตลงได้ประมาณ 7,000 คนต่อปี ระบบกล้อง CCTV อัตโนมัติซึ่งการทดลองดำเนินการใน 5 อำเภอของจังหวัดเชียงใหม่ พบว่าสามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยจาก 54.5% เป็น 79.5% และสามารถลดการเสียชีวิตลงได้ 90 คน ในปี พ.ศ. 2564 ด้วยเงินลงทุนเพียง 13 ล้านบาท ประเทศไทยมีพื้นที่อำเภอเสี่ยง 219 อำเภอ ซึ่งมีผู้บาดเจ็บคิดเป็นร้อยละ 60 ของประเทศ (กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค) ที่ควรมีการลงทุนติดตั้งระบบกล้อง CCTV อัตโนมัติซึ่งจะใช้เงินประมาณ

ประมาณ 600 ล้านบาท โดยสามารถลดการเสียชีวิตลงได้ประมาณ 3,000 ราย ลดการบาดเจ็บลงได้ประมาณ 200,000 ราย และกระจายผลไปทั่วประเทศในระยะถัดไป

2. เครื่องออกใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการออกใบสั่งจราจร

ประเทศไทยมีผู้ไม่มาชำระใบสั่งจราจรสูงถึง ร้อยละ 81 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายที่ต่ำ ในปี พ.ศ. 2565 สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยออกแบบระบบเชื่อมโยงข้อมูลและใช้เครื่องออกใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการออกใบสั่งกรณีกระทำความผิดกฎจราจร ซึ่งหน้า ซึ่งระบบนี้มีข้อดีคือสามารถแสดงผลข้อมูลในระบบการบันทึกแต้มความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ รวมทั้งแสดงประวัติผู้ที่ถูกออกหมายจับในการกระทำความผิดกฎหมายอาญาอื่นๆ สร้างความโปร่งใสในการบังคับใช้กฎหมาย โดยสามารถลดอัตราการไม่มาชำระใบสั่งจราจรลงเหลือร้อยละ 35 และลดการกระทำความผิดกฎจราจรซ้ำลงได้มาก แต่ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีเครื่องมือใช้เพียง 1,000 เครื่องต่อกำลังตำรวจจราจร 17,000 นาย สมควรจัดทำให้ครอบคลุมตำรวจจราจรทุกคน ซึ่งการจัดหาเครื่องมือเพิ่มเติม 16,000 เครื่อง จะใช้งบประมาณไม่เกิน 144 ล้านบาท สำหรับมาตรการเพิ่มเติมเพื่อลดพฤติกรรมไม่ปลอดภัย ได้แก่ การลงทุนเพื่อลดการใช้ความเร็วและการดื่มแล้วขับ ซึ่งควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อมีการลงทุนที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

มาตรการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของถนน

3. มีนโยบายลงทุนเพื่อยกระดับความปลอดภัยของถนนให้ได้อย่างน้อย 3 ดาวขึ้นไป

ตามข้อเสนอแนะของสหประชาชาติซึ่งความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ร้อยละ 91 มีระดับต่ำกว่า 3 ดาว การยกระดับความปลอดภัยทางถนนเพียง 1 ดาวจะส่งผลลดการเสียชีวิตลงได้ร้อยละ 50 ซึ่งตามข้อเสนอแนะของธนาคารโลก ประเทศไทยควรมีการลงทุนปีละหนึ่งหมื่นห้าพันล้านบาทในระยะเวลา 10 ปี ซึ่งจะครอบคลุมผู้ใช้ทางทุกประเภทได้แก่คนเดินถนน คนขี่จักรยาน คนขี่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ โดยมีผลตอบแทนต่อการลงทุนสำหรับประเทศไทยสูงถึง 34 เท่า โดยจะสามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ถึงปีละ 7,519 คนหลังการลงทุนต่อเนื่องในปีที่ 10

มาตรการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

4. ออกข้อบังคับให้รถจักรยานยนต์ทุกคันต้องติดตั้งระบบเบรก ABS

การออกข้อบังคับให้รถจักรยานยนต์ทุกคันที่ทำความเร็วได้มากกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงติดตั้งระบบเบรก ABS ซึ่งมาตรการนี้จะสามารถลดการเสียชีวิตในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ปีละประมาณ 1,800 คน ลดการสูญเสียชีวิตทางเศรษฐกิจได้ 31,000 ถึง 46,000 ล้านบาทในช่วงสามปีแรกของการดำเนินการซึ่งปัจจุบันระบบเบรกเอปีเอสมีต้นทุนจากโรงงานต่ำกว่า 1,500 บาท